

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS MILTENBERG

Anhang Hinweise zu den Kommunen

Im Auftrag des
Landkreises Miltenberg

Köln, im Dezember 2018

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS MILTENBERG

Anhang

Hinweise zu den Kommunen

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

Peter Gwiasda

Celina Hoffmann

Kirsten Niklas

Dirk Stein

Dominik Tönnies

31. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Altenbuch	10
2	Amorbach	12
3	Bürgstadt	17
4	Collenberg	20
5	Dorfprozelten.....	25
6	Eichenbühl.....	27
7	Eisenfeld	30
8	Erlenbach.....	34
9	Eschau	39
10	Faulbach	42
11	Großheubach.....	44
12	Großwallstadt	47
13	Hausen	50
14	Kirchzell	53
15	Kleinheubach	55
16	Kleinwallstadt.....	58
17	Klingenberg	63
18	Laudenbach.....	68
19	Leidersbach.....	70
20	Miltenberg.....	74
21	Mömlingen	78
22	Mönchberg.....	82
23	Neunkirchen	85
24	Niedernberg.....	87
25	Obernburg	93
26	Röllbach.....	98

27	Rüdenau.....	100
28	Schneeberg	102
29	Stadtprozelten	104
30	Sulzbach	106
31	Weilbach	110
32	Wörth.....	115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Forstweg als Parallelführung zur MIL 35	10
Abbildung 1-2:	Forstweg als Mountainbike-Rundroute am Parkplatz bei Wildensee	11
Abbildung 2-1:	freundlicher Eindruck bei der Anreise am Bahnhof	12
Abbildung 2-2:	unwirtliche Zugänge in die Stadt	13
Abbildung 2-3:	Ausbau des wichtigen Schulradweges zumindest auf RegelmäÙ	14
Abbildung 2-4:	Optimierung der Furtausgestaltung an Unfallschwerpunkt.....	14
Abbildung 2-5:	Beschilderung zur Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr fehlt in der Miltenberger Straße	15
Abbildung 2-6:	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für Kfz auf schwach belasteten Straßen bei Beuchen	16
Abbildung 3-1:	Retroreflektierende Randmarkierung außerorts erleichtert die Orientierung von Radfahrern auch bei Dunkelheit	18
Abbildung 3-2:	Nebenanlage auf der Martinsbrücke entspricht nicht den Standards und der Nachfrage.....	19
Abbildung 4-1:	der Mainradweg hat Vorfahrt vor dem Kfz-Verkehr an den Knotenpunkten	20
Abbildung 4-2:	Musterlösung: Radroute quert bevorrechtigt	21
Abbildung 4-3:	Musterlösung: Radvorrangroutenstandard außerorts.....	22
Abbildung 4-4:	Die Nebenanlagen auf der Mainbrücke entsprechen nicht mehr den heutigen Standards	23
Abbildung 4-5:	Die Ortsdurchfahrt wirkt überdimensioniert	24
Abbildung 5-1:	Markierungen zur Unterstützung der Fahrradwegweisung in Dorfprozellen	25
Abbildung 5-2:	Markierung einer Mittellinie in unübersichtlichen Kurvenbereichen...	26
Abbildung 6-1:	Denkmal zur Erinnerung an die Fertigstellung des Ertalradweges im Sommer 2011 in Pfohlbach	27
Abbildung 6-2:	sichere und übersichtliche Gestaltung des Querungsbedarfs für Radfahrer in der Spitzkehre der MIL 24	28
Abbildung 6-3:	Hinweise auf starkes Gefälle werden in der Wegweisung gegeben..	28
Abbildung 6-4:	Reinigung und Wartung muss auf der gesamten Achse – auch auf Baden-Württembergischen Gebiet – gewährleistet sein	29

Abbildung 7-1:	rege genutzte Fußgänger/Fahrrad-Brücke über den Main zwischen Obernburg und Elsenfeld.....	30
Abbildung 7-2:	Umbau der Hauptverkehrsstraßen in Elsenfeld.....	31
Abbildung 7-3:	Elsavaradweg.....	32
Abbildung 7-4:	Schutzstreifenmarkierung außerorts in Dänemark.....	33
Abbildung 8-1:	schmaler Steg für Fußgänger und Radfahrer an der Eisenbahnbrücke zwischen Erlenbach und Wörth.....	34
Abbildung 8-2:	unbefriedigende Situation für Radfahrer und Fußgänger vor dem Brückensteg.....	35
Abbildung 8-3:	duales System auf der Berliner Straße.....	36
Abbildung 8-4:	nicht geöffnete Einbahnstraße auf der Bahnstraße.....	37
Abbildung 8-5:	vorhandenen Trampelpfad zwischen Klingenberg und Erlenbach zu komfortabler Wegeverbindung ausbauen.....	38
Abbildung 9-1:	die Radverkehrsführung am Kreisverkehr wurde „vergessen“.....	39
Abbildung 9-2:	die alte Verbindung über die Mühlgasse in Richtung Unteraulenbach als Fahrradstraße ausweisen.....	40
Abbildung 10-1:	Winterdienst muss auf dem Mainradweg gewährleistet sein.....	42
Abbildung 10-2:	unklare Markierung auf der Speckspitze.....	43
Abbildung 11-1:	Ausschnitt aus der Verflechtungsachsenkarte für Großheubach.....	45
Abbildung 11-2:	Oberflächenmängel auf dem Weg nach Klotzenhof.....	46
Abbildung 11-3:	Umbau der Treppe in eine barrierefreie Rampe.....	46
Abbildung 12-1:	fehlende Radverkehrsverbindung von neu geplanter Kfz-Brücke über den Main.....	47
Abbildung 12-2:	Auch die Schleuse bietet keine fahrbare Verbindung für den Radverkehr.....	48
Abbildung 13-1:	fehlende Radverkehrsinfrastruktur zwischen Hausen und Hofstetten.....	50
Abbildung 13-2:	Radwegende an der ersten Grundstückseinfahrt sichern.....	51
Abbildung 13-3:	ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung Kernort sichert den Radverkehr auf der Fahrbahn.....	51
Abbildung 14-1:	Fahrradwegweisung entspricht nicht den FGSV-Richtlinien.....	54
Abbildung 15-1:	neue Querungshilfe und Unterführung in Kleinheubach.....	55

Abbildung 15-2: parallele Führungen entlang der B 469	56
Abbildung 15-3: Ausschnitt aus der Verflechtungskarte Kleinheubach und Rüdenu.57	
Abbildung 16-1: Musterlösung: Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs	59
Abbildung 16-2: fehlende Radverkehrsverbindung von neu geplanter Kfz-Brücke über den Main.....	60
Abbildung 16-3: Auch die Schleuse bietet keine fahrbare Verbindung für den Radverkehr	62
Abbildung 17-1: Leinrittweg zwischen Klingenberg und Erlenbach könnte zu komfortabler Wegeverbindung ausgebaut werden.....	64
Abbildung 17-2: Nahmobilität unter widrigen Umständen zwischen Klingenberg und Wörth	65
Abbildung 17-3: Unterführung als Barriere für Radfahrer und Fußgänger	66
Abbildung 18-1: parallele Führungen entlang der B 469	68
Abbildung 18-2: Querungshilfe am Ortseingang zur Sicherung des Querungsbedarfs von Radfahrern am Ortseingang fehlt	69
Abbildung 19-1: Ortsdurchfahrt in schlechtem Zustand.....	70
Abbildung 19-2: Attraktiv gestalteter verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf dem Marienplatz in Leidersbach.....	71
Abbildung 20-1: neue Brückenverbindung für die Nahmobilität über den Main (Animation von J. Oswald).....	75
Abbildung 20-2: Umweltverbundbrücke in Lillehammer (Norwegen).....	76
Abbildung 21-1: neu gebaute Wege, die mit Fahrradwegweisung gewiesen werden, sollten Radfahrer nicht nur als Gast zulassen	79
Abbildung 21-2: straßenparallele komfortable Fahrradrouten durchgängig gestalten und Unfallgefahr reduzieren	80
Abbildung 21-3: die Einbahnstraßen im Zentrum Mömlingens sind für Radfahrer in Gegenrichtung zu öffnen	81
Abbildung 22-1: umgestaltete Ortsdurchfahrt in Mönchberg	82
Abbildung 22-2: gesicherte Engstelle in Schmachtenberg	82
Abbildung 22-3: großflächige Knotenpunkte ohne Fuß- und Radinfrastruktur (hier am Knotenpunkt der St 2441 mit der MIL 2).....	83

Abbildung 23-1: Kfz-Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung auf Außerortsstraßen sichert auch den Radverkehr	85
Abbildung 23-2: Bürger-Netzentwurf für Neunkirchen	86
Abbildung 24-1: vorbildliche Furtmarkierung in Niedernberg.....	87
Abbildung 24-2: Öffentliche, fest installierte Luftpumpe im Ortskern von Niedernberg	88
Abbildung 24-3: Dienstfahrrad der Gemeinde Niedernberg	88
Abbildung 24-4: Optimierte Querungssituation an der Auffahrt zur Bundesstraße (Fotos: Gemeinde Niedernberg).....	90
Abbildung 24-5: ehemaliger Fähranleger in Sulzbach.....	92
Abbildung 25-1: rege genutzte Fußgänger/Fahrrad-Brücke über den Main zwischen Obernburg und Elsenfeld.....	93
Abbildung 25-2: Einbahnstraßensystem innerorts für den Radverkehr öffnen	95
Abbildung 25-3: Musterlösung für die Gestaltung von Kreisverkehren innerorts.....	96
Abbildung 25-4: Beschilderung ändern in Fahrradstraße	97
Abbildung 26-1: östliche Radroute in Richtung Großheubach als Alternative zur St 2441	98
Abbildung 26-2: MIL 28 zwischen Röllbach und Schmachtenberg.....	99
Abbildung 26-3: Abzweig zur parallel geführten Radroute in Röllbach.....	99
Abbildung 26-4: Planung Kreisverkehr in Kleinheubach.....	100
Abbildung 26-5: Alternative Verbindung zwischen Rüdenau und Kleinheubach	101
Abbildung 26-6: weitere Vernetzung des Wegesystems in der Marsbachaue möglich?	102
Abbildung 26-7: Fahre in Stadtprozelten	104
Abbildung 26-8: ... und differenzierte Tarifbestimmungen	105
Abbildung 26-9: Sulzbach: Straßenräume, die keine Handlungsspielräume bieten..	106
Abbildung 26-10: Sulzbach: Fußgängerüberwege sichern an vielen Stellen die Querungsbedarfe für Fußgänger.....	107
Abbildung 26-11: ehemaliger Fähranleger in Sulzbach.....	109
Abbildung 26-12: Planung Kreisverkehr in Weilbach.....	110
Abbildung 26-13: Vorentwurf für den nördlichen Kreisverkehr in Weilbach.....	113

Abbildung 26-14: schmaler Steg für Fußgänger und Radfahrer an der Eisenbahnbrücke zwischen Erlenbach und Wörth	115
Abbildung 26-15: nicht ausreichende Breiten auf der Rampe	116
Abbildung 26-16: Trennung von Fuß- und Radverkehr durch die Oberflächengestaltung	117
Abbildung 26-17: auch eine Führung auf den Übergangflächen anbieten.....	118
Abbildung 26-18: Musterlösung zur Sicherung des Radverkehrs an untergeordneten Knotenpunkten	119
Abbildung 26-19: Beschilderung ändern in Fahrradstraße	120

1 Altenbuch

Altenbuch im Spessart ist ein Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Stadtprozelten. Für den Radverkehr existiert über den Forstweg eine sehr gut zu befahrende Parallelverbindung zur MIL 35 von Breitenbrunn.



Abbildung 1-1: Forstweg als Parallelführung zur MIL 35

Diese Verbindung entspricht in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit allen Vorgaben, sollte aber zur besseren Orientierung der Radfahrer auch bei Dunkelheit auf den Außerortsabschnitten mit einer retroreflektierenden Randmarkierung versehen werden. Die Breite erreicht nicht ganz das Mindestmaß von 2,50 m. Bei einer anstehenden Sanierung ist darauf zu achten, dass das Mindestmaß eingehalten wird.

Auf der MIL 35 in Richtung Dammbach (Landkreis Aschaffenburg) und der MIL 26 in Richtung Wildensee fehlt Radverkehrsinfrastruktur. Solange in Deutschland auf schwach befahrenen Straßen außerorts (unter 700 Kfz/24h DTV) keine Kernfahrbahn nach niederländischem Vorbild markiert werden darf, bleibt in solchen Fällen nur zu prüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit generell auf Tempo 70 beschränkt werden kann. Radverkehr ist hier bei der Befahrung angetroffen worden, allerdings nicht im Alltags-, sondern im Freizeitradverkehr. Offensichtlich werden Rundtouren von Faulbach über Breitenbrunn, Altenbuch und zurück über Neuenbuch gefahren.



Abbildung 1-2: Forstweg als Mountainbike-Rundroute am Parkplatz bei Wildensee

2 Amorbach

Der Kernort von Amorbach wird durch die B 47 in zwei Teile zerschnitten. Obwohl die beiden wichtigsten innerörtlichen Knotenpunkte an der B 47 bereits als Kreisverkehrsplätze ausgebildet sind, bilden sie für die Nahmobilität nahezu unüberwindliche Hindernisse, da weder der Fuß- noch der Radverkehr oberirdisch berücksichtigt wird. Radfahrer und Fußgänger sollen die Unterführungen nutzen, die aber nur umwegig zu erreichen sind und in ihrer Ausgestaltung nicht den geltenden Regelwerken entsprechen. Für mit der Bahn anreisende Besucher und Radfahrer, die im Bahnhof selbst spektakulär mit Museum und Schlafwagen-Übernachtung empfangen werden, ist es keine einladende Visitenkarte der Stadt Amorbach zunächst in einen engen, beschmierten und schlecht beleuchteten Tunnel gezwungen zu werden, bevor man zur Barockstadt Amorbach vordringen kann.

**Fuß- und Radverkehr
systematisch
benachteiligt**

So ist die Gestaltung der beiden Kreisverkehre denn auch ein Negativbeispiel für die Nicht-Beachtung der Interessen der Nahmobilität. Alle Anforderungen werden hier dem Primat des Kfz-Verkehrs untergeordnet.

Abbildung 2-1: *freundlicher Eindruck bei der Anreise am Bahnhof*





Abbildung 2-2: unwirtliche Zugänge in die Stadt

Auch die Hauptachse vom Bahnhof in die Stadt bzw. zum Schulzentrum weist keine Radverkehrsinfrastruktur auf und nur rudimentäre Anlagen für den Fußverkehr. Im Bestand ist eine Umgestaltung schwierig; es werden Querungshilfen vorgeschlagen, die die größten Sicherheitsdefizite beseitigen helfen und den Fuß- und Radverkehr zumindest ansatzweise im Straßenraum sichtbar machen sollen. Ob zumindest bergauf ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung Schulzentrum markiert werden kann, muss im Detail geprüft werden.

**Schülerradverkehr
sichern**

Um den Schülerradverkehr von Schneeberg kommend zu sichern, wird ein Ausbau der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur zumindest auf Regelmäß vorgeschlagen.

Abbildung 2-3: Ausbau des wichtigen Schulradweges zumindest auf Regelmaß



Besonderes Augenmerk sollte auf die sichere Gestaltung der Furten gelegt werden, die Furt am Friedhof ist unfallauffällig und muss dringend umgebaut werden.

Abbildung 2-4: Optimierung der Furtausgestaltung an Unfallschwerpunkt



Vorgeschlagen wird zudem, die Schneeberger Straße als Fahrradstraße auszuweisen, so dass Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr hier Vorrang bekommt und auch das Nebeneinanderfahren erlaubt wird. Da die Straße bereits als Tempo 30-Straße angeordnet ist, ändert sich die angeordnete Höchstgeschwindigkeit in diesem Fall nicht. Kfz-Verkehr kann als Anliegerverkehr zugelassen werden.

**Geöffnete Einbahnstraßen
in der Altstadt**

Positiv ist, dass fast alle Einbahnstraßen in der verwinkelten barocken Altstadt für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind. Nicht ganz klar ist, ob auf einzelnen Abschnitten die Öffnung beschilderungstechnisch vergessen wurde. Grundsätzlich sollten alle Einbahnstraßen in der Altstadt für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

Abbildung 2-5: Beschilderung zur Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr fehlt in der Miltenberger Straße



**Verbindung in die
Nachbarkommunen**

In Richtung Kirchzell wird der Radverkehr parallel zur St 2311 geführt. Auch hier ist ein Ausbau auf Regelfmaß erforderlich.

In Richtung Weilbach wird vorgeschlagen, die Weilbacher Straße als Fahrradstraße auszuweisen, um dem Radverkehr auch eine gefahrlose Verbindung von Weilbach nach Amorbach-Nord anzubieten, wo viele wichtige Quellen und Ziele für den Radverkehr liegen.

In Richtung Boxbrunn wird der Radverkehr abgesetzt zur B 47 geführt, hier ist eine Oberflächensanierung notwendig, um die Verbindung gefahrlos fahrbar zu halten.

**Geschwindigkeitsreduzierung
außerorts**

Solange in Deutschland auf schwach befahrenen Straßen außerorts (Belastungsbereich 1) keine Kernfahrbahn nach niederländischem Vorbild markiert werden darf, bleibt auf Verbindungen von Amorbach

nach Beuchen oder Reichartshausen nur zu prüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit generell auf T 70 beschränkt werden kann.

Dass diese Lösung bereits angewandt wird, zeigen positive Beispiele einer Geschwindigkeitsreduktion bei Beuchen und bei Neunkirchen.

Abbildung 2-6: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für Kfz auf schwach belasteten Straßen bei Beuchen



3 Bürgstadt

Wegesystem entlang des Mains

Durch Bürgstadt führt der Mainradweg auf langer Strecke. Dieser soll mittelfristig als wichtiger überregionaler Fernradwanderweg auf Komfortstandard aufgewertet werden. Dies hilft auch Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, Hundeführern und Joggern zu vermeiden.

Mittelfristig zu ersetzen ist die Holzbrücke über die Erf, da sie den Standards nicht mehr entspricht. Hier ist darauf zu achten, dass bei einem Neubau bereits der Radvorrangroutenstandard eingeplant wird.

Eine wichtige interkommunale Maßnahme ist die Querungshilfe am Schwimmbad auf der Jahnstraße. Die Stadt Miltenberg will die Radverkehrsführung auf der Jahnstraße bis zu dieser Querungshilfe auf eine Richtungsführung mit einem einseitigen Schutzstreifen bringen, da der gemeinsame Geh-/Radweg am Schwimmbad aufgrund der zur Verfügung stehenden Breiten die Anordnung eines Radweges in beide Richtungen nicht zulässt. Um dann aber am Ortsausgang sicher auf den im weiteren Verlauf in der Mainaue parallel geführten Mainradweg abbiegen zu können, ist eine Querungshilfe unerlässlich. Diese würde zudem die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich spürbar senken helfen. Ob die neue Lieferantenzufahrt eines Discounters von der Jahnstraße aus die Querungshilfe erleichtert oder erschwert, ist im Detail zu prüfen.

Parallel zum Mainradweg auf der rechten Mainseite wird seit dem Radverkehrskonzept für die vier Kleeblattgemeinden ein weiterer Weg zwischen Miltenberg-Nord und Kirschfurt gefordert, der attraktive Rundtouren für Einheimische und Touristen, die länger vor Ort verweilen, ermöglichen würde. Dieser Weg müsste aus Naturschutzgründen nicht zwangsläufig asphaltiert werden, sondern könnte auch mit einer wasergebundenen Decke ein zusätzliches Routenangebot schaffen. Zurzeit prüft die Deutsche Bahn das vorhandene parallele Wegenetz im Rahmen einer Erschließung für Wartungs- und Evakuierungsmaßnahmen. Hier sollten die Interessen der Fahrradförderung angehängt werden: Ein Gespräch mit den Deutschen Bahn und den Akteuren vor Ort ist zu suchen.

Radrouten in die Nachbargemeinden

In Richtung Eichenbühl verläuft eine sehr gut zu befahrende Verbindung parallel zur St 507, die auch als Schülerradroute gut genutzt wird. Hier wurde im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes für die vier Kleeblattgemeinden auf Abschnitten eine retroreflektierende Randmarkierung aufgebracht, die stellenweise aber

schon wieder verblasst ist. Diese Randmarkierung sollte erneuert werden und auf ganzer Länge von Bürgstadt nach Eichenbühl außerorts markiert werden.

Abbildung 3-1: Retroreflektierende Randmarkierung außerorts erleichtert die Orientierung von Radfahrern auch bei Dunkelheit



Die wichtige Verbindung in Richtung Miltenberg-Nord schafft die Martinsbrücke. Auch dies ist ein außerordentlich wichtiger Schulweg für Radfahrer, wird aber auch von vielen Fußgängern und (leider auch) von Mofas genutzt. Die Nebenanlage ist untermaßig und sollte für die vorhandene Nachfrage und das zukünftige Nahmobilitätspotenzial auch nicht nur auf Regelmaß gebracht werden.

Abbildung 3-2: Nebenanlage auf der Martinsbrücke entspricht nicht den Standards und der Nachfrage



Schließlich ist die Miltenberger Straße die Verbindungsroute für die Nahmobilität zwischen Miltenberg-Kernort und Bürgstadt. Bei einem anstehenden Umbau des Straßenraumes – wie er sehr qualitativ bereits in der Altstadt umgesetzt wurde – ist darauf zu achten, dass möglichst viel Raum für die Nebenanlagen gewonnen werden kann und für die Kfz-Fahrbahn möglichst nur die Mindestmaße von 6,00 m zur Verfügung gestellt werden.

Verdichtung des innerörtlichen Wegesystems

Ein Qualitätssprung bei der Vernetzung der innerörtlichen Wegesysteme für den Fuß- und Radverkehr könnte durch einen Neubau entlang der Erf am nördlichen Ufer zwischen Jahnstraße und Hauptstraße erreicht werden. So könnte eine direkte Verbindung zwischen Mühlweg und Josef-Ullrich-Straße geschaffen werden und der Umweg nördlich könnte entfallen.

4 Collenberg

In Collenberg wird der Mainradweg in der Mainaue südlich der Bahn geführt. Vorbildlich ist, dass an vielen Kreuzungspunkten der Radverkehr Vorrang vor dem kreuzenden Verkehr hat:

erhöhter Standard für den Mainradweg

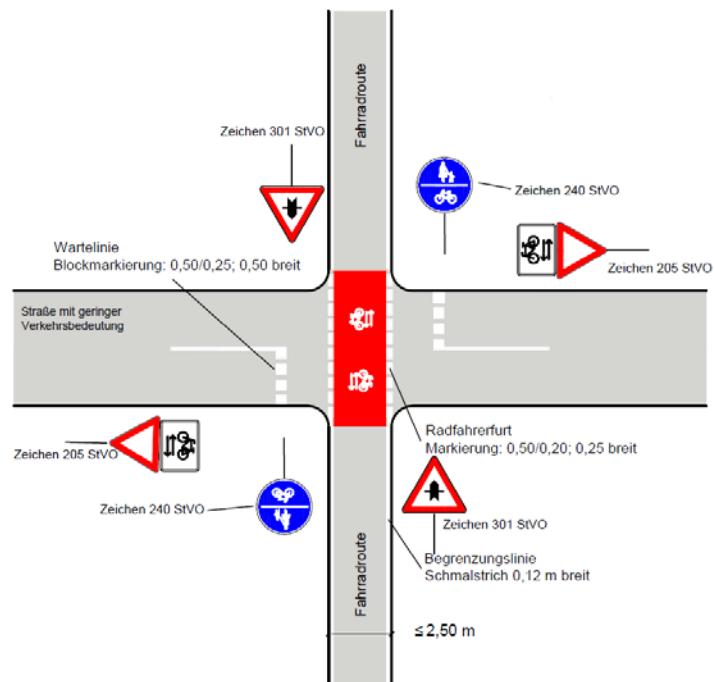
Abbildung 4-1: der Mainradweg hat Vorfahrt vor dem Kfz-Verkehr an den Knotenpunkten



Um die Beschilderung zu unterstützen, könnten zudem noch Markierungen angebracht werden. Die Musterlösung verdeutlicht die Empfehlung:

Abbildung 4-2: Musterlösung: Radroute quert bevorrechtigt

Musterlösung
 Selbstständig geführte Radrouten
Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße



- Regelungen:**
- ERA Kapitel 10, ERA Kapitel 3.5 (Bild 14)
 - Auch als Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) mit Zusatz "Fußgänger frei" auszuschildern
- Anwendungsbereiche:**
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
 - geringes Fußgängeraufkommen
- Hinweise:**
- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
 - In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
 - zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
 - die Musterlösung ist übertragbar auf landwirtschaftliche Wege. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO

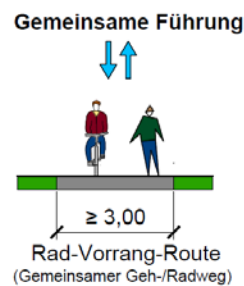
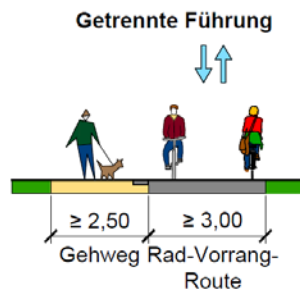
Diese Lösung sollte – wo möglich – durchgängig nicht nur in Collenberg, sondern grundsätzlich auf dem Mainradweg angewandt werden. Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Mainradweges als Fernradweg im Bayernnetz für Radler ist auf dem Mainradweg grundsätzlich der Radvorrangroutenstandard anzustreben. Als Mittelstandard zwischen ERA-Standard und Radschnellwegstandard bietet er erhöhten Komfort und vermeidet Konflikte zwischen Radfahrern, Fußgängern, Joggern und Hundeausführern. Die Musterlösung verdeutlicht den erhöhten Radvorrangroutenstandard für außerorts liegende Abschnitte:

Abbildung 4-3: Musterlösung: Radvorrangroutenstandard außerorts

Musterlösung

Selbstständig geführte Rad-Vorrang-Routen

Querschnitt einer Rad-Vorrang-Route (außerorts)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10.2

Anwendungsbereiche:

- Außerorts entspricht die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahren dem Regelfall.
- An wenigen punktuellen Engstellen kann die Breite des gemeinsamen Geh-/Radweges bzw. des Radweges auf 2,50 m reduziert werden.

In Kirschfurt wechselt heute der Mainradweg über die alte Mainbrücke auf das linke Ufer nach Freudenberg (Baden-Württemberg). Die Nebenanlagen sind auf dieser Brücke stark untermaßig, Radverkehr muss auf der Fahrbahn mitfahren. Eine Ortsumfahrung für Kirschfurt ist geplant, so dass zukünftig der Kfz-Verkehr weiter westlich den Main queren wird, allerdings ist diese neue Mainbrücke ohne Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur geplant. Vor diesem Hintergrund wäre zu diskutieren, ob die alte Brücke nur dem Umweltverbund, d.h. Fuß- und Radverkehr sowie dem Busverkehr vorbehalten bleiben könnte, auch um den Kfz-Verkehr wirklich auf die Ortsumgehung zu verlagern und

**eingeschränkte Zufahrt
auf der alten Mainbrücke?**

Kirschfurt und Freudenberg merklich vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Abbildung 4-4: Die Nebenanlagen auf der Mainbrücke entsprechen nicht mehr den heutigen Standards



neuer Weg rechts des Mains

Bereits im Radverkehrskonzept für die vier Kommunen Miltenberg, Bürgstadt, Groß- und Kleinheubach wurde die Idee diskutiert, einen neuen Weg rechts des Mains von Kirschfurt nach Bürgstadt bzw. Miltenberg-Nord zu bauen, bzw. den bestehenden Weg entlang der Bahn für den Radverkehr in Wert zu setzen. So könnte eine schöne Rundroute zwischen Collenberg und Miltenberg angeboten werden. Dieser Weg müsste nicht asphaltiert werden, sondern könnte aus Naturschutzgründen wassergebunden angelegt werden. Im Zuge des Baus der Ortsumfahrung sollte auch dieses Projekt noch einmal diskutiert werden.

Ortsdurchfahrt Collenberg

Collenberg besteht aus den beiden Ortsteilen Reistenhausen und Fechenbach. Zwischen diesen beiden Ortsteilen verläuft die Hauptstraße, die in Abschnitten überdimensioniert wirkt und die Kfz zum schnellen Fahren verleitet.

Abbildung 4-5: Die Ortsdurchfahrt wirkt überdimensioniert



Hier sollte geprüft werden, ob als Schutzraum für den innerörtlichen Radverkehr ein Schutzstreifen markiert werden kann, ggf. auch nur in eine Richtung (nach Möglichkeit bergauf):

Bei einer anstehenden Sanierung der Gleisanlagen ist darauf zu achten, dass die Unterführungen den Richtlinien entsprechend verbreitert werden.

Von Collenberg stellt die MIL 2 eine Verbindung in Richtung Mönchberg her. Bisher fehlt hier Radverkehrsinfrastruktur, obwohl bei einer durchschnittlichen Tagesverkehrsbelastung (DTV) von über 2.000 Kfz/24h eine Trennung wünschenswert wäre. Folglich wird hier dem Landkreis zumindest langfristig ein Neubau von Radverkehrsinfrastruktur empfohlen, als kurzfristige Maßnahme zur Sicherung des Radverkehrs bleibt nur eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 70.

**Radverkehrsinfrastruktur
an der MIL 2**

5 Dorfprozellen

Bodenmarkierungen unterstützen Fahrradwegweisung

In Dorfprozellen wird der Mainradweg in der Mainaue am Rand des Ortes geführt. Grundsätzlich ist er gut befahrbar, die Führung wird durch den Richtlinien entsprechende Fahrradwegweiser verdeutlicht, die durch Bodenmarkierungen noch einmal unterstützt werden. Diese Bodenmarkierungen sind in Entscheidungssituationen zu empfehlen, sie sollten allerdings in beide Richtungen weisen und regelmäßig erneuert werden.

Abbildung 5-1: Markierungen zur Unterstützung der Fahrradwegweisung in Dorfprozellen



Nachahmenswert ist zudem, dass in Kurvenbereichen eine Mittellinie markiert wird, damit Radfahrer die Spur einhalten und sich so vor Zusammenstößen schützen.

Abbildung 5-2: Markierung einer Mittellinie in unübersichtlichen Kurvenbereichen



Grundsätzlich wird empfohlen, den Mainradweg auf Radvorrangroutenstandard auszubauen, d.h. bei einem Gemeinsamen Geh-/Radweg sollte eine Mindestbreite von 3,00 m erreicht werden. Auf vielen Abschnitten in Dorfprozelten ist das bereits der Fall.

Dorfprozelten sollte prüfen, ob der Mainradweg südlich des Gewerbegebietes entlang des Mains geführt werden kann. Hierfür wären Grundstücksankäufe zu tätigen oder Gestattungsverträge zu vereinbaren. So könnte die umwegige Führung, der Ausbau des heute geschotterten Weges östlich des Gewerbegebietes und die Führung über die Industriestraße mit hohem Schwerlastanteil vermieden werden. Sollte dies nicht möglich sein, wird der Ausbau des geschotterten Weges und die Markierung von alternierenden Schutzstreifen auf der Industriestraße zur Sichtbarmachung des Radverkehrs für Lkw empfohlen. Markierungsbeispiele für alternierende Schutzstreifen können in Miltenberg-Nord auf der Breitendieler Straße und in Kleinheubach auf der Hauptstraße besichtigt werden.

**Alternierende
Schutzstreifen zur
Sichtbarmachung des
Radverkehrs**

Über den Talweg in Dorfprozelten verläuft zusätzlich zum Mainradweg in der Ebene eine MTB-Route in den Spessart. Diese ist aber im Rahmen des Projektes „WalderFahren“ nicht offiziell in das Routennetz und die Wegweisung aufgenommen worden, da nach Auskunft der Kommune die Verkehrssicherungspflicht nicht übernommen wurde.

MTB-Route

6 Eichenbühl

Premiumangebot Erfthalradweg

Quer durch die Gemeinde Eichenbühl geht die überregionale Radwegeverbindung von Bürgstadt bzw. dem Mainradweg bis nach Hardheim in Baden-Württemberg entlang der Erf.

Abbildung 6-1: Denkmal zur Erinnerung an die Fertigstellung des Erfthalradweges im Sommer 2011 in Pfohlbach



Der asphaltierte Erfthalradweg ist durchgängig bis an die Landesgrenzen sehr gut und komfortabel zu befahren und weist einige aufwändige Brückenbauwerke über die Erf auf. Auch die Kreuzungspunkte sind in der Regel übersichtlich und sicher gestaltet.

Abbildung 6-2: sichere und übersichtliche Gestaltung des Querungsbedarfs für Radfahrer in der Spitzkehre der MIL 24



In Richtung Süden ist die Verbindung dann in Abschnitten leider auch topografisch anspruchsvoll, hier sind einige erhebliche Höhenmeter zu überwinden, auf die aber in der Wegweisung hingewiesen wird.

Abbildung 6-3: Hinweise auf starkes Gefälle werden in der Wegweisung gegeben



Ab der Landesgrenze zu Baden-Württemberg ist der Ausbaustandard dann leider nicht mehr so optimal. Vor allem nach Forstarbeiten wird der Weg nicht regelmäßig geräumt, so dass Sturzgefahr besteht und der Radweg – nach Aussagen von einheimischen Radfahrern – häufig auch gesperrt ist. Hierzu sollte eine überkommunale Vereinbarung getroffen werden, dass die Radverbindung bis nach Hardheim regelmäßig gepflegt und gewartet wird.

Abbildung 6-4: Reinigung und Wartung muss auf der gesamten Achse – auch auf Baden-Württembergischen Gebiet – gewährleistet sein



Für den Erftalradweg wird zudem auf den unbeleuchteten Abschnitten außerorts empfohlen, eine retroreflektierende Randmarkierung anzubringen, um die Orientierung von Radfahrern auch bei Dunkelheit zu verbessern.

Radwegeneubau entlang der St507

Entlang der St 507 von Eichenbühl über Neunkirchen nach Wertheim ist ebenfalls zu diskutieren, ob ein Radwegeneubau gefordert werden kann. Die Verbindungsbedeutung und die Kfz-Belastung (Belastungsbereich 2) legen dies nahe.

Geschwindigkeitsreduzierung auf den Höhen

Für die kleinen Verbindungsstraßen auf den Höhen des Odenwaldes, die die Ortsteile Heppdiel und Windischbuchen verbinden, ist aufgrund der Verbindungsbedeutung und der Verkehrsbelastung kaum der Neubau von Radverkehrsinfrastruktur zu fordern. Solange in Deutschland auf schwach befahrenen Straßen außerorts keine Kernfahrbahn nach niederländischem Vorbild markiert werden darf, bleibt in solchen Fällen nur zu prüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit generell auf T 70 beschränkt werden kann.

7 Elsenfeld

Die Mainbrücke zwischen Obernburg und Elsenfeld liegt für die Nahmobilität optimal zwischen den beiden Ortszentren. Aus diesem Grund wird sie von Fußgängern und Radfahrer rege genutzt; hier zeigt sich, wie Nahmobilität zwischen zwei Orten, obwohl sie durch den Main getrennt sind, aussehen kann.

**Mainbrücke zwischen
Obernburg und Elsenfeld**

Abbildung 7-1: rege genutzte Fußgänger/Fahrrad-Brücke über den Main zwischen Obernburg und Elsenfeld



Leider entspricht auch diese Brücke nicht mehr den heute geltenden Standards: Sie sollte mindestens 4,00 m breit sein. Folglich ist bei einer anstehenden Sanierung der Mainbrücke ein Neubau mit ausreichenden Breiten zu fordern. Zu überprüfen ist, ob die Umlaufsperrern wirklich zwingend notwendig sind oder ob diese nicht zumindest durch Durchfahrsperrern ersetzt werden können, um eine Durchfahrt auch für Fahrräder mit Anhänger oder Tandems problemlos möglich zu machen.

In Elsenfeld steht ein umfassender Umbau des Bahnhofs und seines Umfeldes in Aussicht. Aus Sicht der Förderung der Nahmobilität sollte dringend geprüft werden, ob die Brücke nicht über die Gleisanlagen hinweg in die Rosenstraße verlängert werden könnte. Die Rosenstraße könnte mit dieser optimalen Anbindung als attraktive Nahmobilitätsachse entwickelt werden.

**innerörtliche
Straßenraumgestaltung**

In Elsenfeld werden die innerörtlichen Hauptstraßen im Kernort zurzeit qualitativ und barrierefrei umgestaltet. Dieser Handlungsspielraum wurde durch den Bau der Umgehungsstraße eröffnet.

Abbildung 7-2: Umbau der Hauptverkehrsstraßen in Elsenfeld



Es ist zu empfehlen, die Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßenräume auch im südlichen Teil am Märktegebiet fortzuführen und die Einbindung der Nahmobilität, also Fahrradfahrer und Fußgänger, deutlich zu verbessern. Aus Sicht des Radverkehrskonzeptes ist die diskutierte Einbahnstraßenführung nicht zu befürworten, da sie Umwegverkehr produziert und Sonderlösungen für den Radverkehr erfordert. Vielmehr sollten die bestehenden z.T. überdimensionierten Fahrbahnbreiten mit Linksabbiegern auf ein Mindestmaß reduziert werden und der Straßenraum von den Rändern her neu aufgeteilt werden.¹

Umgehungsstraße

Leider ist die Umgehungsstraße beim Neubau nicht durchgängig mit straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet worden. Vor allem im Südosten und im Nordwesten bestehen nun hier Netzlücken. Vor allem bei einer weiteren Siedlungs- aber auch Gewerbeentwicklung ist darauf zu achten, dass diese regelgerecht nachgerüstet werden.

Um diese Netzlücken zu schließen, müssen nun alternative Verbindungen angeboten und in Wert gesetzt werden: Nach Kleinwallstadt wird

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie zur Anlage von Straßen (RASt). Seite 21, Bild 10. Köln 2006

empfohlen, einen geschotterten landwirtschaftlichen Weg auszubauen, vom Schulzentrum in Richtung Schippach ist der Waldweg bzw. der Elsavaradweg alltagstauglich herzustellen.

Für das Schul- und Sportzentrum im Süden wird gleich ein ganzes Bündel von Maßnahmen vorgeschlagen, wie dieses für den Radverkehr besser in das Netz eingebunden werden kann und bestehende Verbindungen gesichert und optimiert werden können.

Schulzentrum im Süden

Die Radverkehrsführung im Ortsteil Rück ist nicht optimal: Sie wird über das Gewerbegebiet geführt und entspricht nicht der topografischen Ideallinie, d.h. Radfahrer müssen Steigungen überwinden. Die Radverkehrsführung entlang der St 2308 ist nicht fortgeführt worden, wird aber auch nicht gefordert, da es zum einen die zwar nicht optimale Alternative durch das Gewerbegebiet gibt und zum anderen die durch den unteren Forstwald.

Rück und Schippach

Von Schippach aus lässt es sich sehr angenehm und komfortabel nach Eschau radeln, hier wird lediglich eine retroreflektierende Randmarkierung empfohlen. Einzig der Knotenpunkt am Ortseingang von Eschau muss optimiert werden.

Abbildung 7-3: Elsavaradweg



Neben der alternativen Führung zur St 2309 in Richtung Kleinwallstadt Kernort ist auch das Netz in Richtung Hofstetten zu ergänzen. Das Ge-

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

werbegebiet Kleinwallstadt-Süd muss durch straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur entlang der MIL 25 erreichbar werden. Darüber hinaus wird ein Radwegeneubau bis Hofstetten empfohlen.

In Richtung Erlenbach wollen die Kommunen Erlenbach und Elsenfeld in Zusammenarbeit mit der Firma ICO den Neubau eines Gemeinsamen Geh-/Radweges östlich der Staatsstraße realisieren. Die beteiligten Kommunen haben sich mit ICO darauf geeinigt, diesen im Radvorrangrouten-Standard zu bauen, um eine möglichst durchgängige und attraktiv zu befahrende Verbindung zwischen Elsenfeld und Erlenbach und weiter bis nach Klingenberg anzubieten.

Elsenfeld möchte zudem eine neue Fuß-/Rad-Verbindung zwischen dem Wohngebiet rund um die Königsberger Straße unter der St 2308 hin zum Bahnhof Elsenfeld realisieren, um den Bewohnern eine alternative Route zur Erlenbacher Straße anbieten zu können.

Ob entlang der St 2441 von Erlenbach/Eschau nach Mönchberg straßenbegleitende Infrastruktur gebaut werden kann, bleibt zu prüfen. Hier ist eine, wenn auch topografisch deutlich anstrengendere Alternative über den Mönchberger Weg vorhanden.

Eichelsbach und Mechenhard bzw. Streit sind über wenig befahrene Straßen ohne Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen. So lange in Deutschland die Markierung von Schutzstreifen unter Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen auf eine Kernfahrbahn außerorts nach niederländischem oder dänischem Vorbild nicht angeordnet werden darf, bleibt aufgrund der geringen Verbindungsbedeutung für den Radverkehr und der schwachen Kfz-Belastung nur die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h zu begrenzen.

Abbildung 7-4: Schutzstreifenmarkierung außerorts in Dänemark



8 Erlenbach

Die Mainbrücke zwischen Erlenbach und Wörth liegt für die Nahmobilität noch akzeptabel zwischen den beiden Ortszentren. Aus diesem Grund wird sie von Fußgängern, vor allem aber von Radfahrern rege genutzt.

Leider ist der Steg entlang der Eisenbahn stark untermaßig: Er ist als Gehweg / Radfahrer frei angeordnet. Um die vorhandene Brückenquerung sichtbar in Wert zu setzen, sollte der Steg deutlich verbreitert werden: Wünschenswert aus Sicht der Förderung der Nahmobilität zwischen den beiden Kommunen wäre eine Breite von mindestens 4,00 m, dann könnte ein gemeinsamer Geh-/Radweg in beide Richtungen angeordnet werden.

Abbildung 8-1: schmaler Steg für Fußgänger und Radfahrer an der Eisenbahnbrücke zwischen Erlenbach und Wörth



Die Fuß- und Radverkehrsführung von der Brücke nach Erlenbach ist heute sehr unbefriedigend gelöst: Radfahrer werden über die Fahrradwegweisung umwegig über Altdorfstraße, Rathausstraße und Dr.-Vits-Straße auf den Bahnhofplatz geführt, um die überaus gefährliche Kreuzung Bahnhofstraße / Bahnhofplatz zu umfahren. Diese sehr umwegige Wegweisung wird folglich von ortskundigen Radfahrern nicht genutzt und ortsunkundige Radfahrer sind irritiert. Beobachtet werden konnte, dass viele Radfahrer die Straße zum Brückensteg fahren und dann auf den Fußweg in Richtung Bahnhofstraße rechts einbiegen:

Mainbrücke zwischen Erlenbach und Wörth

Anbindung zum Bahnhof

Das ist gefährlich, weil wegen der Kurve unübersichtlich, und provoziert Konflikte mit Fußgängern.

Fußgänger müssen sich mit einer gering bemessenen Nebenanlage zwischen Parkplatz und Fahrbahn zufrieden geben:

Abbildung 8-2: unbefriedigende Situation für Radfahrer und Fußgänger vor dem Brückensteg



Für die Gutachter stellt sich die Frage, warum der Brückensteg nicht weiter entlang der Bahn fortgesetzt wird und über ein neues Brückenbauwerk über die Lindenstraße zwischen Sparkassengebäude und Bahnhof geführt wird. So könnten Fußgänger den Bahnhof direkt ohne Umwege erreichen und Radfahrer den direkten Weg nach Eisenfeld nehmen. Auch Schüler, die zum Schulzentrum wollen, könnten so den gefährlichen Knotenpunkt umfahren.

**nicht mehr zeitgemäße
Radverkehrsführung und
„in die Jahre
gekommene“ Radver-
kehrsinfrastruktur**

In Erlenbach existiert „in die Jahre gekommene“ Radverkehrsinfrastruktur vor allem entlang der Berliner Straße, der Miltenberger Straße und der Eisenfelder Straße. In allen Fällen sind innerorts Zweirichtungsradwege, die gepflastert sind, vorhanden. Die Unfallforschung belegt, dass auf Zweirichtungsradwegen innerorts Radfahrer besonders an Grundstückseinfahrten und an Knotenpunkten gefährdet sind, von ein- oder abbiegenden Kfz übersehen zu werden. Folglich emp-

fiehlt die ERA, Zweirichtungsradswege innerorts nur in begründeten Ausnahmefällen anzuordnen, z.B. wenn die Straße durch ein Straßenbahngleisbett eine starke Trennwirkung aufweist.²

Im vorliegenden Radverkehrskonzept wird daher empfohlen, die Zweirichtungsführung innerorts zugunsten einer Richtungsführung umzubauen. Dies kann entlang der Berliner Straße durch Neubau auf der westlichen Seite erfolgen. Alternativ ist aber eine Markierung eines einseitigen Radfahrstreifens zu prüfen, da die Fahrbahnen hier überdimensioniert sind.

Entlang der Miltenberger existiert auf beiden Seiten eine bauliche Anlage, die aufgrund der vorhandenen Breiten aber nicht mehr als benutzungspflichtig angeordnet werden darf. Hier wird die sogenannte „duale“ Führung empfohlen, d.h. Radfahrer dürfen wählen, ob sie lieber schnell und routiniert im Mischverkehr mit den Kfz fahren wollen oder lieber langsamer auf dem nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg. Diese Regelung wird durch die Markierung einer Piktogrammreihe allen Verkehrsteilnehmern verdeutlicht.³

Abbildung 8-3: duales System auf der Berliner Straße



² Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Kapitel 3.5, Seite 26. Köln 2010

³ Die Eisenfelder Straße ist nicht Teil des Untersuchungsnetzes, sollte aber auf jeden Fall auch in Richtungsverkehr für den Radfahrer umgewandelt werden. Dies bedingt Anpassungen vor allem am Knotenpunkt Berliner Straße / Eisenfelder Straße, der auch unfallbelegt ist.

Grundsätzlich sollte neu gebaute oder auch sanierte Radverkehrsinfrastruktur aus Gründen des Fahrkomforts aber auch der Unterhaltung nicht mehr gepflastert, sondern asphaltiert werden.

Einbahnstraßen öffnen

Eine empfindliche Netzlücke für Radfahrer besteht in der Bahnstraße. Obwohl hier geringe Kfz-Geschwindigkeiten angeordnet sind und Ausweichflächen durch die neue Gestaltung ausreichend zur Verfügung stehen, wurde die Einbahnstraße bislang für Radfahrer nicht geöffnet. Dies ist als einfache und kostengünstige sowie unproblematische Maßnahme zur Förderung des innerörtlichen Radverkehrs unbedingt zu fordern.

Abbildung 8-4: nicht geöffnete Einbahnstraße auf der Bahnstraße



Fahrradwegweisung

Die innerörtliche Fahrradwegweisung, die über Zwischenwegweiser das Ziel „Alle Richtungen“ aufweist, sollte überarbeitet werden. Dies entspricht nicht den Regelwerken, hat keinen Informationsgehalt und irritiert ortsunkundige Radfahrer unnötig.

Mechenhard und Streit

Zwei Ortsteile liegen bereits auf den Höhen des Spessarts: Mechenhard und Streit. Folglich sind ordentliche Steigungen mit dem Fahrrad zu überwinden. Leider entspricht die vorhandene Nebenanlage von Erlenbach nach Mechenhard und von Mechenhard nach Streit nicht mehr den aktuellen Regelwerken. Hier wird ein Ausbau auf ERA-Standard empfohlen.

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

Die Verbindungen von Streit in die Nachbarkommunen weisen keine Radverkehrsinfrastruktur auf. Da die Radverkehrspotenziale hier aber

gering sind und eine Markierung von Schutzstreifen außerorts mit schmaler Kenrfahrbahn nach holländischem Vorbild in Deutschland bislang nicht erlaubt ist, bleibt hier nur zu prüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit für Kfz auf 70 km/h reduziert werden kann.

Von Mechenhard kann zumindest teilweise auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen und „auf Luftlinie“ sehr angenehm in Richtung Mönchberg geradelt werden.

In Richtung Elsenfeld lässt es sich komfortabel entlang der Bahn radeln. Die Kommunen planen in Abstimmung mit der Firma ICO zusätzlich einen neuen Geh-/Radweg östlich der St 2309 im Radvorrangroutenstandard. Damit wird eine durchgängige und komfortable Verbindung von Elsenfeld nach Erlenbach angeboten, die auch nach Wegfall der inoffiziellen Verbindung durch das Glanzstoffwäldchen eine gute Anbindung an die beiden Schulzentren gewährleistet. Wichtig ist darüber hinaus die Weiterführung entlang der St 2309 von Erlenbach nach Klingenberg.

In Richtung Klingenberg besteht eine der empfindlichsten Netzlücken im ganzen Kreisgebiet entlang der St 2309. Die Nebenanlage ist hier so unterdimensioniert und beeinträchtigt durch Lärm, ggf. Spritzwasser und schnell fahrende Kfz, dass eine Nutzung als Rad- und Gehweg nicht ernsthaft in Betracht kommt. Ist ein Ausbau nicht zu realisieren, wird hier ein Neubau in der Mainau dringend empfohlen, ein nicht befestigter Weg ist bereits durchgehend vorhanden.

Abbildung 8-5: vorhandenen Trampelpfad zwischen Klingenberg und Erlenbach zu komfortabler Wegeverbindung ausbauen



9 Eschau

Verkehrsentlastung durch Umgehungsstraße

In Eschau haben sich die Verkehrsbeziehungen durch den Neubau der Umgehungsstraße im Elsavatal zwischen dem Kreisverkehr an der Wildenseer Straße und dem Kreisverkehr nördlich von Sommerau erheblich verbessert: Sommerau ist vom Ortsdurchgangsverkehr nicht mehr betroffen. Hier ist bei einem ggf. anstehenden Umbau des Straßenraumes darauf zu achten, dass der Fuß- und Radverkehr nun angemessen berücksichtigt werden kann.

Problematisch für den Radverkehr ist allerdings der Kreisverkehr an der Wildenseer Straße. Radverkehr ist hier leider gar nicht berücksichtigt worden, auch der Zweirichtungsweg entlang der neuen Umgehungsstraße endet ohne weiteren Hinweis „im Nichts“. Die Führung des Radverkehrs am Kreisverkehr muss grundsätzlich geprüft und sicher geführt werden.

Abbildung 9-1: die Radverkehrsführung am Kreisverkehr wurde „vergessen“



interkommunale Nahmobilitätsachse „Elsavatrasse“ in Wert setzen

Die „alte“ Straße in Richtung Unteraulenbach wird für den Kfz-Verkehr nun nicht mehr gebraucht; Kfz sollen die parallel verlaufende St 2308 nutzen. So bietet sich hier die hervorragende Möglichkeit, diese Verbindung als Fahrradstraße auszuweisen und so ein deutliches Zeichen für eine Förderung des Radverkehrs zu setzen. Die Ausweisung einer Fahrradstraße ggf. mit Zulassung des Anliegerverkehrs würde die

Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzen und Radfahrer sowie Fußgänger auf der Fahrbahn sichern. Außerdem wäre das entspannte Nebeneinanderfahren ausdrücklich erlaubt. Dass Radfahrer bereits heute diese Verbindung nutzen, beweist das nachstehende Foto.

Abbildung 9-2: die alte Verbindung über die Mühlgasse in Richtung Unteraulendorf als Fahrradstraße ausweisen



Diese Maßnahme wäre eine logische Fortsetzung der Elsavatrasse, auf der in Eschau parallel zur St 2308 von Nord nach Süd die Nahmobilität geführt werden kann. Sie erhält ihre Fortsetzung nach Westen über Rück bis nach Elsenfeld und ist damit eine der attraktivsten durchgehenden Verbindungen für die Nahmobilität im Landkreis Miltenberg. Um diese herausragende Nahmobilitätstrasse weiter in Wert zu setzen, sollte in Hobbach geprüft werden, ob der Radverkehr an den Kreuzungspunkten mit den Dorferschließungsstraßen bevorrechtigt werden kann. Grundsätzlich sollte die Elsavatrasse als interkommunale Nahmobilitätstrasse im Landkreis Miltenberg kommuniziert und beworben werden.

Um die ungelöste Radverkehrsführung mit hohen Verkehrssicherheitsdefiziten am Kreisverkehr zu umfahren, sollte darüber hinaus geprüft werden, ob der Radverkehr auf der alten Ortsdurchfahrt der Elsavatrasse südlich der St 2308 geführt werden kann und soll. Hier müsste der Radverkehr auf der Fahrbahn ggf. mit Markierungen sichtbar gemacht werden.

Die nahezu optimalen Bedingungen entlang der Elsavatrasse sind leider zu den anderen Ortsteilen und in die Nachbarkommunen nicht vorhanden:

Verbindungen in die Ortsteile und die Nachbarkommunen

- Von Eschau nach Eichelsbach gibt es eine recht schön zu fahrende, aber topografisch ungünstige Verbindung über den Berg; die MIL 26 weist hier keine Radverkehrsinfrastruktur auf.
- Von Eschau nach Wildensee fehlt ebenfalls entlang der MIL 26 Radverkehrsinfrastruktur.
- Auch von Eschau nach Mönchberg entlang der St 2441 und nach Streit entlang der MIL 27 fehlt Radverkehrsinfrastruktur.

In allen Fällen ist im Rahmen der weiteren Erstellung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes zu prüfen, ob aufgrund der Netzbedeutung und der Potenziale im Alltags- und Freizeitverkehr Radwegeneubau gefordert werden sollte.

Nachrichtlich soll erwähnt werden, dass die für Eschau wichtige Verbindung von der St 2308 über die St 2441 in die Elsavastraße, die auf Elsenfelder Gemeindegebiet liegt, in das Kreisradverkehrskonzept aufgenommen wurde. Es wird der Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radweges auf der östlichen Seite der St 2441 empfohlen, da eine sichere Querung weiter südlich an dem Knotenpunkt der St 2441 mit der MIL 27 nicht möglich ist.

10 Faulbach

Auch in Faulbach sollte der Mainradweg durchgehend auf Radvorrangroutenstandard gebracht werden (siehe Ausführungen in den vorherigen Kapiteln). Wichtig ist neben einer Anhebung der Qualität der Infrastruktur auf der Strecke und an Knotenpunkten auch ein garantierter Winterdienst. Auch wenn im Winter weniger touristische Radfahrer unterwegs sind, sollte dennoch ein Winterdienst für die einheimischen Alltagsradfahrer gewährleistet sein.

Infrastruktur und Service

Abbildung 10-1: Winterdienst muss auf dem Mainradweg gewährleistet sein



Als kurzfristige Maßnahme zur Orientierung auf der Strecke ist die Aufbringung einer retroreflektierenden Randmarkierung zu empfehlen. Dies gilt nicht nur für den Mainradweg, sondern auch für die außerorts liegenden Abschnitte der Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen Faulbach und Breitenbrunn.

Auch ist darauf zu achten, dass die Brücken und Unterführungen den Regelwerken in der Höhe der Geländer (mindestens 1,30 m) und den Breiten entsprechen, vor allem bei Neubau und Sanierung sind diese einzuhalten.

Die Umgehungsstraße weist keine Nebenanlagen auf. Dies ist nicht weiter schlimm, da ihre Verbindungsbedeutung für den Fuß- und Radverkehr eher gering ist. Es fehlen allerdings wirklich gesicherte Füh-

rungen an den Knotenpunkten für querende Radfahrer und Fußgänger: Diese sind zum Teil nur umwegig erreichbar und meist nicht barrierefrei gestaltet. Auch geben Markierungen im Zulauf den Verkehrsteilnehmern Rätsel auf: Wurde hier eine Nebenanlage für Fußgänger abmarkiert oder gar ein Schutzstreifen für Radfahrer?

Abbildung 10-2: unklare Markierung auf der Speckspitze



11 Großheubach

Auch durch Großheubach führt der Mainradweg auf langer Strecke. Dieser soll mittelfristig als wichtiger überregionaler Fernradwanderweg auf Radvorrangroutenstandard aufgewertet werden. Dies hilft auch Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, Hundeführern und Joggen zu vermeiden.

Zudem sollte der vorhandene Trampelpfad am Main in Richtung Süden nach Miltenberg für Radfahrer und Fußgänger in Wert gesetzt werden. Hier könnte eine sehr attraktive Verbindung neu geschaffen werden, die das Wegesystem zur Förderung der Nahmobilität komplettieren würde.

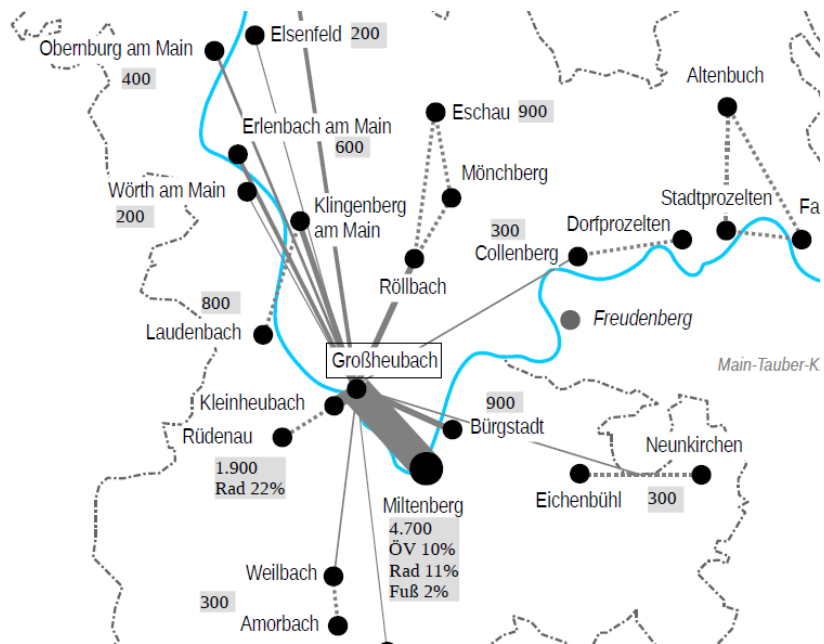
Die bestehenden Verbindungen in Richtung Miltenberg sind vor allem durch Querungshilfen zu ergänzen, die den Querungsbedarf von Radfahrern sichern helfen. Auch sollten an der östlichen Miltenberger Straße (St 2309) die Schutzstreifen markiert werden, um allen Verkehrsteilnehmern deutlich zu machen, dass in der Ortsdurchfahrt von Großheubach Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße stattfindet.

Schließlich soll noch einmal die Idee thematisiert werden, zwischen Groß- und Kleinheubach wieder eine Fähre einzurichten, die ausschließlich als Radfahrer- und Fußgängerfähre konzipiert ist. Die beiden Kommunen haben diese Idee bereits über eine Machbarkeitsstudie prüfen lassen. Diese Machbarkeitsstudie sollte dem Landkreis zur Verfügung gestellt werden und im Zuge des geplanten kreisweiten Leuchtturmprojektes zur Optimierung der Mainquerungen und der Förderung der Nahmobilität möglicherweise unter anderen Voraussetzungen noch einmal neu diskutiert und bewertet werden.

Wegesystem entlang des Mains

Radverkehrsverbindungen in die Nachbargemeinden

Abbildung 11-1: Ausschnitt aus der Verflechtungsachsenkarte für Großheubach



Wege in Richtung Röllbach

In Richtung Röllbach wird aufgrund der Verbindungsbedeutung und der vorhandenen Kfz-Belastung ein straßenbegleitender Radweg entlang der St 2441 gefordert. Diese Verbindung sollte den Standards entsprechend alltagstauglich ausgeführt werden und parallel zur klassifizierten Straße neu gebaut werden.

Zudem kann Röllbach westlich und östlich der St 2441 auf land-/forstwirtschaftlichen Wegen erreicht werden, die zwar streckenweise sehr angenehm zu befahren sind, aber nicht in allen Abschnitten alltagstauglich sind und auch nicht immer der topografischen Ideallinie folgen. Die Verbindung östlich über Klotzenhof hat auf Großheubacher Seite Sanierungsbedarf in der Oberfläche. Hilfreich wäre hier auch eine retroreflektierende Randmarkierung, die die Orientierung bei Dunkelheit erleichtert.

Abbildung 11-2: Oberflächenmängel auf dem Weg nach Klotzenhof



Schließlich sind noch innerörtliche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept für Miltenberg, Bürgstadt, Großheubach und Kleinheubach in das Kreiskonzept übernommen wurden, da sie auf dem Befahrungsnetz liegen. Dazu gehört vor allem die barrierefreie Gestaltung des Zugangs zum Mainradweg aus den westlichen Ortsteilen.

**innerörtliche Maßnahmen
zur Förderung des
Radverkehrs**

Abbildung 11-3: Umbau der Treppe in eine barrierefreie Rampe



Hier muss die Treppe in eine Rampe umgebaut werden, so dass auch Personen mit Kinderwagen oder im Rollstuhl diese nutzen können.

12 Großwallstadt

Leider liegt die neu geplante Brücke zwischen Kleinwallstadt bzw. Eisenfeld und Großwallstadt bzw. Obernburg wieder in maximaler Entfernung zu den Siedlungsbereichen, so dass die neue Brücke für die Nahmobilität erneut nur eine geringe Bedeutung haben wird.



Abbildung 12-1: fehlende Radverkehrsverbindung von neu geplanter Kfz-Brücke über den Main

Aus Sicht der Radverkehrsförderung wäre es zwingend gewesen, dass eine neu geschaffene Infrastruktur wie eine Mainbrücke optimale Anschlüsse an das bestehende Verkehrsnetz erhält und zwar für alle Verkehrsmittel, also auch für den Radverkehr. Das hätte eine fahrbare Verbindung an den Mainradweg von der neuen Brücke bzw. auf die neue Brücke eingeschlossen. Bei einem neugebauten Bauwerk dieser Größe und dieser Preisklasse kann es eigentlich nicht sein, dass gerade am Radverkehr gespart wird und eine Verbindung zum bestehenden Premium-Radwegenetz nur über große Umwege hergestellt wird. Hier drängt sich erneut der Verdacht auf, dass der Radverkehr bei der

Planung schlichtweg vergessen wurde. Da jedoch der Planungsprozess zum Zeitpunkt der Erstellung des Radverkehrskonzeptes bereits weit fortgeschritten war und um den Bau der Brücke nicht grundsätzlich zu gefährden oder zu verzögern, wurde auf Bitten der Kommunen diese Maßnahme aus dem Maßnahmenkataster entfernt.

Es ist darauf zu achten, dass ein gut und sicher zu befahrender Anschluss an den Radweg östlich des Mains hergestellt wird: Hier darf die Rampe nicht zu steil sein und der Knotenpunkt muss ausreichend dimensioniert werden und von allen Seiten gut einsichtig sein, damit hier kein neuer Unfallschwerpunkt durch kreuzenden Radverkehr entsteht.

Zwischen Klein- und Großwallstadt weiter nördlich und damit auch deutlich interessanter für die alltägliche Nahmobilität gelegen, existiert eine Schleuse, die allerdings keine offizielle und auch keine fahrbare Radverkehrsverbindung aufweist. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator oder Rollstuhl ist diese Verbindung nicht vorhanden. Hier sollte mit allen beteiligten Akteuren geprüft werden, ob eine barrierefreie Zuwegung erreicht werden kann. Als Vorbild kann die barrierefreie Neuplanung der Schleuse zwischen Niedernberg und Sulzbach genannt werden.

**Nahmobilität zwischen
Kleinwallstadt und
Großwallstadt**

Abbildung 12-2: Auch die Schleuse bietet keine fahrbare Verbindung für den Radverkehr



**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

Neben der angenehm zu befahrenden Route des Mainradweges existiert noch eine weitere, schnurgerade an der B 469 verlaufende Parallelroute über landwirtschaftliche Wege. Diese Route wird von Kfz sehr schnell befahren, so dass zu prüfen ist, ob hier nicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kfz von 30/50 km/h angeordnet wird. Diese Verbindung ist nur für Anliegerverkehr zugelassen, schneller fahrende Kfz sollten die Bundesstraße nutzen.

13 Hausen

Hausen gehört zur Verwaltungsgemeinschaft Kleinwallstadt und verfügt deswegen über enge Verflechtungen nach Kleinwallstadt, aber auch nach Elsenfeld. Insgesamt sind die Verkehrsbeziehungen eher in die Mainachse als in den Spessart ausgerichtet.

Hausen liegt in direkter Nachbarschaft zu Hofstetten, beide Orte sind fast zusammengewachsen, bis auf ein kurzes Stück von rund 250 m, das außerorts an der MIL 25 liegt und auf dem keine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet ist. Da auf diesem kurzen Abschnitt, der in Richtung Hausen auch noch leicht bergauf führt, keine Radverkehrsinfrastruktur existiert, nutzen Radfahrer unberechtigtweise oftmals die Nebenanlage.

Abbildung 13-1: fehlende Radverkehrsinfrastruktur zwischen Hausen und Hofstetten



Als Sofortmaßnahme sollte der Landkreis auf dem Außerortsabschnitt die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzen und den östlichen Gehweg mit „Gehweg/Radfahrer frei“ für Radfahrer freigeben. Zu prüfen ist durch den Landkreis darüber hinaus, ob die Ortseingangsschilder so weit aufeinander zubewegt werden können, dass auf der westlichen Seite ein Schutzstreifen markiert werden kann. Hier sollte die Nebenanlage nämlich nicht für Radfahrer frei gegeben werden, da sie durch die Kurvenlage für bergab fahrende Radfahrer nicht einsichtig ist und folglich Fußgänger gefährdet werden könnten. Alternativ ist natürlich auch ein Ausbau beider Nebenanlagen auf mindestens 2,50 m

**Sicherung des
Radverkehrs zwischen
Hausen und Hofstetten**

Radwegende sichern

möglich, doch nach Aussagen der Kommune ist das durch die Grundstücksverhältnisse nur schwer zu realisieren.

Die fakultative Führung auf dem Gehweg auf der Ostseite sollte an der ersten Grundstückseinfahrt gesichert auf die Straße geführt werden, um Radfahrer nicht an den Grundstückseinfahrten unnötig zu gefährden.

Abbildung 13-2: Radwegende an der ersten Grundstückseinfahrt sichern



einseitigen Schutzstreifen in Richtung Kernort markieren

Ab hier sollte die Radwegeführung erneut durch einen einseitig markierten Schutzstreifen in Richtung Ortskern verdeutlicht werden, so dass Kfz Radfahrer auf der Fahrbahn erwarten und die (ohnehin untermaßige) Nebenanlage den Fußgängern zur Verfügung steht.

Abbildung 13-3: ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung Kernort sichert den Radverkehr auf der Fahrbahn



Bei der einseitigen Markierung eines Schutzstreifens steht in Hausen eine Restfahrbahn von 4,50 m zur Verfügung. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob zur Sicherung des Fußverkehrs auf untermaßigen Nebenanlagen und als Lärmschutz für die Anwohner im Kernort Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden kann.

T 30 innerorts prüfen

In Richtung Roßbach / Leidersbach existieren zwar von Hausen nur wenige Alltagsverflechtungen, doch der DTV-Wert von 4.500 Kfz auf der MIL 25 legt eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz nahe. Als kurzfristige Maßnahme sollte hier die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden, durch die kurvenreiche Führung und die bewegte Topografie ist dies auch eine Maßnahme, die zusätzlich den Kfz-Verkehr sichert.

**Radverbindung in
Richtung Roßbach /
Leidersbach**

14 Kirchzell

Weitgehend parallel geführte Radrouten

Von Amorbach nach Kirchzell existiert eine parallel zur St 2311 geführte Radverkehrsverbindung, welche aber auf ERA-Standard ausgebaut werden muss. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten und die Akteure sollten eine einvernehmliche Lösung zur Inwertsetzung der Nebenanlage bzw. Neubau anstreben.

Auf Gemeindegebiet von Kirchzell führt diese Verbindung über Buch: Hier ist ein Stück straßenbegleitender Radweg und eine Querungshilfe neu gebaut worden, um den Radverkehr (und auch den Fußverkehr) zu sichern.

Auch in Kirchzell selbst wird die Radroute parallel zur Ortsdurchfahrt in der Talaue geführt. Westlich von Kirchzell existiert ein Abschnitt, an dem Radverkehrsinfrastruktur fehlt: Für den Abschnitt zwischen Friedhofstraße und Campingplatz wird Radwegneubau empfohlen. Ab Campingplatz bis Watterbach ist zu prüfen, ob mit wenig Aufwand die parallel vorhandene Führung alltagstauglich in Wert gesetzt werden kann. Ab Watterbach ist allerdings die Verbindungsbedeutung und die Topografie so, dass kein großes Radverkehrspotenzial zu erwarten ist, so dass hier nur eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 70 empfohlen wird, die schon zur Sicherung des Kfz-Verkehrs anzuraten ist.

Auch die Verbindung über Ottorfzell nach Schloßau/Mudau hat nur eine geringe Verbindungsbedeutung und Kfz-Verkehrsbelastung, so dass auch hier die Geschwindigkeitsreduktion außerorts auf Tempo 70 vorgeschlagen wird. Von Ottorfzell fehlt allerdings der Anschluss an Kirchzell hier wird empfohlen, eine Verbindung zum neu zu bauenden Radweg entlang der MIL 7 herzustellen.

Entlang der MIL 42 von Buch nach Mudau wird der Radverkehr parallel abgesetzt geführt. Diese Verbindung ist durchgängig gut zu befahren, sollte aber dem Radverkehr auf ganzer Länge vorbehalten bleiben.

Fahrradwegweisung

Die nicht FGSV-konforme Fahrradwegweisung mit der Nennung „Richtung + Zielangabe“ kann entfallen, da die Richtung bereits durch den Pfeilwegweiser vorgegeben wird. Dies ist in dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung⁴ für den Radverkehr definiert und bei allen

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. Köln 1998

Fahrradwegweisern zu beachten. Zudem muss die Route als Plakette integriert werden.

Abbildung 14-1: Fahrradwegweisung entspricht nicht den FGSV-Richtlinien



15 Kleinheubach

Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für die Kleeblattgemeinden

In Kleinheubach wird aktuell der neue Großkreisel gebaut. Für den Radverkehr konnten an einigen Stellen Verbesserungen erreicht werden, so ist eine Unterführung an der St 2310 geplant, die ausreichende Breiten aufweisen wird und auch beleuchtet sein soll. Ebenso sind Unterführungen an der Zufahrt und unter den Bahngleisen bereits hergestellt, sowie eine Querungshilfe gebaut.

Abbildung 15-1: neue Querungshilfe und Unterführung in Kleinheubach



Es wäre wünschenswert, dass im Zuge des Umbaus der parallel geführte Radweg an der B 469 westlich für Radfahrer erhalten und erreichbar bleibt. Mit dem Rückbau der MIL 4 wird hierüber die einzige direkte Verbindung von Rüdenuh nach Miltenberg-West hergestellt.

Auch ist darauf zu achten, dass der Radweg unter der Mainbrücke zukünftig auf ERA-Standard ausgebaut wird und die schwierige, weil uneinsehbare Kurve an der Josera-Gütergleiseinfahrt entschärft wird.

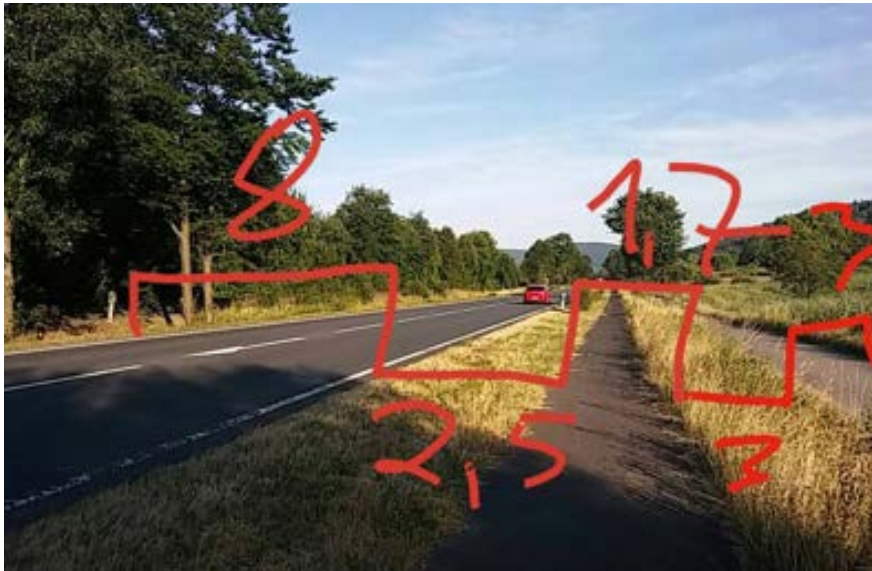
Auf der Hauptstraße sind alternierende Schutzstreifen markiert, die sich bewährt haben. Es wird empfohlen, diese alternierenden Schutzstreifen nun auch auf der Straße Im Mittelgewann zu markieren, um allen Verkehrsteilnehmern deutlich zu machen, dass Radverkehr hier auf der Straße stattfindet und Rücksicht zu nehmen ist.

Radverbindung nach Laudenbach

Zwischen Kleinheubach und Laudenburg existiert zudem eine Radverkehrsverbindung auch westlich der Bahn. Da diese aber untermaßig ist und nur mit hohem Kostenaufwand auf mindestens ERA-Standard

ausgebaut werden müsste, wird empfohlen, den westlich gelegenen landwirtschaftlichen Weg für Radfahrer frei zu geben.

Abbildung 15-2: parallele Führungen entlang der B 469



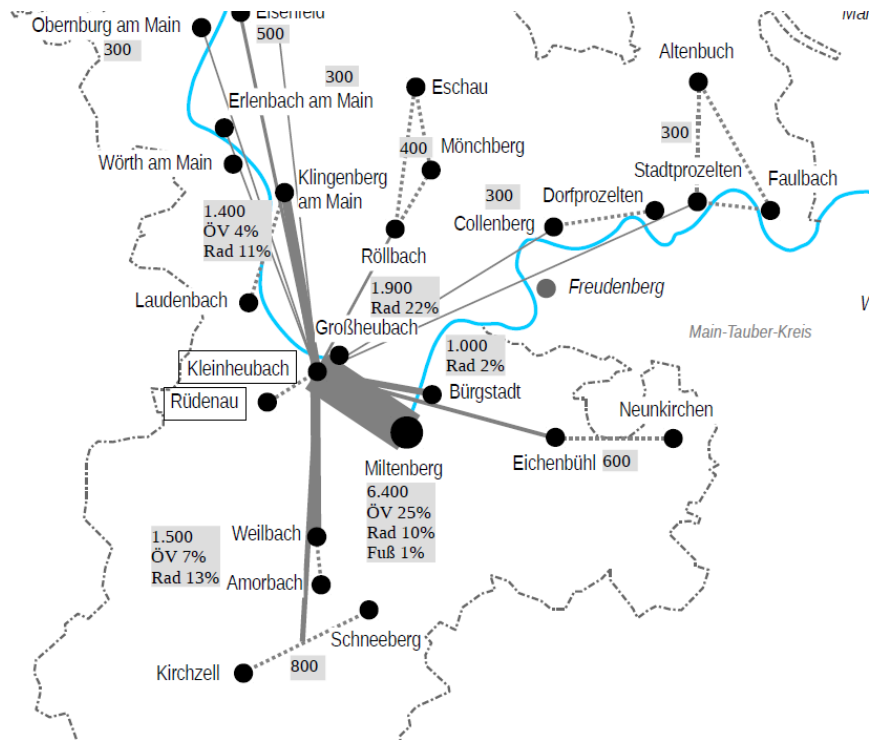
Sowohl westlich als auch östlich der Bahn sollte auf der Radwegeverbindung eine retroreflektierende Randmarkierung aufgebracht werden, um die Orientierung von Radfahrern außerorts auch bei Dunkelheit zu verbessern.

Schließlich soll noch einmal die Idee thematisiert werden, zwischen Groß- und Kleinheubach wieder eine Fähre einzurichten, die ausschließlich als Radfahrer- und Fußgängerfähre konzipiert ist. Die beiden Kommunen haben diese Idee bereits über eine Machbarkeitsstudie prüfen lassen. Diese Machbarkeitsstudie sollte dem Landkreis zur Verfügung gestellt werden und im Zuge des geplanten kreisweiten Leuchtturmprojektes zur Optimierung der Mainquerungen und der Förderung der Nahmobilität möglicherweise noch einmal neu diskutiert und bewertet werden.

**Nahmobilität zwischen
Kleinheubach und
Großheubach**

Dass die Nahmobilitätspotenziale durchaus vorhanden sind, zeigt die folgende Abbildung:

Abbildung 15-3: Ausschnitt aus der Verflechtungskarte Kleinheubach und Rüdenu



16 Kleinwallstadt

Kleinwallstadt ist eine der Kommunen im Landkreis Miltenberg, die bislang keine Umgehungsstraße haben. Dennoch lässt es sich in Kleinwallstadt relativ komfortabel Rad fahren, da über die Ringstraße eine alternative Verbindung zur Hauptstraße vorhanden ist.

Alternative zur Ortsdurchfahrt

Die St 2309 im Süden Kleinwallstadts weist keine Radverkehrsinfrastruktur auf. Diese Netzlücke wird geschlossen, indem die Main wärtige Führung angenehm und durchgängig bis Elsenfeld befahren werden kann. Hier sollte lediglich eine retroreflektierende Randmarkierung aufgebracht werden, damit Radfahrer sich auch bei Dunkelheit sicher orientieren können.

Alternativen zur St 2309

Auf Wunsch der Kommunen Kleinwallstadt und Elsenfeld soll eine weitere direkte Nahmobilitätsverbindung östlich zur St 2309 ertüchtigt werden: Der bestehende landwirtschaftliche Weg sollte dafür asphaltiert und ebenfalls mit einer Randmarkierung versehen werden, die Überführung über den Bach muss gesichert werden. Über diese in Wert zu setzende Verbindung wird nicht nur eine direkte Verbindung zwischen Kleinwallstadt und Elsenfeld geschaffen, sondern auch die Gewerbegebiete östlich und westlich sowie der Einzelhandelsschwerpunkt an der Straße Im Höning in Elsenfeld für Fußgänger und Radfahrer erschlossen.⁵

Um diese Radrouten abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen aber auch innerörtlich gut zu vernetzen und zu sichern, wird vorgeschlagen, einige Querungen des Radnetzes mit Hauptverkehrsstraßen in Kleinwallstadt besser befahrbar zu machen: Dies betrifft die Knotenpunkte Mittlere Torstraße / Wallstraße und Hofstetter Straße / Ostring.

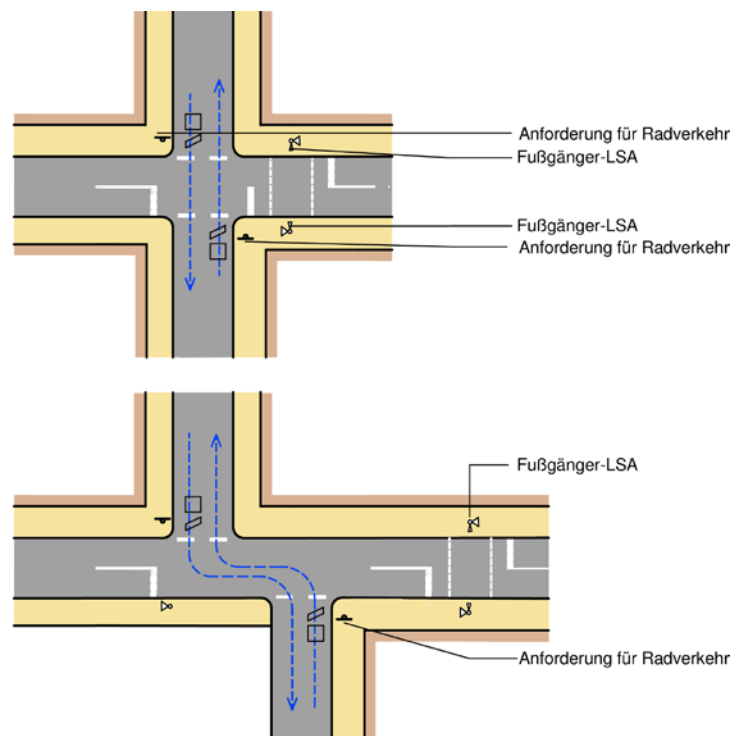
Querungen an Hauptstraßennetz sichern

Am Knotenpunkt Mittlere Torstraße / Wallstraße existiert bereits eine Fußgänger-Lichtsignalanlage. Diese kann für Radfahrer aber nur schiebend erreicht werden, da sie über den Gehweg zur Ampel gelangen müssen und ist unkomfortabel, da zunächst ein Taster als Anforderung gedrückt werden muss. Zudem ist der Aufstellraum vor der Ampel auf dem Gehweg für Radfahrer-Gruppen, wie z.B. radelnde Schüler, nicht ausreichend. Um unnötige Konflikte zwischen Fußgängern

⁵ Belange des Naturschutzes können problemlos auch bei einer Asphaltierung des Weges berücksichtigt werden. So ist eine helle Einfärbung zu empfehlen, um eine übermäßige Erhitzung im Sommer zu vermeiden, die eine Barriere für Kleintiere darstellt. Zudem sind mittlerweile wasserdurchlässige Asphaltoberflächen verfügbar. Im Vergleich zur CO₂-Einsparung durch eine vermehrte Nutzung der unmotorisierten Verkehrsmittel ist die Versiegelung durch eine Asphaltierung des Weges zu vernachlässigen.

und Radfahrern zu vermeiden, wird hier vorgeschlagen, Radfahrer in die Teilsignalisierung über Video- oder Induktionserkennung zu integrieren. Die folgende Musterlösung erläutert das Prinzip:

Abbildung 16-1: Musterlösung: Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
 - RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte
- Anwendungsbereiche:**
- Radverkehrsquerung innerorts im Zuge von Fahrradrouten im Nebenstraßennetz
 - Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
 - versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
 - bei zeitlich begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße
- Hinweise:**
- die Anforderung kann über Induktionsschleifen, Videoerkennung oder Taster (bei Führung im Seitenraum) erfolgen
 - die Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
 - die Signalgeber der Fußgänger-LSA sollen für die Radfahrer sichtbar sein
 - in Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Der zweite Vorschlag betrifft den Knotenpunkt Hofstetter Straße / Ost-ring. Hier hat sich ein Einbiegen-/Kreuzen-Unfall mit Radverkehrsbe-teiligung und schwerverletzter Person ereignet. Zudem existiert bereits eine Verkehrshelfer-Furt. Dies lässt den Schluss zu, dass hier ein er-höhter Querungsbedarf besteht und dieser sollte durch eine Lichtsig-nalanlage, in die Radfahrer integriert sind, gesichert werden.

Eine empfindliche Netzlücke entlang der MIL 25 sollte geschlossen werden, indem hier ein straßenbegleitender Radweg nördlich neu ge-

baut wird. Nur so ist eine direkte Anbindung von Hofstetten nach Elsenfeld möglich. Die angedachte Alternative über die Hofstetter Straße (MIL 26) und das Gewerbegebiet am Daimlerring ist kein guter Ersatz, da die Wegeföhrung umwegig ist und eine Föhrung des Radverkehrs durch das Gewerbegebiet mit hohem Schwerverkehrsanteil und je nach Föhrung auch mit beträchtlichen Steigungen nicht zu empfehlen ist.

Der neue gemeinsame Geh-/Radweg sollte dann möglichst bis zum Ortseingang von Elsenfeld fortgeföhrt werden.

Leider liegt die neu geplante Brücke zwischen Kleinwallstadt bzw. Elsenfeld und Großwallstadt bzw. Obernburg wieder in maximaler Entfernung zu den Siedlungsbereichen, so dass die neue Brücke für die Nahmobilität erneut nur eine geringe Bedeutung haben wird.

Neue Mainbrücke

Abbildung 16-2: fehlende Radverkehrsverbindung von neu geplanter Kfz-Brücke über den Main



Aus Sicht der Radverkehrsförderung wäre es zwingend gewesen, dass eine neu geschaffene Infrastruktur wie eine Mainbrücke optimale An-

schlüsse an das bestehende Verkehrsnetz erhält und zwar für alle Verkehrsmittel, also auch für den Radverkehr. Das hätte eine fahrbare Verbindung an den Mainradweg von der neuen Brücke bzw. auf die neue Brücke eingeschlossen. Doch war der Planungsprozess bereits sehr weit fortgeschritten und auf Bitten der Kommunen ist diese Maßnahme nicht aufgenommen worden, um den Bau der Brücke nicht zu gefährden bzw. zeitlich zu verzögern.

Wichtig bleibt, dass ein gut und sicher zu befahrender Anschluss an den Radweg östlich des Mains hergestellt wird: Hier darf die Rampe nicht zu steil sein und der Knotenpunkt muss ausreichend dimensioniert werden und von allen Seiten gut einsichtig sein, damit hier kein neuer Unfallschwerpunkt durch kreuzenden Radverkehr entsteht.

**Nahmobilität zwischen
Kleinwallstadt und
Großwallstadt**

Zwischen Klein- und Großwallstadt weiter nördlich und damit auch deutlich interessanter für die alltägliche Nahmobilität gelegen, existiert eine Schleuse, die allerdings keine offizielle und auch keine fahrbare Radverkehrsverbindung aufweist. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator oder Rollstuhl ist diese Verbindung nicht vorhanden. Hier sollte mit allen beteiligten Akteuren geprüft werden, ob eine barrierefreie Zuwegung erreicht werden kann. Als Vorbild kann die barrierefreie Neuplanung der Schleuse zwischen Niedernberg und Sulzbach genannt werden.

Abbildung 16-3: Auch die Schleuse bietet keine fahrbare Verbindung für den Radverkehr



Über die genannte Empfehlung hinaus, die Verbindung von Hofstetten nach Elsenfeld durch einen straßenbegleitenden Radweg entlang der MIL 25 herzustellen, ist auch die Verbindung zwischen Hofstetten und Hausen zu verbessern. Auf dem kurzen außerörtlichen Abschnitt wird langfristig die Anlage von Radverkehrsinfrastruktur in der Nebenanlage empfohlen, da hier Kfz erstaunlich schnell fahren. Kurzfristig können Geschwindigkeitsreduktion und Markierungen die Situation für Radfahrer verbessern.

Die Verbindungen nach Norden in Richtung Sulzbach und Süden in Richtung Elsenfeld sind gut und durchgängig zu befahren.

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

**Radfahren entlang der
Hauptverkehrsstraßen**

17 Klingenberg

Klingenberg hat keine Umgehungsstraße und wird diese aufgrund seiner Lage am Prallhang im Maintal vrs. auch nicht bekommen können, folglich leidet der historische Ort sehr unter dem Kfz-Verkehr. Auch sind die Vielzahl und die Schwere der Radverkehrsunfälle in Klingenberg auffällig. Die Sicherheit für Radfahrer muss grundsätzlich mehr in den Fokus der Verkehrsplanung in Klingenberg gerückt werden, auch wenn nicht alle Unfälle durch die Verkehrsinfrastruktur bedingt sind⁶.

Die Brücke zwischen Klingenberg Kernort und dem Ortsteil Trennfurt bzw. dem Bahnhof Klingenberg wurde kürzlich neu gebaut und zieht als Kfz-Brücke allen Verkehr mitten durch den Ort. Die Nebenanlagen auf der neuen Brücke entsprechen den Standards, auch die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr kann beibehalten werden, doch die Anschlüsse für die Nahmobilität auf beiden Brückenköpfen sind nur schlecht hergestellt. Es werden Optimierungsvorschläge für den Kreisverkehr auf der Klingenger Seite und für die Radverkehrsführung auf der Trennfurter Seite gegeben.

Um die stark vom Kfz-Verkehr belastete St 2309 (Rathausstraße / Ludwigstraße / Klingenger Straße) in Richtung Erlenbach umfahren zu können, wird empfohlen, in der Mainaue den Leinrittweg auf ERA-Standard auszubauen. Hier lässt es sich direkt und angenehm fahren; auf der Staatsstraße ist das aufgrund des Lärms, der Abgase und bei Regen auch des Spritzwassers nicht möglich. Außerdem kann aufgrund der nicht regelgerechten Breiten die Nebenanlage auch nicht mehr benutzungspflichtig angeordnet werden, ein Ausbau wäre schwierig und kostenintensiv, müsste aber gefordert werden, wenn die Netzlücke über die alternative Führung nicht geschlossen werden kann. Zu empfehlen ist die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens durch das Staatliche Bauamt, da zudem schwierige Grundstücksverhältnisse eine Lösung bislang verhindern.

⁶ Einer der zwei (!) tödlichen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Klingenberg war augenscheinlich ein MTB-Unfall.

Abbildung 17-1: Leinrittweg zwischen Klingenberg und Erlenbach könnte zu komfortabler Wegeverbindung ausgebaut werden



Brückenstraße und Wilhelmstraße sind ebenfalls stark vom Kfz-Verkehr dominiert. Die Wilhelmstraße weist eine Fahrbahnbreite-Breite von 5,50 m und kaum Seitenräume auf, so dass hier eine Sicherung des Fuß- und Radverkehrs nicht möglich ist. Es wurde beobachtet, dass Kfz und vor allem Lkw hier regelmäßig sogar die Seitenanlagen mitbefahren. Nach Aussagen der Stadt Klingenberg wird die westliche Häuserreihe kurz- bis mittelfristig abgerissen, so dass auch die Straße neu trassiert werden kann. Bei Neubau ist die Anlage eines getrennten Geh-/Radweges oder eines Radfahrstreifens einzuplanen, ein gemeinsamer Geh-/Radweg oder gar ein Schutzstreifen sind nur suboptimale Führungsformen im Bestand, die für den Neubau nicht in Frage kommen.

Die Bahnhofstraße ist augenscheinlich im Zuge des Brückenneubaus und der Anlage des P+R-Platzes ebenfalls neu gebaut worden. Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur ist hier offensichtlich „vergessen“ worden. Dies ist umso unverzeihlicher, da die Stadt Würth nördlich des Kreisverkehrs ein großes Einzelhandelsgebiet entwickelt, welches aber in der heutigen Situation für Klingenger ausschließlic mit dem Auto erreichbar ist. Zu Fuß und mit dem Rad kommt man hierhin nur über große Umwege bzw. entlang von Straßen und über Knoten-

punkte, die schlichtweg für die Nahmobilität gefährlich sind. Die Bahnhofstraße ist ein beredtes Beispiel für eine ausschließliche Fokussierung der Verkehrsplanung auf den Kfz-Verkehr und widerspricht in allen Aspekten einer Gleichberechtigung der Verkehrsarten. Wenn die Städte Klingenberg und Wörth die „hausgemachte“ Kfz-Verkehrsbelastung senken wollen, muss eine umwegfreie, angenehme und sichere Verbindung für den Fuß- und Radverkehr von Klingenberg in das großflächige Einzelhandelsgebiet geschaffen werden. Da diese wichtige Alltags-Verbindung aber nicht auf dem Untersuchungsnetz liegt, wurden hier keine Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Abbildung 17-2: Nahmobilität unter widrigen Umständen zwischen Klingenberg und Wörth



Trennfurt

An Trennfurt führen die touristischen Radrouten über einen Radweg entlang des Mains östlich der Bahntrasse vorbei. Radverkehr im Alltagsverkehr durch die eigenen Bewohner steht nicht im Vordergrund. Aufgrund des Bürgervotums in der Mobilitätsbefragung ist aber ein Lösungsvorschlag für den Abbau der Barriere an der Unterführung Bahnhofstraße / Schwimmbadstraße skizziert worden, um Radverkehr an dieser wichtigen Stelle auch in den Kernort sicher hoch führen zu können.

Abbildung 17-3: Unterführung als Barriere für Radfahrer und Fußgänger



Auf der Trennfurter Straße wird zurzeit der Straßenraum umgestaltet, Radfahrer und Fußgänger können hier zukünftig komfortabler und sicherer unterwegs sein. Vor allem der Knotenpunkt Trennfurter Straße/ Große Gasse sollte aus Sicherheitsgründen umgestaltet werden, da sich hier zwei Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereignet haben.

Auch der Mainradweg führt an Röllfeld vorbei, allerdings weist die Fahrradwegweisung einen Abzweig nach Röllbach aus. Diese Route ist über die Himmeltaler Straße sehr gut zu befahren. In Röllfeld selbst wird eine Kfz-freie Alternative zur Ortsdurchfahrt angeboten.

Röllfeld

Von Klingenberg nach Erlenbach soll – wie bereits oben ausgeführt – dringend entweder ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur oder eine Alternative zur St 2309 in der Mainaue geschaffen werden.

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

Von Trennfurt nach Wörth müssen Infrastrukturanlagen für den Fuß- und Radverkehr – ebenfalls wie bereits oben ausgeführt - nachgerüstet bzw. neu gebaut werden.

Die Verbindung von Röllfeld nach Röllbach ist sehr gut zu befahren und sollte mit einer retroreflektierenden Randmarkierung ausgestattet werden, um die Orientierung auch bei Dunkelheit zu erleichtern.

Auch die Verbindung entlang des Mains nach Laudенbach fährt sich gut (wenn auch sehr verlärm), auch hier wird die retroreflektierende Randmarkierung empfohlen.

Empfohlen wird, dass der Premium-Mainradweg auf der rechten Mainseite grundsätzlich einen Standard bekommt, der über dem ERA-Standard liegt (siehe Leitprojekt). Klingenberg würde zwischen Großheubach und Erlenbach auf einem recht langen Abschnitt von einem erhöhten Standard profitieren.

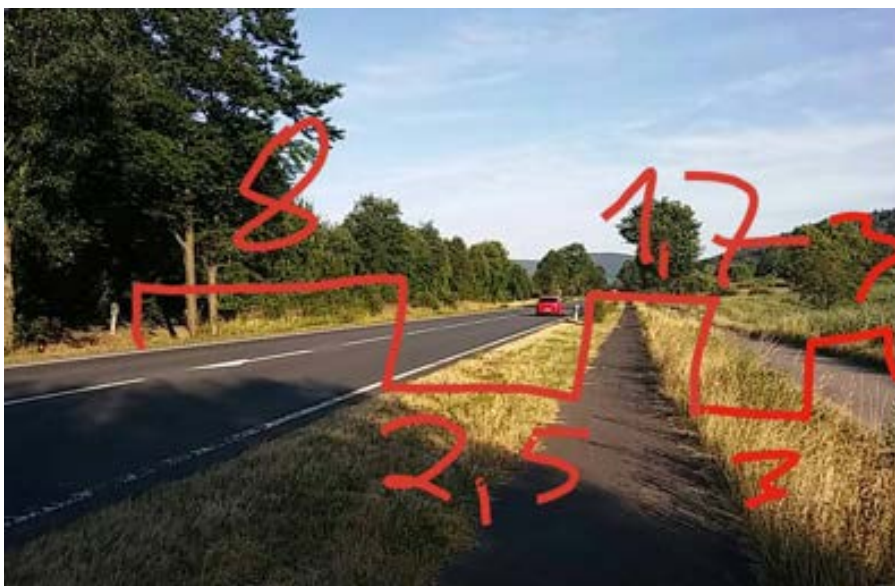
18 Laudenbach

In Laudenbach liegt die Umgehungsstraße gebündelt mit der Bahnlinie zwischen Ortschaft und Main: Durchgangsverkehr ist hier nicht vorhanden, doch ist der Ort vom Main abgeschnitten.

Für die Radverkehrsverbindung entlang des Mains östlich der Bahn wird eine durchgängige Markierung einer retroreflektierenden Randmarkierung vorgeschlagen, um die Orientierung von Radfahrern auch bei Dunkelheit zu erleichtern.

In Laudenbach beginnt zudem eine Radverkehrsverbindung auch westlich der Bahn in Richtung Kleinheubach. Da diese aber untermaßig ist und nur mit hohem Kostenaufwand auf mindestens ERA-Standard ausgebaut werden müsste, wird empfohlen, den westlich gelegenen landwirtschaftlichen Weg für Radfahrer frei zu geben.

Abbildung 18-1: parallele Führungen entlang der B 469



Zu prüfen ist, ob in die Planungen des Straßenbauamtes Aschaffenburg zum südlichen Ortseingang eine Querungshilfe integriert werden kann, die den Querungsbedarf der Radfahrer beim Übergang von der Seitenraum-Führung außerorts in die Fahrbahnführung innerorts sichert. Die Querungshilfe könnte gleichzeitig die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten am Ortseingang wirksam senken.

Abbildung 18-2: Querungshilfe am Ortseingang zur Sicherung des Querungsbedarfs von Radfahrern am Ortseingang fehlt⁷



⁷ Straßenbauamt Aschaffenburg: Planungen aus dem Bereich Straßenbau - B 469 / Kr Mil 3 - Umbau Knoten Laudensch-Süd zum Kreisverkehrsplatz mit Underfly.
https://www.stbaab.bayern.de/strassenbau/projekte/B469_KN_Laudensch.php, abgerufen am 05.03.2018

19 Leidersbach

Die Ortsteile Leidersbach, Ebersbach, Roßbach und Volkersbrunn leiden alle unter dem augenscheinlich hohen Anteil an Durchgangsverkehr, auch Schwerverkehr, zum Autobahnanschluss Weibersbrunn der BAB 3. In der Ortsdurchfahrt Ebersbach und Leidersbach werden mehr als 5.000 Kfz/Tag DTV angegeben. Zudem sind die Ortsdurchfahrten bislang noch nicht umgestaltet worden, so dass sich Sanierungsbedarf im Hinblick auf die Oberflächen und die Straßenraumgestaltung ergibt.

Ortsdurchfahrten

Abbildung 19-1: Ortsdurchfahrt in schlechtem Zustand



Wie in vielen Kommunen im Landkreis Miltenberg ist auch in den Ortsdurchfahrten in Leidersbach kaum Handlungsspielraum für eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs gegeben, da keine Flächenoptionen zur Verfügung stehen. So bleibt auch hier nur, dass die Kfz-Fahrbahn die Mindestbreite von 6,00 m aufweisen wird und minimale Flächengewinne für den Seitenraum erzielt werden können. Zu diskutieren ist, ob an Engstellen einspurige Führungen akzeptiert werden können, um Fußgängern einen barrierefreien und sicher begehbaren Schutzraum anbieten zu können.

Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen für die Nahmobilität in den Ortsdurchfahrten Tempo 30 angeordnet werden kann.

Ansprechend gestaltete Straßen- und Aufenthaltsräume werden wahrscheinlich auch zukünftig nur in den Randbereichen umgesetzt werden können:

Abbildung 19-2: Attraktiv gestalteter verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf dem Marienplatz in Leidersbach



Führung des Radverkehrs

Für den Radverkehr ergeben sich keine Handlungsoptionen in den Ortsdurchfahrten. Er wird aufgrund der fehlenden Flächen auch weiterhin im Mischverkehr geführt werden müssen. Umso wichtiger für die Sicherung des Radverkehrs ist eine Temporeduzierung.

Die Gemeinde Leidersbach ist aufgrund der schlechten Voraussetzungen in den Ortsdurchfahrten daran interessiert, eine parallele Führung südlich in Wert zu setzen. Obwohl diese topografisch nicht ideal ist und auch einige kleinere Umwege in Kauf genommen werden müssen, ist die parallele Führung aber zumindest in Abschnitten auch für den Alltagsradverkehr eine gute Alternative.

Es wird empfohlen, diese Radfahrerachse durch auffällige Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar und attraktiv zu machen: Über die Beschilderung und Markierung einer Fahrradstraße, auf der der Anlieger-Kfz-Verkehr zugelassen wird, und bevorrechtigte Querungen wird dies möglich. Folgende Vorteile hat die Fahrradstraße:

Fahrradstraßen

- Auf Fahrradstraßen sind Radfahrerinnen und Radfahrer bevorrechtigt, Kfz müssen sich unterordnen.

- Fahrradstraßen sind für den Radverkehr sicher, da hier Kfz nicht oder nur langsam fahren dürfen.
- In Fahrradstraßen werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich unterhalten können.
- Fahrradstraßen sind komfortabel, da der Radverkehr mehr Platz hat als auf einem Radweg.
- Fahrradstraßen erleichtern Radfahrerinnen und Radfahrern die Orientierung, da sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen.
- Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer anerkannt werden und wertgeschätzt werden. Sie haben damit eine motivierende Wirkung.

In der StVO zeigt das Zeichen 244.1 den Beginn einer Fahrradstraße an:

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

In der ERA 2010 wird zu Fahrradstraßen ausgeführt:

Fahrradstraßen sind [...] insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr werden erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Dann sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraße wirksam dämpfen können. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte deshalb von örtlichen Gegebenheiten

ten abhängig gemacht werden. An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung.⁸

Es ist davon auszugehen, dass eine attraktiv und komfortabel zu befahrene Fahrradstraßenachse den Radverkehr bündeln und aus der Ortsdurchfahrt abziehen wird. Bereits heute ist in weiten Teilen der Achse Tempo 30 angeordnet und Lkw-Verkehr nicht zugelassen. Die Ausweisung einer Fahrradstraße würde die Sichtbarkeit der Achse erhöhen.

Alternative Perspektive

Leidersbach hat im Rahmen eines ISEK-Prozesses ein Projekt entwickelt, das eine Alternative zur Fahrradstraßenachse sein könnte: In der Talau soll eine durchgängige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr neu geschaffen werden. Aus Sicht der Nahmobilitätsförderung ist dieses Projekt sehr zu unterstützen. Da bislang jedoch noch keine konkretisierende Planung vorliegt und auch die Finanzierung ungeklärt ist, sollte die Stadt Leidersbach beide Führungen möglicherweise zeitlich gestaffelt umsetzen. Hier sind zunächst kommunale Entscheidungen gefragt.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Seite 60-61. Köln 2010

20 Miltenberg

Miltenberg hat bereits viele Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept für die vier Kleeblattgemeinden umgesetzt. Erwähnt werden sollen beispielhaft an dieser Stelle:

**Umsetzung des
Radverkehrskonzeptes für
die Kleeblattgemeinden**

- Markierung eines einseitigen Schutzstreifens an der Mainzer Straße und auf der Brückenauffahrt zur alten Mainbrücke
- Markierung von alternierenden Schutzstreifen auf der alten Mainbrücke und der Breitendieler Straße
- Öffnung der Einbahnstraße auf der Hauptstraße vom Engelplatz bis zum Würzburger Tor und im Schwarzviertel
- Öffnung der Einbahnstraße auf der Nikolaus-Fasel-Straße bis zum Schulzentrum⁹
- Öffnung der Fußgängerzone in den Randzeiten für den Radverkehr
- Querungshilfe am Würzburger Tor und am Mainzer Tor sowie am OBI und am Krankenhaus auf der Breitendieler Straße
- Bau eines Kreisverkehrs am GE Im Vollmer mit Markierung von Fußgängerüberwegen
- Führung des Radverkehrs über Markierungen auf dem Mainradweg in der Mainaue
- Geplanter Neubau eines Radweges zur Überquerung der Mud, Neubau eines Radweges an der Auffahrt zur B 469
- Überarbeitung der Fahrradwegweisung und Ergänzung durch die Altstadttrunde.

Einige Maßnahmen, die auch auf dem kreisweiten Untersuchungsnetz liegen, sind aber noch offen:

- Markierung der Furten an der Brückenstraße nach den Vorgaben der StVO und Sicherung des Radwegeendes am Bahnhof und an der Auffahrt auf die alte Mainbrücke
- Verbesserung und barrierefreie Ausgestaltung der Unter- und Überführungen über die Gleisanlagen der DB
- Öffnung der noch verbleibenden Einbahnstraßen

⁹ 2019 wurde die Verlängerung bis zum Lehrerparkplatz beschlossen.

- Umbau der Mainstraße und der Jahnstraße unter Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur
- Weiterer Umbau von Knotenpunkten in Kreisverkehrsplätze
- Einrichtung weiterer Querungshilfen.

Neue Mainquerung

Eines der ambitioniertesten Projekte zur Förderung der Nahmobilität ist aber sicher der Neubau einer Fuß-/Radbrücke südlich der Eisenbahnbrücke, die die westlichen Stadtteile mit Miltenberg-Nord neu verknüpft und die Nahmobilitätswege erheblich verkürzt.

Abbildung 20-1: neue Brückenverbindung für die Nahmobilität über den Main (Animation von J. Oswald)



Dieses Projekt kann das führende Projekt im kreisweiten Radverkehrsprojekt werden, das sich zum Ziel setzt, die Mainquerungen zur Förderung der Nahmobilität zu optimieren und zu vermehren, damit der Main nicht als Barriere für die kurzen Wege wirkt.

Auch wird aus Sicht der Förderung der Nahmobilität die Forderung erhoben, die alte Mainbrücke als Umweltverbundbrücke auszuweisen, d.h. hier sollten zukünftig nur noch Busse, Radfahrer und Fußgänger zugelassen werden. Mit dem Neubau der Martinsbrücke und dem Anschluss der Gewerbegebiete in MIL-Nord an die St 2309 kann diese Vision verwirklicht werden. Kurzfristig sollte, auch aus statischen Gründen, der Lkw-Verkehr auf der Brücke untersagt werden. Damit könnten in Miltenberg und in Kirschfurt die beiden alten Brücken eine neue

Funktion für die Nahmobilität erhalten. Vorbilder hierzu gibt es im In- und Ausland.

Abbildung 20-2: Umweltverbundbrücke in Lillehammer (Norwegen)



Um das Routennetz in und um Miltenberg zu verdichten, ist geplant, eine neue Fuß-/Radverbindung von Miltenberg-Nord nach Kirschfurt in Wert zu setzen. Da die Deutsche Bahn hier aktuell in der Projektierung ist, sollte dieses Projekt mit den Akteuren aus Miltenberg, Bürgstadt und Collenberg auf die Tagesordnung gesetzt werden.

Neuer Weg rechts des Mains

Im Mudtal gibt es eine gute Verbindung von Miltenberg-West und Brei-tendiel in Richtung Amorbach und Schneeberg. Diese Verbindung kann weiter aufgewertet werden, wenn auf den außerörtlichen Streckenteilen eine retroreflektierende Randmarkierung zur besseren Orientierung der Radfahrer auch bei Dunkelheit aufgebracht wird und zudem geeignete Abschnitte als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Verbindung in die Ortsteile

Die Steigungen, die überwunden werden müssen, um auf die Höhen des Odenwaldes zu gelangen um die Höhenortsteile zu erreichen, sind derart, dass hier keine großen Potenziale für den Alltagsverkehr zu vermuten sind, auch nicht bei zunehmender Nutzung der E-unterstützten Fahrräder. Einzig die St 2309 von Miltenberg nach Wenshdorf und weiter nach Walldürn lässt aufgrund der Verbindungsbedeutung und der Kfz-Belastung (Belastungsbereich 2) die Forderung nach einem straßenbegleitenden Radwegneubau nachvollziehbar erscheinen.

Verbindungen auf die Höhen des Odenwaldes

Andere Straßen, wie die nach Mainbullau, nach Monbrunn, Schippach oder Berndiel werden auch zukünftig kein hohes Potenzial aufweisen, so dass - solange in Deutschland auf schwach befahrenen Straßen außerorts keine Kernfahrbahn nach niederländischem Vorbild markiert werden darf - in solchen Fällen nur zu prüfen bleibt, ob die Höchstgeschwindigkeit generell auf T 70 beschränkt werden kann.

21 Mömlingen

Mömlingen ist eine Gemeinde, in der Radfahrer auf vielen Relationen sehr komfortabel abseits der Kfz-Straßen fahren können. Parallel zur B 426 existiert ein angenehm zu befahrener Weg, genauso wie parallel zur Hauptstraße. Teile dieses Netzes sind sogar beleuchtet. Aktuell wurde das Netz durch neue Abschnitte ergänzt, so ist ein neuer Weg entlang des Amorbaches entstanden.

**Standards für
selbständige
Wegefürungen**

Bei der Neuanlage eines Wegenetzes abseits des Kfz-Verkehrs sind aus Sicht der Fahrradförderung jedoch folgende Hinweise zu beachten:

- Die Wege sollten so breit sein, dass sie eine möglichst konfliktfreie Nutzung von Radfahrern UND Fußgängern ermöglicht. Dabei ist zu beachten, dass es unterschiedliche Radfahrertypen gibt (E-Bike/Pedelec-Fahrer, Familien mit Kindern im Anhänger, Schüler, die gerne im Pulk fahren, etc.) und unterschiedliche Fußgänger gibt (Fußgänger mit Hund an der Leine, Sehbehinderte, Mobilitätseingeschränkte mit Rollator oder Rollstuhl, etc.).

Folglich sollten Wege, die neu angelegt werden, das Mindestmaß von 2,50 m auf keinen Fall unterschreiten und besser einen sogenannten Komfortstandard von bis zu 4,00 m aufweisen, wenn davon auszugehen ist, dass die Wege viel unmotorisierten Verkehr anziehen werden, weil sie beliebt und attraktiv sind. So kann dann auch die Anordnung von Gehweg/Radfahrer frei vermieden werden, die Radfahrer nur als Gast und mit Schrittgeschwindigkeit zulässt.

Abbildung 21-1: neu gebaute Wege, die mit Fahrradwegweisung gewiesen werden, sollten Radfahrer nicht nur als Gast zulassen



- Bei der Anlage der Wege sollten die Richtlinien zur Barrierefreiheit umgesetzt werden, die verbindlich für alle Neuplanungen sind. Dies betrifft vor allem die Ausbildung von taktilen Kanten im Längsverkehr und den Einbau von taktilen Infrastrukturelementen an Kreuzungspunkten. Diese Barrierefreiheitsinfrastrukturelemente helfen nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen, sondern erhöhen den Komfort für alle Radfahrer und Fußgänger.
- An Punkten, an denen sich diese attraktiven parallelen Wegeverbindungen mit untergeordneten Straßen kreuzen, ist aus Sicht der Förderung der Nahmobilität zu überprüfen, ob hier dem unmotorisierten Verkehr Vorfahrt vor dem Kfz-Verkehr gegeben werden kann.
An den im Maßnahmenprogramm hierzu vorgeschlagenen Knotenpunkten ist sogar zu vermuten, dass bereits heute schon der unmotorisierte Verkehr zahlenmäßig den motorisierten Verkehr überwiegt. Aber vor allem an Knotenpunkten, die ein hohes Unfallrisiko aufweisen (wie am Kühtrieb) ist der Vorrang für Radfahrer unbedingt zu empfehlen (hier sollte das

kurze Stück Fahrbahn angehoben und als Fahrradstraße ausgewiesen werden!).

Abbildung 21-2: straßenparallele komfortable Fahrradrouten durchgängig gestalten und Unfallgefahr reduzieren



Radfahrer sind Umweg empfindlich und die Öffnung von Einbahnstraßen ist eine einfach und preiswert umzusetzende fahrradfördernde Maßnahme, mit der das Netz durchlässig gemacht wird. Auch wird so das illegale Fahren auf dem Gehweg unterbunden, das unnötig Fußgänger gefährdet.

**Einbahnstraßen
konsequent öffnen!**

Durch die Änderung der StVO vom 01.04.2013 ist die Öffnung von Einbahnstraßen nochmals vereinfacht worden. Eine besondere Bedeutung für das Radverkehrsnetz muss nicht mehr vorhanden sein. Auch gibt es keine harten Mindestmaße mehr. Die Öffnung von Einbahnstraßen ist damit obligatorisch und nicht mehr die Ausnahme.

Die Gemeinde Mömlingen sollte unbedingt zur Förderung des Radverkehrs folgende zentrale Straßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen¹⁰:

- Hauptstraße
- Gartenstraße
- Grabenstraße
- Finkengasse
- Langgasse.

¹⁰ Da die genannten Einbahnstraßen nicht Teil des Untersuchungsnetzes waren, findet sich die Empfehlung zur Öffnung nicht im Maßnahmenkataster wieder.

Abbildung 21-3: die Einbahnstraßen im Zentrum Mömlingens sind für Radfahrer in Gegenrichtung zu öffnen



Hier ist bereits Tempo 30 angeordnet und Busverkehr ausgeschlossen. Die Kfz-Belastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten sind so gering, dass ein Öffnen der Einbahnstraßen gefahrlos möglich ist. Die Maßnahme sollte allen Einwohnern über die Presse erläutert und ggf. zusätzlich über ein Anwohner-Infoblatt kommuniziert werden.

Anschlüsse in die Nachbarkommunen

Von Eisenbach nach Mömlingen führt eine Radroute abseits des Kfz-Verkehrs, die nahezu Radschnellwegpotenzial aufweist und bereits heute sehr angenehm zu befahren ist.

Auch entlang der B 426 existiert eine straßenparallele Verbindung nach Hainstadt und entlang der MIL 33/K 102 in Richtung Wald-Amorbach. In Richtung Dorndiel / Groß-Umstadt fehlt allerdings Radverkehrsinfrastruktur. Diese Verbindung 1. Ordnung zwischen Obernburg – Mömlingen – Groß-Umstadt weist zwar auf dem Abschnitt zwischen Mömlingen und Groß-Umstadt nur einen DTV von unter 2.000 Kfz auf. Dennoch ist zu prüfen, ob er in das Radwegeausbauprogramm beider Kommunen aufgenommen werden soll.

Eine empfindliche Netzlücke besteht dagegen zwischen Mömlingen und Pflaumheim entlang der MIL 32/AB 1. Hier wird im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes angeregt, ein interkommunales Projekt zwischen dem Landkreis Miltenberg und dem Landkreis Aschaffenburg zu definieren, welches eine Machbarkeitsstudie für einen Radweg auf der alten Bahntrasse erstellt. Im Rahmen dieses Projektes sollte eine Trassenvariantenuntersuchung, eine Maßnahmenplanung und eine Kostenschätzung vorgenommen werden.

22 Mönchberg

In Mönchberg Kernort und dem Ortsteil Schmachtenberg sind die Ortsdurchfahrten jüngst umgestaltet worden.

Abbildung 22-1: umgestaltete Ortsdurchfahrt in Mönchberg



In Schmachtenberg ist eine Engstelle so gestaltet worden, dass zumindest auf einer Seite ein geschütztes Gehweg angelegt werden konnte. Kfz müssen den Gegenverkehr abwarten.

Abbildung 22-2: gesicherte Engstelle in Schmachtenberg



Gestaltungsdefizite bestehen an den Knotenpunkten außerorts, die aufgrund ihrer flächenhaften Überdimensionierung Sicherheitsdefizite für Radfahrer und Fußgänger verursachen.

Abbildung 22-3: großflächige Knotenpunkte ohne Fuß- und Radinfrastruktur (hier am Knotenpunkt der St 2441 mit der MIL 2)



Für Mönchberg ist vor allem entscheidend, an welchen klassifizierten Straßen zukünftig Radverkehrsinfrastruktur gebaut werden soll. Dies ist im Wesentlichen abhängig von dem Erfordernis, d.h. vor allem der Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit, sowie von der Verkehrsbedeutung. Demnach hätte ein Radwegeneubau an der St 2441 in Richtung Eschau und Röllbach die höchste Priorität.

Ob ein Radwegebau an der MIL 2 in Richtung Collenberg und in Richtung Klingenberg sowie an der MIL 28 zwischen Schmachtenberg und Röllbach zu fordern ist, bleibt zu diskutieren. Aufgrund der Potenziale für den Alltagsradverkehr sind sicher die Verbindungen in Richtung Klingenberg höher zu bewerten. Auch diese ländlichen Verbindungen wären ein Anwendungsfall für die Markierung einer Kernfahrbahn nach niederländischem Vorbild. Solange dies aber in Deutschland nicht erlaubt ist, bleibt in solchen Fällen nur zu prüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit kurzfristig generell auf T 70 beschränkt werden kann.

Eine bereits heute gut zu befahrende Route ist die Verbindung über die Höhen von Mönchberg nach Mechenhard. Einzig das Verbindungsstück durch den Wald ist für Radfahrer nicht ungefährlich, da die Kfz auch hier mit hohen Geschwindigkeiten fahren.

Die Einbahnstraße auf der Hauptstraße in Mönchberg sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeiten der Kfz und der Übersichtlichkeit der Führung sollte Radfahren auch in Gegenrichtung gefahrlos möglich sein, auch wenn Radfahrer bergab fahren. Diese Maßnahme sollte bei Umsetzung durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Denkbar ist ein Infolyer, der an alle Haushalte verteilt wird.

**Öffnung der
Einbahnstraße**

23 Neunkirchen

Radwegebau an stärker belasteten klassifizierten Straßen

Neunkirchen mit den Ortsteilen Richelbach und Umpfenbach liegt auf den Höhen des Odenwalds. Die Staatsstraße St 507 und die MIL 15 erschließen diese, beide klassifizierten Straßen liegen im Belastungsbereich 2 (1.000 bis < 2.000 DTV). Aus diesem Grund und auf Grund ihrer Verbindungsbedeutung zwischen Eichenbühl bzw. Riedern und Wertheim wird für beide klassifizierten Straßen zu diskutieren sein, ob straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur realisiert werden kann.

Kfz- Geschwindigkeitsreduzierung an schwächer belasteten Straßen

Kommunale Verbindungen zwischen Richelbach und Umpfenbach sowie zwischen Neunkirchen und Rauenberg mit geringer Kfz-Belastung (Belastungsbereich 1) sind bereits in ihrer Kfz-Höchstgeschwindigkeit begrenzt auf Tempo 70 bzw. sogar Tempo 50. Dies ist eine positive Maßnahme für die Sicherung des Radverkehrs im ländlichen Raum, die schnell und kostengünstig umgesetzt werden kann, welche auch auf andere Anwendungsfälle übertragen werden sollte.

Abbildung 23-1: Kfz-Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung auf Außerortsstraßen sichert auch den Radverkehr



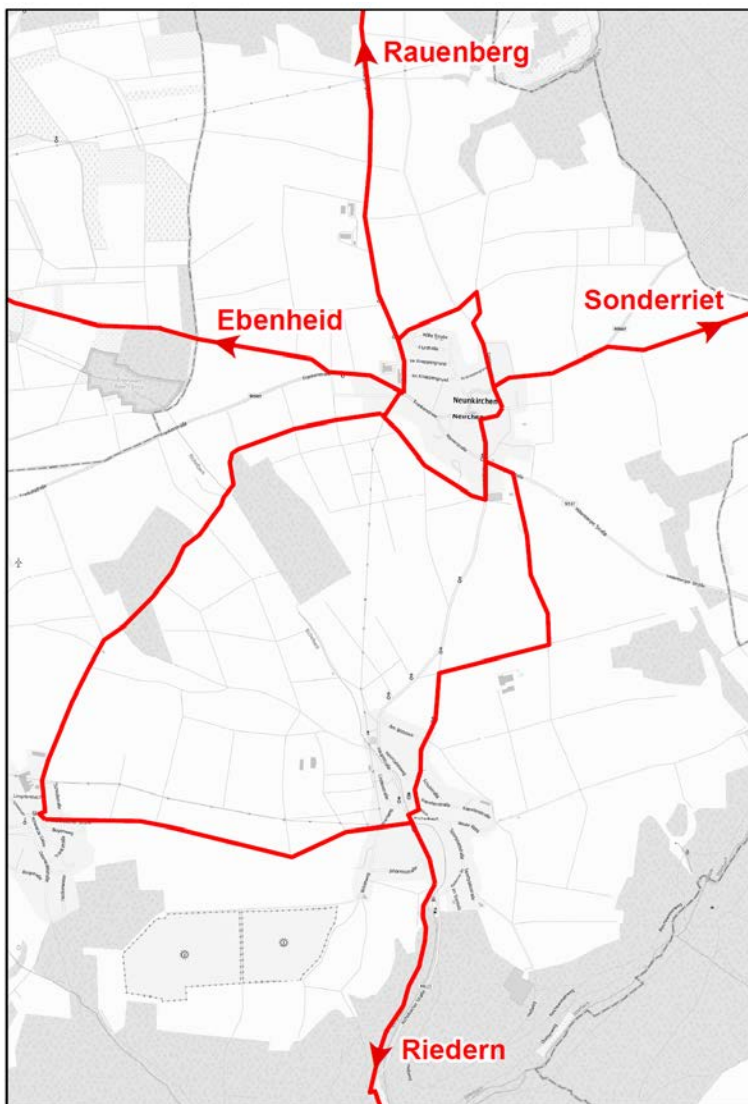
Sperrung für den Kfz-Verkehr

Verbindungen, für die gut ausgebaute Parallelführungen vorhanden sind, sollten für den Kfz-Verkehr ganz gesperrt werden und nur dem Radverkehr bzw. der Nahmobilität zur Verfügung gestellt werden. Ein Beispiel hierfür ist die Straße zwischen Umpfenbach und der St 507. Hier ist Lkw- und Busverkehr bereits verboten und es findet kein Winterdienst statt. Kfz können die klassifizierte Staatsstraße nutzen, die parallel führt.

Ein Bürger aus Neunkirchen hat ein differenziertes Netz ausgearbeitet, wie gefahrlos auch mit Kindern abseits der klassifizierten Straßen Rad gefahren werden kann. Solch ein Netz hat sicher seine Berechtigung für den Freizeitradverkehr und sollte auf den wichtigen Abschnitten ohne straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur (z.B. von Neunkirchen nach Sonderriet) ggf. auch in die Fahrradwegweisung mitaufgenommen werden.

Freizeitnetz abseits der Straßen

Abbildung 23-2: Bürger-Netzentwurf für Neunkirchen



Grundsätzlich ist für die Förderung des Alltagsradverkehrs aber eine alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur zu fordern, die auch bei Dunkelheit und Regenwetter befahren werden kann und die sich an den topografischen Ideallinien orientiert, die in der Regel von der Kfz-Infrastruktur nachgezeichnet werden.

24 Niedernberg

Fahrradförderung im Blick

Die Gemeinde Niedernberg hat bereits ein gutes Radverkehrsnetz, das im Wesentlichen den Richtlinien entspricht. Man erhält den Eindruck, dass Radwegeplanung hier bei allen anstehenden Straßenbaumaßnahmen sowie Stadtentwicklungsmaßnahmen mitgedacht wird.

Abbildung 24-1: vorbildliche Furtmarkierung in Niedernberg



Zum Zeitpunkt der Befahrung bestand auf der südlichen Römerstraße Baustellenzustand. Es ist davon auszugehen, dass hier der Radverkehr zukünftig im Mischverkehr geführt werden wird.

Als Verbindung für Fußgänger und Radfahrer wurde eine Unterführung zum Niedernberger Badesee und zum Hotel am See unter der MIL 38 gebaut. Die Unterführung ist von Westen her noch besser anzubinden, erfüllt aber grundsätzlich alle Erfordernisse.

Die Barrieren auf dem Mainradweg werden vorbildlich gesichert: Sie sind nicht nur aus beiden Richtungen markiert, sondern zusätzlich auch noch beschildert und z.T. sogar beleuchtet. Einzig die Länge der Markierung kann noch verbessert werden. Niedernberg entfernt gefährliche Durchfahrsperrern sogar in der Fahrradsaison und setzt die Durchfahrsperrern nur im Winter gegen Kfz-Durchfahrten ein.

Niedernberg hat zudem für Radfahrer im Ortskern eine öffentliche Fahrradpumpe installiert, die die Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde deutlich sichtbar macht:

Abbildung 24-2: Öffentliche, fest installierte Luftpumpe im Ortskern von Niedernberg



Auch steht den Verwaltungsmitarbeitern ein Dienstfahrrad (Klapprad) zur Verfügung. Auch dies ist eine Maßnahme, die Vorbildcharakter hat.

Abbildung 24-3: Dienstfahrrad der Gemeinde Niedernberg

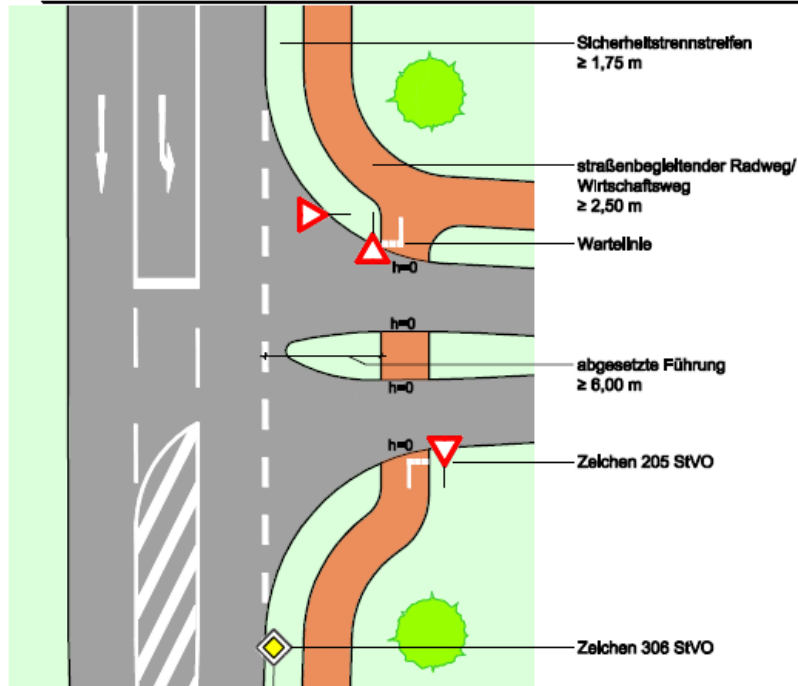


Überaus problematisch war zum Zeitpunkt der Befahrung die Führung des Rad- und Fußverkehrs an der westlichen Zufahrt zur B 469. Es fehlte eine sichere Querungsmöglichkeit vollständig und der Rad- und Fußverkehr wurde aus Sicherheitsgründen einfach unterbrochen. Dies

**Maßnahmen-
empfehlungen**

stellte keine Lösung dar und entsprach in keinsten Weise den Richtlinien. Folgende Musterlösung verdeutlicht das Prinzip für eine Verbesserung der Situation:

Musterlösung
Führungsformen außerorts
Untergeordneter straßenbegleitender
Zweirichtungsradweg



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
 - Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.
- Anwendungsbereiche:**
- außerorts im Zuge bevorzogter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von ≥ 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung
- Hinweise:**
- der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (in der Regel $\geq 6,00$ m entfernt) über die Einmündung geführt
 - die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig
 - zur Verdeutlichung der Wartepflicht sind in beiden Fahrrichtungen Verkehrszeichen Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 StVO) vorzusehen

	Planungsbüro VIA eG Marsportengasse 8, 50667 Köln	Musterblatt: 9,3-3 Stand: November 2017	
--	--	--	--

Einer Verbesserung an diesen Stellen wurde oberste Priorität zugewiesen, weil auf dieser Route auch touristische Wege verlaufen und die Verkehrssicherheit dringend verbessert werden musste (es hatten sich bereits zwei Unfälle mit Radfahrerbetätigung und Personenschaden hier ereignet!). Der zuständige Baulastträger hat hier kurzfristig für eine Optimierung der Situation gesorgt, da er im Falle eines Unfalls sogar

mit einer Klage zu rechnen gehabt hätte. Heute (Stand November 2018) stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

Abbildung 24-4: Optimierte Querungssituation an der Auffahrt zur Bundesstraße (Fotos: Gemeinde Niedernberg)





Trotz der deutlichen Verbesserung der Situation bleibt zu prüfen, ob die Umlaufsperrern entfernt und durch eine deutliche Markierung und Beschilderung (siehe Musterlösung) ersetzt werden können.

Im Zuge des Umbaus des Knotenpunktes an der Niedernberger Straße sollte zudem vom Baulastträger geprüft werden, ob die Kfz-Fahrbahnbreiten auf der Brücke über die B 469 derart verändert werden können, dass eine Umprofilierung mehr Raum für einen Sicherheitstrennstreifen oder besser noch für eine Erweiterung der Nebenanlage bietet. Nur so kann die empfindliche Netzlücke an dieser Stelle beseitigt werden.

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

Der Main-Radweg auf der Römerstraße wird auf Aschaffener Gebiet fortgeführt. Die hohe Ausbaugüte der Premium-Radverbindung und die vorbildliche Sicherung der Durchfahrtsperren über Markierung, Beschilderung und z.T. sogar Beleuchtung sollte auch auf Aschaffener Gebiet fortgeführt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Breiten des gemeinsamen Geh-/Radweges außerorts auf der Niedernberger Straße entlang der MIL 22 auch auf Aschaffener Gebiet den gleichen, den heutigen Standards nicht genügenden Ausbaustandard aufweisen. Hier ist ein Ausbau in kommunaler Kooperation anzustreben.

**Nahmobilität zwischen
Niedernberg und
Sulzbach**

Leider gibt es keine direkte Verbindung mehr zwischen den sich direkt gegenüberliegenden Gemeinden Niedernberg und Sulzbach. Die sogenannte „blaue Brücke“ liegt sehr weit im Süden und die Nebenanlagen entsprechen nicht den heute gültigen Breitenstandards. Die Schleuse liegt sehr weit im Norden und ist heute nicht barrierefrei, sondern nur über Treppen schiebend zu bewältigen. Hier ist mittelfristig Besserung in Sicht: Die Schleuse wird komplett neu gebaut und erhält

im Zuge des Neubaus auch barrierefreie Zugänge für Rad- und Fußgänger. Nach Aussagen der Stadt Niedernberg ist zu erwarten, dass die Schleuse aufgrund der Bauarbeiten nur während einer Zeit von ca. einem Jahr gesperrt sein wird. Es ist besonders darauf zu achten, dass der Baustellenverkehr zum Schleusenneubau, der den Mainradweg kreuzen wird, keine Gefahr für Radler sein wird. Der geplante barrierefreie Ausbau der Schleuse zwischen Niedernberg und Obernau schafft eine neue interkommunale Routenverbindung mit einer hohen Bedeutung für die Nahmobilität.

Dennoch wird im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes zwischen Niedernberg und Sulzbach die Wiedereinrichtung einer Fußgänger-Radfahrer-Fähre gefordert. Beide Ortschaften liegen sich direkt gegenüber, doch sind sie zu Fuß gar nicht zu erreichen und mit dem Fahrrad nur über lange Umwege. Um die Nahmobilität am unteren Mittelmain zu fördern, sollte ein Pilotprojekt im Rahmen der Klimaschutzinitiative beim Bundesumweltministerium beantragt werden, das die Wiedereinführung des Fährbetriebs zum Ziel hat.

Abbildung 24-5: ehemaliger Fähranleger in Sulzbach



25 Obernburg

Mainbrücke zwischen Obernburg und Elsenfeld

Die Mainbrücke zwischen Obernburg und Elsenfeld liegt für die Nahmobilität optimal zwischen den beiden Ortszentren. Aus diesem Grund wird sie von Fußgängern und Radfahrer rege genutzt; hier zeigt sich, wie Nahmobilität zwischen zwei Orten, obwohl sie durch den Main getrennt sind, aussehen kann.

Abbildung 25-1: rege genutzte Fußgänger/Fahrrad-Brücke über den Main zwischen Obernburg und Elsenfeld



Leider entspricht auch diese Brücke nicht mehr den heute geltenden Standards: Sie sollte mindestens 4,00 m breit sein. Zu überprüfen ist, ob die Umlaufsperrern wirklich zwingend notwendig sind oder ob diese nicht zumindest durch Durchfahrsperrern ersetzt werden können, um eine Durchfahrt auch für Fahrräder mit Anhänger oder Tandems problemlos möglich zu machen.

Für Obernburg und seine touristische Bedeutung ist es ein großer Nachteil, dass der Mainradweg nicht barrierefrei über die Brücke erreicht werden kann. Es existiert zwar eine Fahrradwegweisung in den Kernort weiter südlich, doch ist zumindest eine dieser Routen unattraktiv und auch nicht ungefährlich, da sie entlang von Hauptverkehrsstraßen führt, die keine Radverkehrsinfrastruktur aufweisen.

Folglich ist bei einer anstehenden Sanierung der Mainbrücke ein Neubau mit ausreichenden Breiten und eine direkte barrierefreie Anbindung der Mainbrücke an den Mainradweg zu fordern.¹¹

Gerade in Obernburg weist aber auch der Mainradweg gravierende Mängel auf: Er ist in einigen Abschnitten stark untermaßig und auch nicht durchgehend asphaltiert. Besonders auf den innerörtlichen Abschnitten des Mainradweges ist auf eine Einhaltung der Standards zu bestehen, denn hier führen die geringen Breiten zu unnötigen Konflikten mit Fußgängern, Joggern und Hundeführern.

Mainradweg

Es wird empfohlen, am Mainradweg als zertifizierten Premium-Radweg nicht nur den ERA-Standard anzuwenden, sondern den Radvorrangroutenstandard. Der Radvorrangroutenstandard als Mittel- oder Komfortstandard ist in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium des Inneren im Zuge der Radschnellwegplanung im Raum Nürnberg erarbeitet worden. Er definiert einen Standard über dem ERA-Standard, aber unter dem Radschnellwegstandard. Es wird eine Breite für gemeinsame Geh-Radwege innerorts von 4,00 m, außerorts von 3,00 m angesetzt.

Dieser Mittelstandard sollte am Mainradweg durchgängig angewandt werden. Musterlösungen zu den verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs auch für den Mittelstandard sind im Bericht zum Radverkehrskonzept (siehe Leitprojekt) enthalten.

Aufgrund seiner herausragenden Bedeutung für den Freizeit- aber auch den Alltagsradverkehr ist der Mainradweg durchgehend zu asphaltieren und in den unbeleuchteten Abschnitten auch mit einer retroreflektierenden Randmarkierung zu versehen. Für saisonal oder periodisch auftretende Sperrungen oder Einschränkungen (z.B. Hochwasser, Kirmes, etc.) sollte eine Umleitungsbeschilderung ausgearbeitet und eingerichtet werden.

In Obernburg wird der innerstädtische Kfz-Verkehr auf einem Einbahnstraßenring geführt. Einbahnstraßen werden eingerichtet, um den Kfz-Verkehr in schmalen Straßen mit Parkdruck flüssig zu halten. Für den Radverkehr sind Einbahnstraßen immer ungünstig, da sie mitunter weite Umwege erzwingen und die Nutzung des Fahrrades somit unattraktiv machen. Wie in Bericht zum Radverkehrskonzept ausgeführt,

Einbahnstraßenführung in Obernburg für Radverkehr öffnen

¹¹ Diese hätte eigentlich im Zuge des Neubaus der Kfz-Brücke (St 2308) realisiert werden müssen.

ist die Prüfung, ob Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden können, seit Änderung der StVO obligatorisch. Dies sollte auch in Obernburg geprüft werden, da der Radverkehr hier gezwungen ist, sehr große Umwege mit z.T. ungünstiger Topografie hinzunehmen.¹²

Abbildung 25-2: Einbahnstraßensystem innerorts für den Radverkehr öffnen



Die Lindenstraße ist eine wichtige innerörtliche Verbindung auch für den Radverkehr. Dass hier der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, sollte durch die Markierung einer durchgehenden Piktogrammreihe verdeutlicht werden. Auch wird der Stadt Obernburg empfohlen zu prüfen, ob die Einbahnstraßenführung über Kreisstraße bzw. Juliusstraße für den Radverkehr aufgehoben und dieser auch in Gegenrichtung zugelassen werden kann.

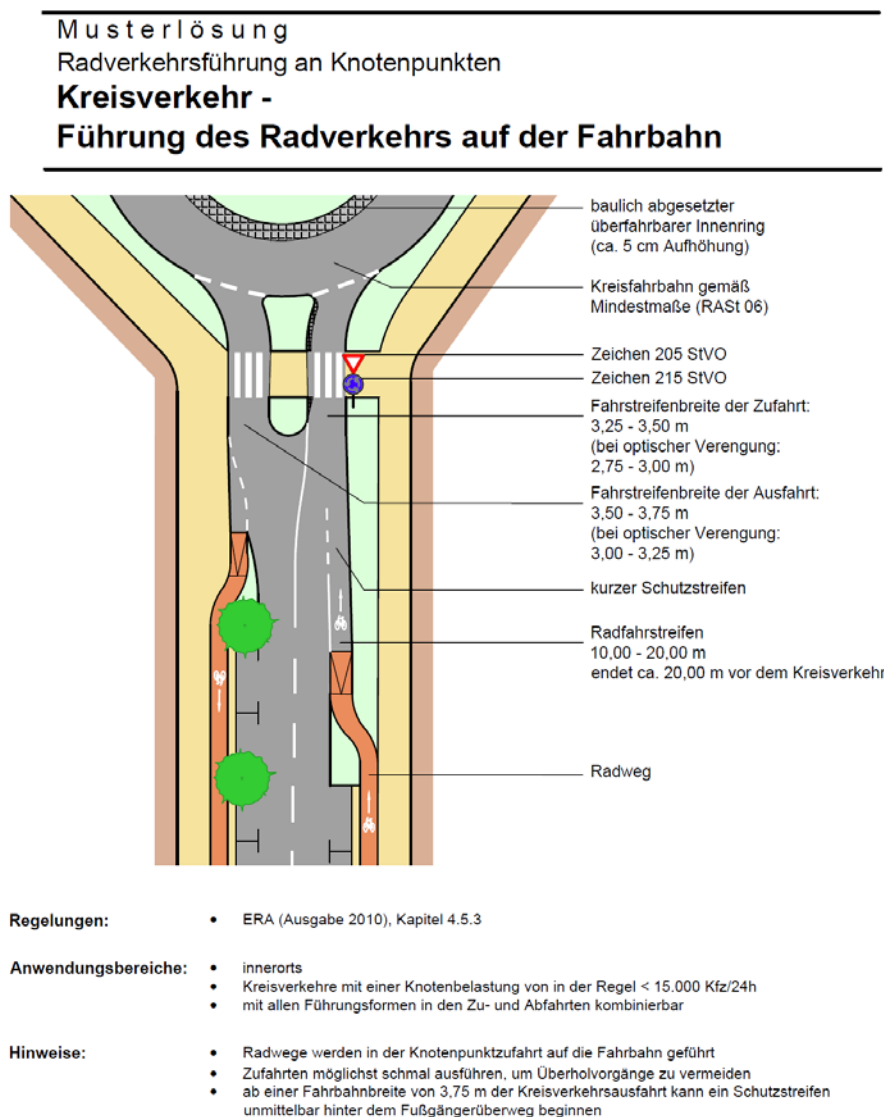
**Kreisverkehre mit
Fußgängerüberwegen
ausstatten**

Obernburg hat im Kernort drei wichtige Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut. An allen dreien haben sich Unfälle mit Radfahrern ereignet. Die Kreisverkehrsplätze sollten zur allgemeinen Verringerung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und zur Sicherung der Querungsbedarfe von Fußgängern mit Fußgängerüberwegen an allen Zu- und Abfahrten ausgestattet werden. Diese Maßnahme hilft durch die Reduzierung der Geschwindigkeit der Kfz der Nahmobilität

¹² Da die Einbahnstraßen nicht auf dem Untersuchungsnetz liegen, wurde die Öffnung derselben nicht in das Maßnahmenkataster aufgenommen.

insgesamt und ist auch in Bayern nun seit einiger Zeit innerorts eingeführt und sollte aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Förderung der Nahmobilität auch im Bestand nachgerüstet werden.¹³

Abbildung 25-3: Musterlösung für die Gestaltung von Kreisverkehren innerorts



In Richtung Eisenbach und weiter nach Mömlingen existiert eine gut zu befahrende Radroute, die abseits der B 426 zunächst durchs Ge-

Außerörtliche Verbindungen

¹³ Siehe auch: https://www.ise.kit.edu/rd_download/SEB/Kolloquium_SEB_06-12_W._Haller.pdf

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

werbegebiet geführt wird. Die Route sollte durch die im Maßnahmenprogramm genannten Maßnahmen noch optimiert und für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar gemacht werden.

Diese Route führt sehr komfortabel weiter nach Mömlingen und weist auf diesem Abschnitt nahezu Radschnellwegpotenziale auf. Über den Etzelweg und den Pilgerpfad erreicht man mit kleineren Umwegen dann auch den Mainradweg.

In Richtung Würth wird empfohlen, die Beschilderung der parallel zur B 469 verlaufenden alten Straße in eine Fahrradstraße zu ändern.

Abbildung 25-4: Beschilderung ändern in Fahrradstraße



Dies würde die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h senken und die Radfahrer, Jogger und Hundeführer, die diese Straße frequentieren, stärker in den Fokus rücken und vor überhöhter Geschwindigkeit schützen. Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Mofas können über Zusatzzeichen zugelassen werden. Landwirtschaftliche Fahrzeuge jedoch, die schneller unterwegs sind, können und sollen die Bundesstraße benutzen.

26 Röllbach

Für Röllbach ist ebenso wie für Mönchberg vor allem entscheidend, ob zukünftig an der St 2441 außerorts Radwegeinfrastruktur nachgerüstet werden kann. Dies ist im Wesentlichen abhängig von dem Erfordernis, d.h. vor allem der Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit, sowie von der Verkehrsbedeutung. Demnach hätte ein Radwegeneubau an der St 2441 in Richtung Mönchberg und Großheubach die höchste Priorität.

**Radwegeneubau
außerorts**

Solange die Radverkehrsinfrastruktur nicht realisiert ist, sollten die Alternativen westlich und östlich gut fahrbar gehalten werden und möglichst regelmäßig gewartet werden. Aufgrund der durchgängig befahrbaren östlichen Route von Großheubach bis Mönchberg wird empfohlen, diese mit retroreflektierender Randmarkierung auszustatten, um die Orientierung von Radfahrern auch bei Dunkelheit zu erleichtern.

Abbildung 26-1: östliche Radroute in Richtung Großheubach als Alternative zur St 2441



Ob an der MIL 28 zwischen Röllbach und Schmachtenberg eine den Richtlinien entsprechende Radverkehrsinfrastruktur zu bauen ist, bleibt zu prüfen. Grundsätzlich liegen beide Siedlungen mit rund 500 m sogar in Fußgängerentfernung, so dass eine Nebenanlage durchaus sinnvoll wäre.

Abbildung 26-2: MIL 28 zwischen Röllbach und Schmachtenberg



Eine sehr gut zu befahrende Radverkehrsverbindung existiert bereits an der MIL 1 in Richtung Röllfeld. Diese besitzt einen Anschluss ins südliche Röllbach.

Abbildung 26-3: Abzweig zur parallel geführten Radroute in Röllbach



27 Rüdenu

Nach Rüdenu führt die MIL 4 als einzige Straßenverbindung, die für den Kfz-Verkehr zugelassen ist; die Straßenverbindung endet dann auch in Rüdenu als Sackgasse. Die MIL 4 verfügt nicht über Radverkehrsinfrastruktur. Schon im Radverkehrskonzept für Miltenberg, Bürgstadt, Groß- und Kleinheubach wurde hier der Neubau von Radverkehrsinfrastruktur gefordert, die Verbindung liegt im Belastungsbereich 2.

Mittlerweile sind die Planungen für den Großkreisel in Kleinheubach abgeschlossen, der Umbau findet zurzeit statt. In Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg konnten einige Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge des Baus des Kreisverkehrs realisiert werden.

Abbildung 27-1: Planung Kreisverkehr in Kleinheubach¹⁴



Leider wird die Verbindung von Rüdenu nach Miltenberg mit dem Bau des Kreisverkehrs sehr verschlechtert, weil sehr umwegig geführt, da die MIL 4 unter der B 469 unterbrochen und rückgebaut wird. Vor diesem Hintergrund ist die Forderung nach einem Radwegeneubau an der MIL 4 generell zu hinterfragen, da die Verbindungsbedeutung nur noch in den Süden von Kleinheubach (Im Mittelgewann) hergestellt

¹⁴ Straßenbauamt Aschaffenburg: Planungen aus dem Bereich Straßenbau - B 469 / St 2310 / St 2441 - Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach. https://www.stbaab.bayern.de/strassenbau/projekte/AS_Kleinheubach.php, abgerufen am 06.03.2018

werden würde. Alternativ wird nun die Strecke über die Straße „Im Felsenkeller“ interessant, da sie die direkte Verbindung in den Kernort Kleinheubach herstellt. Sie müsste den ERA-Standards entsprechend ausgebaut und alltagstauglich gemacht werden und würde eine gute Alternative für die Nahmobilität von Rüdenau nach Kleinheubach ergeben.

Abbildung 27-2: Alternative Verbindung zwischen Rüdenau und Kleinheubach



28 Schneeberg

Schneeberg hat eine schwierige Ortsdurchfahrt. Es gibt keine Umgehungsstraße und die zur Verfügung stehenden Breiten in der Ortsdurchfahrt weisen kaum Potenziale zugunsten einer Umverteilung für den Fuß- und Radverkehr auf. So bleibt kurzfristig nur, die Kfz-Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu beschränken, um die Verkehrssicherheitsdefizite und die Lärmbelastung für die Anwohner möglichst gering zu halten.

Ein Teil des Siedlungsgebietes weist zudem eine schwierige Hanglage auf, hier sind die Erschließungsstraßen z.T. extrem steil und eng. Obwohl dieser Teil des Siedlungsgebietes nicht Teil des Untersuchungsnetzes war, wird empfohlen zu prüfen, ob nicht eine durchgängig zu befahrene Fahrradstraßenachse über die Weinbergstraße weiter entlang der Bahn südlich der privaten Gärten bis zum Bahnhof und zum Stöckertsweg realisiert werden kann.

Auch in der Marsbachau wird der Radverkehr parallel zur B 47 geführt. Diese parallele Führung ist gut zu befahren, sollte aber noch mehr mit den Quellen und Zielen in Schneeberg vernetzt werden. So wird empfohlen zu prüfen, ob der Fußweg durch die Schrebergärten als gemeinsamer Rad-/Fußweg ausgebaut werden kann, um eine Anbindung z.B. an die Kita herzustellen.

stärkere Vernetzung der Quellen und Ziele anstreben

Abbildung 28-1: weitere Vernetzung des Wegesystems in der Marsbachau möglich?



Auch wird empfohlen zu prüfen, ob der Weg über den Bach und südlich des Friedhofes nach Amorbach geführt werden kann. So könnte die unattraktive Führung entlang der B 47 umfahren werden.

Grundsätzlich sollte der Radweg in der Marsbachaue auf den unbeleuchteten Abschnitten außerorts mit einer retroreflektierenden Randmarkierung versehen werden, um die Orientierung für Radfahrer auch bei Dunkelheit zu erleichtern.

**auf kleinen Straßen
außerorts Kfz-
Geschwindigkeit
reduzieren**

Über die Straße nach Zittenfelden wird von Schneeberg aus die Verbindung nach Buchen im Odenwald hergestellt. Solange in Deutschland auf schwach befahrenen Straßen außerorts keine Kernfahrbahn nach niederländischem Vorbild markiert werden darf, bleibt in solchen Fällen wie auf der Zittenfeldener Straße nur zu prüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit generell auf T 70 beschränkt werden kann.

29 Stadtprozelten

Auch für Stadtprozelten ist eine neue Ortsumgehung in Planung: Diese soll südlich der Bahnanlagen in der Mainaue geführt werden. Für den Radverkehr ergeben sich hierdurch in der Planung keine großen Veränderungen, außer dass der Mainradweg in einigen Teilbereichen weiter an das Mainufer herangeschoben wird und folglich (noch) stärker vom Hochwasser betroffen sein wird. Zu diskutieren ist, ob der Mainradweg bei Realisierung der Ortsumfahrung durch den Ort geführt werden kann, der bisher stark unter dem motorisierten Individualverkehr leidet.

Mainradweg zukünftig auf der alten Ortsdurchfahrt?

Zwischen Stadtprozelten und Mondfeld gibt es heute eine Autofähre, die einzige noch existierende im Landkreis Miltenberg. Diese kann natürlich auch von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden. Sie verbindet in optimaler zentraler Lage beide Orte auch für die Nahmobilität und sollte auf jeden Fall erhalten bleiben. Ggf. sollte geprüft werden, ob die Tarifbestimmungen vereinfacht werden können und z.B. Fußgänger und Radfahrer weitere Rabatte bekommen bzw. kostenfrei befördert werden können.

Fähre

Abbildung 29-1: Fähre in Stadtprozelten



Abbildung 29-2: ... und differenzierte Tarifbestimmungen



Mainfähre Stadtprozelten / Wertheim-Mondfeld
Fahrpreise gültig ab Januar 2017

Pos.		einfach	doppelt	Zehnerkarte Gruppenpreis
1	1 Kind von 4 – 14 Jahren	0,40 €	0,80 €	3,50 €
2	1 Kind von 4 – 14 mit Fahrrad	0,50 €	1,00 €	4,50 €
3	1 Person	0,60 €	1,20 €	5,50 €
4	1 Person mit Fahrrad	1,00 €	2,00 €	9,00 €
5	1 Person mit Kraftrad od. Pferd	1,20 €	2,40 €	11,00 €
6	1 Person mit Kraftrad mit Seitenwagen, Trike, Quad oder ATV	1,50 €	3,00 €	13,00 €
7	1 Person mit Pkw (jede weitere Person 0,60 €, Kind 0,40 €)	1,70 €	3,40 €	15,00 €
8	1 Anhänger bis 3 Meter	1,00 €	2,00 €	9,00 €
9	1 Anhänger ab 3 Meter	1,50 €	3,00 €	13,00 €
10	1 Person mit Transporter klein bis 5 Meter	2,30 €	4,60 €	21,00 €
11	1 Person mit Transporter groß ab 5 Meter	2,50 €	5,00 €	23,00 €
12	1 Person mit Traktor oder Wohnmobil	2,50 €	5,00 €	23,00 €
13	1 Person mit Lastkraftwagen	3,50 €	7,00 €	31,00 €

Im Fahrpreis sind 7 % MwSt. enthalten.
Die Fahrpreise sind im voraus beim Fährmann zu entrichten. Bei Sonderfahrten außerhalb der Fahrzeiten wird bis 22.00 Uhr ein Zuschlag von 5 €, ab 22.00 Uhr bis 0.00 Uhr 10 € und nach 0.00 Uhr 15 € im voraus erhoben.

Auf dem Neuer Weg und der MIL 37 in Richtung Neuenbuch fehlt Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr. Aufgrund der geringen Kfz-Belastung von unter 600 DTV wird hier in absehbarer Zeit auch keine begleitende Infrastruktur realisiert werden. Folglich bleibt als Kurzfristmaßnahme zur Sicherung des Rad- und Fußverkehrs nur die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h.

30 Sulzbach

Sulzbach ist eine der Kommunen im Landkreis Miltenberg, die bislang keine Umgehungsstraße haben. Gerade als nördlichste Kommune östlich des Mains findet hier auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sehr viel Durchgangsverkehr statt.

**Straßenräume ohne
Handlungsspielraum**

Zur Zeit der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes ist zwar eine Ortsumgehung in Planung, doch erst im Stadium der Trassenfindungsdiskussion. Es ist davon auszugehen, dass die Ortsumgehung nicht innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre realisiert sein wird, daher ist sie für die im Konzept empfohlenen Maßnahmen, die den kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont von bis zu 10 Jahren zum Ziel haben, auch nicht relevant.

Die Straßenräume auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Bahnhofstraße, Jahnstraße und Spessartstraße sind eng und bieten keinen Spielraum für die Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur – weder baulich noch markierungstechnisch. Aus diesem Grund bleibt nur die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren, um Radverkehr und Kfz-Verkehr verträglich im Mischverkehr auf der Straße abwickeln zu können.

Abbildung 30-1: Sulzbach: Straßenräume, die keine Handlungsspielräume bieten



Querungsbedarfe sichern

Die Kommune versucht bereits engagiert, Querungen für Fußgänger zu sichern. Viele Fußgängerüberwege wurden markiert, aber auch Fußgängerlichtsignalanlagen, die per Druckknopf angefordert werden müssen, sind vorhanden.

Abbildung 30-2: Sulzbach: Fußgängerüberwege sichern an vielen Stellen die Querungsbedarfe für Fußgänger



Fußgängerüberwege sichern aber nur querende Fußgänger, Radfahrer müssen absteigen und schieben. Daher sind Fußgängerüberwege für Radfahrer nicht die optimale Lösung. In einem Fall an der Bahnhofstraße (siehe Abbildung 30-2), wird folglich der Ersatz eines Fußgängerüberweges durch eine Lichtsignalanlage vorgeschlagen, in der Radfahrer durch Video oder Induktion eine Anforderung erhalten. Hier wird mit der wichtigen Fahrradstraßenachse in West-Ost-Richtung die Bahnhofstraße gekreuzt, so dass diese Maßnahme gerechtfertigt erscheint.

Weitere Querungsbedarfe für Radfahrer sind an der nördlichen Bahnhofstraße / Niedernberger Straße sowie südlich im Vorfeld des Gleisüberganges zu sichern sowie am westlichen Ortseingang Sodens.

außerörtliche Verbindungen

Außerorts ist zu klären, ob die Spessartstraße einen straßenbegleitenden Rad-/Gehweg erhält. Parallel ist eine Führung über die Mühlbachstraße in Wert zu setzen, die aber nicht uneingeschränkt alltagstauglich ist, da die soziale Kontrolle durch die abseitige Führung eingeschränkt ist. Gleiches gilt für einen Ausbau der Nebenanlage entlang der Sodentalstraße und der parallelen Alternativführung südlich davon.

Die für den Radverkehr optimale Lösung wäre, beide Verbindungen in Wert zu setzen, um möglichst vielen Zielgruppen ein adäquates Angebot bieten zu können: im Freizeitverkehr eher abseits der Kfz, im Alltagsverkehr eher straßenbegleitend geführt.

Die St 2309 (Bahnhofstraße) weist keine Radverkehrsanlagen außerorts auf. Es gibt die gute durchgehende Verbindung westlich der Bahn, die als Parallelführung gewertet werden kann. Auf dem letzten Abschnitt in Richtung Aschaffenburg ist die Decke nur noch wassergebunden, hier wird ein Ausbau bereits empfohlen. Auch die Brücke entspricht nicht den Standards und ist auch fahrdynamisch ungünstig platziert. Hier ist in Kooperation mit Aschaffenburg zu prüfen, ob beides ausgebaut und dieser Standard dann auch auf Aschaffener Gebiet fortgesetzt werden kann.

Die östlich der St 2309 (Bahnhofstraße) gelegene Route über die Bollenwaldstraße nach Obernau ist umwegig und nicht alltagstauglich und wurde folglich als Parallelführung nicht weiter untersucht.

Die Verbindung von Sulzbach nach Schweinheim führt entlang einer selbständig geführten Route, die vor allem Freizeitcharakter aufweist. Entlang der Route von Soden nach Gailbach (MIL 30) fehlt Radverkehrsinfrastruktur. Aufgrund der geringen Verbindungsbedeutung wird hier kurz- bis mittelfristig keine Nebenanlage realisiert werden und eine Umprofilierung nach niederländischem Vorbild ist in Deutschland bislang nicht rechtens. Zur kurzfristigen Gefahrenminderung ist zu prüfen, ob eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 angeordnet werden kann.

Leider gibt es keine direkte Verbindung mehr zwischen den sich direkt gegenüberliegenden Gemeinden Niedernberg und Sulzbach. Die sogenannte „blaue Brücke“ liegt sehr weit im Süden und die Nebenanlagen entsprechen nicht den heute gültigen Breitenstandards. Die Schleuse liegt sehr weit im Norden und ist nicht barrierefrei, sondern nur über Treppen schiebend zu bewältigen. Hier ist mittelfristig Besserung in Sicht: Die Schleuse wird komplett neu gebaut und erhält im Zuge des Neubaus auch barrierefreie Zugänge für Rad- und Fußgänger. Nach Aussagen der Stadt Niedernberg ist zu erwarten, dass die Schleuse aufgrund der Bauarbeiten nur während einer Zeit von ca. einem Jahr gesperrt sein wird.

Dennoch wird im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes zwischen Niedernberg und Sulzbach die Wiedereinrichtung einer Fuß-

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

**Nahmobilität zwischen
Niedernberg und
Sulzbach**

gänger-Radfahrer-Fähre gefordert. Beide Ortschaften liegen sich direkt gegenüber, doch sind sie zu Fuß gar nicht zu erreichen und mit dem Fahrrad nur über lange Umwege. Um die Nahmobilität am unteren Mittelmain zu fördern, sollte ein Pilotprojekt im Rahmen der Klimaschutzinitiative beim Bundesumweltministerium beantragt werden, das die Wiedereinführung des Fährbetriebs zum Ziel hat.

Abbildung 30-3: ehemaliger Fähranleger in Sulzbach



31 Weilbach

Auch in Weilbach stehen Umbauten von wichtigen Knotenpunkten an: Die Kreuzung der B 469 mit der MIL 6 wurde in einen Kreisverkehrsplatz umgebaut, geplant ist dies auch für den Knotenpunkt weiter nördlich.

Fuß- und Radverkehr muss in Umbau angemessen berücksichtigt werden

Abbildung 31-1: Planung Kreisverkehr in Weilbach¹⁵



Aus Sicht der Förderung der Nahmobilität werden weder die Anlagen für den Fußverkehr noch die Anlagen für den Radverkehr angemessen berücksichtigt. Die vorhandenen Nebenanlagen sind stark untermaßig und müssen dringend zumindest auf ERA-Standard gebracht werden. Das betrifft zum einen den gemeinsamen Geh-/Radweg entlang der Mud auf der -1-Ebene und zum anderen die oberirdischen Nebenanlagen an den Bushaltestellen. Da hier ein Fahrbahnrückbau von Zwei- auf Einstreifigkeit stattfinden wird, werden Flächen gewonnen, die auf jeden Fall für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs genutzt werden sollten.

Umbau in Kreisverkehr südlich

Im Zuge des Neubaus der Brücke über die Mud sowie des angeschlossenen Kreisverkehrs auf der B 469 schlagen wir auf Grundlage der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, den Empfehlungen für Anlagen des

Umbau in Kreisverkehr nördlich

¹⁵ Straßenbauamt Aschaffenburg: Planungen aus dem Bereich Straßenbau - B 469 / Kr Mil 6 - Umbau Knoten Weilbach zum Kreisverkehr. https://www.stbaab.bayern.de/strassenbau/projekte/B469_KN_Weilbach.php, abgerufen am 06.03.2018

öffentlichen Nahverkehrs (EAÖ), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) der FGSV einige Änderungen vor. Insbesondere auf Grund der Tatsache, dass es sich bei den Planungen um einen Neubau handelt, ist es dringend zu empfehlen, auch für den Rad- und Fußverkehr den Stand der Technik zu gewährleisten. Vor allem im Bereich der Brücke über die Mud, die neu gebaut wird, sollte der Fuß- und Radverkehr angemessen berücksichtigt werden.

Folgende Änderungen werden empfohlen:

- Verbreiterung der Gehwege
- Markierung von Fußgängerüberwegen
- Radverkehrsführung über die Bushaltebucht
- Bevorrechtigung des Bus- und Radverkehrs bei der Einfahrt in den Kreisverkehr
- Rampe zur Führung des Radverkehrs aus dem Kreisverkehr heraus (Westseite)
- Reduzierung der Breiten der Kreiszu- und -abfahrten
- Anlage eines Sicherheitstrennstreifens.

Zum einen sollten die Gehwege auf das regulär übliche Maß von 2,50 m vergrößert werden; dieses entspricht dem Begegnungsfall zweier Fußgänger¹⁶. Die Breite der südlichen Ausfahrt aus dem Kreisverkehr ist mit 4,65 m sehr groß dimensioniert. Hier kann durch eine Reduzierung der Breite auf 3,75 m bereits 0,90 m zu Gunsten der Seitenräume gewonnen werden. Auch die Anlage von Fußgängerüberwegen stellt einen Gewinn an Sicherheit dar und vermeidet Konflikte. Diese Konflikte entstehen in der Praxis unter anderem durch häufige Unkenntnis und Unsicherheit, dass zu Fuß Gehende dem einfahrenden Verkehr Vorrang zu gewähren haben, der ausfahrende Verkehr wiederum wartepflichtig gegenüber dem Fußgänger ist. Um derartige Konfliktsituationen zu vermeiden, verlangt sowohl die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, das Merkblatt für kleine Kreisverkehre, als auch der ADAC¹⁷ an allen Zu- und Ausfahrten Fußgängerüberwege anzulegen¹⁸.

¹⁶ EFA, Kapitel 3.2: Ausstattung von Fußgängerverkehrsanlagen

¹⁷ https://www.adac.de/_mmm/pdf/rv_kreisverkehr_flyer_1214_27621.pdf

¹⁸ RAS 06, Kapitel 6.3.5.8 Führung des Fußgängerverkehrs

Da der Radverkehr im bisherigen Entwurf keinerlei Berücksichtigung gefunden hat, schlagen wir eine Lösung vor, die durch eine Vorverlegung der Bushaldebucht auf der Flussseite um einige Meter in Richtung des Kreisverkehrs realisierbar ist: Der aus Richtung Südwesten kommende Radverkehr wird über eine Rampe auf Fahrbahnhöhe in die Bushaldebucht der Haltestelle „Weilbach Brücke“ geführt. Dort kann dieser die Bushaltestelle durchfahren. Eine Führung des Radverkehrs durch Haltestellen auf der Fahrbahn wird als konfliktärmer betrachtet als eine Führung durch den Seitenraum¹⁹. Durch die geringe Taktung ist die Wahrscheinlichkeit für mögliche Konflikte darüber hinaus ohnehin sehr gering. Anschließend wird der Radverkehr auf dem Bussonderstreifen bzw. der Fahrbahn in den Kreisverkehr geführt. Da die Breite des Bussonderstreifens weniger als 3,50 m beträgt, liegen günstige Bedingungen für eine Freigabe vor, da ein Überholen und eine damit einhergehende Gefährdung ausgeschlossen wird²⁰. Die Führung auf der Fahrbahn stellt bei einstreifigen kleinen Kreisverkehren bis zu einer Verkehrsstärke von 1.500 Kfz/h eine gute Lösung dar, da sie als sicher gilt^{21;22}. Da die Weiterfahrt Richtung Nordosten für Radfahrende nicht zulässig ist, ergibt sich folglich lediglich die Möglichkeit, den Kreisverkehr an der nächstgelegenen Ausfahrt rechts zum Ortskern Weilbach zu verlassen.

Der aus dieser Richtung einfahrende Radverkehr sollte die Möglichkeit bekommen, den Kreisverkehr Richtung Südwesten auf den gemeinsamen Rad-/Fußweg zu verlassen. Hierfür sollte eine Rampe angelegt werden, die den Wechsel von der Fahrbahn auf die Nebenanlage ermöglicht. Ferner empfiehlt es sich, einen Sicherheitstrennstreifen zwischen den Nebenanlagen und Fahrbahn anzulegen²³.

Die Reduzierung der Breite der Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs bietet neben einer Vergrößerung der Seitenräume einen Gewinn an Verkehrssicherheit. Aufgrund der geringeren Fahrbahnbreite soll ausgeschlossen werden, dass Radfahrende im Kreisverkehr bzw. in dessen Zu- und Ausfahrten überholt werden können. Dies verhindert, dass

¹⁹ ERA, Kapitel 3.11: Bushaltestellen

²⁰ ERA, Kapitel 3.9: Freigabe von Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr

²¹ RAS 06, Kapitel 6.3.5.9: Führung des Radverkehrs

²² ERA, Kapitel 4.5.4: Kleine Kreisverkehre

²³ ERA, Kapitel 3.4: Baulich angelegte Radweg, Kapitel 9.2.2 Führung auf Fahrbahnbegleitenden Radwegen

erstaunlich stark von Kfz befahren, obwohl die gut ausgebaute Umgehungsstraße in direkter Nachbarschaft dazu verläuft. Möglicherweise ist die Ausweisung einer Fahrradstraße auf diesem Abschnitt nicht nur eine Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs, sondern auch eine Maßnahme, um den Kfz-Verkehr im Ortskern von Weilbach deutlich zu reduzieren. Über die Ausweisung einer Fahrradstraße auf der Weilbacher Straße könnten Radfahrer nun ebenso komfortabel den nördlichen Teil von Amorbach erreichen, in dem wichtige Einzelhandelsgeschäfte/Discounter und der Bahnhof lokalisiert sind. Heute wird der Radverkehr nur in den südlichen Teil von Amorbach geführt und eine Verbindung über den Kreisverkehr in den Nordteil ist oberirdisch nicht vorhanden und unterirdisch über die Unterführung nur umwegig und nicht durchgängig angebunden.

Die MIL 6 stellt die Verbindung in Richtung Bad König her und verfügt heute nicht über straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur. Nur auf dem unteren Abschnitt zwischen Weilbach und Weckbach weist sie eine Verkehrsbelastung auf, die einen Radwegneubau erforderlich macht (Belastungsbereich 3). Es ist zu diskutieren, ob aufgrund der Verbindungsbedeutung und der Kfz-Verkehrsbelastung auf der MIL 6 zwischen Weckbach und Weilbach ein Radwegneubau gefordert werden sollte. Zu prüfen ist, ob alternativ der südlich verlaufende Parallelweg über "Vordere Halle" alltagstauglich ausgebaut werden kann (nicht im Untersuchungsnetz enthalten). Zur Sicherung des Radverkehrs sollte die Höchstgeschwindigkeit kurzfristig auf Tempo 70 reduziert werden.

Auch im weiteren Verlauf zwischen Weckbach und Ohrnbach/Gasthof Ohrnbachtal ist zumindest in Teilabschnitten eine parallele Führung mit relativ wenig Aufwand in Wert zu setzen. Hier sollte im Detail geprüft werden, ob parallel vorhandene Forstwirtschaftswege auch für den Radverkehr genutzt werden können, auch wenn die Kfz-Verkehrsbelastung hinter Weckbach deutlich geringer ist.

Schließlich werden über Gönz (MIL 18) die Verbindungen nach Michelstadt und über Reuenthal nach Wenschiedorf hergestellt. Beide Straßen sind kleine Straßen, die für den Kfz-Verkehr im jeweiligen Ortsteil als Sackgasse enden. Auf diesen Straßen mit geringer Verbindungsbedeutung für den Kfz-Verkehr (reiner Anliegerverkehr) sollte geprüft werden, ob die Geschwindigkeit außerorts auf Tempo 70 reduziert werden kann.

Radverkehr entlang der MIL 6

auf kleinen Außerortsstraßen Geschwindigkeit reduzieren

32 Wörth

Mainbrücke zwischen Erlenbach und Wörth

Die Mainbrücke zwischen Erlenbach und Wörth liegt für die Nahmobilität noch akzeptabel zwischen den beiden Ortszentren. Aus diesem Grund wird sie von Fußgängern, aber vor allem von Radfahrern rege genutzt.

Leider ist der Steg entlang der Eisenbahn stark untermaßig: Er ist als Gehweg / Radfahrer frei angeordnet. Um die vorhandene Brückenquerung sichtbar in Wert zu setzen, sollte der Steg deutlich verbreitert werden: Wünschenswert wäre eine Breite von mindestens 4,00 m, dann könnte ein gemeinsamer Geh-/Radweg in beide Richtungen angeordnet werden.

Abbildung 32-1: schmaler Steg für Fußgänger und Radfahrer an der Eisenbahnbrücke zwischen Erlenbach und Wörth



Anbindung nach Wörth

Auch die Fuß- und Radverkehrsführung von der Brücke nach Wörth ist heute sehr unbefriedigend gelöst: Auf den Rampen ist „Gehweg / Radfahrer frei“ angeordnet, da die Breiten auch hier nicht ausreichend sind.

Abbildung 32-2: nicht ausreichende Breiten auf der Rampe



Hier ist ein Ausbau von Brücke und Rampe zur Förderung der Nahmobilität zu fordern.

Die Fußgängerrampe am Fuß der Rampe sollte dann auch Radfahrer integrieren: Zur Optimierung der Querung werden verschiedene Maßnahmvorschläge gemacht.

In Würth verläuft vor der historischen Stadtmauer der Premium-Radweg Mainradweg. Hier wurde durch die unterschiedliche Gestaltung des Oberflächenbelags der Versuch unternommen, Radverkehr und Fußverkehr zu trennen, um Konflikte zu vermeiden.

Trennung von Fuß- und Radverkehr

Abbildung 32-3: Trennung von Fuß- und Radverkehr durch die Oberflächengestaltung



Grundsätzlich ist diese Idee sehr zu begrüßen. Leider ist die Ausführung optimierungsfähig:

- Die Breite der Radverkehrsinfrastruktur entspricht nicht den Regelwerken.
- Das Natursteinpflaster ist in der Oberfläche und der Verfugung zu unregelmäßig und folglich nicht barrierefrei. Mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl oder Rollator, aber auch Personen mit Kinderwagen werden auf den Radweg ausweichen. Damit ist die Intention der Trennung nicht erreicht. Es ist darauf zu achten, dass auch der Gehweg barrierefrei angelegt wird, so ist z.B. geschnittenes Natursteinpflaster zu verwenden.
- Auch die Übergänge sind nicht gut gelöst: Radfahrern wird kein Übergang angeboten.

Abbildung 32-4: auch eine Führung auf den Übergangsf Flächen anbieten



Zu prüfen ist, ob die heutige Radverkehrsführung (über die Fahrradwegweisung) so aufrechterhalten werden soll, da zum einen sehr gefährliche Knotenpunkte nur mit großem Aufwand entschärft werden können, zum anderen weil die heutige Führung abseits liegt.

Zum Beispiel ist abzuwägen, ob die Querungshilfen an der St 3259 realisiert werden sollen oder nicht ein Radwegebau weiter östlich bis zur Verlängerung der St.-Martin-Straße diese ersetzen kann.

Auch ist die Führung westlich der Bahn durch den Grünzug für den Radverkehr eine nicht optimale Führung, da sie abseitig liegt und Konflikte mit Kindern auf dem Spielplatz, Fußgängern und Hundeführern zu erwarten sind. Besser wäre eine Führung über die gerade umgestaltete Schifferstraße.

Auch die Führung des Radverkehrs über Bahnstraße und Presentstraße ist nicht optimal, da hier nur mit großem Neubaufwand Radverkehrsinfrastruktur hergestellt werden kann. Da auf der Presentstraße viele Abbiegen-/Kreuzen-Unfälle mit Radfahrereteiligung registriert sind, ist hier der Neubau eher zu rechtfertigen.

An der südlichen Landstraße entwickelt die Stadt Würth ein großes Gebiet mit großflächigem Einzelhandel, welches viel Autoverkehr aus Würth und Klingenberg anzieht. Radfahrer sollten an den Knotenpunkten Vorfahrt erhalten (diese Mängelmeldung kam auch aus der Mobilitätsbefragung), und die in der Musterlösung skizzierte Situation sollte

Führung des Radverkehrs im Kernort

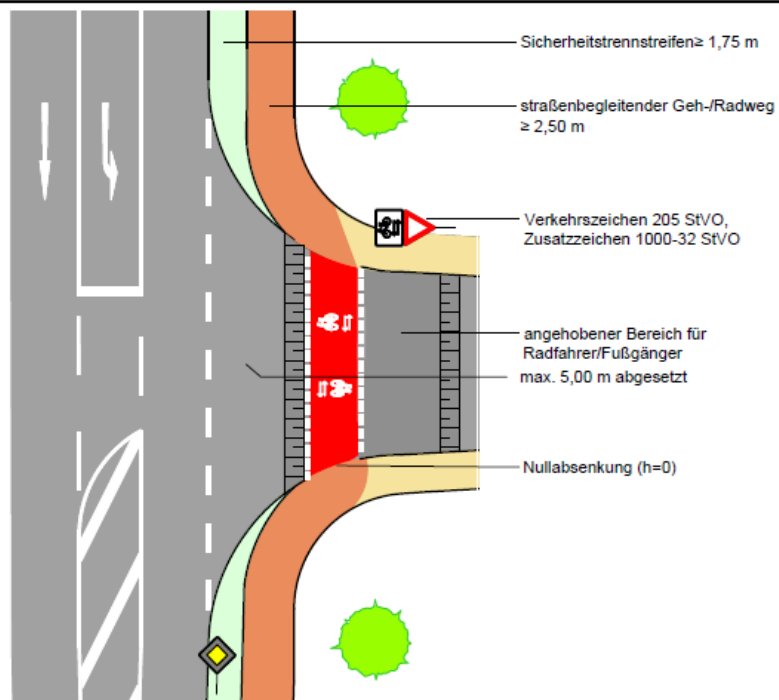
nicht nur aus Komfort- sondern auch aus Sicherheitsgründen umgesetzt werden.

Abbildung 32-5: Musterlösung zur Sicherung des Radverkehrs an untergeordneten Knotenpunkten

Musterlösung

Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

Sicherung des Radverkehrs an untergeordneten Knotenpunkten



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.5

Anwendungsbereiche:

- an Unfallschwerpunkten auch bei Richtungsverkehr
- in der Regel im Vorfeld bebauter Gebiete oder in Gewerbegebieten, v. a. außerorts, in Einzelfällen auch innerorts

Hinweise:

- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels angehobener Furt über die Einmündung bevorrechtigt geführt
- rote Einfärbung der Furt optional

Die schlechten Bedingungen zwischen Klingenberg und Würth sind bereits in Kapitel 17 beschrieben worden. An dieser Stelle soll nur noch einmal an die überaus gefährliche Situation am Kreisverkehr an der Stadtgrenze eingegangen werden. Hier gibt es nur eine rudimentäre Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, auf einer der beiden Querungen hat sich ein Unfall mit schwerverletztem Radfahrer ereignet. Die Kreisfahrbahn ist deutlich überdimensioniert, sie sollte 4,50 m nicht

überschreiten. Die Nebenanlagen sollten auf allen Relationen nachgerüstet werden und wenn der Kreisverkehr innerorts liegt, sollten auch die Fußgängerüberwege markiert werden.

Auf der Ersatzstraße zwischen Obernburg und Wörth wird empfohlen, die Beschilderung der parallel zur B 469 verlaufenden alten Straße in eine Fahrradstraße zu ändern.

**Anschlüsse in die
Nachbarkommunen**

Abbildung 32-6: Beschilderung ändern in Fahrradstraße



Dies würde die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h senken und die Radfahrer, Jogger und Hundeführer, die diese Straße frequentieren, stärker in den Fokus rücken und vor überhöhter Geschwindigkeit schützen. Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Mofas können über Zusatzzeichen zugelassen werden. Landwirtschaftliche Fahrzeuge jedoch, die schneller unterwegs sind, können und sollen die Bundesstraße benutzen.

Der Anschluss nach Seckmauern sollte auf ERA-Standard ausgebaut und die Engstelle an der Brücke beseitigt werden.