

## Tagesordnung

### Entwurf der Maßnahmenplanung

11:00 – 11:15 Uhr

#### Begrüßung

*Jens Marco Scherf, Landrat des Kreises Miltenberg*

11:15 – 11:20 Uhr

#### Kurze Vorstellungsrunde der Spessart-Vertreter

11:20 – 11:45 Uhr

#### Erläuterung der Materialien, die an die Kommunen versandt wurden

- Kommunale Unfallkarte
- Erfordernis für Radverkehrsanlagen
- Radverkehrsinfrastruktur im Bestand
- Unzureichende Breiten nach ERA
- Mängel an Oberflächen
- Knotenpunkte im Bestand
- Maßnahmenkarte
- Maßnahmenkataster, Baulast, Prioritäten
- Bericht

*Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG, Köln*

11:45 – 12:30 Uhr

#### Diskussion und Rückmeldungen aus den Kommunen

12:30 – 13:00 Uhr

#### Kleiner Imbiss

### Themenschwerpunkte

13:00 – 14:00 Uhr

1. Mainradweg und Radwege am Main als  
Qualitätsrouten – Ausbaustandards und  
Handlungsbedarf
2. WaldErfahren – Ein Erfahrungsbericht
3. Der Main als Barriere: Probleme und fehlende  
Verbindungen
4. Radwege außerorts –straßenbegleitend oder  
abseits geführt? Wann ersetzt ein abgesetzt  
geführter Weg einen Radweg an der Straße?

14:00 – 14:30 Uhr

#### Ausblick auf das weitere Verfahren

*Peter Gwiasda und Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA  
eG, Köln*

# Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg

Peter Gwiasda und Andrea Fromberg  
Planungsbüro VIA eG, Köln

# Aufgabenstellung und Zielsetzung

## Aufgabenstellung

- ein **kreisweites Radroutennetz** zu entwickeln
- nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern der **Fokus liegt auf dem Alltagsradverkehr**
- **Radverkehrsanteil** soll insgesamt gesteigert werden
  - ✓ mehr **kurze Wege** auf das Rad verlagern
  - ✓ mehr **Alltagswege** auf das Fahrrad verlagern
  - ✓ nicht nur Schüler und Rentner, sondern **alle Zielgruppen** für das Fahrradfahren motivieren
  - ✓ **E-Bike** taugliche Infrastruktur schaffen

## Zielsetzung

- **Verkehrssicherheit** erhöhen
- Radroutennetz **verdichten**
- Radroutennetz auf bundesweiten **Standard** bringen
- Radroutennetz pflegen und **warten**

## Im Ergebnis steht

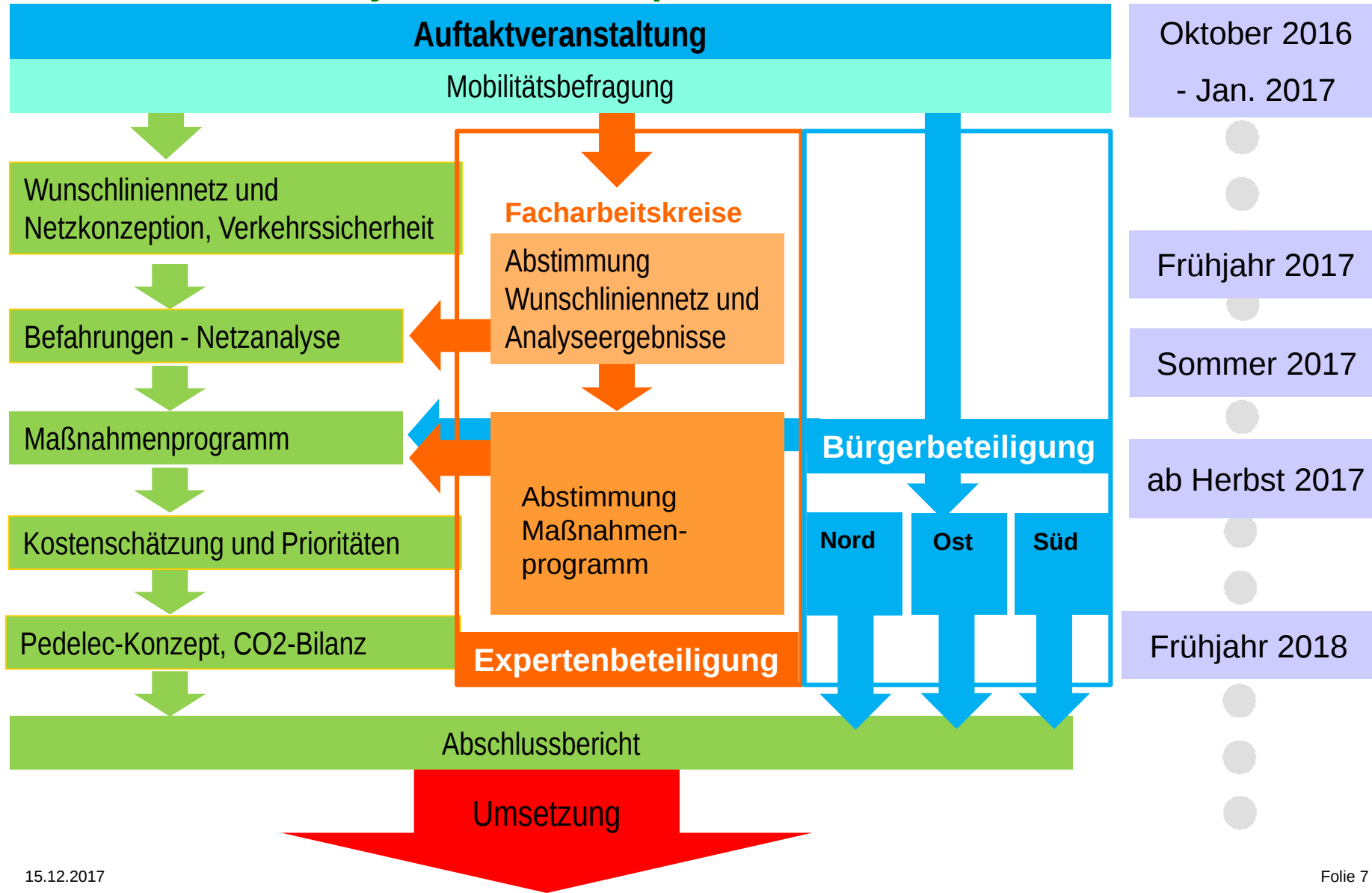
- **Investitionsprogramm** für Baumaßnahmen
- **Handlungskonzept** mit Prioritäten und Kostenschätzung
- Handlungskonzept für „weiche Maßnahmen“ und zur **Öffentlichkeitsarbeit**

## **Aber: Kein Fahrradwegweisungskonzept!**

- *Zunächst muss ein abgestimmtes Netz vorhanden sein und die Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt sein. Dann kann ein Fahrradwegweisungskonzept beauftragt werden.*

# Zeitplan

## Bausteine des Projektes und Zeitplan



# **Rückblick auf die Bestandsaufnahme**

# **Anregungen und Mängelmeldungen**

# Anregungen und Mängelmeldungen

## Nicht verortbare Anregungen und Mängelmeldungen aus den Kommunen

### allgemein zur Planung

Bei allen Straßenplanungen sollte ein Fahrrad-Experte mit einbezogen werden

V.a. bei der Planung überörtlicher Radwege sollte der Landkreis Stellung nehmen

Bei Neuplanungen Radverkehr berücksichtigen (Negativ-Beispiel: MEGA-Kreisverkehr)

Förderung und Beratung von Firmen und Behörden (ähnlich AOK-Aktion) auch an Schulen

Gemeinde Mömlingen lässt im Rahmen des ISEKS Radwegkonzept erstellen

Anbindung an das Konzept der ILE Spessartkraft/Südspessart

### Netz

nur asphaltierte Radwege bauen bzw. nachrüsten, sodass sie alltagstauglich sind

nur Radwege mit möglichst wenig Steigungen bauen bzw. nachrüsten (soweit es nicht unumgänglich ist)

Umwege bei Planung der Radwege vermeiden, da Radfahrer sonst versuchen diese zu umgehen

Straßenbegleitende Radwege sollten an Einmündungen Vorfahrt haben (Negativ-Beispiel: Wörth)

Verbesserung der sicheren Erreichbarkeit für Alltagsfahrer und Touristen in den Höhengemeinden

### Führung

Alle Einbahnstraßen für die Nutzung in Gegenrichtung für Radfahrer prüfen

Trennung von Geh- und Radweg oder Schutzstreifen für Radfahrer (keine Pflicht)

Einheitliche (Orts-)Schilder an den Gemeindegrenzen bzw. der Bebauung

Umleitungen für Radwege auch StVO-konform ausschildern; selbst konstruierte Schilder vermeiden

### Oberfläche

Nur griffigen Belag verwenden; gilt auch für Brücken (Negativ-Beispiel: Schneeberg über dem Marsbach)

### E-Bikes

Einheitliche Ladestationen für e-Bikes

### Service

Einheitliche Beschwerdestelle, so dass Radfahrer wissen, wer zuständig ist

standardisierte Presseunterlagen für Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad zur Verfügung stellen

Mietfahrräder zu Verfügung stellen

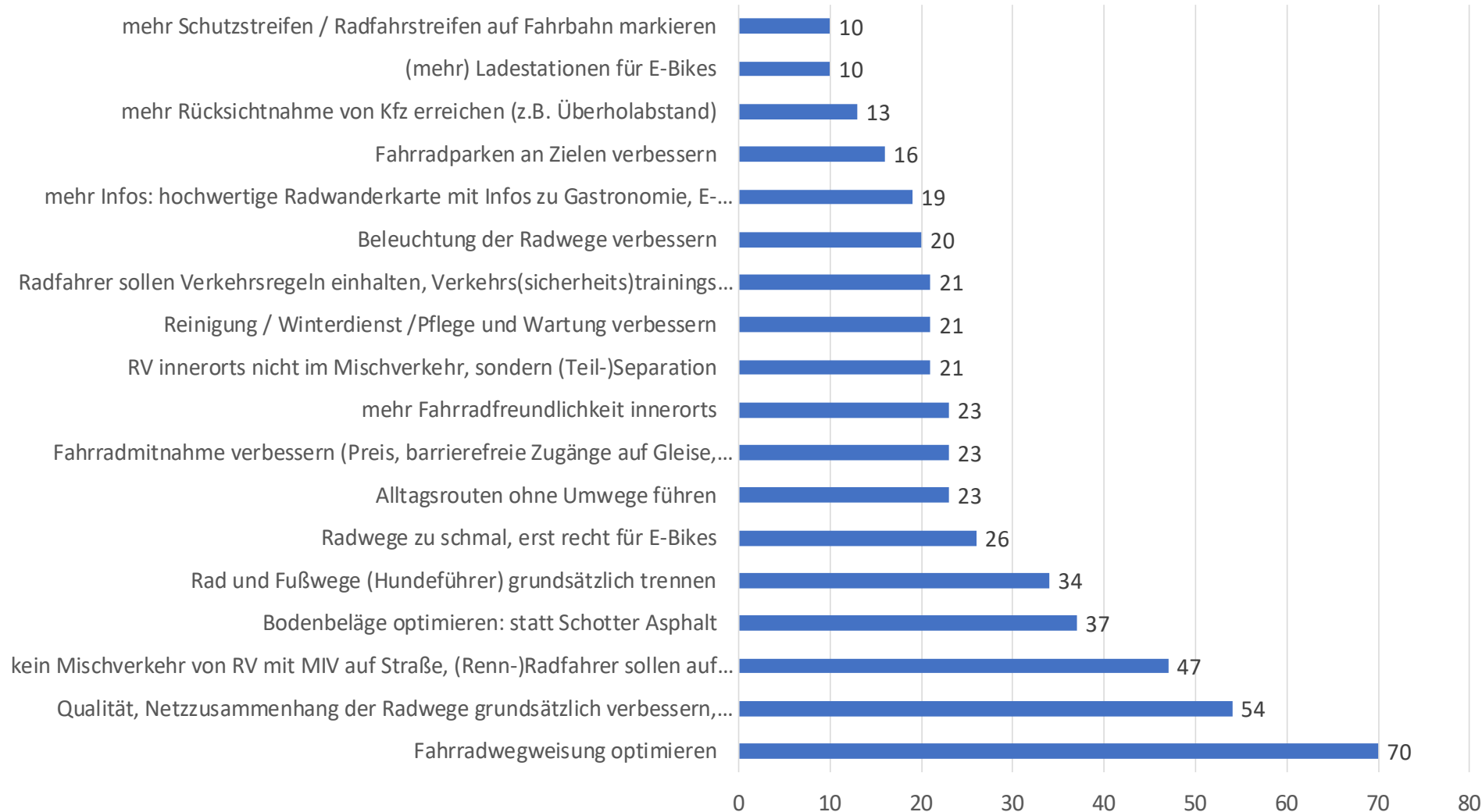
Radlbus an ortsansässigen Schulen (Beteiligung aller Kommunen)

### Fahrradparken

überdachte, großzügige, leicht erreichbare Fahrradabstellanlagen v.a. an Schulen, am Landsratsamt

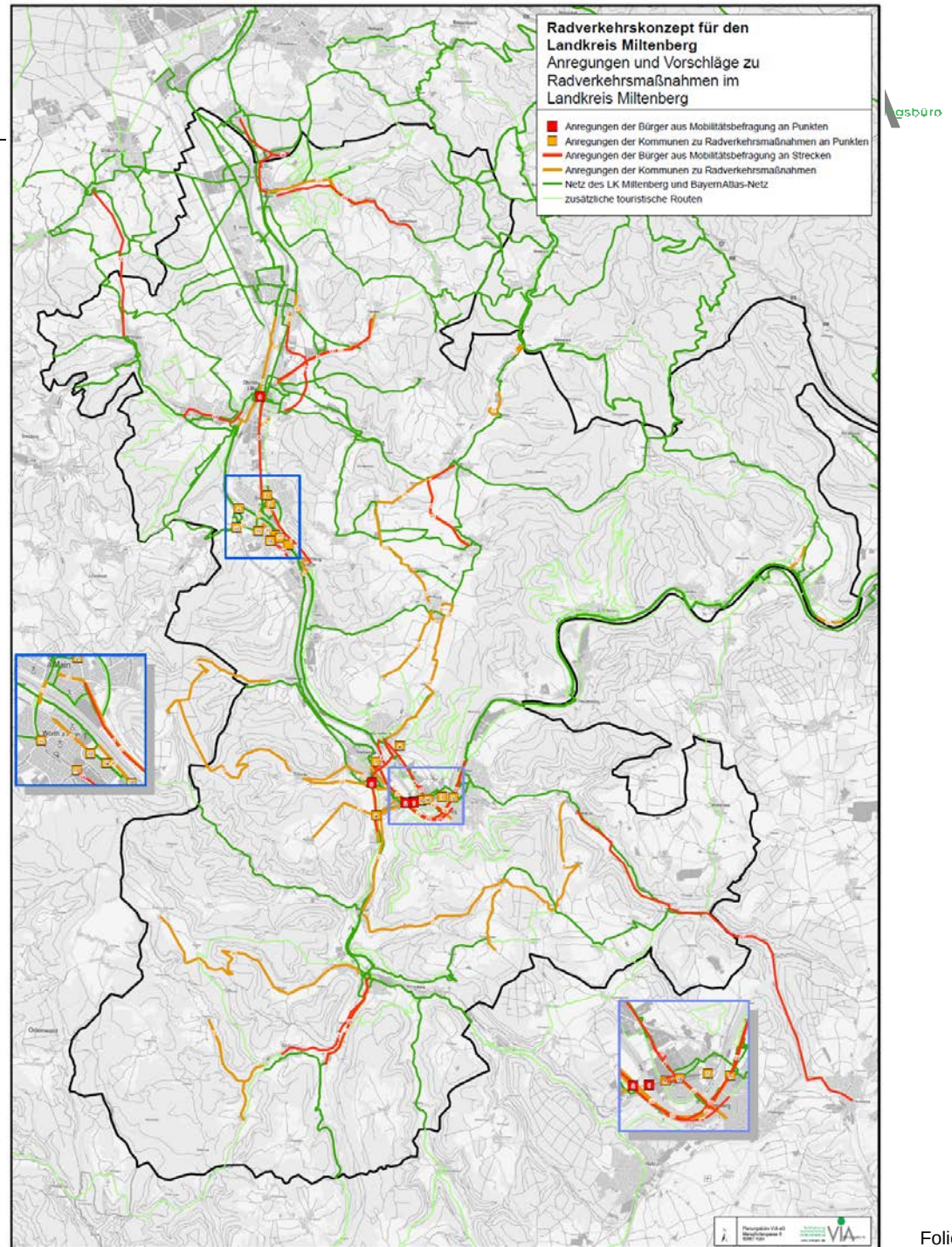
## Anregungen und Mängelmeldungen

Nicht verortbare Anregungen und Mängelmeldungen aus der Mobilitätsbefragung (n>9)



# Anregungen und Mängelmeldungen

Verortbare Anregungen und  
Mängelmeldungen



# Entwurf der Maßnahmenplanung

# **1. Unfallanalyse**

## **Kommunale Unfallkarte**

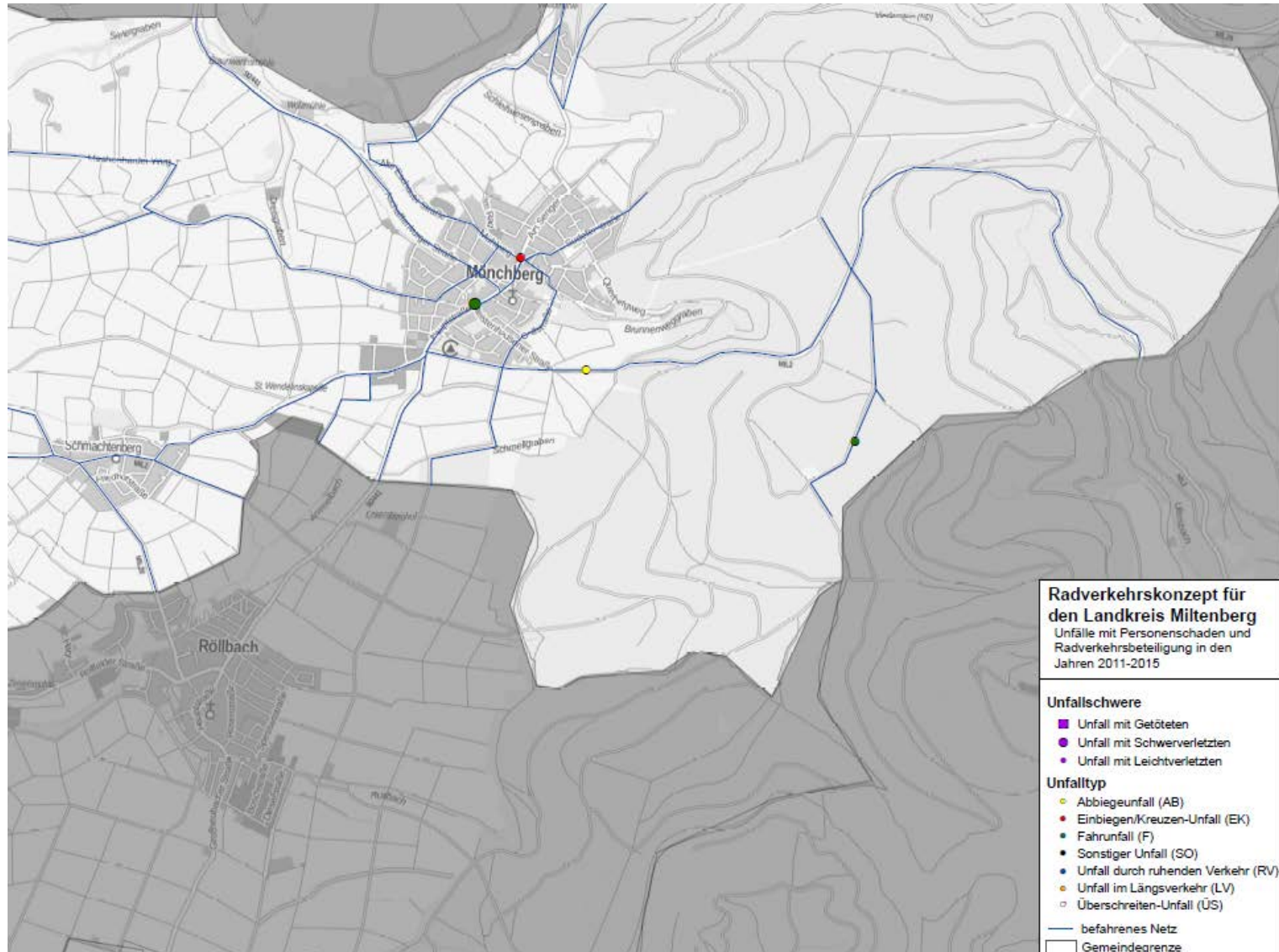
## Ziele der Unfallanalyse

- **mehr** objektive und subjektive **Sicherheit** : Vision Zero
- Steigerung des Radverkehrs

## Warum werden die Unfälle so detailliert untersucht?

- unfallbelegte Orte können **identifiziert** werden
- dort ist die **Infrastruktur** vertieft zu untersuchen und ggf. **optimieren**
- für die **Prioritäten** bei der Maßnahmenplanung kann die Unfallbelegung ein Kriterium sein
- eine **Evaluation** der umgesetzten Maßnahmen ist über eine kontinuierliche Unfallanalyse möglich

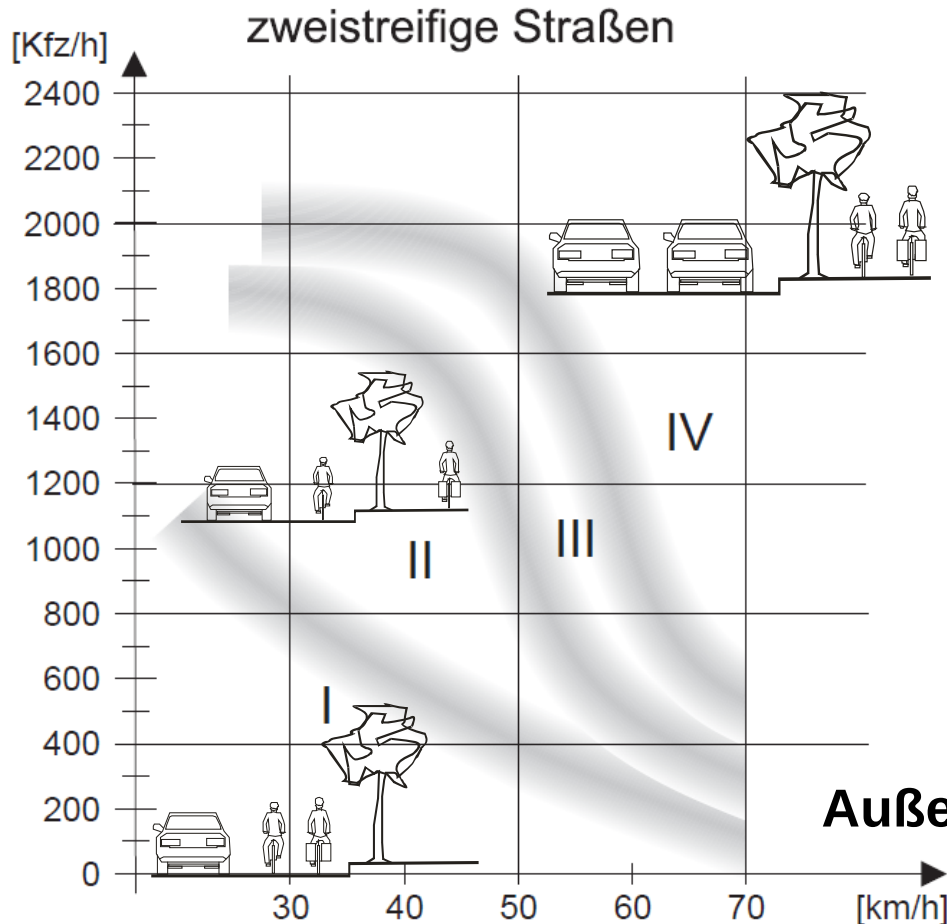
## Kommunale Unfallkarten



## **2. Erfordernis für Radverkehrsanlagen**

# Kriterien für Führungsformen

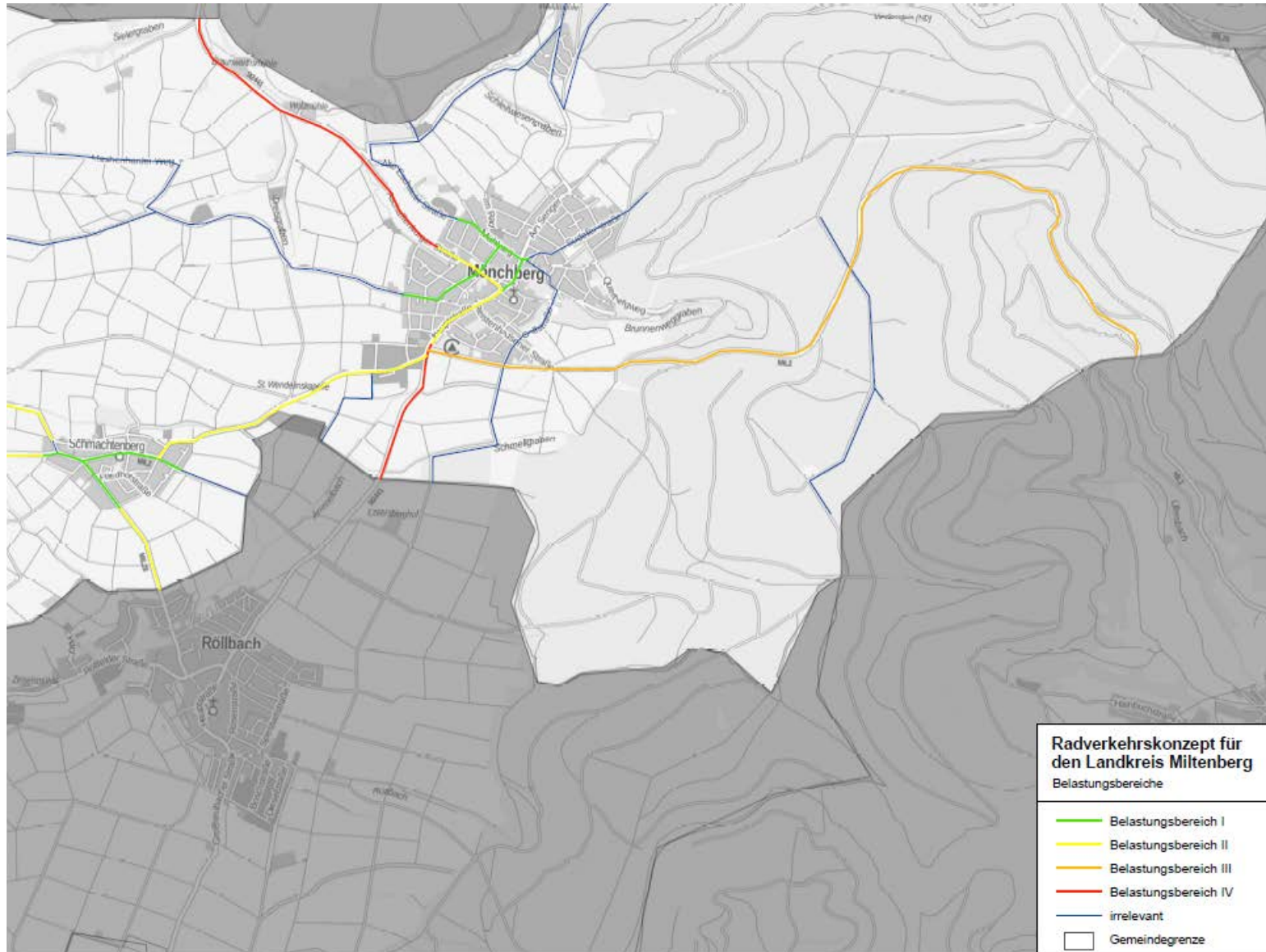
## Führungsformen innerorts



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

**Außerorts gelten andere Regeln**

## Kommunale Erforderniskarten



# Repertoire der Radverkehrsführung

## Führungsformen innerorts und ihre Breitenanforderungen

Einrichtungsrادweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsrادweg

2,50 m (2,00 m)

mit und ohne

Benutzungspflicht

Radfahrstreifen

1,85 m

Kann auch breiter  
angelegt werden

Schutzstreifen

1,50 m (1,25 m)

Kann auch breiter  
angelegt werden

Gemeinsamer Geh- und

Radweg

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

mit und ohne

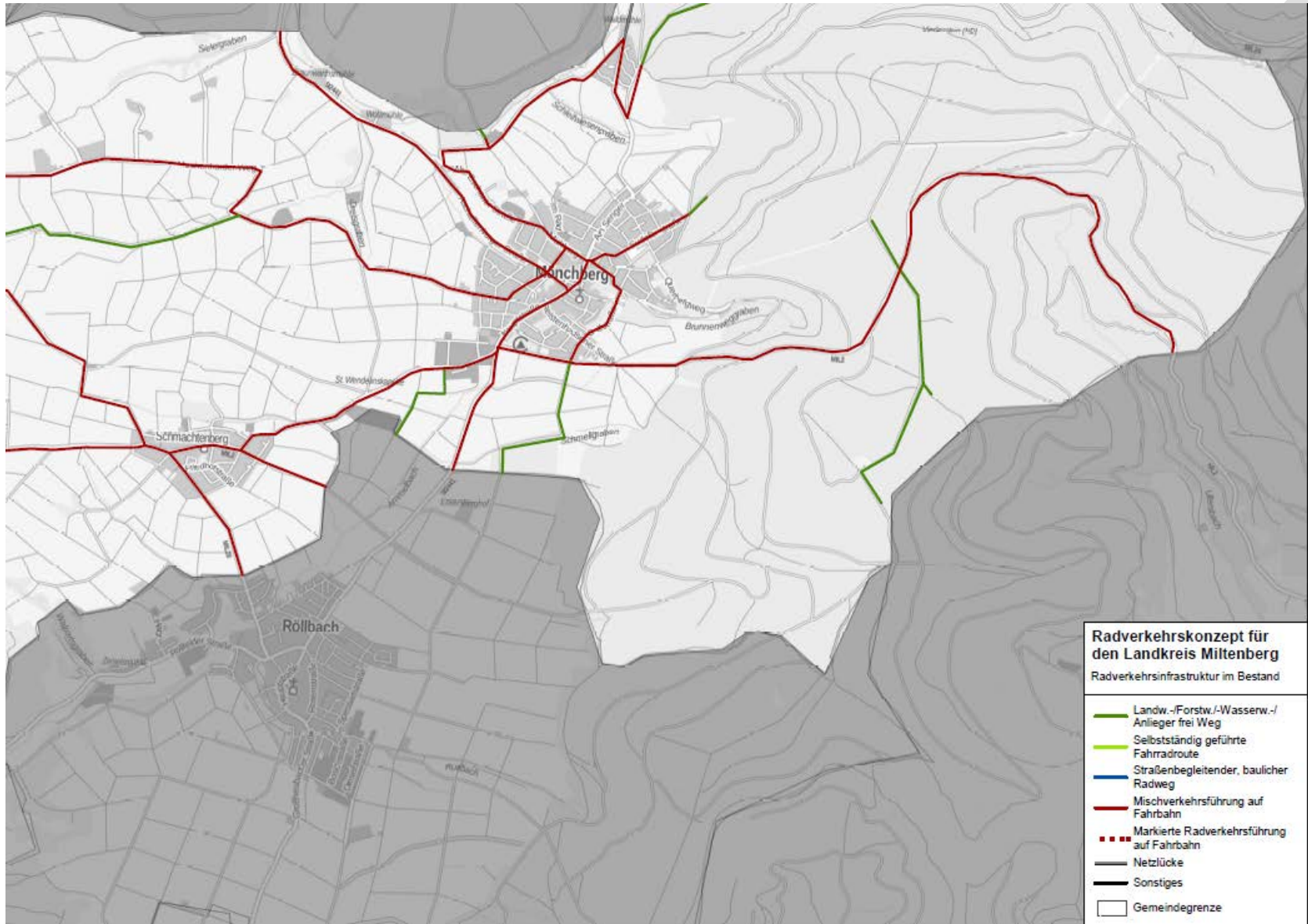
Benutzungspflicht



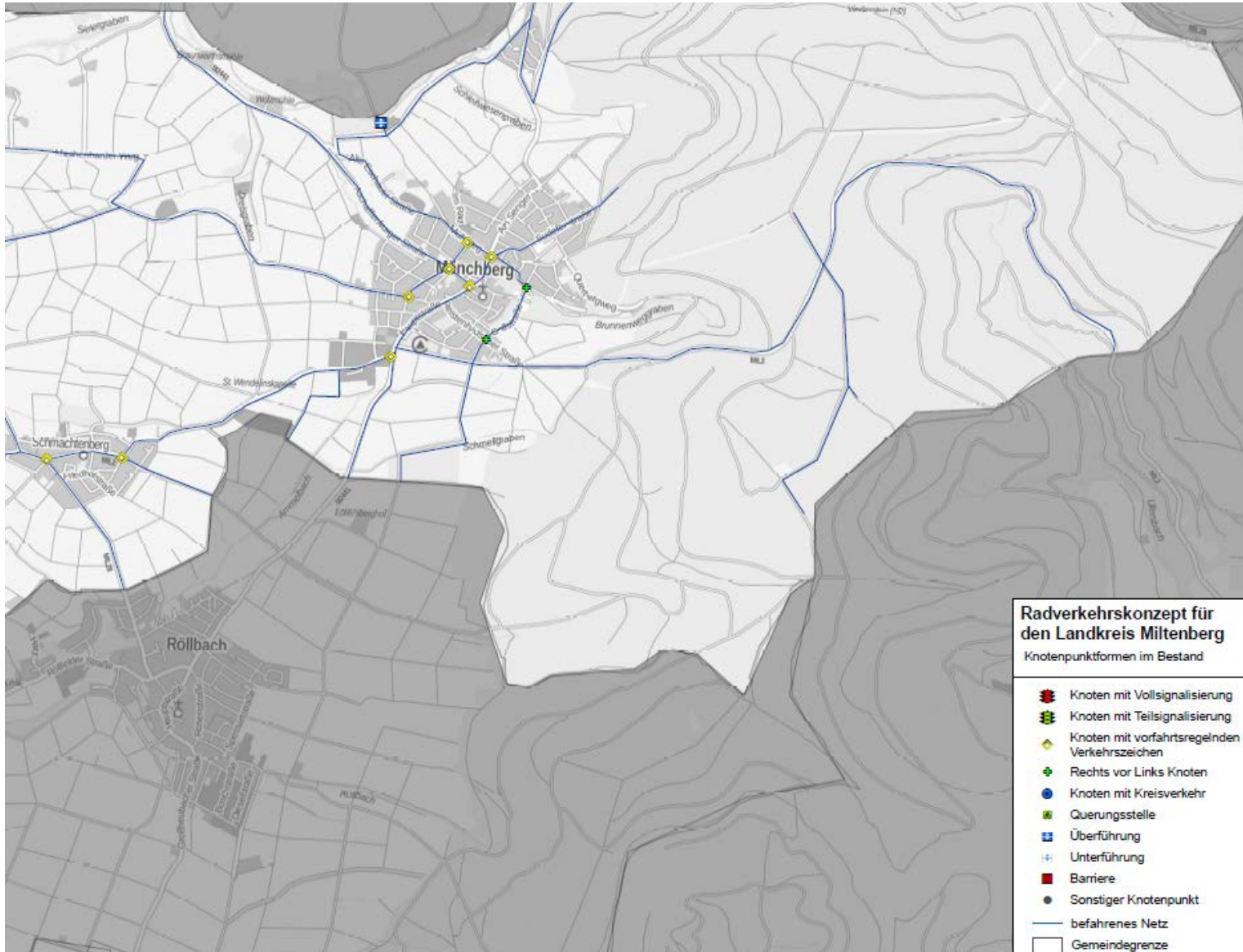
### **3. Radverkehrsinfrastruktur im Bestand**



## Kommunale Bestandskarten: Strecken

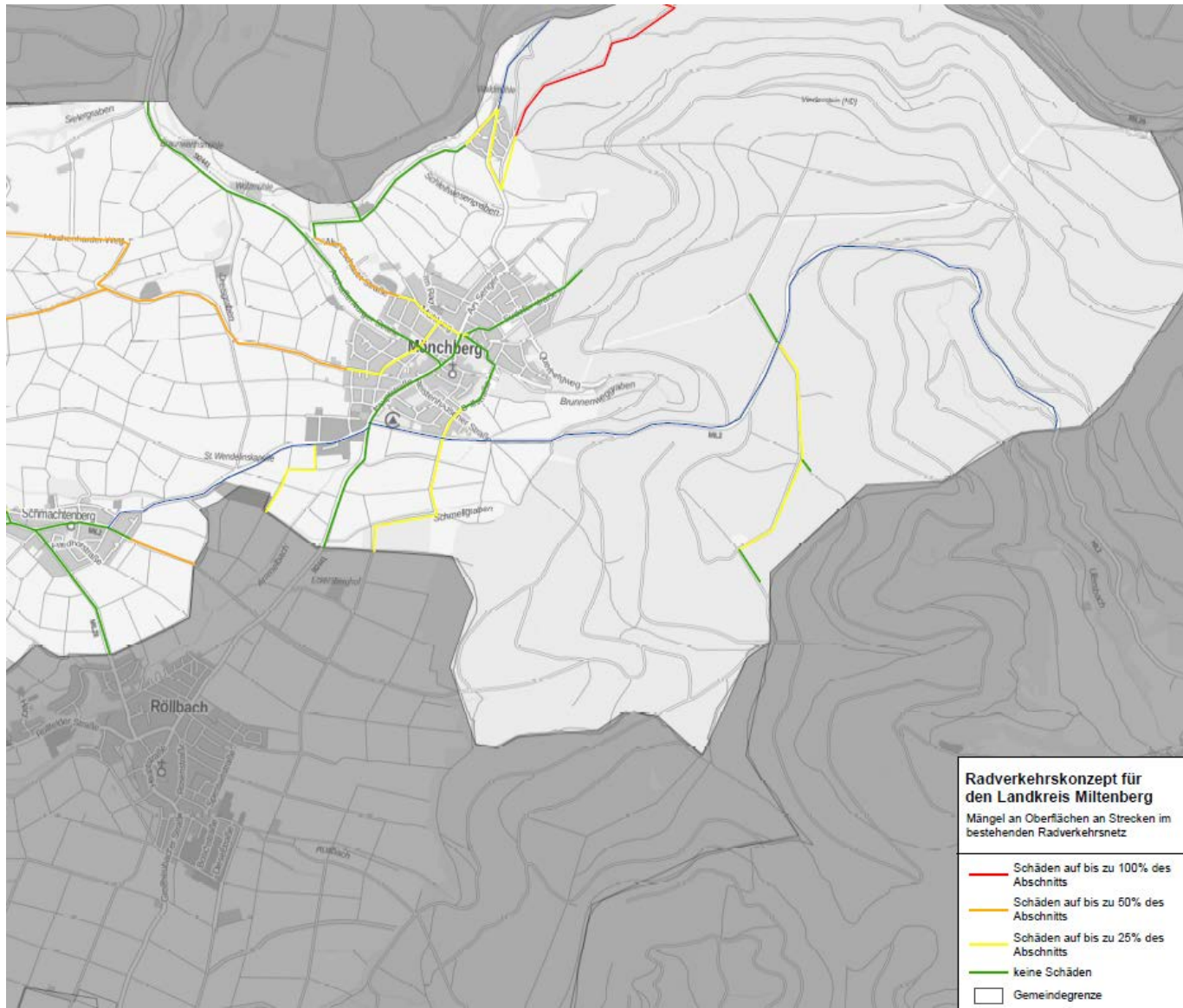


## Kommunale Bestandskarten: Knotenpunkte

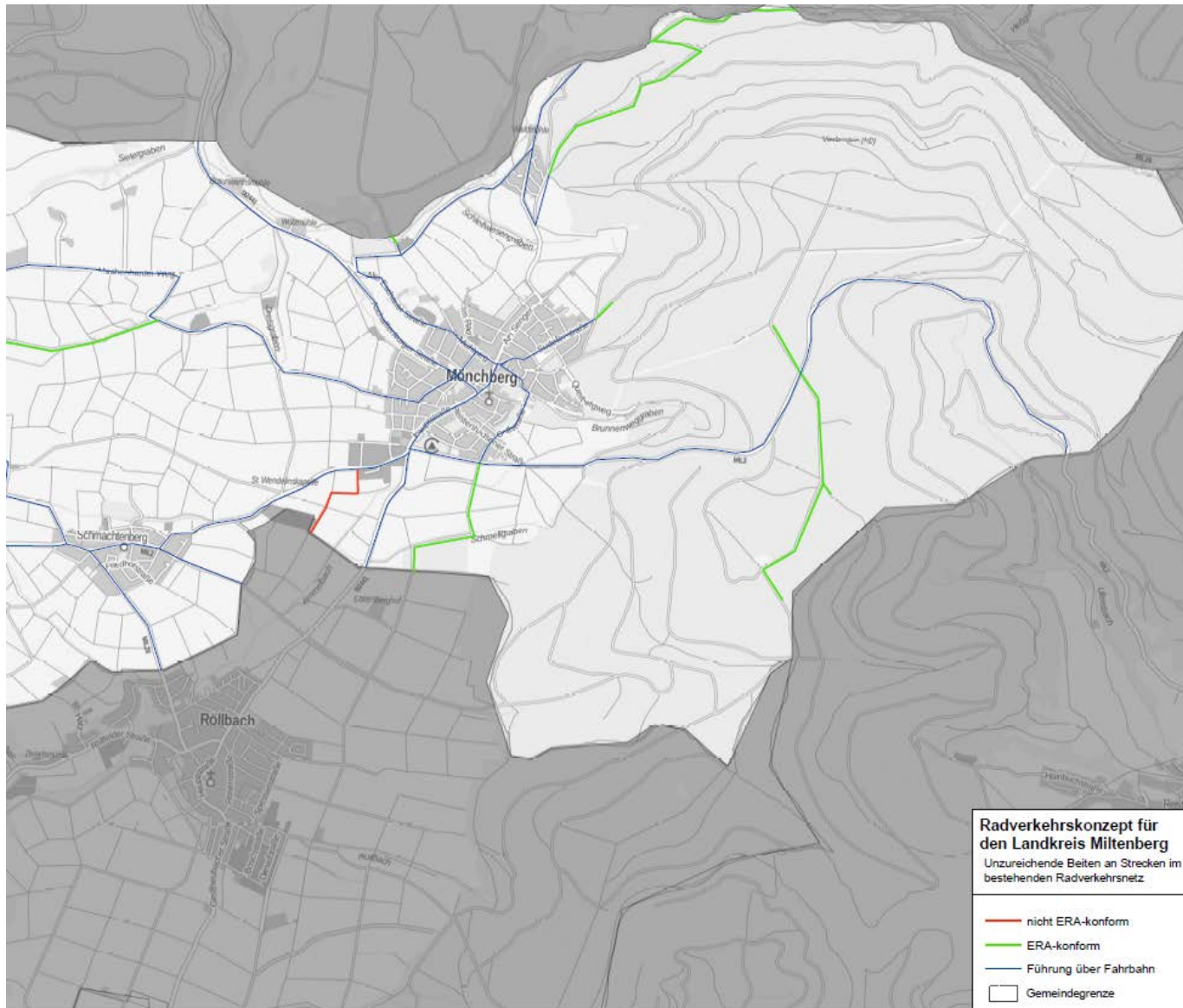


## **4. Mängel an Radverkehrsinfrastruktur im Bestand**

## Kommunale Mängelkarten: Oberflächen

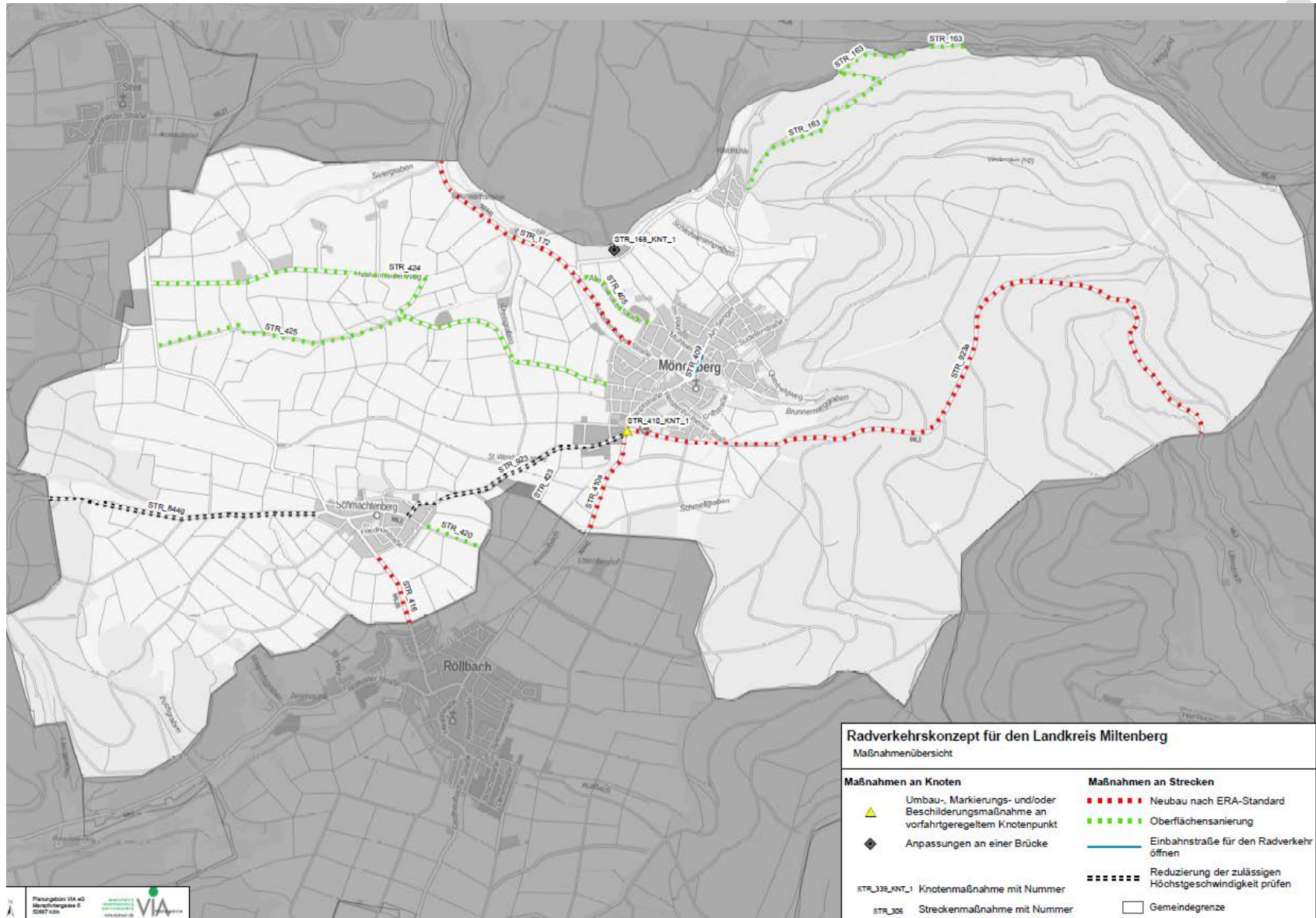


## Kommunale Mängelkarten: Breiten



# Entwurf der Maßnahmenplanung

# Kommunale Maßnahmenkarten



## Maßnahmen- kataster

|               |           |         |                                     |                   |                      |           |     |
|---------------|-----------|---------|-------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------|-----|
| Maßnahmen-Nr. | STR_410a  | Lage    | außerorts                           | Belastungsbereich | Belastungsbereich IV | Länge [m] | 475 |
| Kommune       | Mönchberg | Bestand | Mischverkehrsführung auf Fahrbahn   |                   |                      |           |     |
| Straße        | St 2441   |         | Führung auf Fahrbahn (30 - 100 kmh) |                   |                      |           |     |

### Zielzustand:

Straßenbegleitende Radverkehrsführung

### Einzelmaßnahme(n)

- Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage  $\geq 2,50\text{m}$



### Musterlösung-/querschnitt

Musterlösung 9.2-1

### Baulast

Freistaat

### Bruttokosten

■

### Programmstufe:

#### Priorität

Schulwegrelevanz: ☐

Bürgervotum: ☐

Gesamt:

Verkehrssicherheit: ☐

Netzzusammenh.: ☐

2

2

### Beschreibung der Maßnahme:

Entlang der St 2441 von Mönchberg nach Röllbach existiert keine Radverkehrsinfrastruktur. Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob die St 2441 aufgrund der Verbindungsbedeutung und der Potenziale durchgängig Radverkehrsinfrastruktur erhalten soll.



## Musterlösung

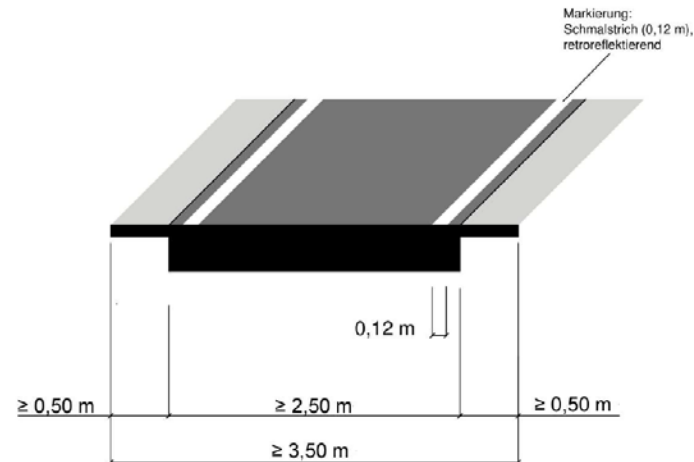
Im Anhang des Berichtes ist eine Zusammenstellung aller relevanten Musterlösungen enthalten!

|               |                                                      |         |                                               |                                          |            |           |     |
|---------------|------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------|------------------------------------------|------------|-----------|-----|
| Maßnahmen-Nr. | STR_068                                              | Lage    | außerorts                                     | Belastungsbereich                        | irrelevant | Länge [m] | 353 |
| Kommune       | Elsenfeld                                            | Bestand | Landw.-/Forstw.-/Wasserw.-/ Anlieger frei Weg |                                          |            |           |     |
| Straße        | Nord-Süd-Verbindung zw. Elsenfeld und Kleinwallstadt |         |                                               | Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) |            |           |     |

### Musterlösung

Selbständig geführte Radwege

### Randmarkierung Fahrradroute (außerorts)



#### Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)

#### Anwendungsbereiche:

- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden

#### Hinweise:

- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradschildern auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit können lösungsmittelfreie Markierungsmaterialien angewandt werden

## Bericht

Der Bericht wird  
im Laufe der  
Bearbeitung  
kontinuierlich  
ergänzt.

### Inhaltsverzeichnis

|          |                                                          |           |
|----------|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Zielsetzung .....</b>                                 | <b>8</b>  |
| <b>2</b> | <b>Methodik .....</b>                                    | <b>10</b> |
| <b>3</b> | <b>Unfallanalyse .....</b>                               | <b>12</b> |
| <b>4</b> | <b>Netzplanung.....</b>                                  | <b>18</b> |
| 4.1      | Grundsätze und Ziele der Netzplanung .....               | 18        |
| 4.2      | Vorgaben für die Netzplanung .....                       | 19        |
| 4.3      | Wunschliniennetz im Landkreis Miltenberg.....            | 20        |
| 4.4      | Untersuchungsnetz im Landkreis Miltenberg .....          | 23        |
| <b>5</b> | <b>Netzanalyse .....</b>                                 | <b>25</b> |
| 5.1      | Vorauswahl der Führungsform .....                        | 25        |
| 5.2      | Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung.....                | 28        |
| <b>6</b> | <b>Klassische Maßnahmentypen im Radverkehrsnetz.....</b> | <b>30</b> |
| 6.1      | Lineare Radverkehrsführung .....                         | 30        |
| 6.1.1    | Oberflächen sanieren und verbreitern .....               | 30        |
| 6.1.2    | Radfahrstreifen und Schutzstreifen .....                 | 34        |
| 6.2      | Radverkehrsführung an Knotenpunkten .....                | 36        |
| 6.2.1    | Radfahren in Kreisverkehren .....                        | 37        |
| 6.2.2    | Radfahren in vollsignalisierten Knotenpunkten .....      | 40        |
| 6.2.3    | Überquerungshilfen .....                                 | 44        |
| 6.3      | Barrieren abbauen.....                                   | 46        |
| <b>7</b> | <b>Hinweise zu den Kommunen .....</b>                    | <b>53</b> |
| 7.1      | Elsfeld .....                                            | 53        |
| 7.2      | Erlenbach .....                                          | 56        |
| 7.3      | Großwallstadt .....                                      | 61        |
| 7.4      | Kleinwallstadt .....                                     | 64        |
| 7.5      | Klingenberg .....                                        | 68        |
| 7.6      | Mömlingen .....                                          | 72        |
| 7.7      | Niedernberg .....                                        | 75        |
| 7.8      | Obernburg .....                                          | 80        |
| 7.9      | Sulzbach .....                                           | 84        |

## Maßnahmenplanung: Weiterer Zeitplan

- Heutige Rückmeldungen sowie schriftliche Stellungnahmen bis **Ende März** werden geprüft und bewertet
- Einarbeitung in die Maßnahmenplanung, bei Nicht-Übernahme schriftliche Stellungnahme
- Im **späten Frühjahr** Präsentation der Maßnahmenplanung auf einer Bürgerversammlung
- Danach: Erarbeitung der finalen Version für jede Kommune und Übersendung

## Maßnahmenplanung: Weiteres Vorgehen

- Abstimmung von **Baulast, Kosten** und **Prioritäten** mit den Kommunen und dem Kreis
- Auswertung und Dokumentation

## Weiteres Vorgehen:

**Abstimmung der Baulast, der  
Kosten und der Prioritäten**

## Baulast

Die Baulast ist unter Mitarbeit der Kommunen zu klären!

Liegt die Maßnahme auf Baulast:

- der Gemeinde
- des Kreises
- des Staatlichen Bauamtes oder
- Sonstigen  
(Wasserwirtschaftsbehörde, privat, etc.)

*Dies ist entscheidend für die Zuordnung der Maßnahmen und der Kosten!*

|               |           |      |           |                                     |                                   |           |     |
|---------------|-----------|------|-----------|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------|-----|
| Maßnahmen-Nr. | STR_410a  | Lage | außerorts | Belastungsbereich                   | Belastungsbereich IV              | Länge [m] | 475 |
| Kommune       | Mönchberg |      |           | Bestand                             | Mischverkehrsführung auf Fahrbahn |           |     |
| Straße        | St 2441   |      |           | Führung auf Fahrbahn (30 - 100 kmh) |                                   |           |     |

### Zielzustand:

Straßenbegleitende Radverkehrsführung

### Einzelmaßnahme(n)

• Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage  $\geq 2,50\text{m}$



### Musterlösung-/querschnitt

Musterlösung 9.2-1

**Baulast**

Freistaat

### Bruttokosten

■

### Programstufe:

Priorität

Schulwegrelevanz: ☐

Bürgervotum: ☐

Gesamt:

Verkehrssicherheit: ☐

Netzzusammenh.: 2

2

### Beschreibung der Maßnahme:

Entlang der St 2441 von Mönchberg nach Röllbach existiert keine Radverkehrsinfrastruktur. Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob die St 2441 aufgrund der Verbindungsbedeutung und der Potenziale durchgängig Radverkehrsinfrastruktur erhalten soll.



## Kosten

Es wurden Kostensätze zugrunde gelegt, die auf Erfahrungen aus anderen Projekten basieren.

Die Kostentabellen sind nach Abstimmungen mit dem Kreis und dem Staatlichen Bauamt ggf. zu modifizieren!

*Dies ist entscheidend für die Haushaltsansätze in der Umsetzungsphase!*

|               |           |      |           |                   |                                     |           |     |
|---------------|-----------|------|-----------|-------------------|-------------------------------------|-----------|-----|
| Maßnahmen-Nr. | STR_410a  | Lage | außerorts | Belastungsbereich | Belastungsbereich IV                | Länge [m] | 475 |
| Kommune       | Mönchberg |      |           | Bestand           | Mischverkehrsführung auf Fahrbahn   |           |     |
| Straße        | St 2441   |      |           |                   | Führung auf Fahrbahn (30 - 100 kmh) |           |     |

### Zielzustand:

Straßenbegleitende Radverkehrsführung

### Einzelmaßnahme(n)

- Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage  $\geq 2,50\text{m}$

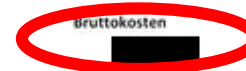


### Musterlösung-/querschnitt

Musterlösung 9.2-1

Baulast

Freistaat



### Programmstufe:

Priorität

Schulwegrelevanz: ☐ Bürgervotum: ☐ Gesamt:

Verkehrssicherheit: ☐ Netzzusammenh.: 2 2

### Beschreibung der Maßnahme:

Entlang der St 2441 von Mönchberg nach Röllbach existiert keine Radverkehrsinfrastruktur. Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob die St 2441 aufgrund der Verbindungsbedeutung und der Potenziale durchgängig Radverkehrsinfrastruktur erhalten soll.



# Kosten

| Massnahmenkategorie: Beschilderungsmaßnahme                                                                                                      | pauschalisierte Kosten | Kosten je Streckenmeter |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|
| 1 Strecke für Kfz-Verkehr sperren, Anlieger frei                                                                                                 | 450 €                  |                         |
| 2 Umwidmung in andere Art von Radverkehrsanlage (z.B. Umwidmung von getrennten in gemeinsamen Geh-/Radweg)                                       | 650 €                  |                         |
| 3 Benutzungspflicht für den Radverkehr aufheben                                                                                                  | 650 €                  |                         |
| 4 Benutzungspflicht für den Radverkehr aufheben und Radfahrer frei anordnen                                                                      | 900 €                  |                         |
| 5 Zweirichtungsführung aufheben                                                                                                                  | 650 €                  |                         |
| 6 Reduzierung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit prüfen                                                                                  | 650 €                  |                         |
| 7 Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen                                                                               | 200 €                  |                         |
| 8 Einrichtung einer Fahrradstraße, Parken neu ordnen und markieren, Sicherheitstrennstreifen markieren                                           |                        | 120 €                   |
| 9 Radfahrer frei anordnen                                                                                                                        | 650 €                  |                         |
| Massnahmenkategorie: Markierungsmaßnahme                                                                                                         | Kosten einmalig        | Kosten je Streckenmeter |
| 10 (Neu-)Markierung eines Sicherheitstrennstreifens                                                                                              |                        | 25 €                    |
| 11 (Neu-)Markierung eines Radfahrstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)                                                             |                        | 60 €                    |
| 12 (Neu-)Markierung eines Radfahrstreifens (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)                                                            |                        | 120 €                   |
| 13 (Neu-)Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)                                                              |                        | 30 €                    |
| 14 (Neu-)Markierung eines Schutzstreifens (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)                                                             |                        | 60 €                    |
| 15 (Neu-)Markierung einer Piktogrammspur                                                                                                         |                        | 30 €                    |
| 16 Demarkierung                                                                                                                                  |                        | 15 €                    |
| Massnahmenkategorie: Aus-/Umbaumaßnahme                                                                                                          | Kosten einmalig        | Kosten je Streckenmeter |
| 19 Verbreiterung bestehender Radverkehrsinfrastruktur auf ERA-Standard                                                                           |                        | 150 €                   |
| Massnahmenkategorie: Neubaumaßnahme                                                                                                              | Kosten einmalig        | Kosten je Streckenmeter |
| 20 Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 1,60\text{m}$ (Bei getr. Geh-/Radwegen muss der Gehweg $\geq 1,80\text{m}$ Breite beibehalten) |                        | 180 €                   |
| 21 Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,00\text{m}$                                                                                  |                        | 225 €                   |
| 22 Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$                                                                                  |                        | 300 €                   |
| 23 Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 3,50\text{m}$ Breite                                                                           |                        | 400 €                   |
| Massnahmenkategorie: Oberflächensanierung                                                                                                        | Kosten einmalig        | Kosten je Streckenmeter |
| 24 Punktuelle Deckenerneuerung                                                                                                                   |                        | 30 €                    |
| 25 Abschnitt mit erforderlicher Oberflächensanierung (wassergebundene Decke)                                                                     |                        | 60 €                    |
| 26 Abschnitt mit erforderlicher Oberflächensanierung (Asphalt)                                                                                   |                        | 125 €                   |
| 27 Bestehende wassergebundene Decke asphaltieren                                                                                                 |                        | 200 €                   |
| Massnahmenkategorie: Soziale Sicherheit                                                                                                          | Kosten einmalig        | Kosten je Streckenmeter |
| 28 Randmarkierung herstellen (außerorts)                                                                                                         |                        | 10 €                    |
| 29 Beleuchtung herstellen (innerorts)                                                                                                            |                        | 25 €                    |
| Massnahmenkategorie: Bauliche Nebenanlagen optimieren                                                                                            | Kosten einmalig        | Kosten je Streckenmeter |
| 30 Absenkungen vor Grundstückszufahrten anheben (außerorts)                                                                                      |                        | 3 €                     |
| 31 Absenkungen vor Grundstückszufahrten anheben (innerorts)                                                                                      |                        | 25 €                    |
| 32 Bordabsenkungen herstellen (außerorts)                                                                                                        |                        | 2 €                     |
| 33 Bordabsenkungen herstellen (innerorts)                                                                                                        |                        | 15 €                    |
| Massnahmenkategorie: Radwegbeginn oder -ende sichern                                                                                             | Kosten einmalig        | Kosten je Streckenmeter |
| 34 Ende des Radweges sichern                                                                                                                     | 8.000 €                |                         |
| 35 Anfang und Ende des Radweges sichern                                                                                                          | 16.000 €               |                         |

## Prioritäten: Vorschlag zum Verfahren

- **Schulwegrelevanz**

- Maßnahme liegt im unmittelbaren Einzugsbereich einer Schule = 2 Punkte
- Maßnahme hat eine besonders hohe Relevanz für den Schülerradverkehr (z.B. Einrichtung einer Fahrradstraße zur Bündelung der Schülerradverkehre) = 2 Punkte
- Maßnahme liegt im näheren Einzugsbereich einer Schule = 1 Punkt

- **Verkehrssicherheit (Unfallbelegung nach Unfallanalyse)**

- Maßnahme an Knoten oder Strecke mit mehr als 2 Unfällen = 3 Punkte
- Maßnahme an Knoten oder Strecke mit 1 bis 2 Unfällen = 2 Punkte
- Maßnahme an Knoten oder Strecke ohne Unfälle, aber mit aus Gutachtersicht hoher Verkehrssicherheitsrelevanz = 1 Punkt
- Geländer an Brücke erhöhen, Barrierenabbau (Durchfahr-/Umlaufsperrern)= 1 Punkt

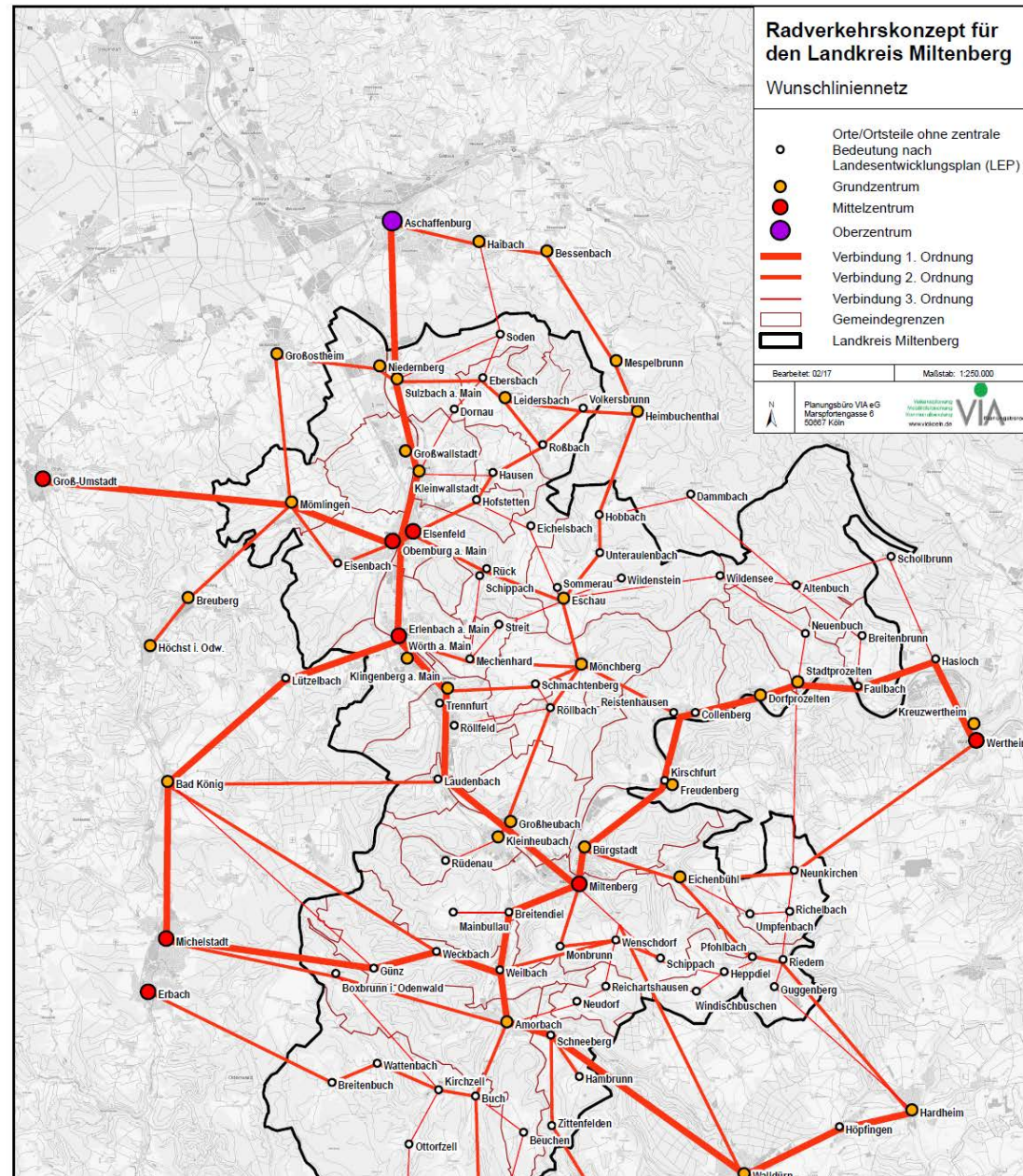
- **Bürgervotum**

- mehrere Nennungen aus unterschiedlichen Quellen (Haushaltsbefragung, Bürgerbeteiligung, Mängelmelder) = 2 Punkte
- eine Nennung = 1 Punkt

- **Netzzusammenhang**

- Maßnahme liegt auf Netzstufe 1. Ordnung = 3 Punkte
- Maßnahme liegt auf Netzstufe 2. Ordnung = 2 Punkte
- Maßnahme liegt auf Netzstufe 3. Ordnung = 1 Punkt
- Wichtiger Netzlückenschluss = +1 Punkt

## Wunschliniennetz und Hierarchiestufen



# **Diskussion und Rückmeldungen**

bis 12:30 Uhr

## **Themenschwerpunkt 1:**

### **Mainradweg und Radwege am Main als Qualitätsrouten**

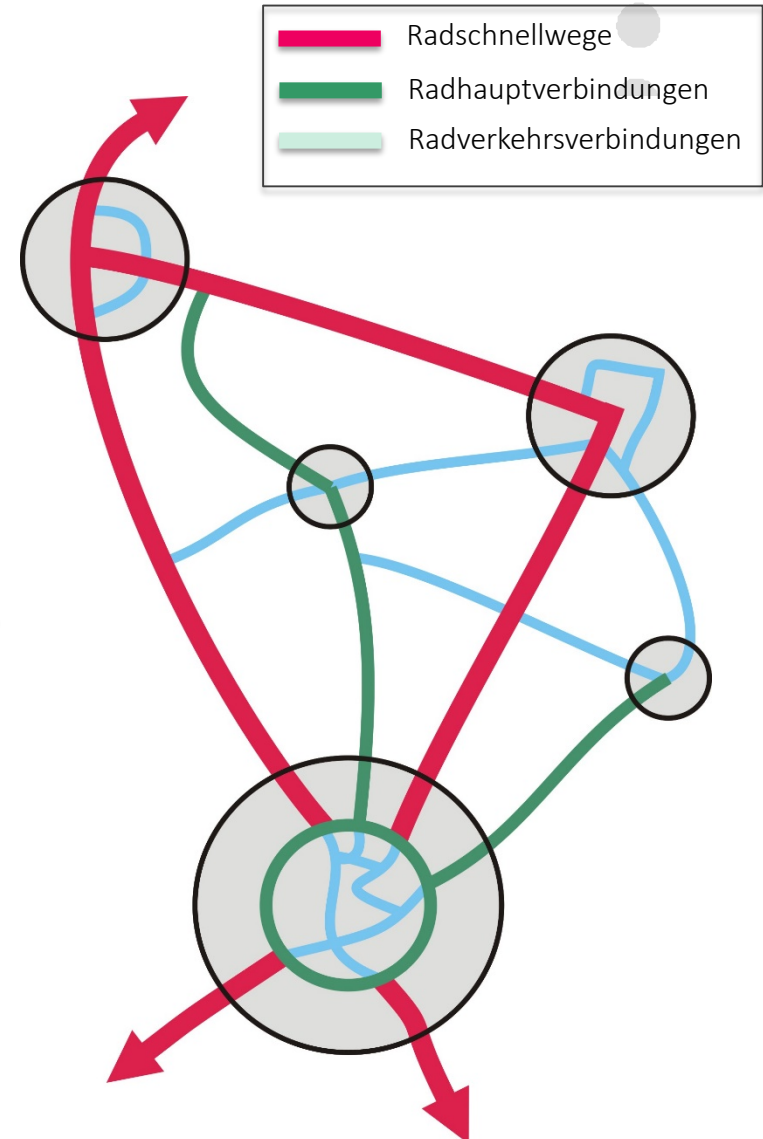
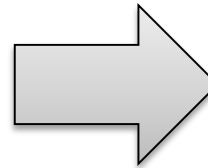
Ausbaustandards und Handlungsbedarf



# RADSCHNELLWEGE IM LANDKREIS MILTENBERG: DER „BAYERISCHE WEG“

## Der Bayerische Weg – 3 Qualitätsstufen bilden ein regionales Netz

| Qualitätsstandards für Radverkehrsverbindungen in der Region Nürnberg<br>„Der Bayerische Weg“                            |                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| außerorts                                                                                                                | innerorts                                                                                                                |
| Qualitätsstandards für Radschnellwege                                                                                    |                                                                                                                          |
| Verbindungskategorie (RIN): AR II-III                                                                                    | Verbindungskategorie (RIN): IR II                                                                                        |
| Nutzung: $\geq 2.000$ Radfahrer am Tag                                                                                   | Nutzung: $\geq 2.000$ Radfahrer am Tag                                                                                   |
| Grundlage:<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen                                        | Grundlage:<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen                                        |
| Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen                                                                              |                                                                                                                          |
| Verbindungskategorie (RIN): AR II-III                                                                                    | Verbindungskategorie (RIN): IR II-III                                                                                    |
| Nutzung: $< 2.000$ Radfahrer pro Tag<br>wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler)                                    | Nutzung: $< 2.000$ Radfahrer pro Tag<br>wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler)                                    |
| Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen | Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen |
| Qualitätsstandards für Radverbindungen                                                                                   |                                                                                                                          |
| Verbindungskategorie (RIN): AR III-IV                                                                                    | Verbindungskategorie (RIN): IR III-V                                                                                     |
| Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen                                                                        | Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen                                                                        |



## Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

| Qualitätsstandards für Radverkehrsverbindungen in der Region Nürnberg<br>„Der Bayerische Weg“                            |                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| außerorts                                                                                                                | innerorts                                                                                                                |
| Qualitätsstandards für Radschnellwege                                                                                    |                                                                                                                          |
| Verbindungskategorie (RIN): AR II-III                                                                                    | Verbindungskategorie (RIN): IR II                                                                                        |
| Nutzung: $\geq 2.000$ Radfahrer am Tag                                                                                   | Nutzung: $\geq 2.000$ Radfahrer am Tag                                                                                   |
| Grundlage:<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen                                        | Grundlage:<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen                                        |
| Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen                                                                              |                                                                                                                          |
| Verbindungskategorie (RIN): AR II-III                                                                                    | Verbindungskategorie (RIN): IR II-III                                                                                    |
| Nutzung: $< 2.000$ Radfahrer pro Tag<br>wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler)                                    | Nutzung: $< 2.000$ Radfahrer pro Tag<br>wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler)                                    |
| Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen | Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen<br>Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen |
| Qualitätsstandards für Radverbindungen                                                                                   |                                                                                                                          |
| Verbindungskategorie (RIN): AR III-IV                                                                                    | Verbindungskategorie (RIN): IR III-IV                                                                                    |
| Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen                                                                        | Grundlage:<br>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen                                                                        |

Standard „zwischen“ dem Radschnellweg-Standard und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen



Einsatzkriterien:

- Netzkategorie nach RIN
- Nutzerpotenziale ( $< 2.000$  Radfahrer/ Tag)
- Bedeutung für den Alltagsradverkehr

Ziel:

- Angebot komfortabler Hauptrouten für den Alltagsverkehr schaffen
- Eingriffe in Natur und Landschaft vermeiden/reduzieren

## Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

### Unterschiede zum Radschnellweg-Standard

- Geringere Breiten (in der Regel 2,00 m im Einrichtungsverkehr, 3,00 m im Zweirichtungsverkehr)
- Die gemeinsame Führung mit Fußgängern ist bei geringem Fußgängeraufkommen möglich
- Schutzstreifen innerorts möglich

### Gemeinsamkeiten mit dem Radschnellweg-Standard

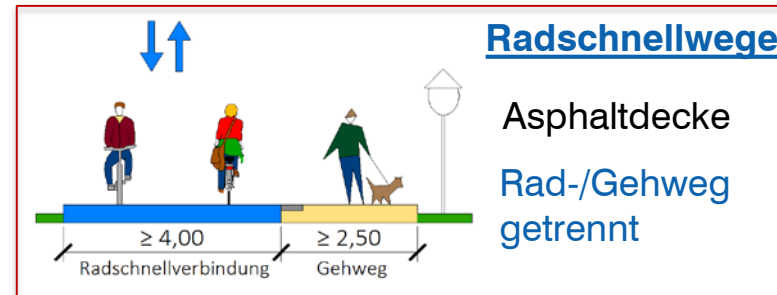
- Bevorzugte Knotenpunktformen: Bevorrechtigte plangleiche Knoten, Über- und Unterführungen
- Beleuchtung, Reinigung, Winterdienst, Baustellensicherung
- Asphalt oder Beton als Oberflächenbelag



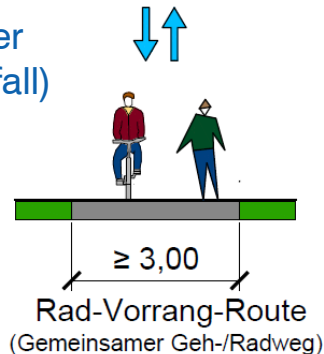
## Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

### Die Standards im Überblick

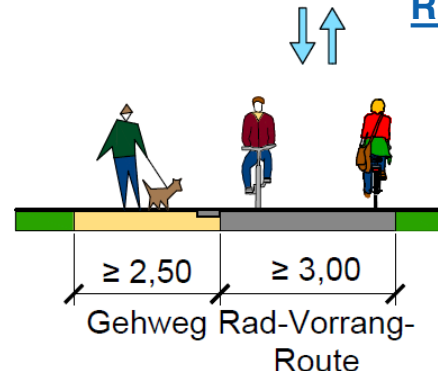
- Radschnellwege wird es nur in Ballungsräumen geben.



Außerorts:  
Bei gemeinsamer  
Führung (Regelfall)



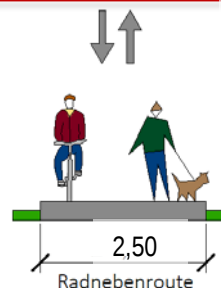
### Radhauptverbindungen



Asphaltdecke  
Innerorts: getrennte  
Führung (Regelfall)

- Radhauptverbindungen werden im ländlichen Raum das Rückgrat der Netze bilden.

### Radverkehrsverbindungen im „ERA-Standard“

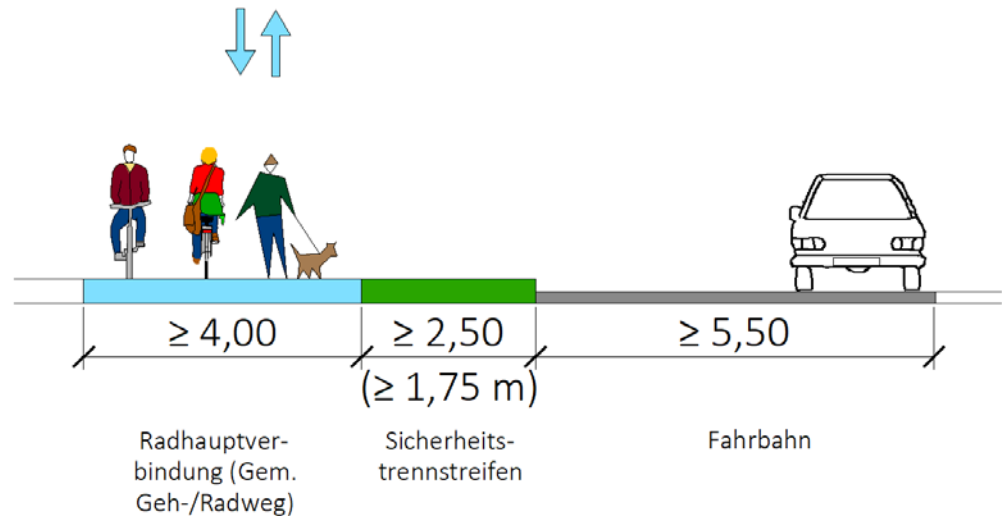
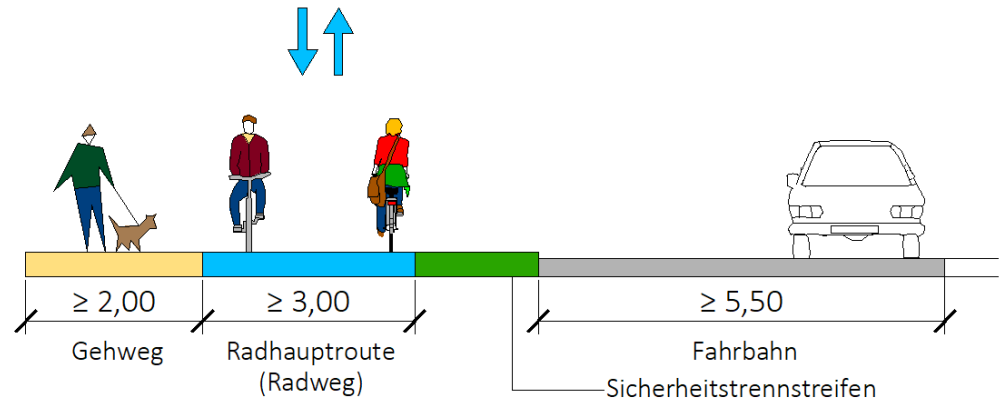


Asphaltdecke  
Gemeinsamer  
Rad-/ Gehweg

## Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

### Außerortslösungen:

- Außerorts bevorzugt Zweirichtungsführung möglich (**Breite 3,00 m**)
- Richtungsführung ebenfalls möglich (Breite: 2,00 m)
- Trennung vom Fußverkehr, wenn erforderlich und möglich

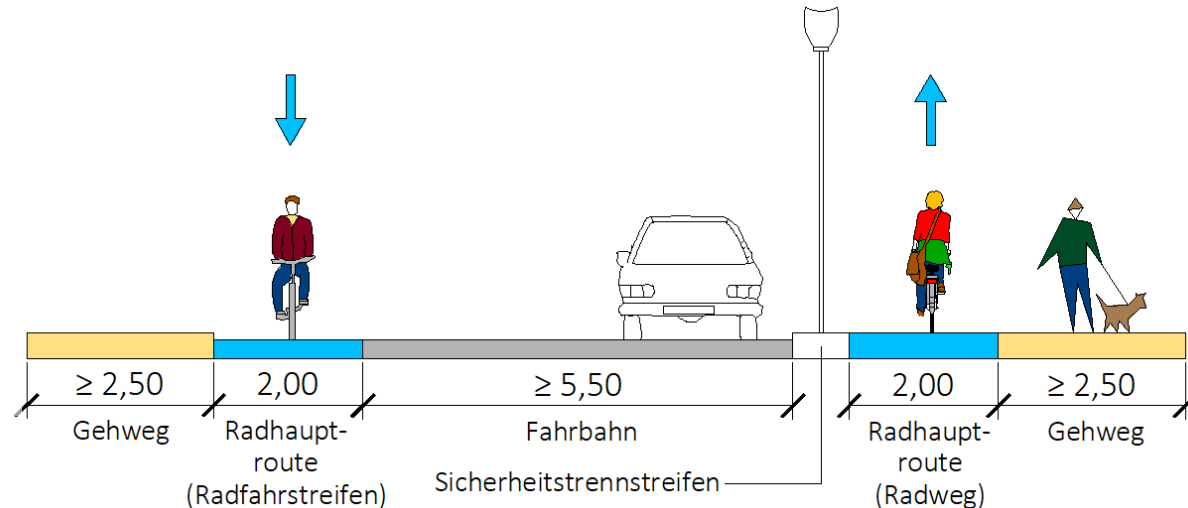


## Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

### Innerortslösungen:

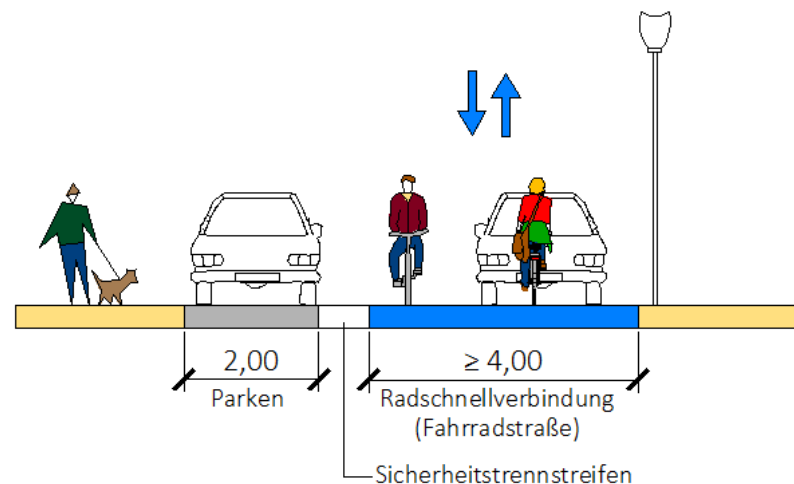
#### Richtungsführung

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



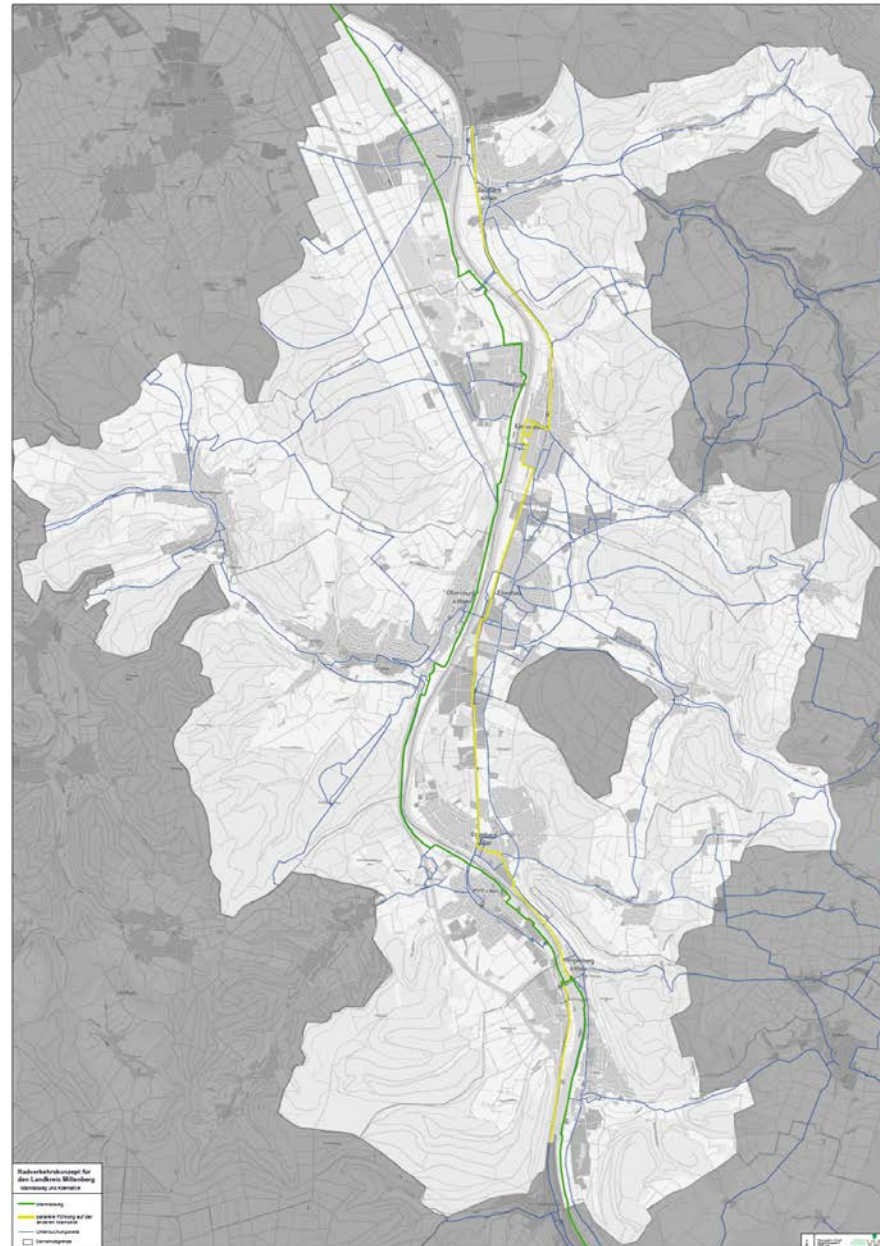
#### Fahrradstraße

- Bei einer von Fahrbahnbreite  $< 6,75$  m ist das Parken unzulässig
- Fahrgasse für den Radverkehr:  $\geq 4,00$  m
- Sicherheitsabstand zum Parken:  $\geq 0,5$  m



## Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

Soll der Mainradweg im  
Radhauptnetzstandard  
ausgebaut werden?



## Gute Beispiele



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



## Gute Beispiele



Die Fahrradwegweisung auf dem Mainradweg wird durch Bodenmarkierungen unterstützt





## Themenschwerpunkt 2:

### Wald erFahren – Ein Erfahrungsbericht



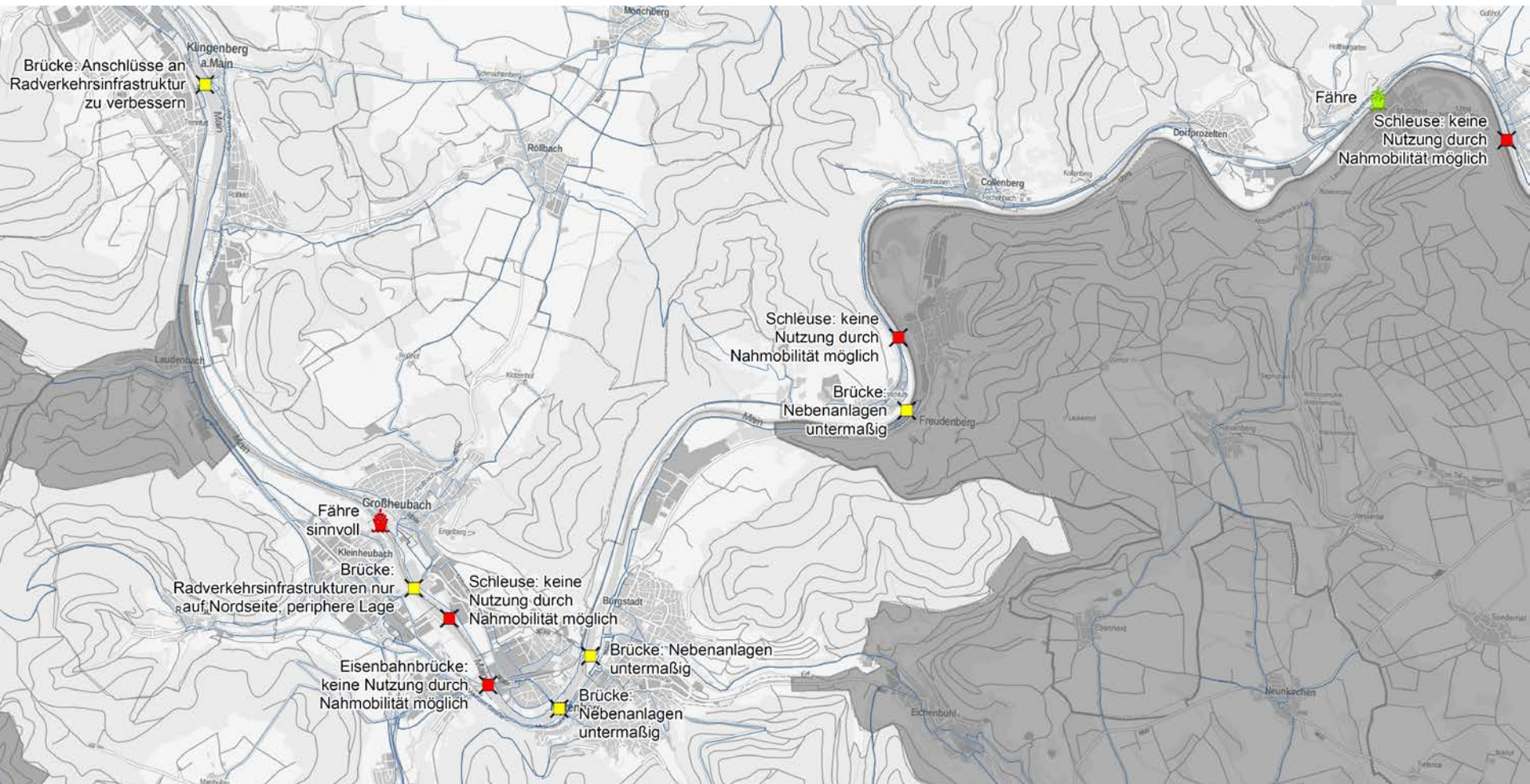
## **Themenschwerpunkt 3:**

### **Der Main als Barriere**

Probleme und fehlende Verbindungen

## Der Main als Barriere

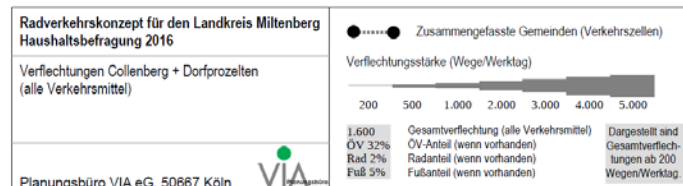
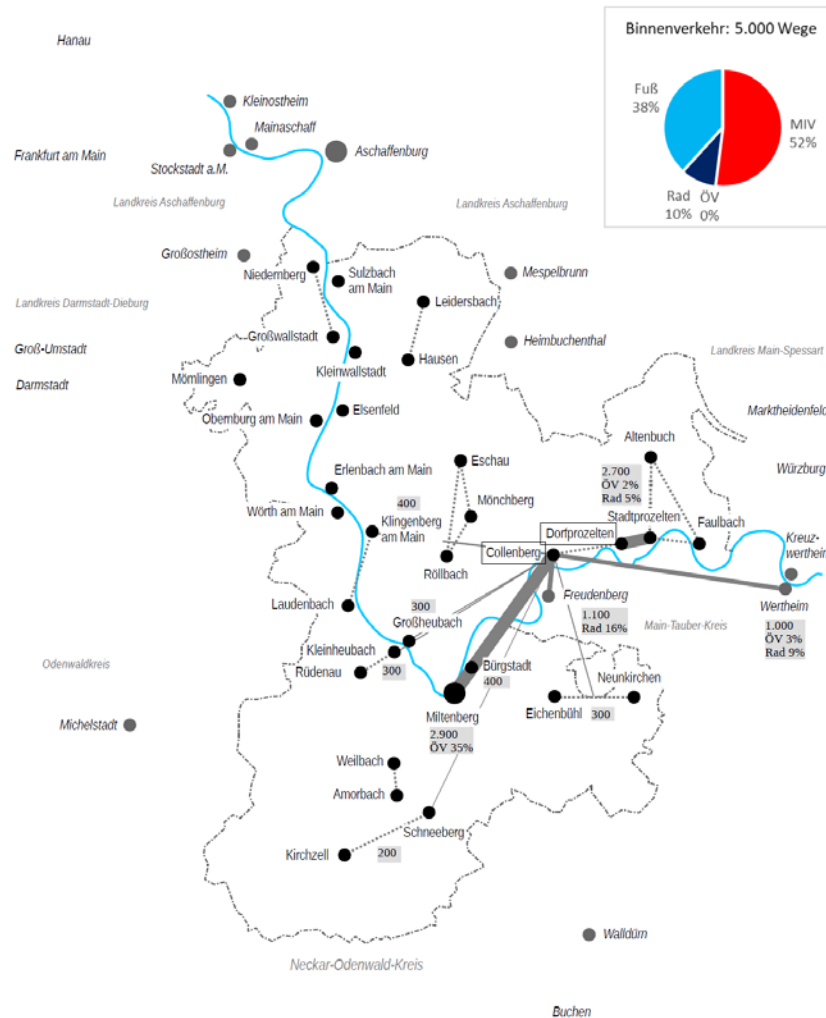
### Probleme und fehlende Verbindungen



## Der Main als Barriere

Probleme und fehlende Verbindungen

- Nahmobilitätspotenziale?
- Welche Akteure brauche ich?
- Kreisweites Projekt?



## **Themenschwerpunkt 4:**

### **Radwege außerorts**

Straßenbegleitend oder abseits geführt?  
Wann ersetzt ein abgesetzt geführter Weg  
einen Radweg an der Straße?

## Qualitätskriterien Kreisnetz

- Die Außerortsstraßen im Landkreis Miltenberg werden ab 2.000 Kfz/Tag in die Maßnahmenplanung mit einbezogen.
- Für Außerortsstraßen zwischen 1.000 und 2.000 DTV wird im einzelnen geprüft, ob ein besonderer Bedarf besteht, z.B. als Schulweg.
- Bei unter 1.000 Kfz am Tag ist auch außerorts Mischverkehr die Regel.

## Alternativen

straßenbegleitender Radweg



parallele Führung, abgesetzt



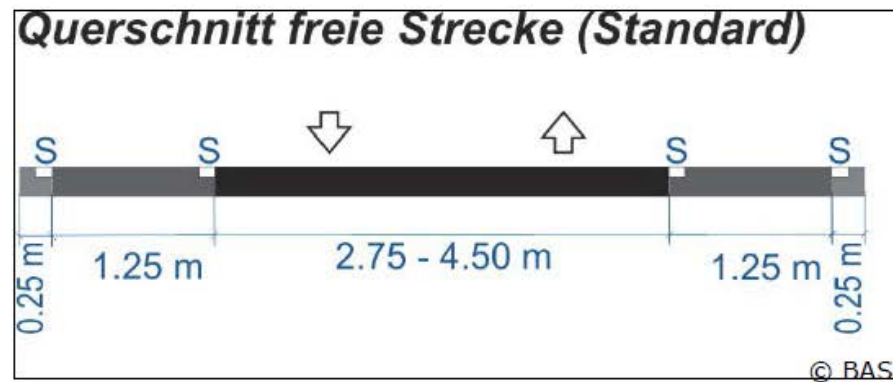


## Weitere Alternativen auf der Fahrbahn in Deutschland noch nicht möglich

**Perspektive für Kreisstraßen unter 2.000 Kfz/Tag wären Schutzstreifen außerorts und Tempo 70:**

Diese Maßnahmen wurden an Kreisstraßen außerorts erprobt. An Straßen unter 2.000 Kfz/Tag sind die Erfahrungen positiv.

Dies wäre eine Alternative zum kostenintensiven Radwegebau. Allerdings sind hier Änderungen in der StVO erforderlich.



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**