Leitbildprozess zur integrierten Förderung des Radverkehrs in den vier Main-Anrainer-Kommunen Miltenberg, Bürgstadt, Groß- und Kleinheubach des Landkreises Miltenberg in Bayern

Köln, 6. März 2012

Leitbildprozess zur integrierten Förderung des Radverkehrs in den vier Main-Anrainer-Kommunen Miltenberg, Bürgstadt, Groß- und Kleinheubach des Landkreises Miltenberg in Bayern

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Bearbeitung:

Planungsbüro VIA eG

Andrea Bader

Andrea Fromberg

Peter Gwiasda

Melanie Kappestein

Dominik Tönnes

Gefördert durch:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter dem Förderkennzeichen VB1003 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

6. März 2012

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung 10

2 Projektbausteine 13

2.1 Bestandsaufnahme und Netzkonzeption 13

2.1.1 Zielkonzept und Wunschliniennetz 13

2.1.2 Analyse der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr 15

2.1.3 Analyse des touristischen Radverkehrs 26

2.1.4 Befragung von Alltagsexperten 30

3 Leitbildentwicklung 52

3.1 Zielbestimmung und Konstituierung 52

3.2 Entwicklung der Leitprojekte 54

3.3 Diskussion des Leitbildes und der Leitprojekte 72

4 Konzeptentwicklung und Maßnahmenprogramm 73

4.1 Leitprojekte mit infrastrukturellen Schwerpunkten 73

4.1.1 Leitprojekt 1: Mainrunde³ 75

4.1.2 Leitprojekt 2: Breitendielzubringer 77

4.1.3 Leitprojekt 3: Radschnellweg Kleinheubach – Miltenberg-Nord – Bürgstadt 79

4.1.4 Leitprojekt 4: Großheubachzubringer 81

4.1.5 Leitprojekt 5: Direktverbindung Groß- und Kleinheubach 83

4.1.6 Leitprojekt 6: Qualitätssicherung in der Fahrradwegweisung 86

4.2 Leitprojekte mit organisatorischen Schwerpunkten 86

4.2.1 Leitprojekt 7: Radlbus 87

4.2.2 Leitprojekt 8: Ordnungspartnerschaft Radverkehr 88

4.2.3 Leitprojekt 9: Mehr Service für Fahrradtouristen 89

4.2.4 Leitprojekt 10: Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes 89

4.2.5 Leitprojekt 11: Runder Tisch Radverkehr 90

4.2.6 Leitprojekt 12: www.main-fahrrad.de 90

4.3 Maßnahmenprogramm 92

4.3.1 Netzhierarchie- und Maßnahmenkarte 92

4.3.2 Maßnahmentabelle 92

4.3.3 Maßnahmenkataster 92

4.3.4 Kostentabelle 92

5 Zusammenfassende Bewertung 93

6 Anhang 97

6.1 Fragebogen aus der Expertenbefragung 97
6.2 Vorskizzen 97
6.3 Musterblätter 97

Abbildungsverzeichnis

Bild 1-1:	*Eine gemeinsame Betrachtung der vier Gemeinden zur Förderung des Radverkehrs ist sinnvoll*	*10*
Bild 1-2:	*Konzepterstellung mit intensiver Beteiligung der Akteure*	*11*
Bild 2-1:	*Wunschliniennetz*	*14*
Bild 2-2:	*Vorauswahl von geeigneten Führungsformen für den Radverkehr*	*15*
Bild 2-3:	*Grundtypen der Führungsformen in Abhängigkeit von den Regeleinsatzbereichen*	*16*
Bild 2-4:	*Anwendung der Regeleinsatzbereiche auf der Mainstraße in Miltenberg*	*17*
Bild 2-5:	*Fahrradunfälle in Miltenberg 2007 – 2010: 44*	*18*
Bild 2-6:	*Fahrradunfälle in Bürgstadt 2007 – 2010: 23*	*19*
Bild 2-7:	*Fahrradunfälle in Großheubach 2007 – 2010: 12*	*19*
Bild 2-8:	*Fahrradunfälle in Kleinheubach 2007 – 2010: 9*	*20*
Bild 2-9:	*Netzlücken und Handlungsbedarf im regionalen Netz*	*21*
Bild 2-10:	*Entwurf des Routenkonzeptes*	*23*
Bild 2-11:	*Konzeptentwurf auf der Basis des Handlungsbedarfs*	*25*
Bild 2-12:	*FGSV-konforme Fahrradwegweisung entlang des Main-Radweges mit Plaketteneinschüben für die Routenbeschilderung*	*27*
Bild 2-13:	*nicht zulässige Beschilderung durch zwei Zwischenwegweiser in Bürgstadt und Altbestand in Kleinheubach*	*29*
Bild 2-14:	*Rücklauf nach Quelle der Interviews (n=585)*	*32*
Bild 2-15:	*Wohnort der Befragten (n=577)*	*33*
Bild 2-16:	*Regelmäßigkeit der Fahrradnutzung (n=585)*	*33*
Bild 2-17:	*Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Schule an der Johannes-Hartung-Realschule (n=318)*	*34*
Bild 2-18:	*Wohnort der Schüler und Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule (n=311)*	*34*
Bild 2-19:	*Bewertung des Fahrradfahrens durch gegensätzliche Eigenschaftspaare („Polaritätsprofil“) (n=585)*	*35*
Bild 2-20:	*Wegezwecke zum Zeitpunkt der Befragung (n=247)*	*36*
Bild 2-21:	*Wegezwecke bei der Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad im Bundesdurchschnitt (nach MiD 2008 (Stichtagsbefragung))*	*37*
Bild 2-22:	*Negative Erfahrungen mit dem Fahrradfahren (n=585)*	*38*
Bild 2-23:	*Negative Erfahrungen mit dem Fahrradfahren; Vergleich der Antworten der Schüler mit denen der anderen Befragten*	*38*
Bild 2-24:	*Bewertung der allgemeinen Situation zum Fahrradfahren (Auswertung von Mehrfachantworten)*	*39*
Bild 2-25:	*Bewertung der Sicherheit für Radfahrer (Auswertung von Mehrfachantworten)*	*39*

Bild 2-26:	*Bewertung der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur (Auswertung von Mehrfachantworten)*	*40*
Bild 2-27:	*Bewertung der Fahrradparksituation (Auswertung von Mehrfachantworten)*	*41*
Bild 2-28:	*Mängel im Verkehrsnetz, die nicht zu verorten sind (n=64)*	*42*
Bild 2-29:	*Bewertung der Maßnahmen, die den Fahrradverkehr fördern können (Auswertung von Mehrfachantworten)*	*46*
Bild 2-30:	*am häufigsten genannte, nicht verortbare Verbesserungsvorschläge (Auswertung von Mehrfachantworten)*	*50*
Bild 3-1:	*Ablauf des Leitbildprozesses*	*53*
Bild 3-2:	*Johannes Ziegler, Bayerisches Staatsministerium des Inneren wird anlässlich der Auftaktveranstaltung vom Bayerischen Rundfunk interviewt*	*53*
Bild 3-3:	*Tagesordnung für die Auftaktveranstaltung*	*54*
Bild 3-4:	*Übersicht über die Arbeitskreise und Projektgruppen*	*55*
Bild 3-5:	*Sitzung im Arbeitskreis „Schüler rauf aufs Rad!“*	*55*
Bild 3-6:	*Arbeitskreis Tourismus: Steckbrief der Projektgruppe „Mehr Service für Fahrradtouristen“*	*57*
Bild 3-7:	*Arbeitskreis Tourismus: Steckbrief der Projektgruppe „Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes“*	*58*
Bild 3-8:	*Arbeitskreis Tourismus: Steckbrief der Projektgruppe „Qualitätssicherung Fahrradwegweisung“*	*59*
Bild 3-9:	*Arbeitskreis Netzentwicklung: Steckbrief der Projektgruppe „Mainrunde³“*	*61*
Bild 3-10:	*Arbeitskreis Netzentwicklung: Steckbrief der Projektgruppe „Radschnellweg“*	*64*
Bild 3-11:	*Arbeitskreis Schüler: Steckbrief der Projektgruppe „Radlbus“*	*65*
Bild 3-12:	*Arbeitskreis Schüler: Steckbrief der Projektgruppe „Verkehrskonzept Schulzentrum“*	*67*
Bild 3-13:	*Arbeitskreis Schüler: Steckbrief der Projektgruppe „Schulprojekte zum sicheren Radfahren“*	*68*
Bild 3-14:	*Arbeitskreis Sicherheit: Steckbrief der Projektgruppe „Ordnungspartnerschaft“*	*69*
Bild 3-15:	*Arbeitskreis Sicherheit: Steckbrief der Projektgruppe „Barrierenabbau“*	*70*
Bild 3-16:	*Arbeitskreis Sicherheit: Steckbrief der Projektgruppe „Verkehrsversuche“*	*71*
Bild 4-1:	*Detaillierte Vorskizzen wurden in der Projektgruppe „Mainrunde³“ erarbeitet (Maßnahmenskizze von J. Oswald)*	*75*
Bild 4-2:	*Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Mainrunde³“*	*76*
Bild 4-3:	*Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Breitendielzubringer“*	*78*
Bild 4-4:	*Radweg an der alten Eisenbahnbrücke (Fotomontage von J. Oswald)*	*79*
Bild 4-5:	*Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Radschnellweg“*	*80*
Bild 4-6:	*Fehlende Radverkehrsinfrastruktur, hohe Kfz-Belastung mit starkem Schwerverkehrsanteil auf der Mainbrücke in Miltenberg*	*81*

Bild 4-7: Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Großheubachzubringer“ 82
Bild 4-8: Eine Fährverbindung war bis Ende des letzten Jahrtausends vorhanden – und kommt bald wieder?! 84
Bild 4-9: Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Direktverbindung zwischen Groß- und Kleinheubach“ 85
Bild 4-10: Presseartikel zum Projekt „Radlbus“ des Boten vom Untermain vom 21. September 2011 88
Bild 4-11: Ausschnitt aus der Gründungsurkunde der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention der Stadt Münster (http://www.sicher-durch-muenster.de/)89
Bild 4-12: Projektwebsite www.main-fahrrad.de 90
Bild 5-1: Streckenmaßnahmen im Hauptnetz 94
Bild 5-2: Maßnahmentypen und Kosten (die Fähre und die WFB-Unterführung in Kleinheubach sind nicht kalkuliert) 95

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Mängel im Verkehrsnetz, die zu verorten sind (n=340) 43
Tabelle 2-2: Verbesserungsvorschläge im Verkehrsnetz, die zu verorten sind (n=131) 48

Anhang

Expertenbefragung

Fragebogen

Vorskizzen

Bürgstadt: Minikreisverkehr und Radfahrerkreisverkehr Am Stadtweg

Bürgstadt: Querungshilfe Jahnstraße (Ortseingang Miltenberg)

Großheubach: Querungshilfe St 2441 / In den Seegärten / Industriestraße

Großheubach: Engstelle Hauptstraße / Schafgasse / In den Seegärten

Miltenberg: Straßenraumaufteilung Mainstraße, Rückbau Ziegelgasse, Radverkehrsführung auf der Mainbrücke und auf den Rampen

Miltenberg: Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt Mainstraße / Luitpoldstraße / Jahnstraße (Esso-Kreuzung) und Querungshilfe und Schutzstreifen in der Luitpoldstrße

Miltenberg: Querungshilfe Mainzer Straße / Mainstraße (am Hotel Rose)

Miltenberg: Querschnitte Mainstraße, Mainzer Straße, Luitpoldstraße

Großheubach: versetzte Querung Hauptstraße / Parkstraße / Mainstraße

Musterlösungen

Schutzstreifen

Alternierende Schutzstreifen

Markierungen Schutzstreifen

Radfahrstreifen

Markierungen Radfahrstreifen

Radwegfurt

Radwegfurt bei gemeinsamer Führung mit Fußverkehr

Radwegfurt an Grundstückszufahrten

Radwegende

Querungshilfe 1

Querungshilfe 2

Querungshilfe 3

Querungshilfe abknickende Vorfahrt

Querungshilfe in Kombination mit FGÜ

Radverkehrsführung an LSA

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

Kreisverkehr: Führung des Radverkehrs auf Radwegen

Kreisverkehr: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Querungshilfe Ortseingang 1

Querungshilfe Ortseingang 2

Randmarkierung Radschnellwege

Richtungsmarkierung Zweirichtungsradweg

Umlaufsperre

Sperrpfosten

1 Aufgabenstellung

günstige Voraussetzungen für das Radfahren

Die vier Kommunen Stadt Miltenberg, Markt Bürgstadt, Markt Großheubach und Markt Kleinheubach des Landkreises Miltenberg in Unterfranken / Bayern haben ein interkommunales Radverkehrskonzept beauftragt. Die Gemeindegebiete der vier Kommunen liegen im Wesentlichen in der Mainaue und sind folglich aufgrund der Topografie und der räumlichen Lage zueinander als auch durch die funktionalen Verflechtungen zwischen ihnen prädestiniert für den Radverkehr.

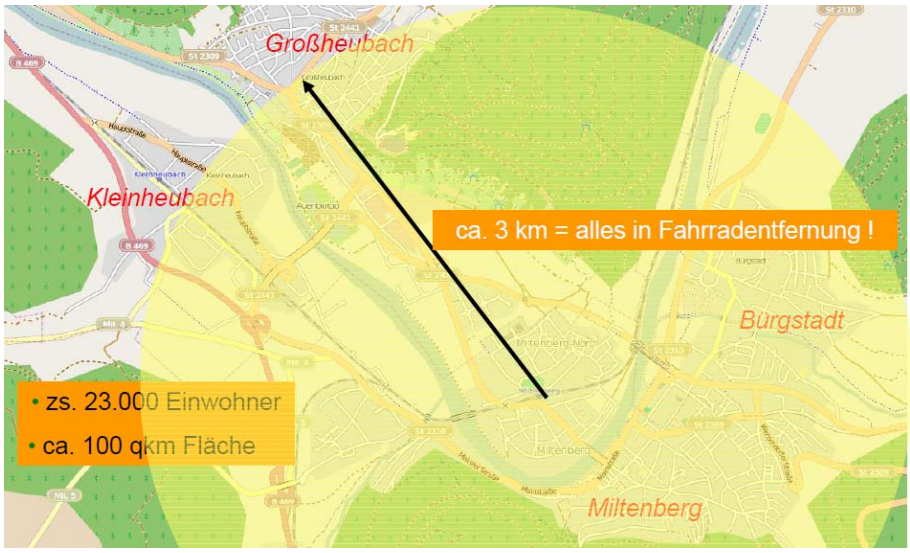


Bild 1-1: Eine gemeinsame Betrachtung der vier Gemeinden zur Förderung des Radverkehrs ist sinnvoll

Konzepterstellung mit intensiver Beteiligung der Akteure

Durch den Main-Radweg als bundesweit zertifizierten Premiumradweg hat der Fahrradtourismus in den vier Kommunen bereits eine wirtschaftliche Bedeutung. Aufbauend auf dem erfolgreichen Fahrradtourismus soll die Fahrradnutzung verstärkt auch im Alltag gefördert und die vorhandene touristische Infrastruktur für den Alltagsverkehr verknüpft und ergänzt werden. Zu diesem Zweck wird ein Radverkehrskonzept erstellt, das neue Wege beschreitet:

- Erfahrungen der Alltagsexperten umfassend und frühzeitig einbringen
- Interkommunale und behördenübergreifende Kommunikation und Kooperation anstoßen
- In den moderierten Leitbildprozess engagierte Bürger einbinden
- Neueste Erkenntnisse zur Radverkehrsförderung in der Maßnahmenfindung berücksichtigen.

In das klassische Arbeitsprogramm eines Radverkehrskonzeptes werden Verwaltung, Baulastträger, Bürger, Initiativen, Politik und Po-

lizei durch Projektgruppenarbeit integriert. Die Projektgruppenarbeit wird moderiert und intensiv fachlich beraten durch die externen Gutachter. Ziel ist es, das Radverkehrskonzept bis in die Phase der Umsetzung zu begleiten und die interkommunale Radverkehrsförderung als Querschnittsthema zu institutionalisieren.

Das Arbeitsprogramm:

Arbeitsschritt 1: Bestandsaufnahme und Netzkonzeption
- AP 1.1 Zielkonzept und Wunschliniennetz
- AP 1.2 Analyse der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr
- AP 1.3 Analyse der Infrastruktur für den touristischen Radverkehr
- AP 1.4 Befragung von Alltagsexperten

Arbeitsschritt 2: Leitbildentwicklung
- AP 2.1 Zielbestimmung und Konstituierung
- AP 2.2 Arbeit in Arbeitsgruppen
- AP 2.3 Abschlussdiskussion Leitbild

intensive Beteiligung der Akteure

Arbeitsschritt 3: Konzeptentwicklung und Maßnahmenprogramm
- AP 3.1 Konzeptentwicklung
- AP 3.2 Maßnahmenprogramm

Arbeitsschritt 4: Dokumentation
- AP 4.1 Abschlussdokumentation
- AP 4.2 Broschüre
- AP 4.3 Internet

Bild 1-2: Konzepterstellung mit intensiver Beteiligung der Akteure

Interkommunaler Ansatz bedingt Schwerpunkt auf klassifiziertem Netz

Da die Optimierung der zwischengemeindlichen Radverkehrsverbindungen einen Schwerpunkt der Bearbeitung bildete, betreffen viele erarbeitete Maßnahmenvorschläge das klassifizierte Staatsstraßennetz. Damit wird das Staatliche Bauamt Aschaffenburg zu einem weiteren zentralen Akteur. An zwei Terminen wurden die Planungen dem Leiter des Staatlichen Bauamtes und seinem Radverkehrsbeauftragten vorgestellt, nicht in allen Punkten konnte ein Konsens erzielt werden.

Von wesentlicher Bedeutung ist auch die aktuelle Diskussion um eine Abstufung der St 2310 im Zuge der Realisierung der Ortsumgehung in Miltenberg vor allem im Hinblick auf Übergabezustand und Kostenübernahme.

Verkehr als Querschnittsaufgabe

Verkehr und damit auch die Förderung der Nahmobilität ist immer eine Querschnittsaufgabe und tangiert andere Planungsvorhaben. Im konkreten Fall sind die vorliegenden Planungen zum Hochwasserschutz und Ergebnisse des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) in Miltenberg berücksichtigt worden.

Pilotprojekt auf Bundesebene

Zentrale Themen zur Förderung des Radverkehrs auf Bundesebene im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes[1] sind:

- Radverkehr im ländlichen Raum
- Interkommunale Kooperation
- Bürgerbeteiligung.

Da das Projektkonzept diese Themen integriert, konnte eine Bundeszuwendung für nichtinvestive Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung akquiriert werden.

Diese Auszeichnung als Pilotprojekt auf Bundesebene bedingt zum einen, dass das Projekt auch bei der Obersten Baubehörde im Freistaat Bayern stärker wahrgenommen wurde und zum anderen die Kommunikationskanäle, die für die Projektbeteiligten des Nationalen Radverkehrsplanes zur Verfügung stehen, direkt genutzt werden konnten (v.a. Difu-Projektdatenbank). Nicht zum Schluss stieg auch die Aufmerksamkeit vor Ort v.a. bei Presse und Politik ob dieser Auszeichnung.

1 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/

2 Projektbausteine

2.1 Bestandsaufnahme und Netzkonzeption

2.1.1 Zielkonzept und Wunschliniennetz

Das Wunschliniennetz wurde unter Berücksichtigung aller wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs wie:

- Schulen
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einzelhandelsschwerpunkte
- öffentliche Einrichtungen
- Bahnhöfe

sowie aller wichtigen Verbindungen auf den verschiedenen Netzhierarchieebenen entwickelt:

- innergemeindliche Verbindungen
- zwischengemeindliche Verbindungen
- regionale Verbindungen
- Anbindung der touristischen Radrouten.

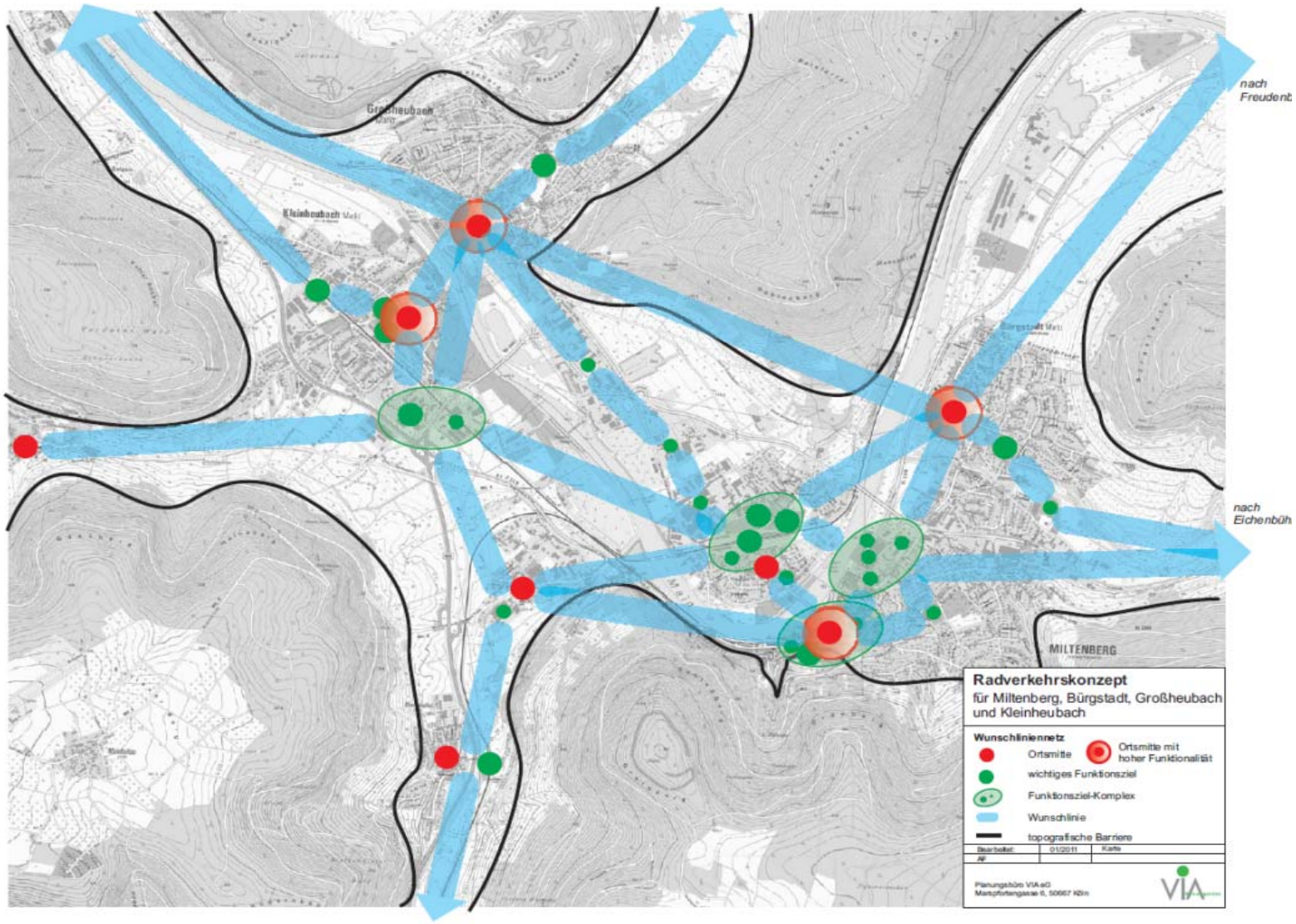


Bild 2-1: Wunschliniennetz

2.1.2 Analyse der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr

Führungsformen des Radverkehrs

Die genaue Betrachtung aller Straßen ist weder möglich noch wirklich erforderlich. Auf den meisten Straßen und insbesondere in allen Tempo 30-Zonen kann ohne weitere Radverkehrsinfrastruktur gefahrlos im Mischverkehr mit den Kfz Rad gefahren werden. Einzelmaßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen stehen hier im Vordergrund.

Um Handlungsbedarf in Bezug auf Radverkehrsinfrastruktur nachvollziehbar definieren zu können, gelten die Hauptkriterien Geschwindigkeit und Kfz-Verkehrsstärke. Folgende Grafik veranschaulicht den Zusammenhang:

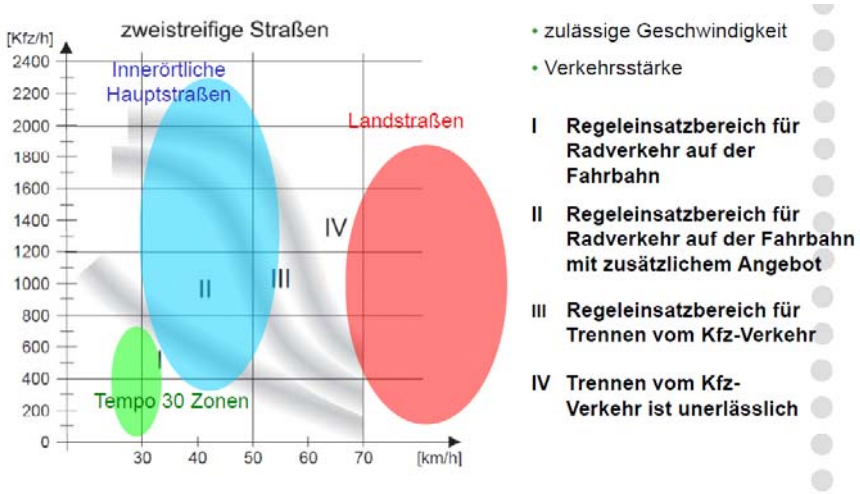


Bild 2-2: Vorauswahl von geeigneten Führungsformen für den Radverkehr[2]

Die Führungsformen des Radverkehrs sind abhängig von den Regeleinsatzbereichen:

2 Nach: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 18 - 20

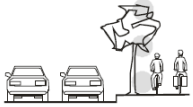
Grundtypen der Führungs-formen	**Mischen** **I** Regeleinsatz-bereich für Radverkehr auf der Fahrbahn	**Teilseparation** **II** Regeleinsatzbereich für Radverkehr auf der Fahrbahn mit zusätzlichem Angebot	**Trennen** **III/IV** Regeleinsatzbereich für Trennen vom Kfz-Verkehr
			
zugeordnete Führungsformen	Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn, ggf. Beeinflussung des Verkehrsablaufes	• Schutzstreifen • Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ • Kombinationen	• Radfahrstreifen • Radweg (auch Zweirichtungsradweg) • Gemeinsamer Geh- und Radweg

Bild 2-3: Grundtypen der Führungsformen in Abhängigkeit von den Regeleinsatzbereichen

Die Analyse der Kfz-Verkehrsstärken ergibt folgende Hauptaussagen für die vier Kommunen:

- Miltenberg: Hohe Kfz-Belastung auf den innerörtlichen Hauptstraßen trotz Umgehungsstraße
- Bürgstadt: geringe Kfz-Belastung, Ortsumgehung voll wirksam
- Großheubach: Ortsdurchfahrten in Großheubach stark belastet
- Kleinheubach: Mäßige bis mittlere Kfz-Belastung auf den Ortsdurchfahrten.

Diese Analyse zeigt deutlich den Handlungsbedarf für eine sichere Führung des Radverkehrs in den vier Kommunen auf. Welche Führungsform empfohlen wird, ist abhängig von der städtebaulichen Situation vor Ort. Dies kann am Beispiel der Mainstraße in Miltenberg veranschaulicht werden:

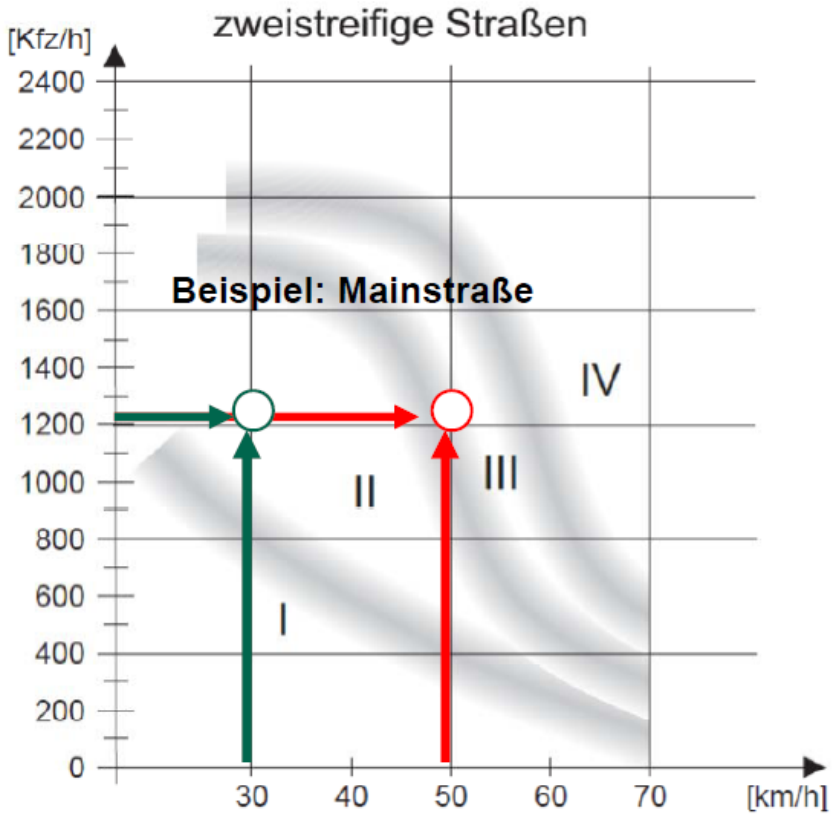


Bild 2-4: Anwendung der Regeleinsatzbereiche auf der Mainstraße in Miltenberg

Auf der Mainstraße mit einer Belastung von rund 1.200 Kfz/h ist heute Tempo 50 zugelassen. Damit liegt die Mainstraße im Belastungsbereich III und eine Trennung der Verkehrsarten wäre anzustreben. Aufgrund der geforderten städtebaulichen Veränderung der Mainuferstraße ist aber auch eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 machbar, so dass im Belastungsbereich II auch das Mischprinzip bzw. die Teilseparation (Schutzstreifen) zum Tragen kommen kann. Damit kann auch die Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptverkehrsstraßen ein Mittel der Radverkehrsplanung sein.

Unfallanalyse zeigt Handlungsbedarf in den Kommunen auf

Zusätzlich zu Kfz-Belastung und Geschwindigkeit werden in der Analyse des Radverkehrsnetzes auch die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung herangezogen.

In den letzten sechs Jahren wurden durchschnittlich 23 Fahrradunfälle pro Jahr polizeilich gemeldet.[3] Bezogen auf die Einwohnerzahl ist dieser Wert zu hoch.

3 Die Unfalldaten wurden bereitgestellt von der Polizeiinspektion Miltenberg.

Die Radfahrerunfälle wurden zudem verortet zur Verfügung gestellt, so dass auch hieraus Rückschlüsse auf den Handlungsbedarf gezogen werden können:

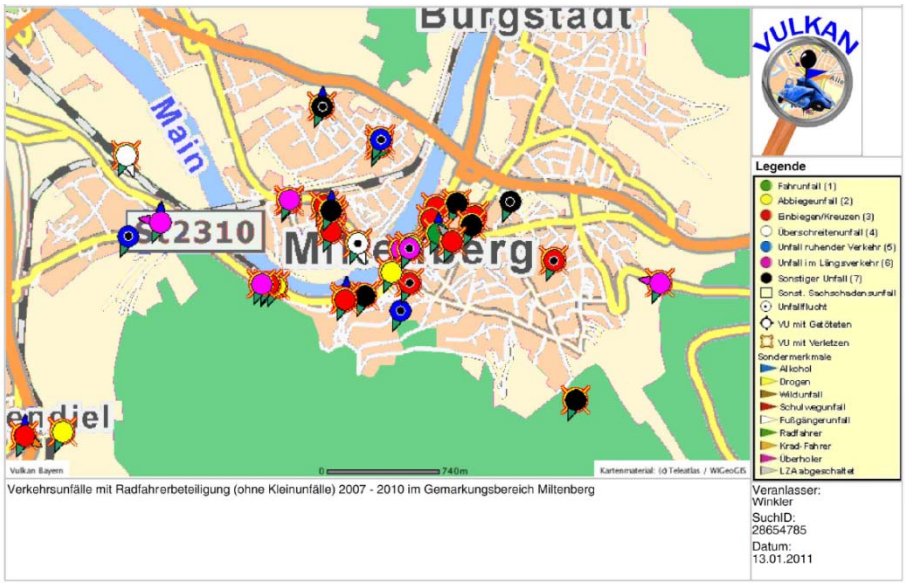


Bild 2-5: Fahrradunfälle in Miltenberg 2007 – 2010: 44

In Miltenberg wird deutlich, dass vor allem das Radfahren auf den Hauptverkehrsstraßen Mainstraße, Luitpoldstraße, Bürgstädter Straße und Brückenstraße für Radfahrer gefährlich ist. Besonders auffällig als Unfallschwerpunkt ist auch der Knotenpunkt vor dem Hotel Rose. Aufgabe muss es sein, den Radverkehr auf den Hauptstraßen und in den Knotenpunkten sicherer zu führen.

Bild 2-6: Fahrradunfälle in Bürgstadt 2007 – 2010: 23

Obwohl die Verkehrsbelastung in Bürgstadt durch die wirksame Ortsumgehung gering ist, sind flächenhaft Unfälle mit Radfahrerbeteiligung festzustellen. Hauptaufgabe wird die sichere Führung des Radverkehrs auf der Miltenberger Straße sein.

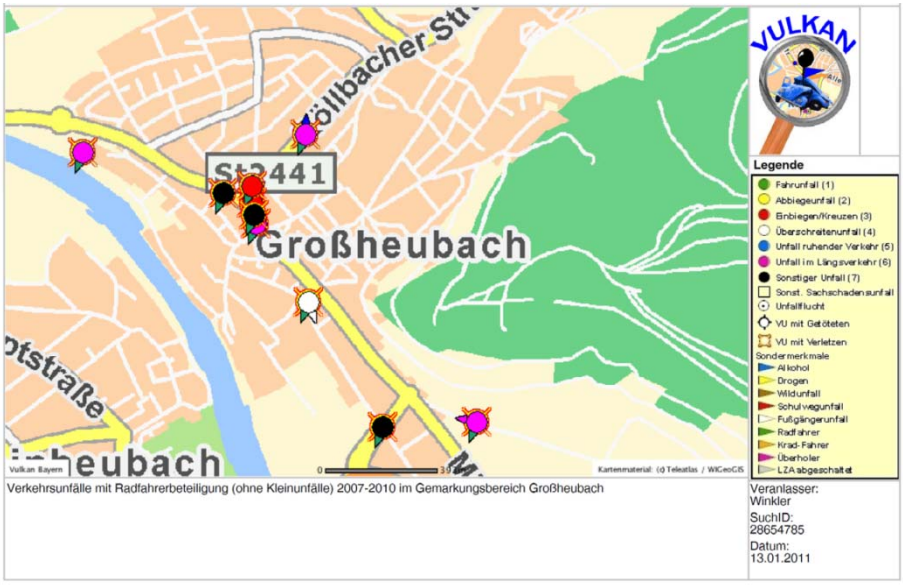


Bild 2-7: Fahrradunfälle in Großheubach 2007 – 2010: 12

Die Unfallanalyse zeigt Sicherheitsdefizite für den Radverkehr auf der hochbelasteten Ortsdurchfahrt. Hier ist vor allem der besonders enge Abschnitt im alten Ortskern auffällig. Auch im Zuge der Ortskernumfahrung über die Straße „in den Seewiesen“ fallen einzelne Unfälle an der Querungsstellen der Hauptverkehrsstraßen auf.

Bild 2-8: Fahrradunfälle in Kleinheubach 2007 – 2010: 9

In Kleinheubach ist die südliche Hauptstraße bis zu den Brückenauffahrten unfallauffällig, hier müssen die Sicherheitsdefizite beseitigt werden. Zusätzlich gilt es in Kleinheubach, Barrieren durch die Bahn und die Umgehungstraße abzubauen und die Erreichbarkeit des Einkaufszentrums „In der Seehecke“ für den nicht motorisierten Verkehr zu verbessern.

Handlungsschwerpunkte im regionalen Netz

Die Gegenüberstellung von Verbindungsbedarf und realisierten Routen zeigt folgende Handlungsschwerpunkte im regionalen Netz:

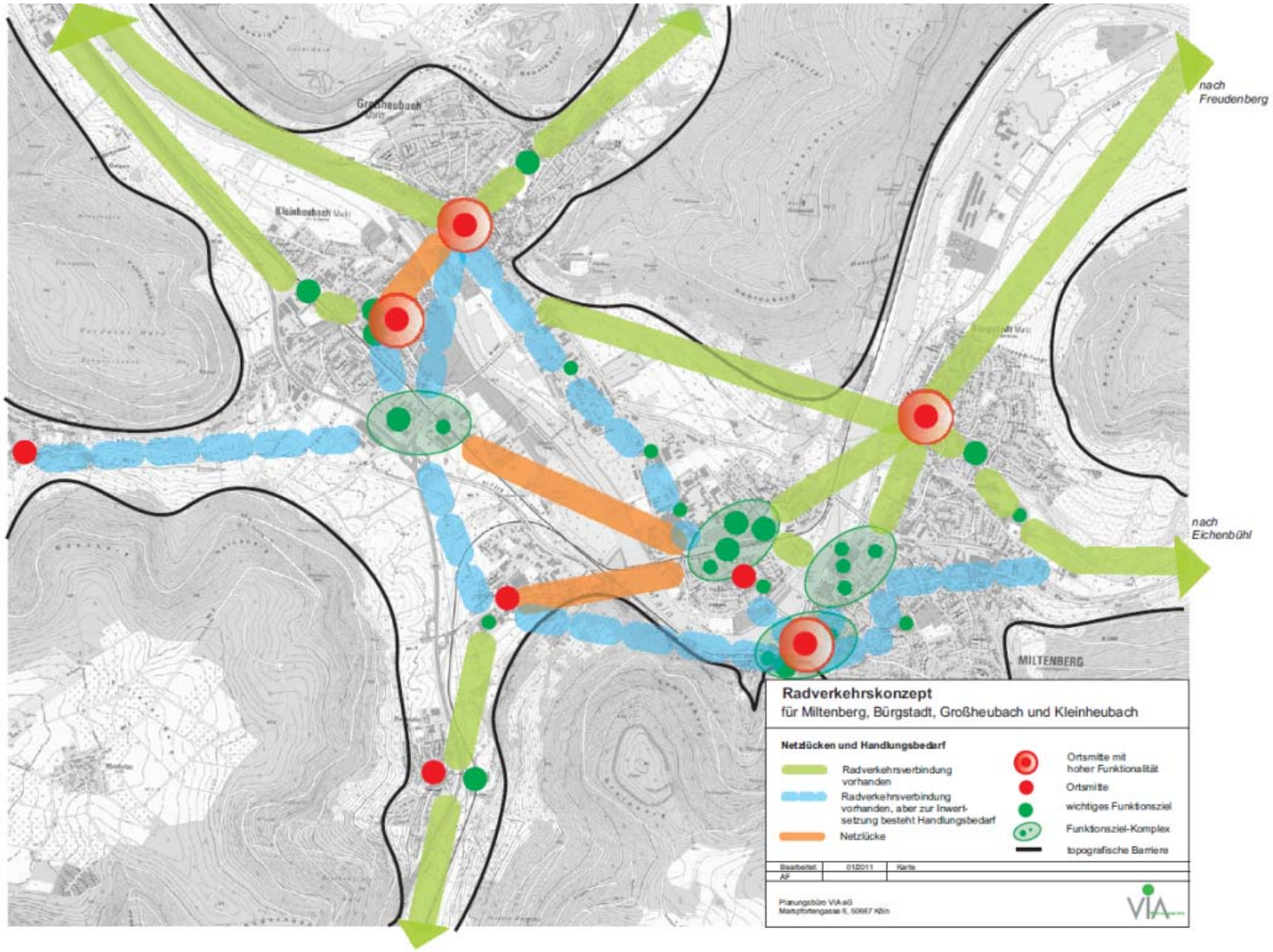


Bild 2-9: Netzlücken und Handlungsbedarf im regionalen Netz

Einige der Routenabschnitte sind bereits heute voll nutzbar (grüne Verbindungen), für andere Verbindungen besteht Handlungsbedarf, weil die Radverkehrsführungen Mängel aufweisen (blaue Verbindungen). Drei Achsen sind gar nicht nutzbar (orange Verbindungen), weil wichtige Querungen über den Main fehlen: So fehlt eine direkte Verbindung zwischen Groß- und Kleinheubach, da die die Brücke nur äußerst unattraktiv für den Radverkehr befahrbar ist und Umwege erzwingt. Zudem fehlt eine Verbindung zwischen Miltenberg-West und Miltenberg-Nord, die auch eine direkte Anbindung von Kleinheubach und Breitendiel nach Miltenberg-Nord mit Bahnhof und Schulzentrum ermöglichen würde.

Ausblick auf das Routenkonzept

Als Arbeitsgrundlage für die Arbeit in den Arbeitsgruppen diente folgender erster Entwurf eines Routenkonzeptes:

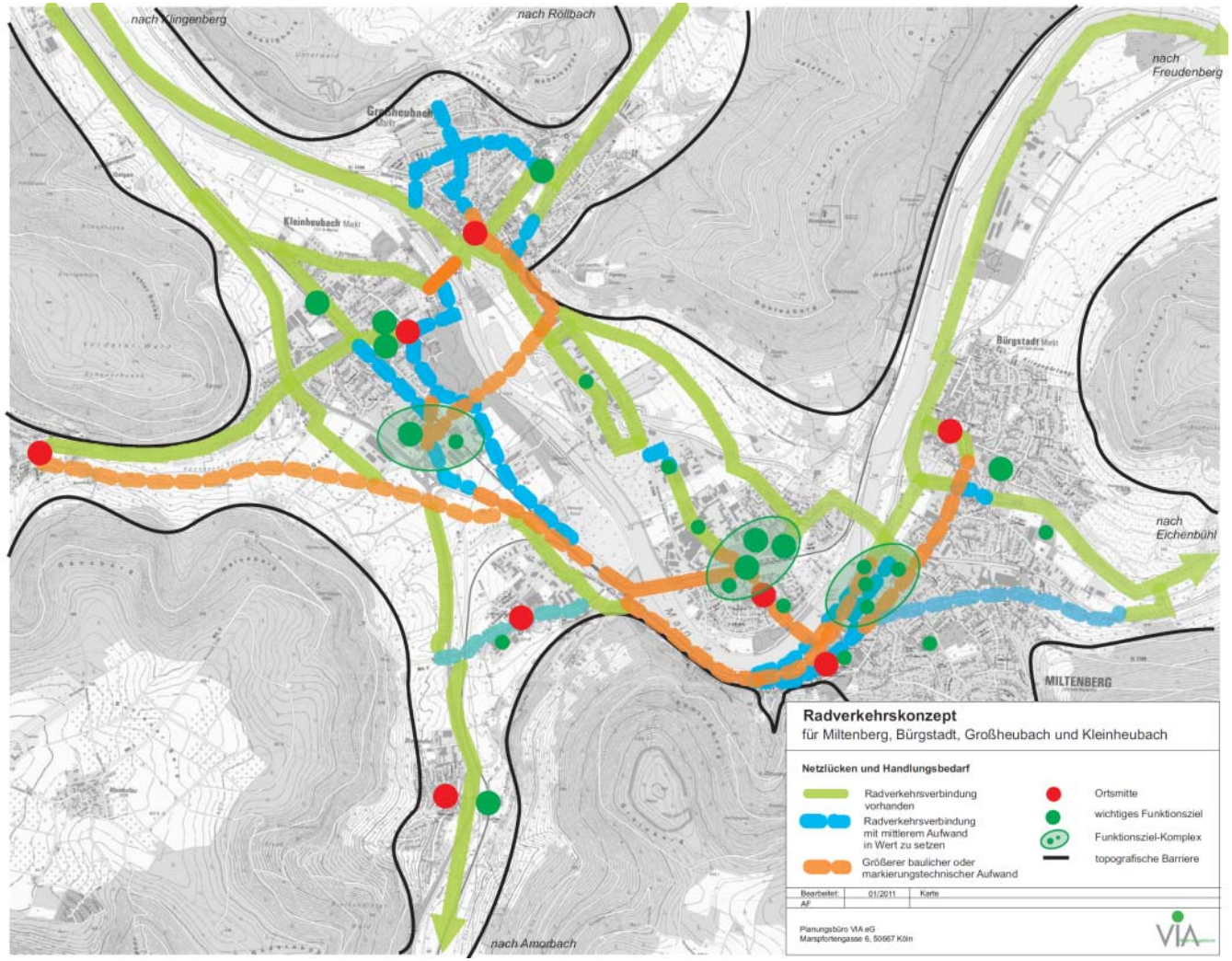


Bild 2-10: Entwurf des Routenkonzeptes

Der analysierte Handlungsbedarf wurde in einem ersten Konzeptentwurf in Projekte überführt, die im Rahmen der Leitbildentwicklung mit den Akteuren diskutiert wurden. Die Arbeitskreise erarbeiteten unter verschiedenen Gesichtspunkten Einzelmaßnahmen und –projekte, die im Zielkonzept jedoch wieder den fünf Hauptprojekten zugeordnet werden.

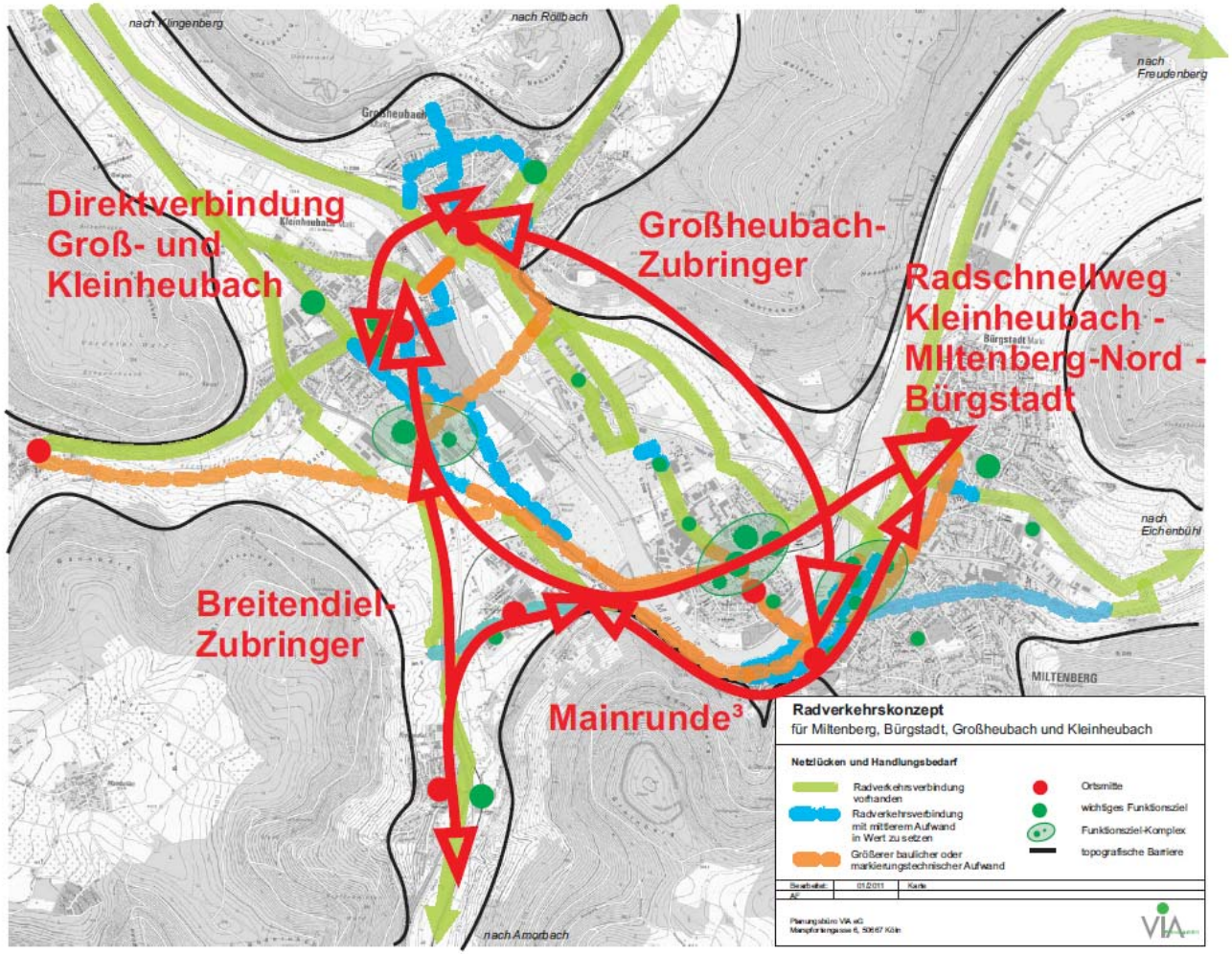


Bild 2-11: Konzeptentwurf auf der Basis des Handlungsbedarfs

2.1.3 Analyse des touristischen Radverkehrs

Obwohl das Alltagsverkehrsnetz und nicht das Freizeitradverkehrsnetz im Fokus der Bearbeitung steht, wird auch die Infrastruktur für den Freizeitverkehr bewertet. Im Folgenden werden einige grundsätzliche Empfehlungen für die Optimierung und Weiterentwicklung des Netzes gegeben.

Viele Routen: Qualitätsoffensive?

Es gibt viele touristische Routen:

- Bayernnetz für Radler
- Main-Radweg
- D5-Radweg
- Main-Neckar-Radweg
- 3-Länder-Radweg
- Rund um Miltenberg (Route A und B)
- Spessartschleife
- Main-Tauber-Fränkischer Rad-Achter (MTF 8er)
- Limes-Radweg
- Burgen- und Schlössertour
- MTB-Route vom Main bis zur Elsava.

Einige dieser Routen werden nur durch Prospektmaterial oder im Internet beworben, andere Routen werden durch Plaketten in der Fahrradwegweisung geführt (Bayernnetz für Radler, Main-Radweg, D5-Radweg, MTF 8er).

Bild 2-12: FGSV-konforme Fahrradwegweisung entlang des Main-Radweges mit Plaketteneinschüben für die Routenbeschilderung

Zu empfehlen ist, dass die Weiterführung von touristischen Routen nur als Qualitätsprodukt erfolgen sollte. Routen, die älteren Datums sind, unattraktiv in der Streckenführung sind, parallel mit anderen, höherwertigen Routen geführt werden oder Sicherheitsmängel aufweisen bzw. nicht regelmäßig gewartet werden sollten aufgegeben werden. Einige wenige Qualitätsangebote sollten definiert und konsequent gepflegt, gewartet und über eine breite Medienpalette beworben werden.

Main-Radweg mit Licht und Schatten

Die Streckenführung des Main-Radweges wird von den Kommunen als unbefriedigend empfunden: Von vielen Seiten wurde bemängelt, dass der Main-Radweg an den historischen Ortskernen vorbei geführt werde. Dies betrifft vor allem Bürgstadt, Miltenberg und Kleinheubach. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob eine andere Führung des Main-Radweges in diesen Orten möglich ist. In Bürgstadt und Miltenberg wäre dieses kurzfristig umsetzbar. Für Kleinheubach wäre die Wiedereinrichtung einer zumindest saisonal betriebenen Fähre für Fußgänger und Radfahrer die Voraussetzung.

Nahmobilität stärken zwischen Groß- und Kleinheubach

Die vorhandene Brücke zwischen Groß- und Kleinheubach ist die einzige Verbindung zwischen den beiden Märkten, die eine enge funktionale Verflechtung aufweisen (Schulkooperation, Einkaufsgelegenheiten). Die Brücke bietet jedoch nur für den Kfz-Verkehr eine

angemessene Verbindungsqualität, da sie durch ihre Lage für den unmotorisierten Verkehr Umwege erzwingt und in ihrer Ausgestaltung nur Mindestbreiten für den Fuß- und Radverkehr ohne Lärm- und Spritzschutz anbietet.

Eine Fußgänger-/Radfahrer-Brücke als zusätzliche Verbindung wurde diskutiert. Da für Schiffe eine Durchfahrthöhe von 8 m bei mittlerem Hochwasser zu garantieren ist, werden eine enorme Brückenhöhe und Rampenanlagen erzwungen, die aus finanziellen Gründen und aus Rücksicht auf die Bewahrung der Flussaue nicht zu empfehlen sind.

Alternativ könnte eine Fußgänger-/Radfahrer-Fähre, wie sie bis zum Bau der Brücke betrieben wurde, das Problem lösen. Das Projekt sollte versuchsweise klein begonnen, saisonal betrieben und zunächst auf den Freizeitverkehr fokussiert werden. Die Betriebsvoraussetzungen sollten in der Anfangsphase möglichst niederschwellig sein (einfacher Bootsführerschein, ggf. ehrenamtlicher Betrieb, konventionelles Boot, etc.), damit der Bedarf für einen Fährverkehr zunächst getestet und bei ausreichender Nachfrage ausgebaut werden kann.

Grundsätzlich ist dieses Projekt jedoch ein wesentlicher Baustein, um die unmotorisierte Nahmobilität im Alltags- und Freizeitverkehr zwischen den beiden Orten zu stärken. Für Kleinheubach bietet die Fähre zudem die Möglichkeit, den Main-Radweg durch die historische Ortsmitte zu führen und damit dessen Attraktivität deutlich zu erhöhen.

Fahrradwegweisung

FGSV-konforme Fahrradwegweisung wurde in den vier Kommunen im Wesentlichen im Zuge der Beschilderung des Main-Radweges aufgestellt. Einige Kommunen, vor allem Bürgstadt, haben innerörtliche Routen ausgewiesen, in allen Kommunen hängen zudem ältere, nicht dem Stand der Technik entsprechende Wegweisungen.

Der vorhandene Bestand an Wegweisung wurde flächenhaft aufgenommen. Eine Überplanung im Hinblick auf Routenführung und Zielkontinuität ist dringend zu empfehlen.

Bild 2-13: nicht zulässige Beschilderung durch zwei Zwischenwegweiser in Bürgstadt und Altbestand in Kleinheubach

Maßnahmenvorschläge

Die Analyse der touristischen Infrastruktur ergab neben den bereits ausgeführten Optimierungsvorschlägen:

- Einführung einer Fährverbindung zwischen Groß- und Kleinheubach
- Überarbeitung des Routenverlaufs des Main-Radwegs
- Überarbeitung der Fahrradwegweisung
- Erarbeitung eines konzentrierten Qualitätsnetzes für den Freizeitverkehr

folgende weiteren Maßnahmenvorschläge:

- Anlage eines in die Landschaft eingebundenen Fuß-Radweges von Großheubach bis Kirschfurt entlang des rechten Mainufers
- Entwicklung von vier bis fünf Rundtouren bzw. Rad-/Bahn-/ Schifftouren für länger verweilende Radtouristen
- Herausgabe eines Flyers / einer Broschüre zu den touristischen Radwanderangeboten der vier Gemeinden
- Veranstaltung von Radaktionstagen: Radwandertage mit radelnder Prominenz, autofreie Sonntage, etc.

2.1.4 Befragung von Alltagsexperten

Um die Wahrnehmung und Bewertung der Situation für den Fahrradverkehr auch aus Sicht der Nutzer kennen zu lernen, wurde eine „Alltagsexpertenbefragung“ durchgeführt. Unter Alltagsexperten werden dabei alle Radfahrer verstanden, unabhängig von der Häufigkeit der Fahrradnutzung oder dem Verkehrszweck (Alltags- und Freizeitradverkehr).

Fragebogenkonzeption

In Abstimmung mit den vier beteiligten Kommunen wurde ein Fragebogen entwickelt. Folgende Aspekte waren dabei wesentlich:

- Fahrradverfügbarkeit,
- Häufigkeit des Fahrradfahrens, saisonale Nutzung
- grundsätzliche Einstellungen zum Fahrradfahren und Image des Fahrradfahrens
- Nutzung des Fahrrades in den Verkehrszwecken
- Negative Erfahrungen mit dem Fahrradfahren: Vandalismus und Diebstahl, Unfälle
- Bewertung der Situation für Fahrradfahrer in den vier Gemeinden: allgemeine Situation, Sicherheit, Qualität, Abstellanlagen
- Problematische Punkte für Radfahrer
- Verbesserungsvorschläge zur Förderung des Radverkehrs und für mehr Fahrradfreundlichkeit.

Durchführung der Befragung

Zum einen wurden Radfahrer vor Ort befragt: Am Bahnhof, auf dem Main-Radweg, an ausgewählten Einkaufszentren und in der Altstadt von Miltenberg.

Auf Vorschlag der Auftraggeber wurde zudem das Johannes-Butzbach-Gymnasium kontaktiert. Ein Geografie-Grundkurs der Jahrgangsstufe 11 zeigte Interesse, das Projekt und die Befragung in den Unterricht zu integrieren. Die Schülerinnen und Schüler befragten ihnen bekannte Radfahrer. Eine Schülerin erklärte sich bereit, die Befragung als Betriebsbefragung bei zwei großen Arbeitgebern in Kleinheubach durchzuführen (Fa. Josera und Fa. Scheurich).

Auch die Johannes-Hartung-Realschule in Miltenberg hat die Expertenbefragung unterstützt, in dem eine 9. Klasse im Erdkundeunterricht die Radfahrerbefragung als Schulprojekt adaptiert hat. Der Fragebogen wurde leicht modifiziert und in allen Jahrgangsstufen von zwei Klassen beantwortet, so dass viele Fragebögen durch die Schüler generiert werden konnten. Die Schülerbefragung basiert insofern auf einer anderen Charakteristik der Stichprobe, da hier zwar Schüler

befragt wurden, die auch Rad fahren, aber nicht immer in den vier Untersuchungsgemeinden, sondern in ihrem Wohnort. Daher werden im Folgenden die Antworten aus der Schülerbefragung gesondert dargestellt.

Schließlich wurden die Befragungsbögen den Kommunalverwaltungen zur Verfügung gestellt, die für eine Teilnahme an der Befragung anlässlich von Veranstaltungen warben. Auch über das Internet konnte der Fragebogen interaktiv ausgefüllt oder ausgedruckt werden. Begleitend machte die Presse auf die Expertenbefragung und die Möglichkeiten zur Teilnahme aufmerksam.

Die Befragung wird so konzipiert, dass sie mit gleicher Fragestellung in regelmäßigen Abständen wiederholt werden kann. Dadurch kann alle drei oder vier Jahre ein „Fahrradbarometer“ erstellt und der Erfolg der Radverkehrsförderung überprüft werden.

Ein Fragebogen befindet sich im Anhang dieses Berichtes.

Die Befragung fand nach den Herbstferien 2010 zwischen Ende Oktober und Anfang Dezember statt. Zu diesem Zeitpunkt konnten die Teilnehmer die gesamte Radfahrsaison 2010 beurteilen.

Repräsentativität

Die Befragung ist nicht als repräsentative Befragung angelegt gewesen, dafür hätte eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt werden müssen. Vielmehr sollte die Befragung ausdrücklich Radfahrer ansprechen, die am besten über die Verhältnisse und Optimierungspotenziale Auskunft geben können.

Insgesamt konnten 585 Fragebögen ausgewertet werden. Die Fragebögen wurden codiert und mit dem Datenanalyseprogramm PASW Statistics 18 ausgewertet.

Rücklauf

Der Rücklauf wird verdeutlicht durch Bild 2-14:

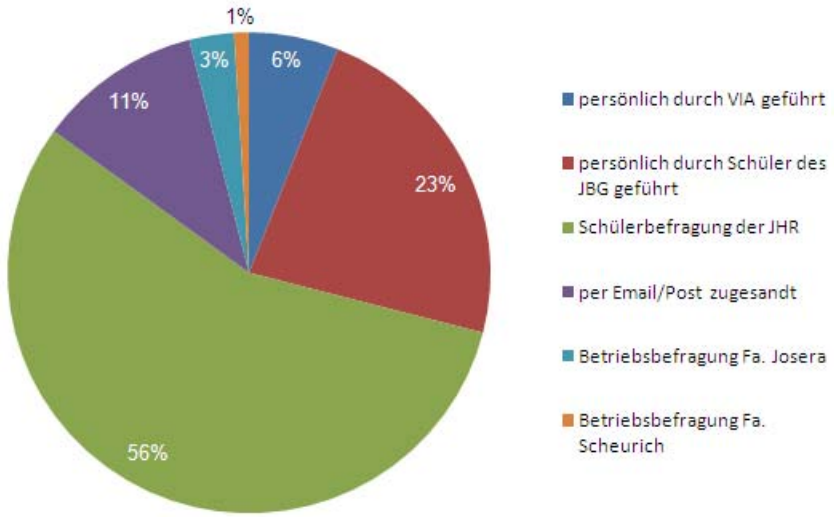


Bild 2-14: Rücklauf nach Quelle der Interviews (n=585)

Wohnort

365 Befragte kommen aus den vier Untersuchungsgemeinden Miltenberg, Bürgstadt, Groß- und Kleinheubach (63%), 94 (16%) wohnen in einer Nachbargemeinde, 98 (17%) in einer der restlichen Gemeinden des Landkreises Miltenberg und 6 (1%) in einem Nachbarlandkreis. 14 (2%) kommen als radfahrende Touristen aus einem anderen Bundesland. 8 haben ihren Wohnort nicht angegeben.

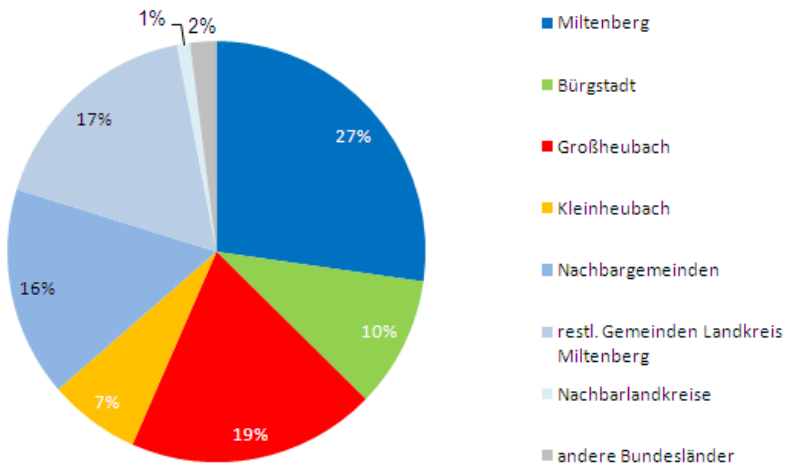


Bild 2-15: Wohnort der Befragten (n=577)

Diejenigen, die nicht in den vier Untersuchungsgemeinden wohnen, sind im Wesentlichen Schüler der Johannes-Hartung-Realschule. Aus den Nachbargemeinden kommen die meisten Schüler aus Eichenbühl, dann aus Collenberg, Röllbach und Laudenbach. Die meisten Schüler aus dem weiteren Landkreis Miltenberg wohnen in Neunkirchen, Dorfprozelten, Mönchberg und Stadtprozelten. Die Wohnorte der Schüler werden im Wesentlichen bestimmt durch die Schuleinzugsbezirke.

Fahrradnutzung

Wie beabsichtigt, sind die meisten Befragten sehr regelmäßige Radfahrer. Fast zwei Drittel nutzen täglich oder zumindest wöchentlich das Fahrrad:

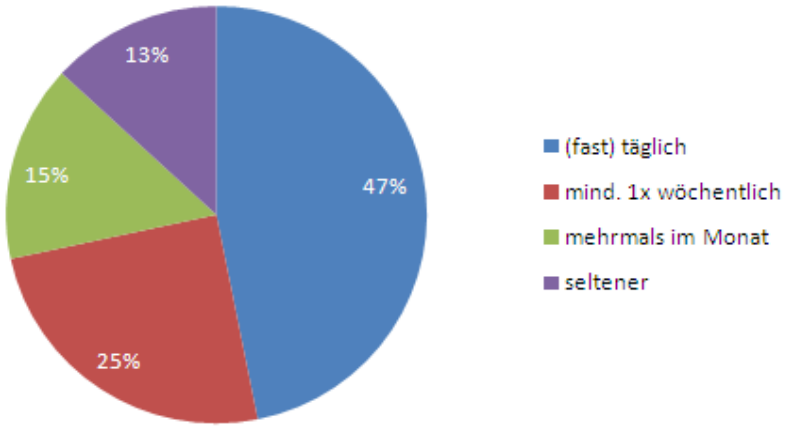


Bild 2-16: Regelmäßigkeit der Fahrradnutzung (n=585)

Dabei sind die Schüler der Johannes-Hartung-Realschule keine so regelmäßigen Fahrradfahrer. Nur 33% der Schüler der Johannes-Hartung-Realschule geben an, dass sie täglich Fahrrad fahren, dagegen tun dies mehr als 60% der anderen Befragten.

Die Schüler der Johannes-Hartung-Realschule wurden auch nach ihrem heutigen Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule gefragt. Nur jeder siebte Schüler (14%) gab an, dass er am Befragungstag mit dem Fahrrad zur Schule gefahren ist.

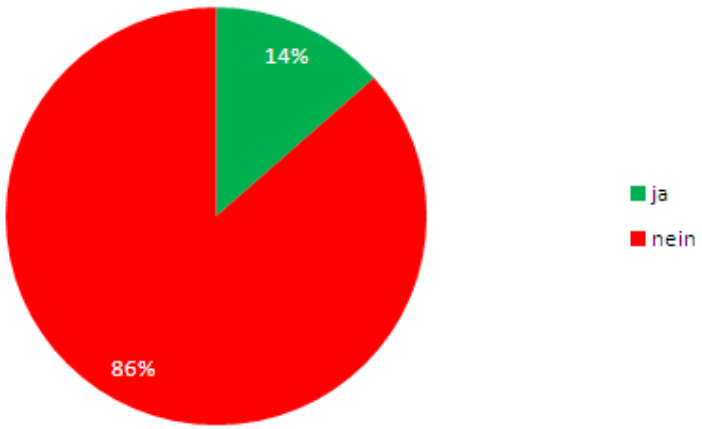


Bild 2-17: Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Schule an der Johannes-Hartung-Realschule (n=318)

Nur aus Bürgstadt kommt die Mehrzahl der Schüler mit dem Rad, aus allen anderen Untersuchungsgemeinden ist der Radfahreranteil sehr gering, obwohl die Distanz und wohl auch die Topografie dies nicht rechtfertigen:

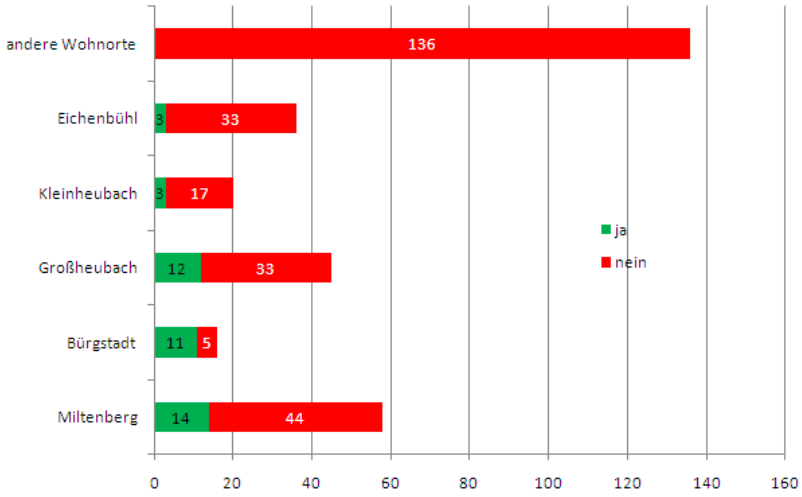


Bild 2-18: Wohnort der Schüler und Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule (n=311)

Die Regelmäßigkeit der Fahrradnutzung ist bei den Schülern generell geringer als bei den anderen Befragten. Die Mehrheit der Schüler nutzt das Fahrrad vor allem in der Freizeit, alle anderen nutzen das Fahrrad mit großer Mehrheit in allen Verkehrszwecken.

Die Schüler fahren mehrheitlich nicht im Winter Fahrrad, alle anderen nutzen das Fahrrad mit großer Mehrheit zu allen Jahreszeiten.

Beliebtheit des Fahrrades

Die Schüler der Johannes-Hartung-Realschule fahren nicht nur seltener Fahrrad, sie fahren auch weniger gerne als die anderen Befragten:Während 57% der anderen Befragten angeben, dass sie sehr gerne Fahrrad fahren, sind dies bei den Schülern nur 34%.

Vor allem Spaß und Gesundheit werden als Gründe für das Radfahren genannt. Aber auch praktische Gründe wie Schnelligkeit, Praktikabilität, Kostengründe und der Wegfall der Parkplatzsuche werden genannt.

Image des Radfahrens

Um das Image des Radfahrens zu erfassen, wurde die Bewertung von Eigenschaften, die dem Radfahren zugeordnet werden können, in einem Polaritätsprofil abgefragt. Grundsätzlich ist das Image des Radfahrens sehr positiv. Die positivste Bewertung bekommt die Eigenschaft „praktisch“. Danach folgen „modern“ und „schnell“. Das Fahrrad wird aber auch als recht „sicher“ eingeschätzt. Die schlechteste Bewertung bekommt die Eigenschaft „billig“.

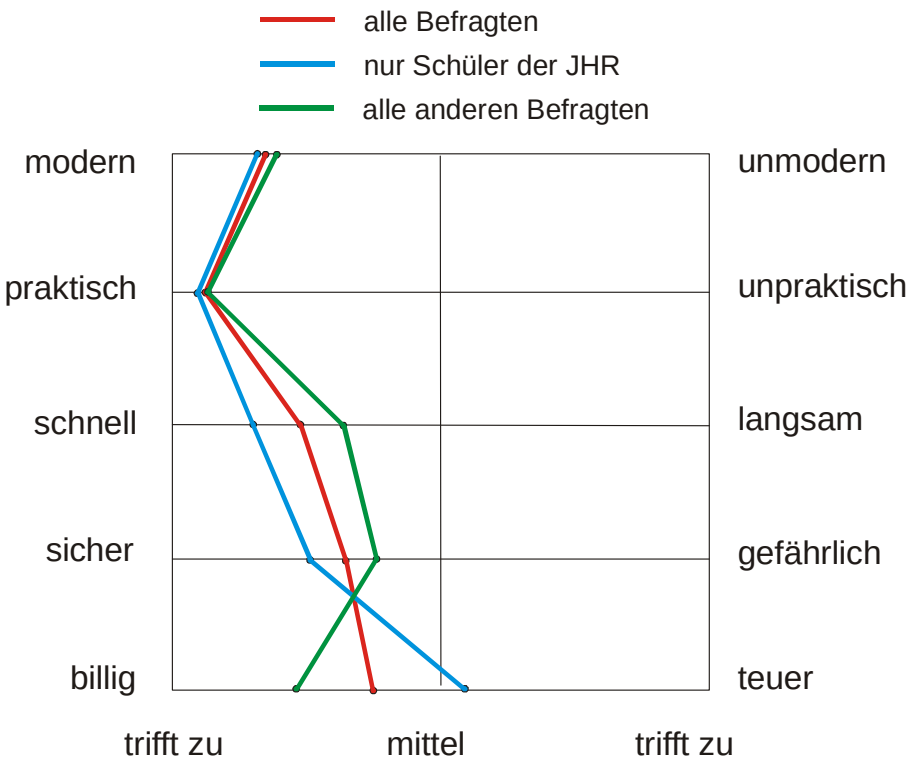


Bild 2-19: Bewertung des Fahrradfahrens durch gegensätzliche Eigenschaftspaare („Polaritätsprofil“) (n=585)

Unterschiede in der Bewertung der Eigenschaftspaare „praktisch“ und „unpraktisch“ sowie „modern“ und „unmodern“ sind zwischen Schü-

lern der Johannes-Hartung-Realschule und den anderen Befragten nicht festzustellen.

Bei den anderen Eigenschaftspaaren geht die Bewertung jedoch recht deutlich auseinander: So ordnen die Schüler dem Fahrradfahren eindeutiger die Eigenschaft „schnell“ und „sicher“ zu als die anderen Befragten. Bei dem Eigenschaftspaar „billig“ und „teuer“ ist dies anders: Schüler bewerten das Fahrrad deutlich teurer als die anderen Befragten. Diese Bewertung ist nicht überraschend: In vielen Schülerbefragungen zum Radverkehr schätzen Schüler das Fahrradfahren als teuer ein.[4] Möglicherweise liegt dies darin begründet, dass Schüler diese Fragestellung mehr auf den Wert des Fahrrades in der Anschaffung beziehen als auf die Kosten für die Nutzung.

Wegezwecke

Die Frage des Wegezwecks zum Zeitpunkt der Befragung ist nicht den Schülern gestellt worden, daher liegen hierzu nur Antworten der anderen Befragten vor:

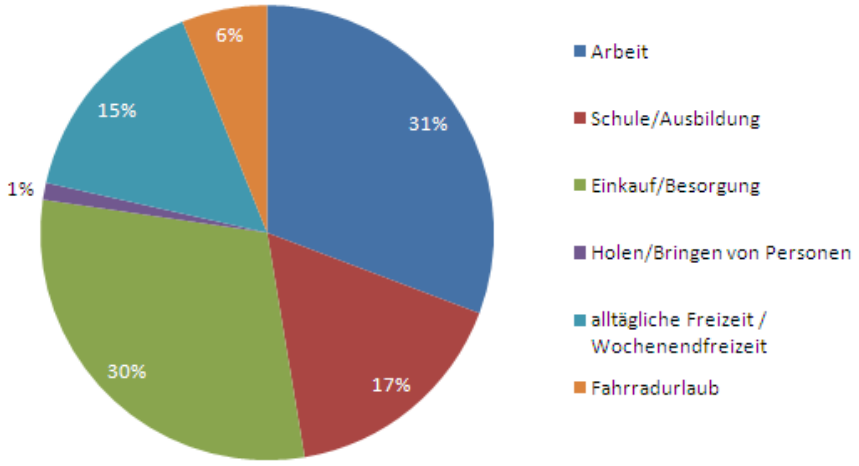


Bild 2-20: Wegezwecke zum Zeitpunkt der Befragung (n=247)

Bei den befragten Radfahrern in den vier Untersuchungsgemeinden ist der Wegezweck Freizeit/Urlaub nur zu knapp einem Viertel vertreten, deutlich häufiger nutzen die Befragten das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit und zum Einkaufen / auf dem Weg für Besorgungen. Damit besitzen die Wegezwecke der Stichprobe eine andere Gewichtung als im Bundesdurchschnitt:

4 Vgl. Stadt Moers: Altersgruppenspezifische Verkehrssicherheitsarbeit – Schülerbefragung zum Radverkehr in der Stadt Moers. Bearbeitet vom Planungsbüro VIA eG, Köln. Gefördert mit Mitteln des Nationalen Radverkehrsplanes. 2011
vgl. Gemeinde Bettembourg / Luxembourg: Konzept für den unmotorisierten Verkehr in Bettembourg. Bearbeitet vom Planungsbüro VIA eG, Köln. 2009

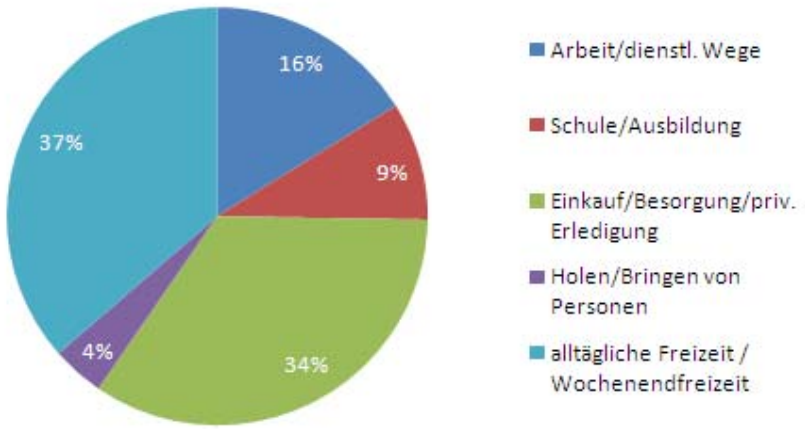


Bild 2-21: Wegezwecke bei der Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad im Bundesdurchschnitt (nach MiD 2008 (Stichtagsbefragung))[5]

Die gesamte Stichprobe wurde zudem gefragt, welche Wegezwecke noch häufiger mit dem Fahrrad gefahren werden. Diese Antworten sind nicht vergleichbar mit den genannten für den Stichtag, da hier Mehrfachantworten möglich waren. Es werden mit Abstand am häufigsten Freizeitwege genannt.

Negative Erfahrungen mit dem Fahrradfahren

Leider haben viele befragte Personen schon negative Erfahrungen mit dem Fahrradfahren machen müssen: 68 Befragten (13%) ist ihr Fahrrad schon einmal gestohlen worden, 77 Befragten (15%) sind schon einmal zumindest Teile vom Fahrrad gestohlen worden, 118 (22%) ist das Fahrrad bereits einmal beschädigt worden.

Alarmierender ist die Zahl der Fahrradunfälle: 163 Befragten (31%) hatten einen Fahrradunfall, bei dem ihr Fahrrad beschädigt wurde und 227 (41%) sogar einen Unfall, bei dem sie selbst verletzt wurden.

Die hohen Zahlen der Unfallerfahrungen in der Stichprobe stehen nicht im Widerspruch zur Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Neue Studien belegen, dass nur ein Bruchteil der Fahrradunfälle polizeilich gemeldet wird, insbesondere Alleinunfälle und Unfälle mit anderen Radfahrern und Fußgängern werden selten gemeldet.[6]

---

5 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn, Berlin, 2010, Seite 93.

6 Vgl: Universitätsklinikum Münster: Zahl der Fahrradunfälle in Münster liegt dreimal höher als bislang vermutet. Pressemitteilung vom 30.09.2010. www.klinikum.uni-muenster.de/index.php?id=vollstaendiger_artikel&tx_ttnews[tt_news]=1005&cHash=f522f2063199ef74bc3ca4bcaf3dd5d6, abgerufen am 16.03.2011

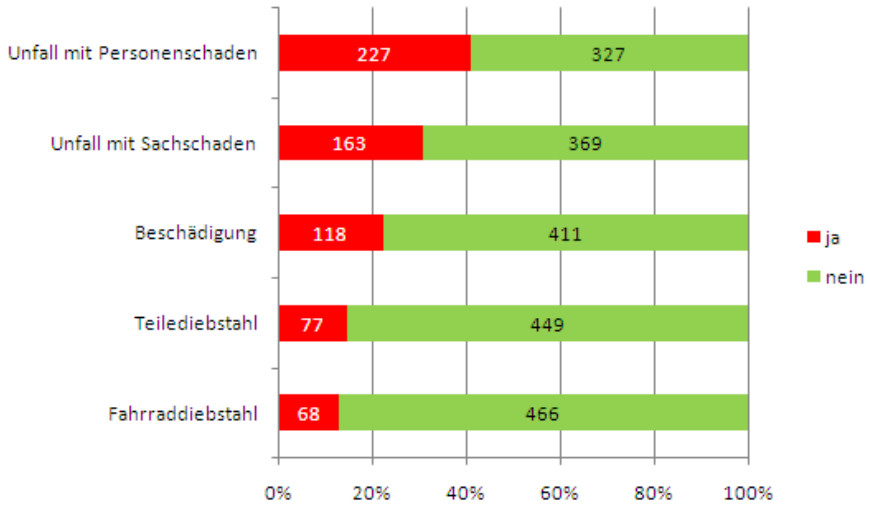


Bild 2-22: Negative Erfahrungen mit dem Fahrradfahren (n=585)

Vor allem die Schüler scheinen unfallgefährdet zu sein, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind:

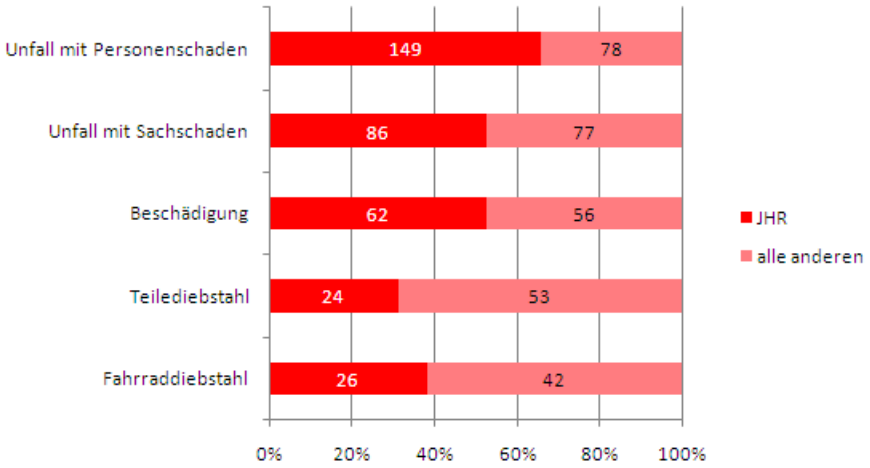


Bild 2-23: Negative Erfahrungen mit dem Fahrradfahren; Vergleich der Antworten der Schüler mit denen der anderen Befragten

66% der Fahrradunfälle mit Personenschäden werden von den Schülern genannt, 53% der Fahrradunfälle mit Sachschaden. Diebstahl scheint für die Schüler kein so großes Problem darzustellen: Beim Teilediebstahl sind nur zu 31% Schüler betroffen, beim Fahrraddiebstahl 38%.

Bewertung der Situation zum Fahrradfahren

Die Bewertung der Situation zum Radfahren ist insgesamt positiv. Fast die Hälfte der Befragten ist der Ansicht, dass in den vier Untersuchungsgemeinden das Fahrradfahren Spaß macht und dass die wichtigsten Ziele und die Zentren jeweils gut erreichbar sind. Einzig

sind die Bürger nicht der Ansicht, dass die Kommunen Tipps und Informationen zum Radfahren veröffentlichen.

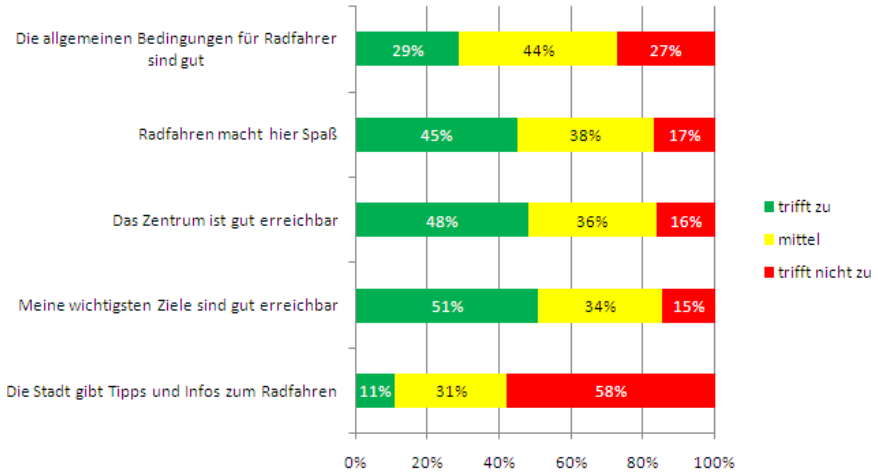


Bild 2-24: Bewertung der allgemeinen Situation zum Fahrradfahren (Auswertung von Mehrfachantworten)

In Bürgstadt wird die allgemeine Situation zum Fahrradfahren am positivsten eingeschätzt, in Miltenberg und Kleinheubach tendenziell am schlechtesten.

Bewertung: Sicherheit

Die Bewertung der Sicherheit fällt im Vergleich deutlich ab: Vor allem an Kreuzungen fühlen sich Radfahrer oft unsicher. Auch scheinen Konflikte mit Autofahrern ein Problem zu sein. Konflikte mit Fußgängern kommen zwar vor, werden aber eher im mittleren Bereich bewertet.

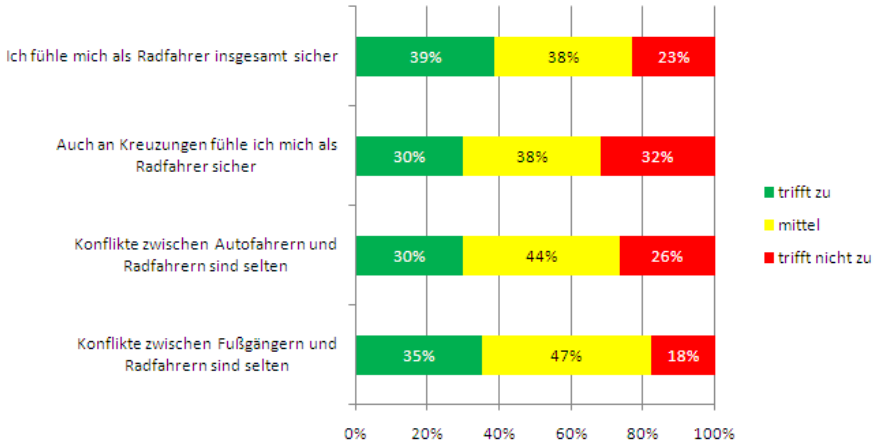


Bild 2-25: Bewertung der Sicherheit für Radfahrer (Auswertung von Mehrfachantworten)

Auch die Sicherheitssituation wird in Bürgstadt tendenziell am Besten und in Miltenberg am Schlechtesten bewertet. Vor allem scheint die

Sicherheit an Kreuzungen in Miltenberg als problematisch empfunden zu werden. Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bemängeln vor allem Miltenberger und Kleinheubacher Radfahrer, Konflikte mit dem Fußverkehr ebenfalls hauptsächlich Miltenberger.

Bewertung: Qualität

Die vorhandene Infrastruktur bekommt recht gute Noten: Fast die Hälfte der Befragten bescheinigt ihr baulich einen guten Zustand, jeweils zwei Fünftel sind der Ansicht, dass die Infrastruktur auch gut unterhalten und im Winter ausreichend geräumt wird.

Dagegen sind fast ein Drittel der Ansicht, dass die vorhandene Fahrradinfrastruktur nicht ausreicht, und noch mehr, nämlich 40%, dass die Fahrradwege nicht ausreichend beleuchtet seien. Auch die Fahrradwegweisung scheint verbesserungsfähig zu sein.

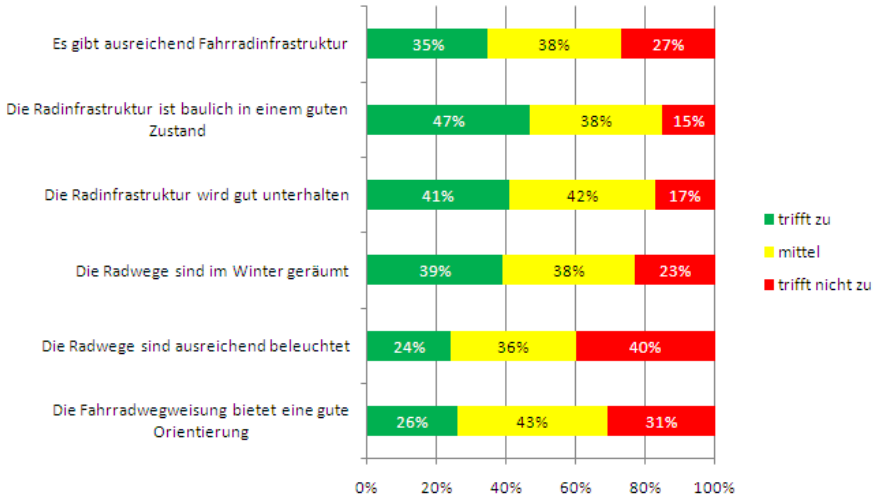


Bild 2-26: Bewertung der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur (Auswertung von Mehrfachantworten)

Mehr Infrastruktur für den Radverkehr fordern vor allem die Radfahrer in Miltenberg: 46% sind der Ansicht, dass hier optimiert werden müsste. Aber auch 38% der Radfahrer in Kleinheubach äußern diese Ansicht. Mehr Beleuchtung fordern vor allem die Großheubacher[7] und die Kleinheubacher. Die Fahrradwegweisung möchten vor allem die Miltenberger und Kleinheubacher optimiert wissen.

Bewertung: Fahrradparken

Die Situation zum Fahrradparken wird vor allem an den Zielen als gut eingeschätzt. Mittlere Bewertungen bekommen die Abstellanlagen in den Ortszentren und an den Bahnhöfen. In den Wohngebieten scheint die Versorgung mit Fahrradparkmöglichkeiten recht unter-

7 Die zentrale Radverbindung zwischen Großheubach und Miltenberg entlang der Miltenberger Straße wurde zwischenzeitlich auf ganzer Länge beleuchtet.

schiedlich zu sein: 40% sind ausdrücklich zufrieden, 40% sehen hier durchaus dringenden Verbesserungsbedarf.

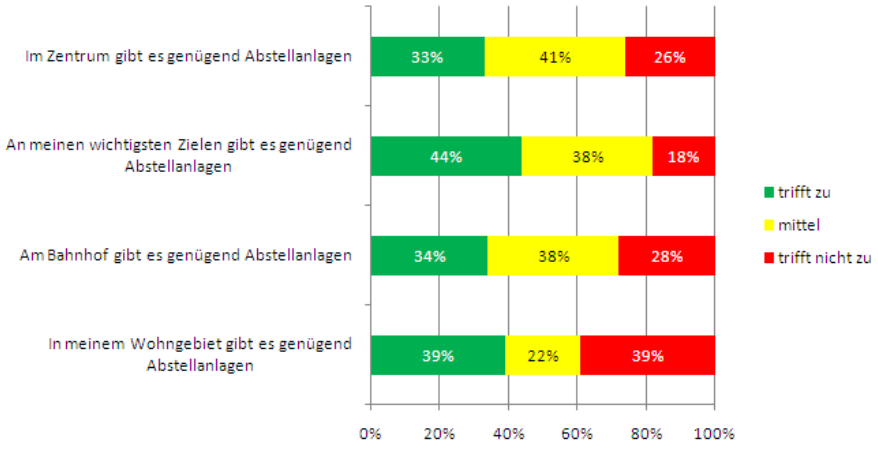


Bild 2-27: Bewertung der Fahrradparksituation (Auswertung von Mehrfachantworten)

Am schlechtesten bewerten die Kleinheubacher Radfahrer die Fahrradparkmöglichkeiten an ihren Zielen, jedoch sind sie der Ansicht, dass diese am Bahnhof durchaus ausreichen. Mehr Fahrradparkmöglichkeiten in den Wohngebieten fordern vor allem die Radfahrer in Miltenberg.

Problematische Punkte

Die befragten Radfahrer wurden gebeten, für sie problematische Punkte im Verkehrsnetz der vier Untersuchungsgemeinden zu benennen. Es gab Nennungen, die nicht zu verorten waren:

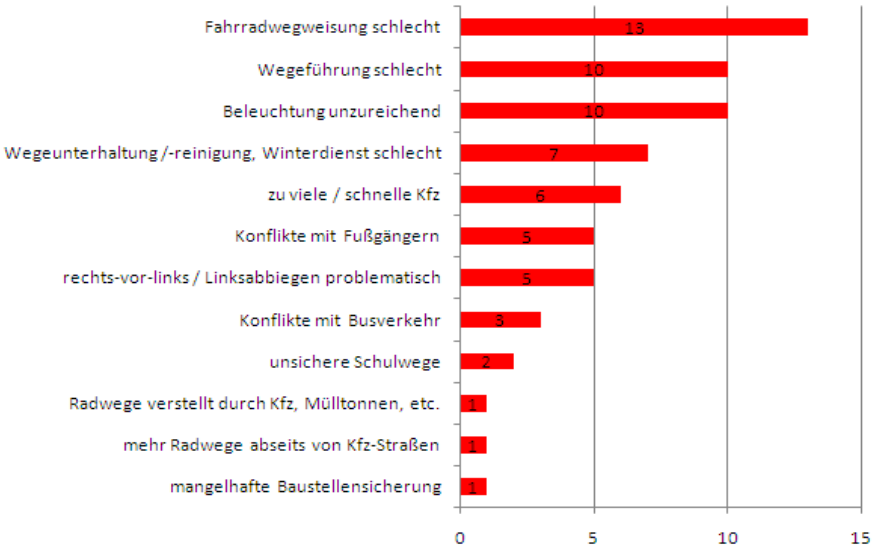


Bild 2-28: Mängel im Verkehrsnetz, die nicht zu verorten sind (n=64)

Es zeigt sich erneut, dass die meisten Radfahrer sich eine Optimierung der Fahrradwegweisung, der Routenführung und der Beleuchtung wünschen. Einige nennen konkrete Mängel in der Reinigung von Radwegen: So sind wohl häufiger Glasscherben auf den Radwege an oder unterhalb von Brücken zu finden. Auch Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, vor allem auf der alten Mainbrücke mit dem Busverkehr, werden erneut konkret benannt.

Viele der genannten Mängel konnten aber auch konkret verortet werden. Eine Übersicht über die am häufigsten genannten Mängel aufgeschlüsselt nach den vier Untersuchungsgemeinden bietet folgende Tabelle:

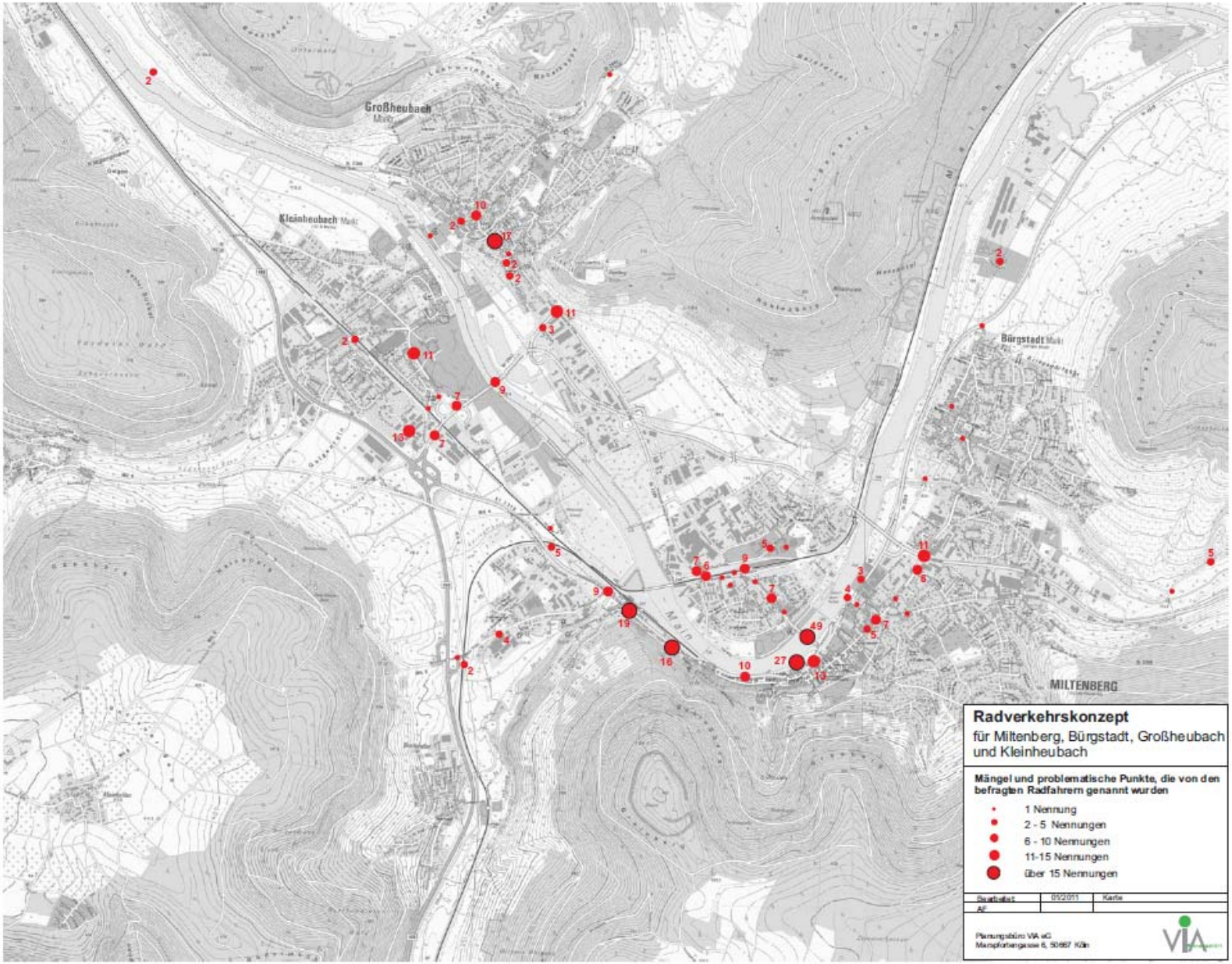
Verorteter Mangel in **Miltenberg**	Anzahl
Alte Mainbrücke	49
Wegeführung an den Main-Anlagen, unklare Führung und Konlikte mit Fußverkehr / Kfz-Parken	27
Querung am Mainzer Tor	19
Fehlende bzw. mangelhafte Radverkehrsanlage Mainzer Straße	16
Westliche Brückenauffahrt nach MIL-Nord	13
Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Mainstraße	10
Barriere Bahnhofsunterführung	9
Treppe Mudbrücke	9
Gemeinsamer Geh/Radweg Brückenstraße	7
Knotenpunkt Nikolaus-Fasel-Str. / Großheubacher Str.	7

Knotenpunkt Würzburger Tor	7
Bahnübergang	6
Öffnung der Einbahnstraße Nikolaus-Fasel-Str.	5
Öffnung der Einbahnstraße Hauptstr.	5
Führung nach Kleinheubach	5
Breitendieler Straße	4
Führung Main-Radweg in Miltenberg schlecht	4
Radwegführung an Jahnstraße unklar	3
Drängelgitter Breitendiel mit Anhänger nicht passierbar	2
Verorteter Mangel in **Bürgstadt**	Anzahl
Kreisverkehr Bürgstadt-Süd	11
Knotenpunkt Miltenberger Straße / Im Vollmer	8
Fehlende Beleuchtung des Radweges Bürgstadt - Eichenbühl	5
Zufahrt zum Sportzentrum (Radfahrer soll Umwege fahren)	2
Verorteter Mangel in **Großheubach**	Anzahl
Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der Hauptstraße	17
Kreisverkehr Großheubach-Süd	11
Knotenpunkt Hauptstr. / Röllbacher Str.	10
Brücke Großheubach / Kleinheubach	9
Querungshilfe In den Seegärten / Industriestraße	3
Konflikte mit rechts-vor-links: In den Seegärten / Augustinerstr.	2
Konflikte mit rechts-vor-links: In den Seegärten / Hofwiese.	2
Rathausstraße	2
Schlaglöcher auf dem Radweg nach Röllfeld	2
Verorteter Mangel in **Kleinheubach**	Anzahl
Anbindung des GE / EKZ In der Seehecke	13
Fehlende Radverkehrsinfrastruktur an der Hauptstraße (Radfahrer fühlen sich bedrängt an der Schlossmauer)	11
Brücke Großheubach / Kleinheubach	9
Abfahrt von der Brücke Großheubach / Kleinheubach	7
Fehlende Radfahrerverbindung von der Brücke in Richtung Breitendiel / Amorbach	7
Bahnübergang	2

Tabelle 2-1: Mängel im Verkehrsnetz, die zu verorten sind (n=340)

Die von den Befragten genannten Mängel im Netz geben wertvolle Hinweise auf Schwachstellen, die im Rahmen der Konzeptentwicklung und des Maßnahmenprogramms zu beseitigen sind.

Die genannten verortbaren Mängel sind zusätzlich kartografisch dargestellt in folgender Karte:



Karte 2-1: Mängel im Verkehrsnetz der vier Untersuchungsgemeinden, die zu verorten sind

Maßnahmen zur Fahrradförderung

Schließlich wurden die Probanden gefragt, welche Vorschläge sie hätten, um die Situation für den Fahrradverkehr in den vier Untersuchungsgemeinden zu verbessern. Hierzu gab es zunächst eine „geschlossene Frage“, in der vorgegebene Verbesserungsmöglichkeiten bewertet werden sollten:

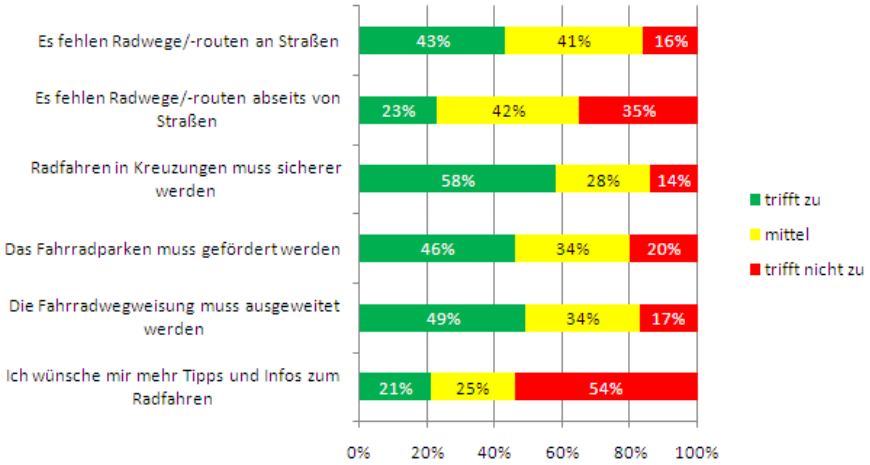


Bild 2-29: Bewertung der Maßnahmen, die den Fahrradverkehr fördern können (Auswertung von Mehrfachantworten)

Aufgrund der bereits erläuterten Ergebnisse ist es nicht verwunderlich, dass sich die Befragten vor allem für mehr Sicherheit an Kreuzungen, für eine Optimierung der Fahrradwegweisung und des Fahrradparkens sowie für mehr Radverkehrsinfrastruktur im bestehenden Straßennetz aussprechen. Eine Ausweitung der Radverkehrsinfrastruktur abseits des Straßenverkehrsnetzes wird als nicht so vordringlich erachtet.

In Kapitel 0 wurde deutlich, dass die Probanden der Ansicht sind, dass die Kommunen nur wenig Tipps und Informationen zum Radfahren veröffentlichen. Nun wird zudem offensichtlich, dass die meisten Radfahrer sich aber auch nicht mehr Tipps und Informationen zum Radfahrens wünschen, sie kommen augenscheinlich auch ohne Informationsmedien aus. Möglicherweise sollten diese sich somit eher an die Zielgruppe derjenigen richten, die bislang nicht Fahrrad fahren.

Ergänzend konnten die Befragten erneut Verbesserungsvorschläge in einer „offenen Frage“ nennen. Diese verortbaren Vorschläge sind in folgender Tabelle aufgeführt:

Verorteter Verbesserungsvorschlag in **Miltenberg**	Anzahl
Nikolaus-Fasel-Straße für Radfahrer in Gegenrichtung freigeben	19
Verbindung Miltenberg – Kleinheubach verbessern	15
Bahnunterführung barrierefrei ausbauen	14
Neue Mainquerung über die Eisenbahnbrücke	13
Hauptstraße für Radfahrer in Gegenrichtung freigeben	12
Radinfrastruktur an alter Mainbrücke	6
Radinfrastruktur Mainzer Straße in beide Richtungen	4
Knotenpunkt Würzburger Tor sichern	3
Querung am Mainzer Tor sichern	3
Mehr Verbindungen von MIL-Nord nach Großheubach anbieten	2
Radweg entlang der neuen Umgehungsstraße MIL - GH	2
Lkw-Verbot auf alter Mainbrücke	2
T30 auf Breitendieler Straße	2
T30 auf alter Mainbrücke	1
Sicherung Knotenpunkt Nik.-Fasel-Straße / Großheubacher Straße	1
Weniger Kfz-Verkehr auf der Nikolaus-Fasel-Straße	1
Brückenstraße verbessern	1
Westl. Brückenrampe nach MIL-Nord für Radfahrer freigeben	1
Innenstadt zu Fußgänger/Radfahrerzone ohne Kfz	1
Fernradwege durch die Innenstadt führen	1
Keine FRIPA-LKWs auf Radweg	1

Verorteter Verbesserungsvorschlag in **Bürgstadt**	Anzahl
Sicherung des Knotenpunktes Miltenberger Straße / Im Vollmer	3
Reinigung auf / unter den Brücken (Scherben)	2
Beleuchtung des Radweges Bürgstadt – Eichenbühl	1

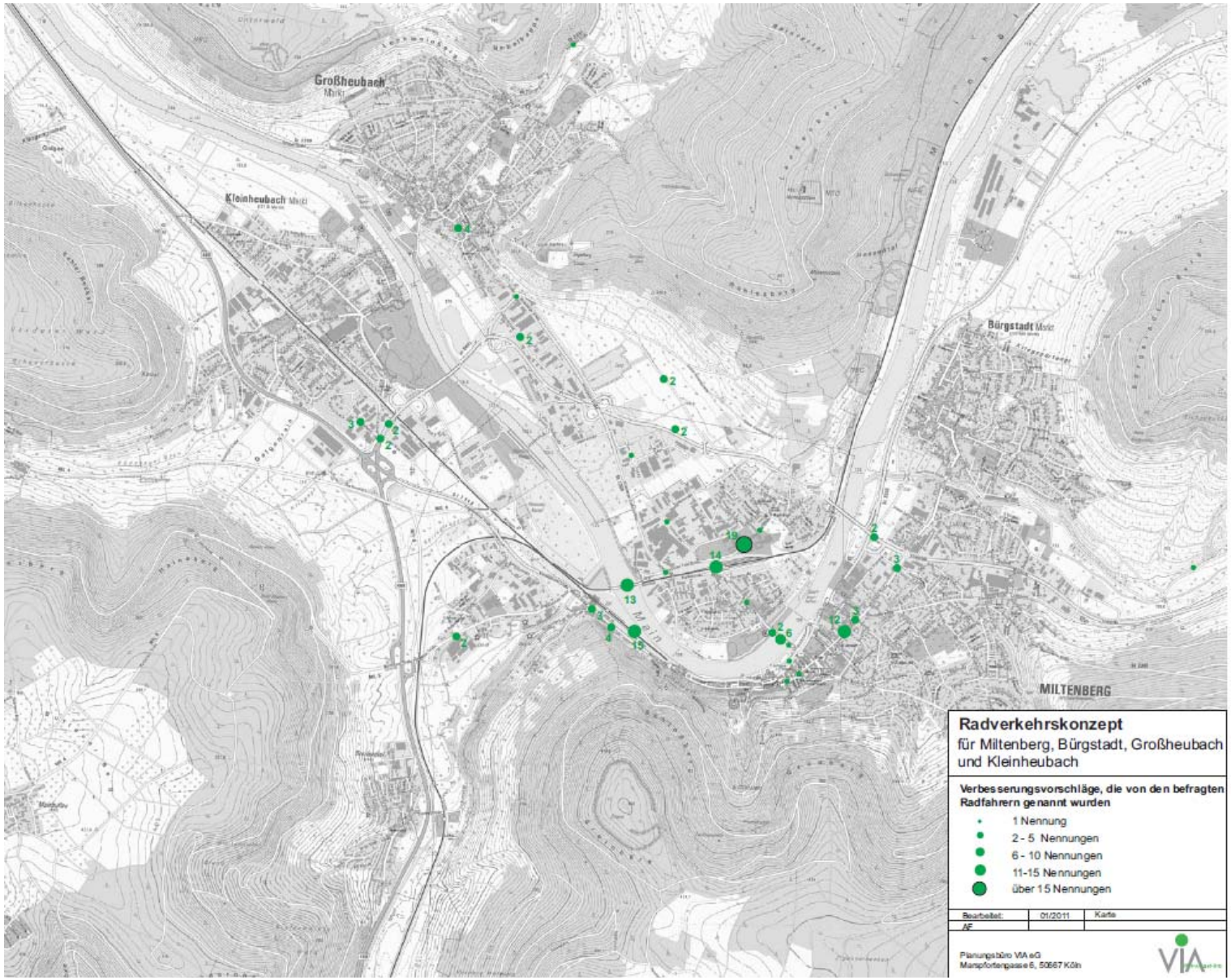
Verorteter Verbesserungsvorschlag in **Großheubach**	Anzahl
Ortsmitte radfahrerfreundlicher gestalten	4
Radverkehrsinfrastruktur auf Industriestraße anlegen	2
Mehr Verbindungen von MIL-Nord nach Großheubach anbieten	2
Radweg entlang der neuen Umgehungsstraße MIL - GH	2
Südkreisel sichern	1
Radweg Auweg / Höhe Mayers Bäck sichern	1
Verbindung nach Röllbach optimieren	1

Verorteter Verbesserungsvorschlag in **Kleinheubach**	Anzahl
Anbindung GE / EKZ In der Seehecke verbessern	3
Verbindung von der Brücke nach Breitendiel / Amorbach herstellen	2
Knotenpunkt St 2441 / Im Mittelgewann sichern	2

Tabelle 2-2: Verbesserungsvorschläge im Verkehrsnetz, die zu verorten sind (n=131)

Die von den Befragten genannten Verbesserungsvorschläge im Netz geben wertvolle Hinweise auf Optimierungsmöglichkeiten, die im Rahmen der Konzeptentwicklung und des Maßnahmenprogramms zu berücksichtigen sind.

Die genannten verortbaren Verbesserungsvorschläge sind zusätzlich kartografisch dargestellt in folgender Karte:



Karte 2-2: Verbesserungsvorschläge im Verkehrsnetz der vier Untersuchungsgemeinden, die zu verorten sind

Zusätzlich zu den verortbaren Verbesserungsvorschlägen sind Verbesserungsvorschläge genannt worden, die nicht lokalisiert werden konnten. Die am häufigsten genannten Vorschläge zeigt folgende Abbildung:

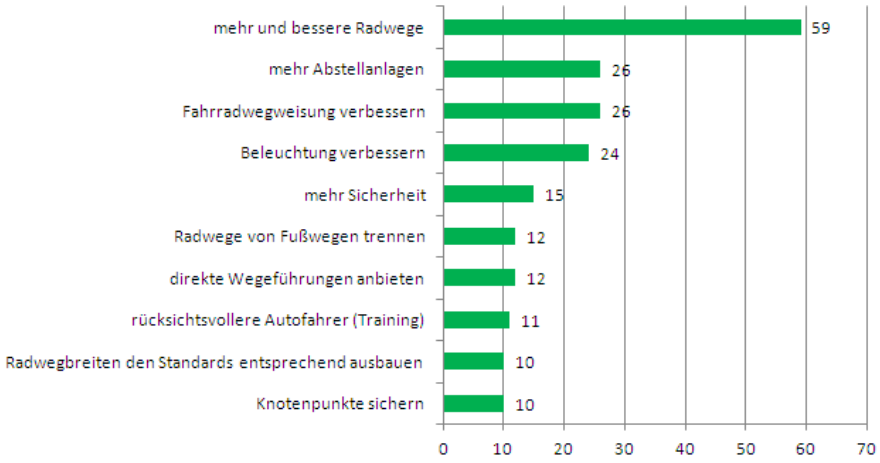


Bild 2-30: am häufigsten genannte, nicht verortbare Verbesserungsvorschläge (Auswertung von Mehrfachantworten)

Zusätzlich werden weitere, durchaus interessante Verbesserungsvorschläge genannt:

- Einbahnstraßen frei geben
- Mainquerung verbessern
- mehr Radwege zwischen den Orten anbieten
- Rad fahrende Polizisten einführen
- Alltagsradverkehr bei Planungen immer mitberücksichtigen
- weniger Kfz-Fixierung
- Fahrradbeauftragten benennen
- jährliche Mängeltour mit dem Stadtrat durchführen
- mehr Aktionen rund um das Fahrrad
- MTB-Routen ausweisen
- mehr Fahrradläden / -vermietung / -reparatur
- mehr Werbung für Radfahren an Schulen
- Prämien für Vielradfahrer ausloben

Fazit

Der Anteil der Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, ist zu erhöhen. Für die Schüler aus den vier Untersuchungsgemeinden ist ein Radverkehrsanteil von 35 bis 50% anzustreben.

Über die Expertenbefragung konnten wichtige Erkenntnisse zu Mängeln im Netz gewonnen werden. Wichtige Forderungen sind:

- ein schlüssiges Radverkehrsnetz aufbauen
- die interkommunalen Radverkehrsverbindungen zu verbessern
- mehr Infrastruktur für den Fahrradverkehr schaffen
- das Fahrradfahren in Knotenpunkten sichern
- die Mainquerungen zu verbessern
- das Schulzentrum in Miltenberg-Nord und das Zentrum von Miltenberg besser in das Radverkehrsnetz einzubinden (Öffnung von Einbahnstraßen)
- die Fahrradwegweisung verbessern
- die Orientierung auf außerörtlichen Radwegen verbessern.

3 Leitbildentwicklung

3.1 Zielbestimmung und Konstituierung

Die Leitbildentwicklung hat folgende Ziele:

- Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr soll erhöht werden
- Die Sicherheit des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen soll verbessert werden
- Die Qualität der Radverkehrsanlagen soll dem aktuellen Standard entsprechen
- Das Radverkehrsnetz soll in und zwischen den Kommunen komplettiert werden
- Informationen zum Radfahren sollen optimiert werden.

Um diese Ziele erreichen zu können, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Handlungsschwerpunkte für konkretes Handeln sind zu definieren
- konkrete Projekte mit klaren Umsetzungsperspektiven sind zu entwickeln
- um die Akzeptanz und damit die Realisierungschancen zu erhöhen, arbeiten Bürger zusammen mit Akteuren aus Kommunen, Kreisverwaltung, Baubehörden, Politik, Polizei und Verbänden.

Folgende vier Handlungsschwerpunkte, unter denen thematisch zusammenhängende Einzelprojekte entwickelt werden können, sind aufgrund der Bestandsaufnahme vorgeschlagen worden:

- Alltagsradverkehr
- Verkehrssicherheit
- Schüler rauf aufs Rad!
- Tourismus: Chancen besser nutzen!

Die Leitthemen wurden aufgrund der Interessensbekundungen der Akteure ausgewählt. Jedes Leitthema wird in einer Arbeitsgruppe bearbeitet und durch einen Moderator koordiniert. Die Arbeitsgruppen bilden Projektgruppen, in denen konkrete Projekte entwickelt und auf den Weg gebracht werden.

Die Arbeitsgruppen tagen zweimal mit einem zeitlichen Abstand von drei Monaten, zwischendurch arbeiten die Projektgruppen eigenstän-

dig und werden je nach Bedarf vom Planungsbüro VIA fachlich beraten.

Den Leitbildprozess verdeutlicht folgende Abbildung:

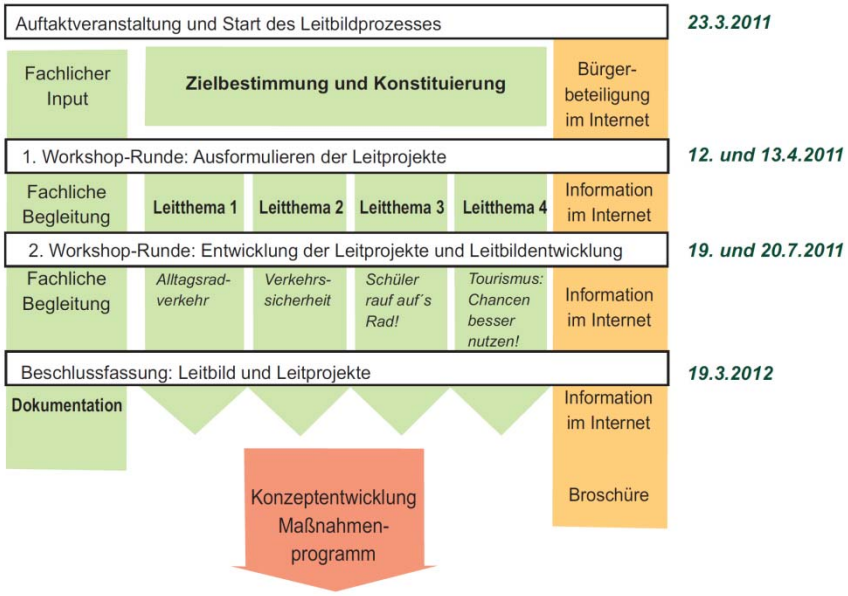


Bild 3-1: Ablauf des Leitbildprozesses

Am 23.3.2011 fand die öffentliche Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung im alten Rathaus in Miltenberg statt. Als Vortragender konnte Johannes Ziegler von der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren zu einem Referat über das Thema „Radverkehr als wichtiger Bestandteil der bayerischen Verkehrspolitik“ gewonnen werden.

Bild 3-2: Johannes Ziegler, Bayerisches Staatsministerium des Inneren wird anlässlich der Auftaktveranstaltung vom Bayerischen Rundfunk interviewt

Die Tagesordnung der Auftaktveranstaltung wird hier noch einmal wiedergegeben:

Tagesordnung

für die Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung
am 23.03.2011 um 19:00 Uhr im alten Rathaus in Miltenberg

zum Projekt „Leitbildprozess zur Förderung des Radverkehrs in den vier Main-Anrainer-Kommunen Miltenberg, Bürgstadt, Großheubach und Kleinheubach im Landkreis Miltenberg in Bayern“

19:00 – 19:20 Uhr	**Begrüßung durch die vier Bürgermeister der beteiligten Gemeinden** *BM Joachim Bieber, Stadt Miltenberg, BM Bernhard Stolz, Gemeinde Bürgstadt, BM Günther Oettinger, Gemeinde Großheubach, BM Stefan Danninger, Gemeinde Kleinheubach*
19:20 – 19:40 Uhr	**Radverkehr als wichtiger Bestandteil der bayerischen Verkehrspolitik** *Johannes Ziegler, Bayerisches Staatsministerium des Inneren, Oberste Baubehörde, Straßen und Brückenbau*
19:40 – 20:15 Uhr	**Ergebnisse: Radfahrerbefragung, Bestandserfassung und Vorschläge zur Netzkonzeption** *Andrea Fromberg und Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA eG, Köln*
20:15 – 20:45 Uhr	**Diskussion der Ergebnisse**
20:45 – 21:30 Uhr	**Erläuterung der Ziele des Leitbildprozesses, der Themenvorschläge der Arbeitsgruppen, der Arbeit in den Arbeitsgruppen und des Zeitplanes; Diskussion und Nachfragen; Möglichkeit zur Anmeldung der Mitarbeit in den Arbeitsgruppen** *Andrea Fromberg und Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA eG, Köln*

Bild 3-3: Tagesordnung für die Auftaktveranstaltung

3.2 Entwicklung der Leitprojekte

Die vorgeschlagenen Leitthemen wurden akzeptiert, so dass folgende Arbeitskreise und Projektgruppen in der Konstituierungsphase gegründet wurden:

Arbeitskreis	Arbeitskreisleiter	Projektgruppe	Projektgruppenleiter
Tourismus: Chancen besser nutzen	Herr Oettinger	Mehr Service für Fahrradtouristen	Frau Heinz
		Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes	Frau Duffeck
		Qualitätssicherung Fahrradwegweisung	Planungsbüro VIA
Alltagsradverkehr: Schwerpunkt Netz	Herr Faust	Konzept Mainrunde³	Herr Oswald
		Radschnellweg Großheubach – Kleinheubach – MIL-Nord – Bürgstadt	Frau Törl
Schüler rauf aufs Rad!	Herr Gramlich	Radlbus	Frau Janssen
		Schulprojekte zum sicheren Radfahren	Herr Schraut
		Kleinräumiges Verkehrskonzept für das Schulzentrum in MIL-Nord	Herr Lauth
Sicheres Radfahren im Alltag	Herr Ullrich	Ordnungspartnerschaft Radverkehr	Herr Lauth
		Barrierenabbau und sichere Führungsformen	Herr Ullrich
		Verkehrsversuche	Herr Schöpf

Bild 3-4: Übersicht über die Arbeitskreise und Projektgruppen

Die Arbeitskreise und Projektgruppen wurden von Vertretern aus Politik (Bürgermeister aus Groß- und Kleinheubach, Stadtrat aus Miltenberg) und Verwaltung (Vertreter aus der Stadt Miltenberg und dem Markt Kleinheubach), der Tourismusgemeinschaft Miltenberg, Bürgstadt und Großheubach und Mainland Miltenberg - Churfranken e. V. sowie von engagierten Bürgern geleitet, die ein direktes Interesse an der Förderung des Radverkehrs hatten (z.B. Elternratsvorsitzende und ehemaliger Rektor der Johannes-Hartung-Realschule, Unternehmer aus Miltenberg).

Bild 3-5: Sitzung im Arbeitskreis „Schüler rauf aufs Rad!“

Die Projektgruppen trafen sich mehrmals und wurden teilweise intensiv von den Fachplanern beraten (v.a. die Projektgruppen „Mainrunde³“, „Radlbus“, „Kleinräumiges Verkehrskonzept für das Schulzentrum MIL-Nord“ und „Ordnungspartnerschaft“). In allen Projektgruppen wurden die Arbeitsergebnisse dokumentiert und auf den internen Seiten der Projektwebsite www.main-fahrrad.de eingestellt. In der 2. Ar-

beitskreisrunde wurden die Projekte präsentiert und diskutiert sowie die weiteren Arbeitsschritte festgelegt.

Die folgenden Steckbriefe dokumentieren die Einzelprojekte und den jeweiligen Stand der Bearbeitung.

Leitthema	**Tourismus: Chancen besser nutzen!**
Leitprojekt	**Mehr Service für den Fahrradtouristen**
Projektziel	Angepasstes Serviceangebot entwickeln
Arbeitsschritte	Folgende Einzelprojekte wurden auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft: - Automaten für den Verkauf von Schläuchen und Reparatursets an zentralen touristischen Punkten aufstellen - Pannensets für alle Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe entwickeln und verteilen - Bereitschaftsdienst für Reparaturservice entwickeln (Bsp: LeezenDoc in Münster, FahrradDoc in Köln): über Hotline Reparaturservice in der Saison rund um die Uhr - In der Saison einen Pannenabschleppservice garantieren (Bsp: Hasetal im Emsland) - Nutzer- und nachfragegerechte Angebote für Gepäckaufbewahrung und Fahrradparken - Fahrradvermietung: Aufbau eines regionalen Systems unter Integration von Pedelecs und Ladestationen für Pedelecs (Churfranken?)
Projekt-Koordinator	Frau Heinz, Tourismusgemeinschaft Miltenberg, Bürgstadt, Kleinheubach
Mitarbeiter	Frau Dacho, LRA MIL Herr Stich, Hotelier
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Volker Straub, Fahrradhändler in Miltenberg
Einzelprojekte	**Schlauchautomat**: Schlauchautomaten sollen an den vorhandenen zentralen Abstellplätzen am Lindenplatz oder am Parkplatz Pfarrkirche aufgestellt werden. Volker Straub soll für den Schlauchautomaten-Service gewonnen werden. **Pannensets**: Die Bereithaltung eines Pannensets ist die Voraussetzung für eine Zertifizierung als „Bett & Bike"-Betrieb. 11 von 20 angeschriebenen Betrieben zeigten konkretes Interesse, ihren Gästen ein Pannenset anzubieten. Das Pannenset (hochwertige Luftpumpe, Flickzeug, Imbusschlüssel/Multitool) kann vom Fachhandel zusammengestellt werden und als Paket angeboten werden. **Abschleppgarantie**: Einige Fahrradhändler würden sich beim Aufbau eines Netzwerkes für einen Reparatur-/Abschleppdienst einbringen. Einige Hoteliers bieten diesen Service bereits an ohne ihn jedoch zu bewerben. Sinnvoll ist eine Zusammenarbeit mit den örtlichen Taxi-Unternehmen, da der lokale Fahrradhandel oder die Gastgewerbebetriebe solch eine Dienstleistung kaum rund um die Uhr anbieten können. Wenn ein Taxi-Unternehmen sich bereit erklären, auch Fahrräder zu transportieren (z.B. mit einem Fahrradtransport-Aufsatz, Anhänger oder im Großraum-Taxi), kann dieser Service beworben werden, indem man die Leistung bei schlechtem Wetter oder Panne anbietet und eine „Service-Nummer" (die des Taxi-Unternehmens) in den touristischen Medien kommuniziert. **Gepäckaufbewahrung und Fahrradboxen:** Die vorhandenen Schließfächer am Lindenplatz und am Parkplatz Pfarrkirche sollen in die touristische (Fahrrad-)Wegweisung, in die Infotafeln und den Stadtplan aufgenommen werden. Zusätzlich sollen am Bahnhof in MIL wieder Schließfächer angeboten werden. An zentralen Punkten ist ein Versuch mit Fahrradboxen zu machen (Lindenplatz, Parkplatz Pfarrkirche, Mildenburg, Fußgängerzone). **Fahrradvermietung / Pedelecs:** Ein Mietfahrradsystem, das auch Pedlecs einschließt, wird zurzeit über Churfranken e.V. aufgebaut.
Finanzierung und Zuständigkeit	**Schlauchautomat**: Ein Schlauchautomat mit ca. 175 Schläuchen kostet ca. 1.000 Euro. Bei einem Verkauf aller Schläuche hätte sich der Automat amortisiert. Die Finanzierung bzw. Vorfinanzierung ist zu klären. **Pannenset**: Ein Beispiel-Pannenset will die Tourist-Information zusammenstellen lassen und in den Werbemedien kommunizieren. **Abschleppgarantie**: Wenn die Touristik-Organisationen die Kosten für den Taxi-Transport nicht erstatten können, sind die Kosten von den Touristen selbst zu tragen und das Angebot bezieht sich rein auf die Vermittlung des Services. **Gepäckaufbewahrung und Fahrradboxen:** Die Kostenübernahme für Wegweisung, Schließfächer und Fahrradboxen sind zwischen Touristikern, Stadt Miltenberg und Westfrankenbahn zu verhandeln.
Zeitplan zur Realisierung	Die Einzelprojekte sollen in 2012 umgesetzt sein.

Bild 3-6: Arbeitskreis Tourismus: Steckbrief der Projektgruppe „Mehr Service für Fahrradtouristen"

Leitthema	**Tourismus: Chancen besser nutzen!**
Leitprojekt	**Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes**
Projektziel	Ausweisung eines qualifizierten touristischen Routennetzes: zielgruppenorientiert, überschaubar und attraktiv
Arbeitsschritte	Standards für das touristische Routennetz festlegen; Stufenkonzept ausarbeiten: - Überregionale Routen ordnen - Zielgruppenorientierte Tages- und Rundtouren entwickeln, ggf. thematisch fassen (sog. „Erlebnisschleifen“) - Kombinationsmöglichkeiten Fahrrad und Bahn sowie Fahrrad und Schiff darstellen - Ergänzungsrouten entwickeln (z.B. MIL-Nord nach Kirschfurt) - Regionale Radwanderkarte veröffentlichen - Ggf. weitere Printmedien zum Radverkehr in der Region veröffentlichen (Broschüre, Flyer)
Projekt-Koordinator	Frau Duffeck, Mainland Miltenberg - Churfranken e.V.
Mitarbeiter	Herr Brand
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Landkreis Miltenberg, Tourismusgemeinschaft Miltenberg, Bürgstadt, Kleinheubach Gemeinde Collenberg
Einzelprojekte	**Überregionale Routen:** Churfranken gibt zur Saison 2012 eine neue Broschüre zum Radwandern in der Region heraus: „Radwege – dort wo der Main am schönsten ist“. In Bezug auf die Bewerbung der Angebote ist Folgendes weiterhin zu optimieren: - Standards für touristisches Netz festlegen - Ordnung und Konzentration der bestehenden Radrouten, Pflege und Wartung der Premium-Produkte - thematische Ausrichtung der Rundrouten - Ausrichtung der Routen an Zielgruppen - Kombinationsmöglichkeiten von Fahrrad, Bahn und Schiff darstellen. **Verbindung Miltenberg – Kirschfurt:** Hier ist eine Realisierung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Collenberg und den Privateigentümern auszuloten. Aus Naturschutzgründen ist nur ein zurückhaltender Ausbau zu empfehlen. **Regionale Radwanderkarte:** Da Churfranken eine neue Broschüre und ein neues Angebot im Internet mit regionalem Charakter aufgebaut hat, könnte nun eine lokale Publikation das Informationsbedürfnis von länger verweilenden, Rad fahrenden Touristen zu Infrastruktur und Service in den vier Kommunen befriedigen. **Radaktionstage:** Sollten zu einem festen touristischen Programm etabliert werden.
Finanzierung und Zuständigkeit	Möglicherweise fallen die Einzelprojekte aufgrund ihrer sehr lokalen Ausrichtung eher in den Zuständigkeitsbereich der Tourismusgemeinschaft Miltenberg, Bürgstadt, Kleinheubach.
Zeitplan zur Realisierung	Die Realsierung der Einzelprojekte soll in 2012 vorbereitet werden.

Bild 3-7: Arbeitskreis Tourismus: Steckbrief der Projektgruppe „Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes“

Leitthema	**Tourismus: Chancen besser nutzen!**
Leitprojekt	**Qualitätssicherung Fahrradwegweisung**
Projektziel	Sicherung der Standards hinsichtlich Streckenführung und Wegweisung
Arbeitsschritte	Stufenkonzept abarbeiten: - Bestandsaufnahme aller bestehenden Fahrradwegweiser, Aufbau eines regionalen Katasters zur Fahrradwegweisung - Mängelanalyse, Harmonisierung - Ergänzung der Wegweisung: Alternativrouten durch die historischen Ortskerne, Ortseingangsschilder - Ergänzung durch touristische Infotafeln: Radwanderangebot, Unterkünfte - Festlegung von Standards für Wartung und Pflege, organisatorische Voraussetzungen schaffen
Projekt-Koordinator	Planungsbüro VIA
Mitarbeiter	Herr Thiry, LKA Miltenberg
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Bauhofleiter der vier Gemeinden ansprechen und für Mitarbeit gewinnen
Einzelprojekte	**Bestandsaufnahme und Kataster:** Das Planungsbüro VIA hat alle Fahrradwegweiser in einem Kataster zur Fahrradwegweisung aufgenommen. Die Mängelanalyse hat folgende Vorschläge zur Qualitätssicherung ergeben: - In fast allen Kommunen ist der Altbestand zu entfernen. - In Bürgstadt ist die Zielkontinuität zu gewährleisten und manche Wegweisung mit Zwischenwegweisern durch Zielwegweiser zu ersetzen, um eine uneingeschränkte Nutzbarkeit der Fahrradwegweisung herzustellen. - V.a. in Bürgstadt und in Miltenberg steht die Führung des Main-Radweges zur Disposition. - Eine Ausweitung des beschilderten Radroutennetzes ist zu diskutieren. - Ein Vorschlag für Ortseingangsschilder wurde gemacht. Die konkrete Überplanung der bestehenden Wegweisung muss gesondert beauftragt werden. Die Fahrradwegweisung muss in ihren zentralen Abschnitten mindestens einmal, besser zweimal pro Saison gewartet werden. Mit Hilfe des neu angelegten Katasters ist eine Nachbestellung von Wegweisern und die Erneuerung im Gelände unkompliziert möglich. Das Kataster muss bei Änderungen auf den aktuellen Stand gebracht werden, um eine nachhaltige Arbeitsgrundlage bilden zu können.
Finanzierung und Zuständigkeit	Die Zuständigkeit ist nicht geklärt, da Herr Thiry diesen Aufgabenbereich abgeben wird. Das neu angelegte Kataster ermöglicht, die Kosten für die Fahrradwegweisung detailscharf für einzelne Kommunen zu berechnen.
Zeitplan zur Realisierung	Eine Überarbeitung der Fahrradwegweisung soll in 2012 vorbereitet werden.

Bild 3-8: Arbeitskreis Tourismus: Steckbrief der Projektgruppe „Qualitätssicherung Fahrradwegweisung“

Leitthema	**Alltagsradverkehr: Schwerpunkt Netz**
Leitprojekt	**Konzept Mainrunde[3]**
Projektziel	Zielgruppengerechte Radverkehrsführung in Miltenberg
Arbeitsschritte	Erarbeitung eines Konzeptes für eine Führung der Radfahrer in Miltenberg auf drei Routenvarianten: - Umgebaute und verkehrsberuhigte Mainstraße zwischen Esso-Kreuzung und Mainzer Straße (Hotel Rose) (zukünftige Führung des Alltagsradverkehrs und ggf. auch des Main-Radweges) - Führung durch den historischen Ortskern (Öffnung der Einbahnstraßen Gartenstraße und Hauptstraße, Öffnung von Pulverich und Fußgängerzone für den Radverkehr, Querungshilfen Luitpoldstraße und Mainstraße (Hotel Rose)) - Führung durch die Main-Anlagen (Führung über (Bus-) Parkplatz, Konfliktvermeidung Fußgänger – Radfahrer, Weiterführung ab Hotel Rose am Main, Querung der Mud, Weiterführung nach KH) Optimierung Anbindung MIL-West / Breitendiel nach MIL (beidseitige Radverkehrsinfrastruktur Mainzer Straße) und KH Umgestaltung Knoten Luitpoldstraße / Jahnstraße Umgestaltung Knoten vor dem Würzburger Tor Umgestaltung Bürgstädter Straße (Anbindung GE McDonald´s) / Eichenbühlerstraße
Projekt-Koordinator	Herr Oswald, Bürger
Mitarbeiter	Herr Schöpf, Stadt Miltenberg Herr Henn, Stadt Miltenberg Herr Küster, Bürger, ADFC, VCD Herr Hench, Bürger Herr Heimberger, Bürger
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Herr Biller und Herr Jung, Straßenbauamt Aschaffenburg
Einzelprojekte	**Sichere Führung des Radverkehrs auf der Mainstraße und der Mainzer Straße (Zielgruppe: Alltagsradverkehr, durchreisende Radtouristen):** Für diesen Straßenzug vom Mainzer Tor bis zum Ortsausgang an der Jahnstraße sind detaillierte Vorschläge zur Umgestaltung und zur Sicherung des Rad- und Fußverkehrs ausgearbeitet worden. Zentrale Bausteine dabei sind: - Einseitiger Schutzstreifen auf der Mainzer Straße in Richtung Altstadt zur Ergänzung des vorhandenen Richtungsradweges - Radverkehr im Mischverkehr bei Reduzierung auf Tempo 30 und Fahrbahnbreite von 6,00 m im Abschnitt zwischen Hotel Rose und Pfarrkirche - beidseitig Schutzstreifen und Tempo 50 zwischen Pfarrkirche und Esso-Kreuzung - Einseitiger Schutzstreifen zwischen Esso-Kreuzung und Ortsausgang in Richtung Bürgstadt zur Ergänzung des vorhandenen Richtungsradweges - Sicherung der Querungsbedarfe von Fußgängern und Radfahrern durch Querungshilfen - Sicherung des Radverkehrs an der östlichen Brückenauffahrt (Kreisverkehr) und der Esso-Kreuzung (Veloweiche). **Sichere und attraktive Führung durch die Altstadt Miltenbergs:** Für diese Führung wurden konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet, zentrale Bausteine dabei sind: - Öffnung der Gartenstraße in beide Richtungen für den Radverkehr - Öffnung der oberen und unteren Hauptstraße (Fußgängerzone) für den Radverkehr in beide Richtungen - Sicherung der Querungsbedarfe von Fußgängern und Radfahrern durch Querungshilfen - Sicherung des Radverkehrs an der Brückenauffahrt Martinsbrücke und im GE McDonald´s (Minikreisel) **Sichere Führung in der Mainpromenade unter Minimierung des Konfliktpotenzials mit den anderen Verkehrsteilnehmern (Fuß, Pkw, Bus):** Für diese Führung wurden konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet, zentrale Bausteine dabei sind: - Markierung von Einfahrhilfe für den Radverkehr im Bereich der Parkplatzzufahrten - Weiterführung des Mainradweges entlang des Maines bis zur Mud, Fortführung auf den vorhandenen Mainradweg nach Kleinheubach bzw. zum geplanten Radweg entlang der Eisenbahnbrücke - Führung des Radverkehrs zwischen Schwimmbad und Ankergasse auf dem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-Radweg zur Vermeidung von Konflikten mit den Schiffstouristen. **Sichere und umwegfreie Führung des Radverkehrs auf die alte Mainbrücke und auf der Brückenstraße:** Dieses Projekt wurde auf Anraten von Herrn Biller von der Führung in der Mainstraße abgekoppelt. Folgende Bausteine sind zentral: - Führung des Radverkehrs auf der westlichen Brückenrampe auf einem Schutzstreifen bergauf in Gegenrichtung zur Einbahnstraße, Führung des Radverkehrs auf der östlichen

	Brückenrampe auf einem Schutzstreifen bergauf - Führung des Radverkehrs bergauf auf einem einseitigen Schutzstreifen jeweils bis zum Scheitelpunkt der alten Mainbrücke - Anlage eines Minikreisels vor dem Brückenbogen und am Knotenpunkt Josef-Wirth-Straße / Steingässerstraße / Brückenstraße zur Sicherung des Radverkehrs in alle Fahrtrichtungen - Öffnung der Josef-Wirth-Straße für den Radverkehr in beide Richtungen - Furtmarkierungen an den Einmündungen der Brückenstraße **Luitpoldstraße – Bürgstädter Straße – Eichenbühler Straße:** - Städtebaulicher Entwurf für den historischen Platz vor dem Würzburger Tor unter Berücksichtigung der Ansprüche des unmotorisierten Verkehrs; kurzfristig ist hier die Sicherung des abbiegenden Radverkehrs und des querenden Fußgängerverkehrs durch eine Querungshilfe sinnvoll - Straßenräumlicher Umgestaltung der Luitpoldstraße und der Bürgstädter Straße - Sicherung des Verkehrs durch die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an den Knotenpunkten Bürgstädter Straße / Eichenbühler Straße und Bürgstädter Straße / Im Vollmer / Am Stadtweg - Einseitiger Schutzstreifen bergauf auf der Eichenbühler Straße
Finanzierung und Zuständigkeit	Die Zuständigkeit der Maßnahmen liegt bei der Stadt Miltenberg und Staatlichen Straßenbauamt Aschaffenburg.
Zeitplan zur Realisierung	Die Realsierung der Einzelprojekte soll in 2012 vorbereitet werden.

Bild 3-9: Arbeitskreis Netzentwicklung: Steckbrief der Projektgruppe „Mainrunde³“

Leitthema	**Alltagsradverkehr: Schwerpunkt Netz**
Leitprojekt	**Radschnellweg Großheubach (GH) – Kleinheubach (KH) – MIL-Nord – Bürgstadt**
Projektziel	Schnelle, umwegfreie und attraktiv zu befahrende Alltagsverbindungen schaffen Die Projektgruppe „Radschnellweg" bearbeitet komplexe Fragen des Netzzusammenhanges mit vielen interkommunalen Fragestellungen.
Arbeitsschritte	Folgende Lösungsvorschläge sind zu prüfen: • Parallelführung des Radverkehrs zur Hauptstraße in GH, solange keine Reduzierung der Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit durchsetzbar ist, Sicherung der Querungen in der Ortsdurchfahrt • Verbesserung der Anbindung GH und KH: ggf. über eine Fähre oder über eine Fußgänger-/ Radfahrerbrücke • Sichere Führung des Radverkehrs in Kleinheubach: statt Führung auf der Hauptstraße Öffnung des Löwensteinschen Parks Führung des Radverkehrs Im Mittelgewann Führung des Radverkehrs an der Josera-Kreuzung Führung des Radverkehrs von der Brücke in Richtung Am Hundsrück Abbau der Barriere Eisenbahnlinie • Optimierte Führung KH – MIL • Neue Mainquerung über die alte Eisenbahnbrücke, Führung des Radverkehrs von der Eisenbahnbrücke zum Schulzentrum MIL-Nord • Anbindung „Promilleweg" an MIL-Nord bei Realisierung des neuen AS an Umgehungsstraße
Projekt-Koordinatorin	Frau Törl
Mitarbeiter	Herr Oettinger Herr Faust Herr Lauth Frau Walter
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Herr Biller, Straßenbauamt Aschaffenburg Eine Abstimmung mit der Projektgruppe: „kleinräumiges Verkehrskonzept MIL-Schulzentrum" im AK „Schüler rauf aufs Rad" ist sinnvoll
Einzelprojekte	**Sicherung der Ortsdurchfahrt in Großheubach:** Da sich der Alltagsradverkehr nur teilweise auf Parallelrouten umleiten lässt und die verkehrliche Situation entlang der Hauptstraße insgesamt unbefriedigend ist, soll T30 angeordnet werden. Die Geschwindigkeitsreduktion dient auch der Sicherung des querenden Radverkehrs. Dieses kann zunächst als Verkehrsversuch eingeführt werden. **Sicherung des querenden Radverkehrs in Großheubach:**

	• Für die bestehende, aber nicht angenommene Querungshilfe an der St 2441 / In den Seegärten wird von VIA ein Änderungsvorschlag erarbeitet. • Für die Radverkehrsführung am Südkreisel zur Sicherung der Einfahrt in den „Promilleweg" hat VIA eine Vorskizze erarbeitet • Für die Radverkehrsführung an den innerörtlichen Knotenpunkten Hauptstraße / In den Seegärten / Schafgasse und Hauptstraße / Langgasse / Freihof hat VIA eine Vorskizze erarbeitet **Verbesserung der Anbindung GH und KH:** - Die Errichtung einer Fußgänger-/Radfahrer-Brücke wird aufgrund der erforderlichen Rampenhöhen allenfalls langfristig umsetzbar sein. Geprüft wird von den Kommunen die Einrichtung eines Fährbetriebes. Aus Sicht von VIA sollte der Fährbetrieb niederschwellig mit einfachem kleinem Boot aufgenommen werden und bei entsprechender Nachfrage ausgeweitet werden. - Inwieweit die Führung des Radverkehrs über die bestehende Brücke optimiert und in direkter Führung parallel bzw. auf der Fahrbahn gesichert werden kann, ist mit dem Straßenbauamt Aschaffenburg zu diskutieren. VIA hat einen Führungsvorschlag erarbeitet. **Sichere Führung des Radverkehrs in Kleinheubach:** - Die Führung durch den Löwensteinschen Park wird geduldet, wird aber nicht offiziell in die Fahrradwegweisung integriert. - Falls auf Hauptstraße und Im Mittelgewann keine Geschwindigkeitsreduktion auf T30 umgesetzt werden kann, schlägt VIA eine Markierung von alternierenden Schutzstreifen vor. Dieses wäre ein Pilotprojekt in Bayern. In Baden-Württemberg laufen vergleichbare Untersuchungen. VIA hat einen Musterlösungsvorschlag erarbeitet. **Führung des Radverkehrs an der Josera-Kreuzung:** Gefordert werden folgende Maßnahmen: - Direkte, umwegfreie Verbindung zwischen dem südlichen und nördlichen Teil des GE Seehecke, kurzfristig durch Querungshilfe an der St 2441, nach Umsetzung der neuen Planungen zum Großkreisel durch den Bau eines Tunnels - Fahrdynamische Verbesserung des Rad-/Gehweges auf der vorhandenen Brückenrampe in KH - Direkte, straßenparallele Führung des Radverkehrs von der Brücke in Richtung Breitendiel / Rüdenau: VIA erarbeitet hierzu einen Führungsvorschlag - Unterführung in Weiterführung der Straße Am alten Turnplatz / Im Mittelgewann als innerörtlicher Abbau der Barriere der Bahnlinie - Nutzung der aus dem Netz zu nehmenden Teilstücke der K4 als Rad-Gehweg in Kombination mit „Landwirtschaftlicher Verkehr frei" unter Ersatz des Brückenbauwerkes **Optimierte Führung KH – MIL:** Mit der St 2310 und der Eisenbahn bestehen zwei wesentliche

	Barrieren. Zwei schnelle Verbindungen werden vorgeschlagen: - Östlich der Bahn: im Wesentlichen Beibehaltung der heutigen Führung, Sicherung des Radverkehrs auf der Hauptstraße in KH, Weiterführung in Richtung MIL auf neu zu bauenden Abschnitt des Mainradweges mit Anschluss an die neue Verbindung über die alte Eisenbahnbrücke - Westlich der Bahn: direkte Verbindung von Josera in das GE Seehecke (kurzfristig: Querungshilfe, langfristig: Unterführung), Führung östlich entlang der St 2310, Querungshilfe an der St 2310 / MIL 4 zur Anbindung in Richtung Breitendiel / Amorbach, Weiterführung westlich der Bahn und Einmündung in den neu zu bauenden Abschnitt des Mainradweges mit Anschluss an die neue Verbindung über die alte Eisenbahnbrücke **Neue Mainquerung über die Eisenbahnbrücke:** Diese Verbindung ist eine zentrale Maßnahme, die die intra- und interkommunale Erreichbarkeit entscheidend verbessert. Sie kann nur auf der Grundlage einer politisch gefassten Absichtserklärung der beteiligten Kommunen verhandelt werden. Die Anbindung nach MIL-West und ins Schulzentrum MIL-Nord ist sicher zu stellen. **Anbindung „Promilleweg" an MIL-Nord bei Realisierung des neuen AS an Umgehungsstraße** Die Verbindung nach MIL-Nord verläuft bis zur Realisierung der neuen Verbindung entlang der Eisenbahnbrücke über GH. Vor allem die Anbindung der Radroutenverbindung „Promilleweg" und AS MIL-Nord (Planfeststellungsverfahren) ist sicherzustellen. VIA erstellt zu den vorliegenden Planungen eine Stellungnahme.
Finanzierung und Zuständigkeit	Die Projekte sind ausgesprochen interkommunaler Natur, daher ist eine intensive Abstimmung zwischen den Kommunen unabdingbar.
Zeitplan zur Realisierung	Die Realisierung der Einzelprojekte soll in 2012 vorbereitet werden.

Bild 3-10: Arbeitskreis Netzentwicklung: Steckbrief der Projektgruppe „Radschnellweg"

Leitthema	**Schüler rauf aufs Rad!**
Leitprojekt	**Radlbus**
Projektziel	Begleitetes Radfahren für 5. Klässler in den ersten Wochen
Arbeitsschritte	Folgende Arbeitsschritte sind zu leisten: • Projekt in den Schulen präsentieren (Schulleitung, Schülervertretung und Elternrat) • Andere Schulen ansprechen, Interesse zu einer Beteiligung abfragen • Akquisition der Betreuer • Akquisition der teilnehmenden Schüler im Schuljahr 2011/12 • Verortung der Wohnorte der Teilnehmenden • Festlegung der Streckenführung • Ggf. Klärung von Versicherungsfragen (GUV) und Vereinbarung • Bereitstellung reflektierender Kleidung und Helme • Betreuungsplan erstellen
Projekt-Koordinatorin	Frau Janssen, Vorsitzende des Elternbeirats der Johannes Hartung-Realschule
Mitarbeiter	Herr Pfaff (Polizei) Herr Gramlich
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Herr Kümmel (Presse) GUV wg Sponsoring Helme und Westen ansprechen
Projektdurchführung und Erfahrungen	Alle weiterführenden Schulen im Landkreis MIL wurden von Frau Janssen, der Projektkoordinatorin angeschrieben; es erfolgte keine Rückmeldung. Das Johannes-Butzbach-Gymnasium konnte trotz intensiver Bemühungen der Aktiven nicht für eine Teilnahme gewonnen werden. Zu Schuljahresbeginn 2011/12 hat die Johannes-Hartung-Realschule den Radlbus als Pilotprojekt angeboten. 45 Familien mit neuen 5. Klässlern wurden angeschrieben, 21 Familien gaben eine Rückmeldung, 18 haben sich für den Radlbus angemeldet. Als Scouts konnten nach intensiven Akquisitionsbemühungen konnten 5 Erwachsene gewonnen werden, die von der Polizei geschult wurden. Der Radlbus startete von vier Punkten: 2 in MIL, 1 in B und 1 in GH. Herr Lauth konnte die Versicherungsfragen abschließend klären: - Alle Kinder und die Scouts sind über die Gemeindeunfallversicherung (GUV) bei einem Unfall versichert. - Im Haftungsfall muss zunächst die private Haftpflichtversicherung eintreten. Besteht kein oder kein ausreichender Versicherungsschutz tritt die Kommunale Haftpflichtversicherung ein. Es handelt sich bei dem Radlbus als Schülerbeförderung um einen vom Land auf den Landkreis „übertragenen Wirkungskreis" . Alle Teilnehmer fuhren mit Helm. Die Scouts fuhren zusätzlich mit reflektierenden Westen; zu klären ist, inwieweit zukünftig auch die Schüler damit ausgestattet werden können. Der obere Teil der Nikolaus-Fasel-Straße wurde vom Ordnungsamt der Stadt MIL rechtzeitig vor Start des Radlbus für den Radverkehr geöffnet. Die Situation wird kontinuierlich beobachtet. Frau Pelikan, Schulleiterin der Realschule schlägt eine zeitweise Sperrung der Nikolaus-Fasel-Straße von der Martin-Vierengel-Straße bis zum Ehrenfriedplatz zu den Schulanfangs- und -endzeiten vor. Erfahrungen des Radlbus: - Der Zustand der Fahrräder der Kinder ist möglichst im Vorfeld zu überprüfen, Kleidungstipps an Eltern geben - Die Unterführung am Bahnhof ist durch Überfüllung sehr gefährlich - Auffahrt auf die auf alte Mainbrücke ist für langsam fahrende und dadurch die Fahrspur nicht haltende Schüler sehr gefährlich - Auf- und Abfahrt an der Martinsbrücke ist wegen Unübersichtlichkeit gefährlich - Die Führung des Radweges über Busparkplatz birgt Gefahren - Der Südkreisel in Bürgstadt wird als gefährlich eingeschätzt. Die Presseberichtserstattung war positiv, VIA hat den Radlbus in der Difu-Datenbank http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/ als best-practice-Projekt eingestellt und für den Deutschen Fahrradpreis gemeldet.
Finanzierung und Zuständigkeit	Maßnahme liegt in kommunaler Zuständigkeit Keine Kosten durch ehrenamtliches Engagement und Einbindung der Schulleitung Alle benötigten Materialien, Korrespondenzvorlagen und Zeitpläne liegen nach Durchführung des Pilotprojektes in optimierter Form vor und können direkt auf andere Schulen übertragen werden.
Zeitplan zur Realisierung	Das Projekt soll zu Beginn des nächsten Schuljahres wiederholt werden. Frau Janssen beginnt mit der Organisation frühzeitig. Alle Scouts stellen sich erneut zur Verfügung. Weitere Schulen (v.a. Johannes-Butzbach-Gymnasium) sollen zum Mitmachen motiviert werden.

Bild 3-11: Arbeitskreis Schüler: Steckbrief der Projektgruppe „Radlbus"

Leitthema	**Schüler rauf aufs Rad!**
Leitprojekt	**Kleinräumiges Verkehrskonzept für das Schulzentrum in MIL-Nord**
Projektziel	Auflösung der Verkehrskonflikte im Bereich des Schulzentrums in MIL-Nord
Arbeitsschritte	Folgende Arbeitsschritte sind zu leisten: • Erfahrungen und Bewertungen zusammentragen • Ergänzende Analyse • Lösungsvorschläge ausarbeiten • Konsens zwischen allen Beteiligten finden Folgende Themen sind zu bearbeiten: • Verkehrsführung auf der Nikolaus-Fasel-Straße unter besonderer Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs • Ggf. alternative Führungen des Rad- und Fußverkehrs entlang der Eisenbahn • Optimierung der Bushaltestellen/-warteplätze • Optimierung des Hol- und Bringeverkehrs durch die Eltern • Optimierung der Lage und Zufahrten der Schulparkplätze • Barrierefreie Gestaltung der Eisenbahnunterführung am Bahnhof • Optimierung der Anbindung von und nach Bürgstadt
Projekt-Koordinator	Herr Lauth, Ordnungsamt der Stadt Miltenberg
Mitarbeiter	Herr Thiry, LRA MIL Herr Hennig, Straßenverkehrsbehörde LRA MIL Herr Beetz, ÖPNV LRA MIL Herr Schöpf, Stadt MIL Herr Henn, Stadt MIL Frau Janssen, Elternbeirat JHR + Vertreter der Schulleitung Herr Reinfurt, Elternbeirat JBG + Vertreter der Schulleitung Herr Gwiasda, Planungsbüro VIA
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Leitprojekt: Verkehrsversuche Westfrankenbahn
Einzelprojekte	**Verkehrsführung Nikolaus-Fasel-Straße und Anbindung Schulen:** Die alternative Anbindung über Schönbornring / Solwiese wurde aus schulinternen Sicherheitsgründen verworfen. Zudem wären langfristige Verhandlungen mit den Privateigentümern der Grundstücke notwendig. Auch ist die Infrastruktur zum Fahrradparken auf die Nikolaus-Fasel-Straße ausgerichtet. Nach Ortsbeobachtung und Analyse der Verkehrssituation wurden folgende Maßnahmenvorschläge formuliert: 1. Öffnung der Nikolaus-Fasel-Straße ab Ehrenfriedplatz bis Zufahrt Realschule in Gegenrichtung für den Radverkehr. 2. Markierung eines einseitigen Schutzstreifens zur Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs bis zur Einfahrt auf das Realschulgelände. 3. Einrichtung eines Ein- und Ausstiegsbereichs mit eingeschränktem Halteverbot zum Holen und Bringen der Schüler nördlich der Realschulzufahrt. Die Maßnahmenvorschläge 1 und 2 sind im September 2011 kurzfristig umgesetzt worden. Statt Maßnahme 3 wurde das bestehende Haltverbot auf den ganzen Abschnitt ausgeweitet und auf die Schulanfangszeiten (7:30 bis 9:30 Uhr) befristet. Die Erfahrungen sollen zunächst ausgewertet und der tatsächliche Platzbedarf für Busse überprüft werden. Ebenso muss nach der Einführungsphase eine Ausweitung der Öffnung der Einbahnstraße bis zum Gymnasium geprüft werden. Diese Maßnahmen ist nur zu den Schulanfangs- und –endzeiten möglicherweise problematisch. Frau Pelikan, Schulleiterin der Realschule schlägt deshalb vor, die Nikolaus-Fasel-Straße zeitweise zu den Schulanfangs- und Endzeiten für den Kfz-Verkehr (Ausnahme Busverkehr) zu sperren, um ggf. gefährliche Begegnungssituationen zu vermeiden. Möglich wäre zudem die Ausweisung einer Fahrradstraße in diesem Bereich. Damit wäre die gesamte Fahrbahn als Radweg ausgewiesen, auf dem Schüler in beiden Richtungen und auch nebeneinander fahren dürfen. Kfz könnten in eine Richtung durch Zeichen 1024-10 zugelassen werden, müssen jedoch auf Fahrradfahrer Rücksicht nehmen. Die Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer liegt bei 30 km/h. Fahrradstraßen werden meist auf den Zuwegungen von Schulen oder auf vom Radverkehr stark frequentierten Straßen ausgewiesen. **Abbau der Barriere Eisenbahn in MIL-Nord:** Die bestehende Eisenbahnunterführung wird von der Bahn mit Aufzügen ausgestattet. Zudem muss der Zugang in den Tunnel barrierefrei gestaltet werden und der Tunnel selbst aufgeweitet werden, da in Stoßzeiten ein Kapazitätsdefizit zu konstatieren ist (Massenpanik!). Zu prüfen ist, ob nicht ein weiterer Tunnel in komfortabler Breite und barrierefrei in Hohe Aldi-Parkplatz oder in Höhe Güterhalle realisierbar ist. Eine weitere Querungsmöglichkeit bestünde in der Aufweitung der bestehenden Schrankenanlage, was auch im Zuge des Baus der Radverbindung über die Eisenbahnbrücke zu diskutieren ist. Ob weiterhin Querungsbedarf in Höhe Solwiese / Schirmerstraße besteht, ist zu prüfen.

Finanzierung und Zuständigkeit	Die vorgeschlagenen Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der Stadt Miltenberg, des Landkreises Miltenberg (Schulamt) und der Westfrankenbahn. Die Querungsmöglichkeiten über die Bahn sind in Abstimmung mit der Westfrankenbahn und dem Landkreis Miltenberg auszuarbeiten.
Zeitplan zur Realisierung	Die Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraße sollen in 2012 ausgewertet und ggf. die Öffnung der Einbahnstraße auf der Nikolaus-Fasel-Straße ausgeweitet werden. Die Planungen zu weiteren Querungsmöglichkeiten über die Bahn sind in 2012 zu konkretisieren und abzustimmen.

Bild 3-12: Arbeitskreis Schüler: Steckbrief der Projektgruppe „Verkehrskonzept Schulzentrum“

Leitthema	**Schüler rauf aufs Rad!**
Leitprojekt	**Schulprojekte zum sicheren Radfahren**
Projektziel	Regelmäßige Veranstaltungen zum sicheren Radfahren und sicherem Fahrzeug in den weiterführenden Schulen
Arbeitsschritte	Folgende Arbeitsschritte sind zu leisten: • Ansprechpartner zusammenstellen • Kooperationspartner aktivieren • Projekte definieren • Programm zusammenstellen Folgende Themen sind zu bearbeiten: • Helm und reflektierende Kleidung • Beleuchtungsaktion im Herbst • Toter Winkel (ADAC) • Reparaturkurs • „Fahrradengel“
Projekt-Koordinator	Herr Schraut, Verkehrswacht MIL (angefragt)
Mitarbeiter	Herr Pfaff (Polizei) Schulleitungen
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	ADFC / VCD Lokaler Fahrradhandel
Arbeitsstand	Die Projektgruppe hat sich bislang nicht konstituiert. Nach Aussage der Polizei werden im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen bereits folgende Projekte durchgeführt: - Fahrradparcours an Grundschulen (regelmäßig an allen Grundschulen) - Fahrradcheck in der 4. Klasse (ist im Landkreis an sich üblich) - Fahrradchampion an Hauptschulen (bei Interesse der Schulen) - Tote Winkel-Aktion des ADAC (wird gelegentlich im Landkreis angeboten) Anlässlich der 2. Sitzung des Arbeitskreises „Schüler rauf aufs Rad!“ wurden zusätzlich folgende Themenbereiche intensiv diskutiert: - Sicheres und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr - Betriebsbereites Fahrrad und sichere Kleidung (Helm) - Sicherer Schulweg (objektiv und subjektiv).
Finanzierung und Zuständigkeit	Zuständig sind in erster Linie die Schulen selbst. Tatkräftig unterstützt werden die Aktionen durch Polizei, Verkehrswacht, ADAC, etc. Die Kooperation mit dem örtlichen Fahrradhandel und / oder dem ADFC ist zu empfehlen. Die meisten Projekte sind eingeführt und routiniert umzusetzen, oft sind die Materialien in den Schulen ohnehin vorhanden oder werden sogar kostenfrei zur Verfügung gestellt.
Zeitplan zur Realisierung	Ob sich diese Projektgruppe noch konstituieren sollte, weil in diesem Themenbereich Abstimmungs- und Handlungsbedarf vorhanden ist, sollte in 2012 geklärt werden.

Bild 3-13: Arbeitskreis Schüler: Steckbrief der Projektgruppe „Schulprojekte zum sicheren Radfahren“

Leitthema	**Sicheres Radfahren im Alltag**
Leitprojekt	**Ordnungspartnerschaft Radverkehr**
Projektziel	Über ein kontinuierliches Monitoring von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zur Entschärfung der Unfallbrennpunkte sollen Musterlösungen interkommunal zur Anwendung kommen, die den Standards der Radverkehrsführung entsprechen.
Arbeitsschritte	Folgende Arbeitsschritte sind vorgesehen: • Sichtung und ggf. Anpassung der Musterblätter, die von VIA zur Verfügung gestellt werden • Ergänzung der vorhandenen Musterblätter um ortsspezifische Fragestellungen • Vertiefte Auswertung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung • Ausarbeitung eines Maßnahmenplanes zur schrittweisen Umsetzung der Musterlösungen • Definition der zeitlichen Umsetzungsperspektive
Projekt-Koordinator	Herr Lauth, Stadt MIL
Mitarbeiter	Herr Hennig, Frau Törl Herr Winkler, Herr Oettinger Herr Schraut, Frau Schneider Herr Müller, Herr Ullrich
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	
Projektergebnisse	**Musterblätter:** Folgende Musterblätter wurden der Projektgruppe „Ordnungspartnerschaft Radverkehr“ von VIA zur Verfügung gestellt: - Schutzstreifen - Beginn der Ortsdurchfahrt an klassifizierter Straße - Aufgeweiteter Radaufstellstreifen - Radverkehrsführung im Kreisverkehr Für die Musterblätter wurden konkrete Anwendungsfälle in den vier Kommunen benannt. Mit Vorlage des Endberichtes stellt VIA weitere Musterblätter zur Verfügung, die in gleicher Weise beraten werden sollten. Alle vier beteiligten Kommunen wollen diese Musterlösungen zur grundsätzlichen Anwendung von den politischen Gremien beschließen lassen. **Unfallanalyse:** Jede Gemeinde will die Unfallschwerpunkte identifizieren und dann in Zusammenarbeit mit der Polizei eine vertiefte Unfallanalyse vornehmen. Grundsätzlich sollte jeder neue polizeilich gemeldete Unfall mit Radfahrerbeteiligung an das Planungs- bzw. Ordnungsamt einer Gemeinde weitergeleitet werden.
Finanzierung und Zuständigkeit	Diese Projektgruppe beschäftigt sich mit den Grundlagen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur. Es stehen vor allem die Aspekte Information und Weiterbildung sowie Intensivierung der Kommunikation zwischen den Akteuren aus Verwaltung und Polizei im Vordergrund. Aus diesem Grund benötigt diese Projektgruppe voraussichtlich keine gesonderten Finanzmittel. Denkbar wäre Öffentlichkeitsarbeit zu besonderen Verkehrssituationen, wie z.B. dem Radfahren im Kreisverkehr.
Zeitplan zur Realisierung	VIA stellt im Rahmen des Maßnahmenplanes weitere Musterblätter zur Verfügung. Diese sollten ebenso wie die bereits behandelten Musterblätter in der Projektgruppe beraten und konkretisiert werden. Eine politische Beschlussfassung über die Anwendung aller Musterblätter ist in 2012 sinnvoll. Die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung sollten in den Fokus der Zuständigen gerückt werden, in dem sie grundsätzlich von der Polizei an die Verwaltung zeitnah weitergeleitet werden. Kurzfristig ist zu beraten, ob die Unfallursache durch eine Optimierung der Infrastruktur zu beseitigen ist. Die polizeilich gemeldeten Unfälle können zudem nach bestimmten Merkmalen ausgewertet werden, so ist z.B. ein sog. „Kinderunfallatlas“ eine wichtige Hilfe bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Bild 3-14: Arbeitskreis Sicherheit: Steckbrief der Projektgruppe „Ordnungspartnerschaft“

Leitthema	**Sicheres Radfahren im Alltag**
Leitprojekt	**Barrierenabbau und sichere Führungsformen**
Projektziel	Barrieren, die den Radverkehr behindern, sollen konsequent abgebaut werden und Radverkehrsführungen, die den Radverkehr in seiner Sicherheit beeinträchtigen, sollen optimiert werden. Dies betrifft vor allem die Öffnung von Einbahnstraßen, aber auch den Abbau bzw. die Optimierung von Umlaufsperren und Pfosten sowie die Sicherung von Radwegenden und die Einrichtung von Querungshilfen.
Arbeitsschritte	Folgende Arbeitsschritte sind vorgesehen: • Definition der Barrieren und Sicherheitsdefizite, die zu bearbeiten sind • Prioritätensetzung für die Bearbeitung • Aufnahme und Dokumentation der Barrieren und Sicherheitsdefizite im Gelände • Abgleich der Erhebungsergebnisse mit den Lösungsvorschlägen aus den Musterblättern (Kooperation mit der Projektgruppe „Ordnungspartnerschaft) • Maßnahmenplan und Definition des Umsetzungshorizontes
Projekt-Koordinator	Herr Ullrich, 2. Bürgermeister der Gemeinde Kleinheubach
Mitarbeiter	Herr Küster Herr Lauth Herr Pitowski
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Projektgruppe „Ordnungspartnerschaft“
Ergebnisse	Die Projektgruppe hat eine Auflistung zu Barrieren und Sicherheitsdefiziten erstellt. Dies betrifft: - Einbahnstraßen - Ungesicherte Radwegenden - Ungesicherte Querungsstellen - Sperrpfosten / Umlaufsperren - Mittelmarkierungen auf Radwegen Teilweise liegen als Dokumentation zudem Fotos vor.
Finanzierung und Zuständigkeit	Die meisten Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der vier Kommunen, einige betreffen klassifizierte Straßen (z.B.: Querungshilfe In den Seegärten/ St 2441 in Großheubach). Intensiv hat sie die Arbeitsgruppe mit den Planungen zum neuen Josera-Kreisel beschäftigt.
Zeitplan zur Realisierung	Alle Maßnahmen sind eingeflossen in das Maßnahmenprogramm zum interkommunalen Radverkehrskonzept und werden im Kataster detailgenau beschrieben. Die Prioritäten zur Umsetzung werden dort erläutert.

Bild 3-15: Arbeitskreis Sicherheit: Steckbrief der Projektgruppe „Barrierenabbau“

Leitthema	**Sicheres Radfahren im Alltag**
Leitprojekt	**Verkehrsversuche**
Projektziel	Manche Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur sind so komplex, dass für sie keine „einfachen" Lösungen gefunden werden können, sondern verschiedene Lösungsansätze denkbar sind, die jedoch möglicher Weise erst ausprobiert werden sollten. Diese Verkehrssituationen und Lösungsansätze sollen definiert werden. Besonders geeignet erscheinen hierfür die Radverkehrsführung an der alten Mainbrücke, die Fuß- und Radverkehrsführung auf der Nikolaus-Fasel-Straße und die Mini-Kreisel an der alten Mainbrücke. Aber auch kleinere Maßnahmen wie die Markierung einer Mittellinie von alternierenden Schutzstreifen auf der Hauptstraße in Kleinheubach kann als Verkehrsversuch umgesetzt werden.
Arbeitsschritte	Folgende Arbeitsschritte sind vorgesehen: • Definition der Situationen, die zu bearbeiten sind • Prioritätensetzung für die Bearbeitung • Detailgenaue Aufnahme der Probleme im Gelände • Entwicklung von Lösungsvorschlägen für die ausgewählten Verkehrssituationen • Projektplan für die Verkehrsversuche • Definition des Umsetzungshorizontes
Projekt-Koordinator	Herr Schöpf, Stadt MIL
Mitarbeiter	
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Projektgruppe „Kleinräumiges Verkehrskonzept Nikolaus-Fasel-Str."
Arbeitsstand	Die Projektgruppe hat sich bislang nicht konstituiert. Dennoch ist die Öffnung der Nikolaus-Fasel-Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung vom Ehrenfriedplatz bis zur Realschule als Verkehrsversuch im September 2011 umgesetzt worden. Als weitere Verkehrsversuche bieten sich die Anordnung von T30 auf der Mainstraße in Miltenberg und auf der Hauptstraße in Großheubach, sowie die alternierende Markierung von Schutzstreifen auf der Hauptstraße in Kleinheubach an.
Finanzierung und Zuständigkeit	Kommunen und Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Zeitplan zur Realisierung	Der laufende Verkehrsversuch Nikolaus-Fasel-Straße ist im Sommer 2012 nach einem Jahr Laufzeit im Hinblick auf Sicherheit und Verkehrserfordernisse auszuwerten und ggf. zu optimieren (Park- und Halt-Regelungen, Verlängerung der Öffnung bis Gymnasium, Ausweisung einer Fahrradstraße, zeitweise Sperrung für Kfz-Verkehr). Andere vorgeschlagene Verkehrsversuche: Siehe Maßnahmenplan und Priorisierung der Maßnahmen

Bild 3-16: Arbeitskreis Sicherheit: Steckbrief der Projektgruppe „Verkehrsversuche"

3.3 Diskussion des Leitbildes und der Leitprojekte

War ursprünglich vorgesehen, die in den Arbeitsgruppen entwickelten Projekte und deren wesentlichen Ergebnisse zu präsentieren, und diese als Empfehlung für die Politik zu formulieren, wurde in Einvernehmen mit dem Auftraggeber beschlossen, die Abschlussveranstaltung nach Vorlage aller Projektergebnisse in das Frühjahr 2012 zu terminieren.

Dies ist dem unerwartet hohen Engagement der Akteure vor Ort geschuldet, die in vielen Arbeitssitzungen Projekte mit einem sehr hohen Konkretisierungsgrad ausgearbeitet haben, die zum Teil bereits umgesetzt werden konnten bzw. direkt in das Maßnahmenprogramm übernommen wurden. Eine erneute Abstimmung und Feinjustierung der Projekte mit den Akteuren war demnach nicht mehr notwendig.

Vielmehr sollen die Ergebnisse als Ganzes – d.h. Ergebnisbericht, Maßnahmenplan und Leitbild als Kurzbroschüre – in einer abschließenden Veranstaltung präsentiert werden und in die Phase der politischen Beschlussfassung in den vier Kommunen hinüber leiten.

4 Konzeptentwicklung und Maßnahmenprogramm

Projekte mit unterschiedlichen Zielsetzungen

Zwei Projekttypen kennzeichneten die Arbeit im Rahmen der Leitbildentwicklung:

- Projekte, die infrastrukturelle Verbesserungen zum Ziel haben
- Projekte, die organisatorische Verbesserungen zum Ziel haben.

In manchen Projekten wurden sowohl infrastrukturelle als auch organisatorische Schwerpunkte gesetzt. Die Steckbriefe, die im Rahmen der Arbeit in den Projektgruppen erarbeitet wurden, geben über die Projektziele detailliert Auskunft.

4.1 Leitprojekte mit infrastrukturellen Schwerpunkten

Die Projektgruppen, die einen infrastrukturellen Schwerpunkt gesetzt haben, waren:

- Mainrunde[3]
- Radschnellweg
- Verkehrskonzept Schulzentrum in MIL-Nord
- Barrierenabbau und sichere Führungsformen
- Verkehrsversuche.

Netzhierarchie

Alle Vorschläge und Anregungen, die in diesen Projektgruppen entwickelt wurden, wurden geprüft und ggf. in das Maßnahmenprogramm übernommen. Die Netzhierarchie wurde aus diesen Vorarbeiten entwickelt.

Das in der Analysephase definierte Wunschliniennetz, mit dem alle bedeutenden Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verbunden wurden, wurde auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz übertragen. Das daraus resultierende Routennetz zeigt die Netzhierarchiekarte untergliedert in die drei Netzhierarchiestufen:

- Mainradweg
- Interkommunale Radschnellwegeverbindung
- Kommunales Routennetz

Damit sind die Hauptrouten des Radverkehrs definiert. Bei allen Straßenbaumaßnahmen (Sanierung und Umbau bzw. Neubau) ist zu prüfen, ob die Belange des Radverkehrs tangiert werden und welche Maßnahmen zur Sicherung und Attraktivierung des Radverkehrs getroffen werden können.

Neben den Hauptrouten ist ein Grundnetz vorhanden. Hier ist davon auszugehen, dass der Radverkehr flächenhaft und sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann, nach Möglichkeit ohne Beschränkungen, die für den Kfz-Verkehr gelten (Öffnung von Einbahnstraßen, Abbau von Barrieren (Sperrpfosten und Umlaufsperren), Durchlässigkeit von Sackgassen, keine Abbiegege- und –verbote, etc.).

Mängelanalyse

Für die Hauptrouten des Radverkehrs wurde eine detaillierte Mängelanalyse vorgenommen. Aus der Mängelanalyse heraus wurden Maßnahmen definiert, die zum großen Teil mit den Akteuren in den Arbeitskreisen entwickelt und abgestimmt wurden. Die Maßnahmen werden in einer Übersichtskarte dargestellt und in einer Maßnahmentabelle und in einem Maßnahmenkataster detailgenau beschrieben. Unterschieden werden dabei:

- Streckenmaßnahmen
- Punktuelle Maßnahmen.

5 infrastrukturelle Leitprojekte

Die infrastrukturellen Maßnahmen sind sortiert nach den Leitprojekten. Die Projektgruppen, die während der Leitbildentwicklung einen infrastrukturellen Schwerpunkt gesetzt haben, waren:

- Mainrunde[3]
- Breitendielzubringer
- Radschnellweg Kleinheubach – Miltenberg Nord – Bürgstadt
- Großheubachzubringer
- Direktverbindung Groß- und Kleinheubach.

Leitprojekt „Fahrradwegweisung“

Ein weiteres Leitprojekt mit infrastrukturellem Schwerpunkt wurde als „Qualitätssicherung Fahrradwegweisung“ definiert.

Neben den Maßnahmenbündeln für die Realisierung Leitprojekte werden weitere Maßnahmen aufgeführt, die die Situation für den Radverkehr entscheidend verbessern und in der Zuständigkeit der vier Kommunen liegen.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen werden in Kataster und Maßnahmentabelle detailliert beschrieben.

4.1.1 Leitprojekt 1: Mainrunde³

In Miltenberg-Zentrum soll eine zielgruppengerechte Radverkehrsführung in drei Varianten angeboten werden:

- auf der Mainstraße für den durchfahrenden Alltags- und touristischen Radverkehr
- durch den historischen Ortskern für den Ziel- und Quellverkehr im Alltagsradverkehr und den verweilenden touristischen Radverkehr
- in den Mainanlagen für den verweilenden touristischen Radverkehr.

Im Leitprojekt Mainrunde³ kommt das gesamte klassische Radverkehrsplanungsrepertoire zum Einsatz: Von der Markierung von Schutzstreifen, der Anlage von Querungshilfen bis hin zur Öffnung von Einbahnstraßen und Fußgängerzonen für den Radverkehr reichen die Maßnahmenvorschläge. Einzelne Maßnahmen, wie die Markierung von Ein- und Ausfahrthilfen für den Radverkehr auf den großen Parkierungsanlagen in der Mainaue, sind den besonderen Gegebenheiten vor Ort geschuldet.

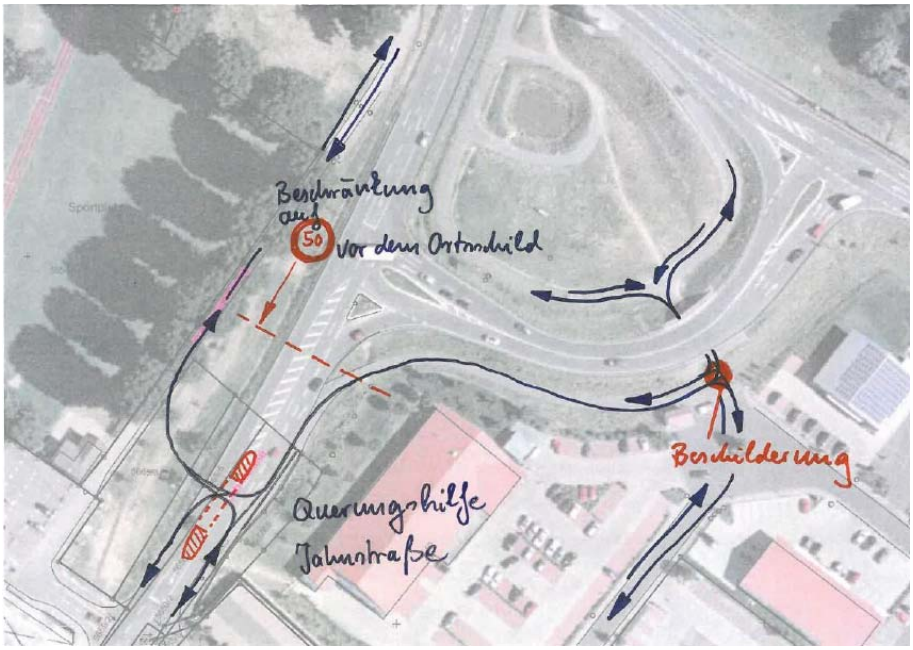


Bild 4-1: Detaillierte Vorskizzen wurden in der Projektgruppe „Mainrunde³“ erarbeitet (Maßnahmenskizze von J. Oswald)

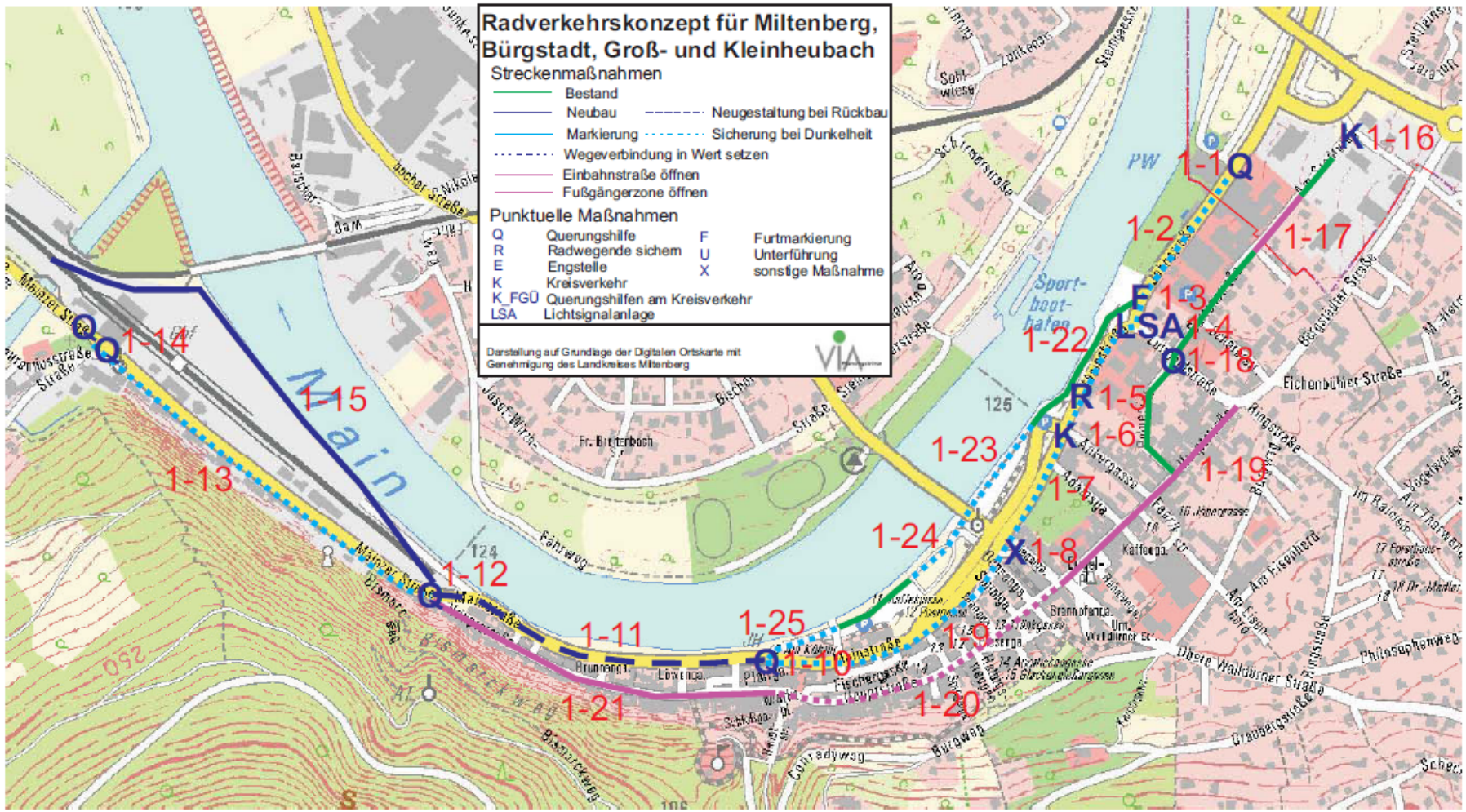


Bild 4-2: Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Mainrunde³“

4.1.2 Leitprojekt 2: Breitendielzubringer

Die Stadtteile Breitendiel und Miltenberg-West liegen in Fahrradentfernung zu Miltenberg-Zentrum und Miltenberg-Nord, aber auch zu Kleinheubach. Um jedoch eine spürbare Erhöhung des Fahrradanteils auf diesen Relationen zu erreichen, sind deutliche Verbesserungen im Fahrradroutennetz vonnöten.

Netzlücken wie die fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der Breitendieler Straße und der Mainzer Straße, aber auch die Anbringung einer Randmarkierung auf den straßenbegleitenden Außerortsradwegen zur besseren Orientierung bei Dunkelheit sind hier die Hauptthemen.

Während der Projektbearbeitung standen Umbauarbeiten an der Kreisstraße MIL 5 an. Die Entwürfe wurden dem Planungsbüro VIA vorgelegt und im Hinblick auf Sicherheit und Komfort für den Radverkehr geprüft. Diese frühzeitige Einbindung durch die Stadtverwaltung MIltenberg ist beispielhaft für eine zeitnahe und fachgerechte Überprüfung aktueller Planungsvorhaben und sollte routinemäßig von allen Kommunen angewandt werden.

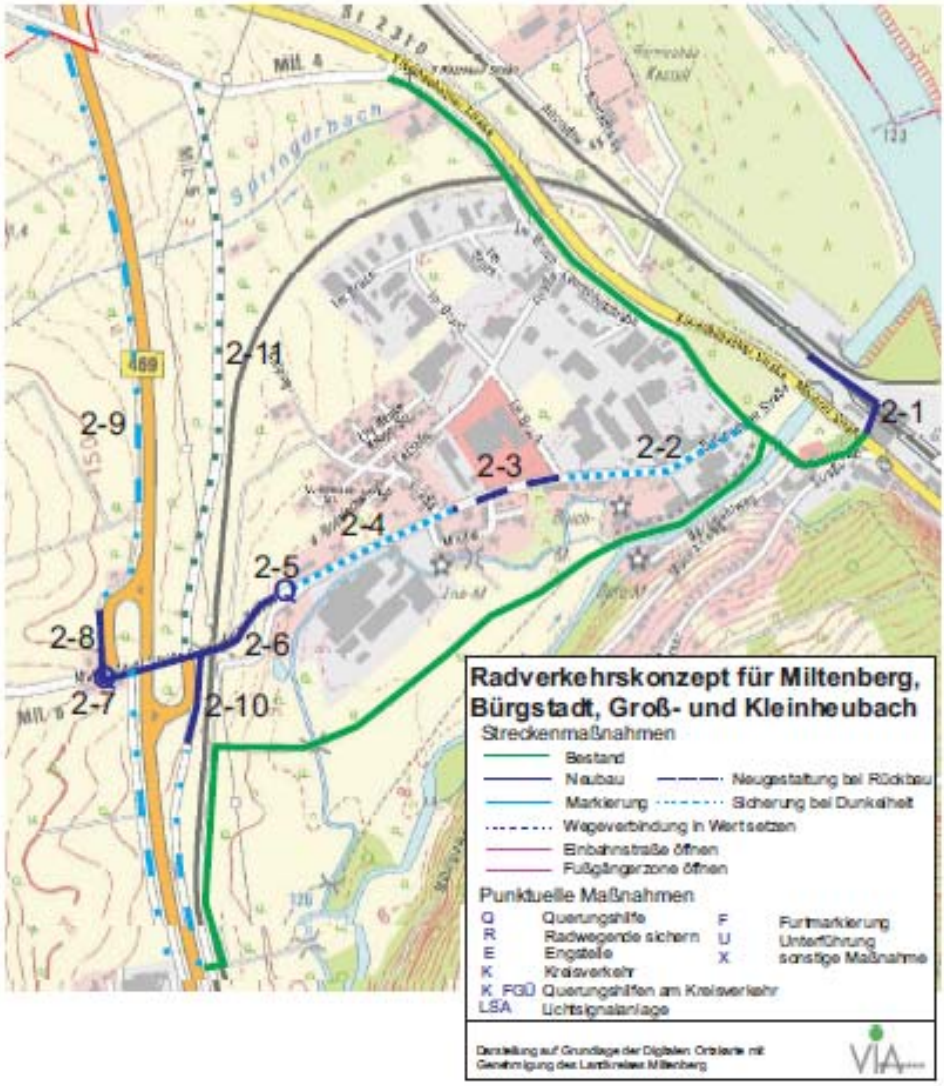


Bild 4-3: Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Breitendielzubringer“

4.1.3 Leitprojekt 3: Radschnellweg Kleinheubach – Miltenberg-Nord – Bürgstadt

Leitprojekt 3 hat vor allem eine Verbesserung der interkommunalen Verbindungen im Fokus. Herzstück ist dabei die Schaffung einer neuen Mainquerung: ein Fußgänger-/Radfahrerweg entlang der alten Eisenbahnbrücke.

Wird diese neue Verbindung realisiert und wird das neue Netzstück an das vorhandene Routennetz optimal angebunden, so kann ein Radschnellweg geschaffen werden. Die Wegelängen und damit auch die Reisezeiten in die Nachbarkommunen verkürzen sich erheblich und werden mit denen des MIV vergleichbar. Die Schaffung einer sicheren, attraktiven und umwegfreien Route für den interkommunalen Alltagsradverkehr ist das Hauptziel in diesem Leitprojekt.

Bild 4-4: Radweg an der alten Eisenbahnbrücke (Fotomontage von J. Oswald)

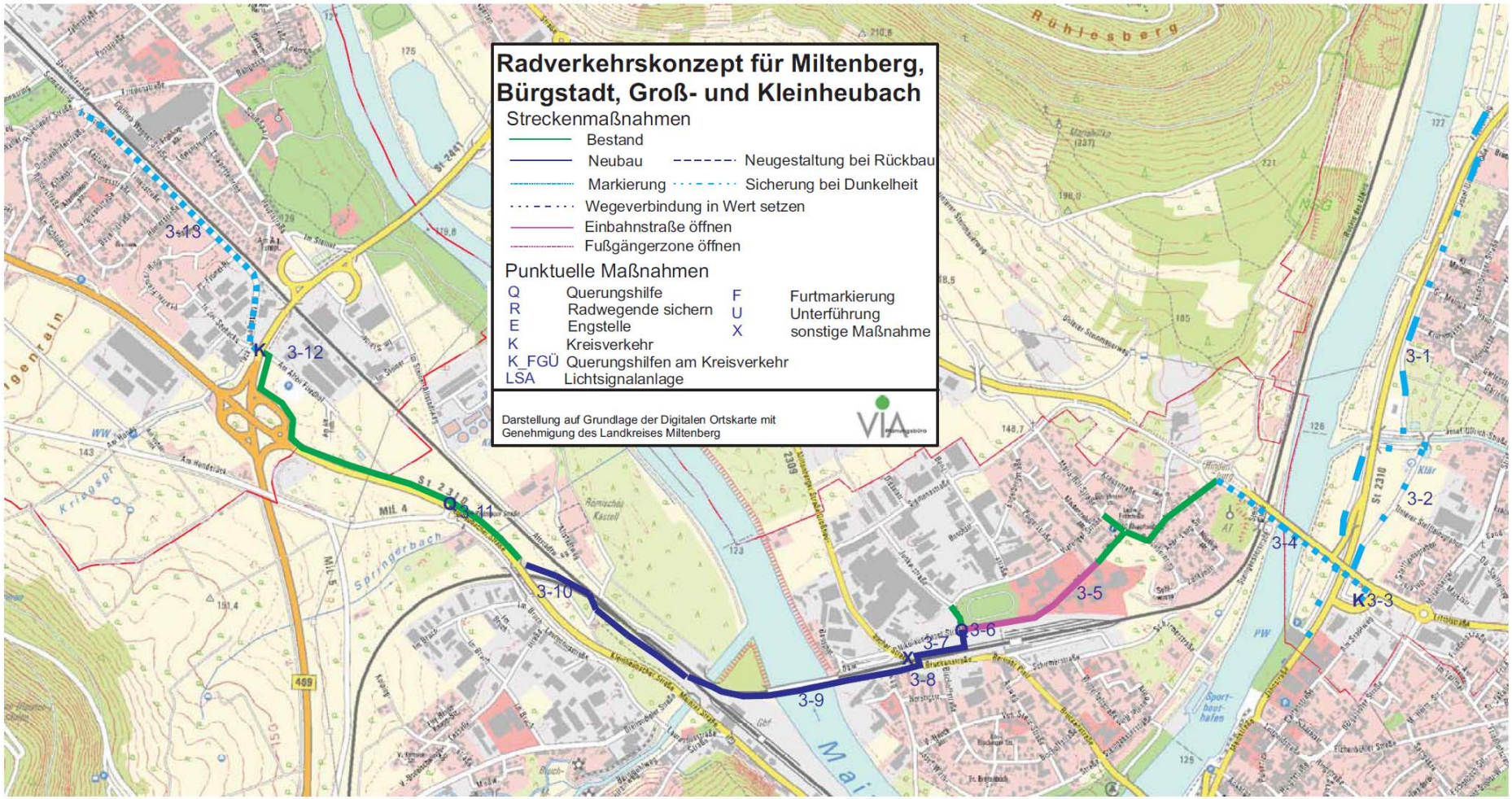


Bild 4-5: Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Radschnellweg“

4.1.4 Leitprojekt 4: Großheubachzubringer

Im Leitprojekt 4 steht eine Sicherung und Attraktivierung des Radverkehrs in den klassifizierten Ortsdurchfahrten von Großheubach und Miltenberg-Nord im Vordergrund.

Obwohl in Großheubach eine Parallelführung angeboten wird – die ebenfalls Potenziale zur Optimierung birgt –, war man sich einig, dass zumindest für den Alltagsverkehr die auf der Hauptstraße lokalisierten wichtigen Ziele des Radverkehrs direkt angebunden gehören.

In Miltenberg-Nord sind mit der Führung des Radverkehrs auf der Brückenstraße und weiter auf der Mainbrücke mit ihren Brückenrampen die größten Sicherheitsdefizite festzustellen.

Bild 4-6: Fehlende Radverkehrsinfrastruktur, hohe Kfz-Belastung mit starkem Schwerverkehrsanteil auf der Mainbrücke in Miltenberg

Zwischen diesen beiden wichtigen Zielen wird der Radverkehr auf drei Parallelrouten geführt, die sich in Komfort und umwegfreier Führung unterscheiden, doch aus unterschiedlichen Gründen sinnvoll erscheinen und gesichert bleiben sollten.

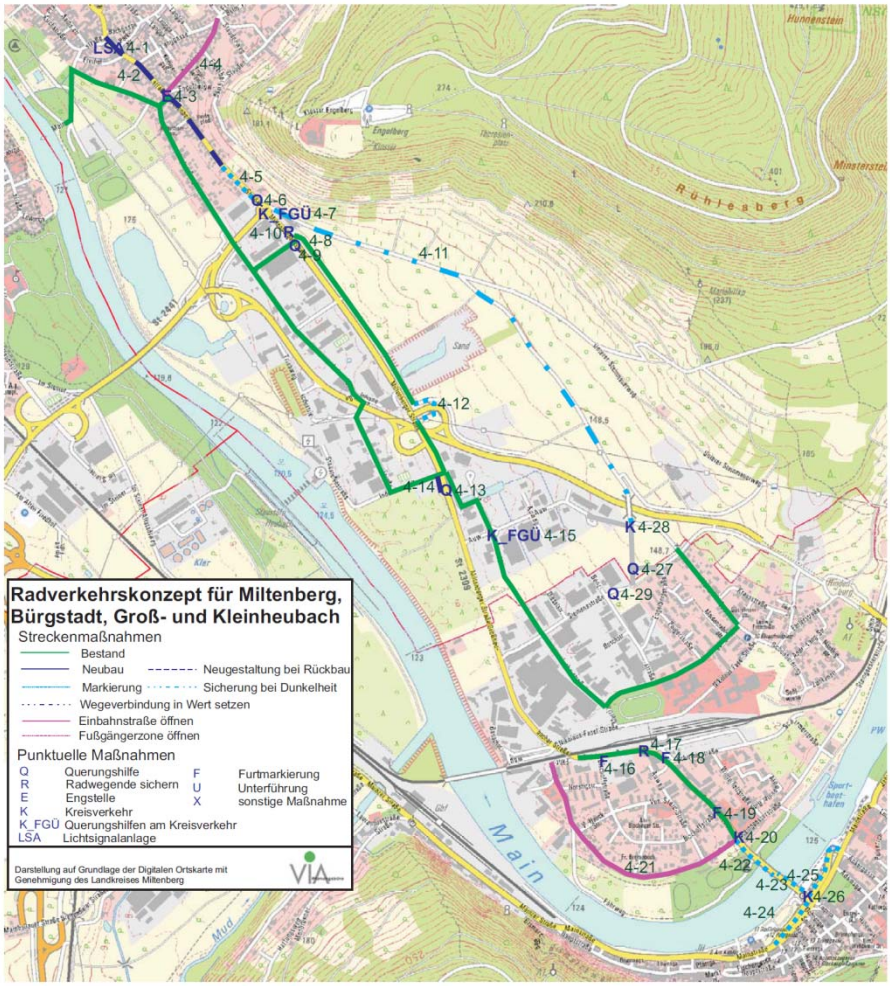


Bild 4-7: Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Großheubachzubringer“

4.1.5 Leitprojekt 5: Direktverbindung Groß- und Kleinheubach

Die kontroversesten Diskussionen wurden während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes in diesem Leitprojekt geführt.

Bislang ist die Brücke zwischen Groß- und Kleinheubach die einzige Verbindung zwischen den beiden Orten, die starke funktionale Verflechtungen untereinander aufweisen (Schulkooperation, Einzelhandel). Aus diesem Grund muss der Radverkehr sicher und komfortabel integriert werden, was aufgrund des nur einseitig vorhandenen gemeinsamen Geh-/Radweges mit Mindestbreiten und der nicht gesicherten Weiterführung in Richtung Seehecke und weiter nach Breitendiel/Rüdenau nicht gewährleistet ist.

Aus Sicht der Radverkehrsförderung wäre es sinnvoll, eine richtungsbezogene Führung sowohl auf der Brücke als auch im weiteren Verlauf in Richtung Seehecke und nach Breitendiel/ Rüdenau anzubieten. Verschiedene Vorschläge hierzu sind ausgearbeitet worden, die aber vom zuständigen Staatlichen Bauamt Aschaffenburg nicht akzeptiert wurden. Verschärft wurde die Diskussion durch ein laufendes Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Knotenpunktes St 2441 und St 2310 („Josera-Kreisel“); die aktuellen Planungen würden weitere Umwegfahrten für den Radverkehr erzwingen.

Im Leitprojekt 5 werden die Maßnahmenvorschläge vorgestellt, die aus Sicht einer Verbesserung der interkommunalen Radverkehrsverbindungen in diesem Bereich wünschenswert wären.

Alternativ wurde die Einrichtung eines Fährbetriebes für den nicht motorisierten Verkehr diskutiert. Grundsätzlich würde diese Lösung viele Vorteile für die Förderung der Nahmobilität zwischen den beiden Orten bringen. Es ist jedoch darauf zu achten, dass solch ein Projekt niederschwellig angegangen werden sollte, um die finanziellen und organisatorischen Hürden nicht gleich zu Beginn unüberwindlich zu gestalten. Eine kleine, konventionell und saisonal betriebene Fähre, genau abgestimmt auf die Bedürfnisse der Nutzer ist als Pilotprojekt sehr zu empfehlen.

Bild 4-8: Eine Fährverbindung war bis Ende des letzten Jahrtausends vorhanden – und kommt bald wieder?!

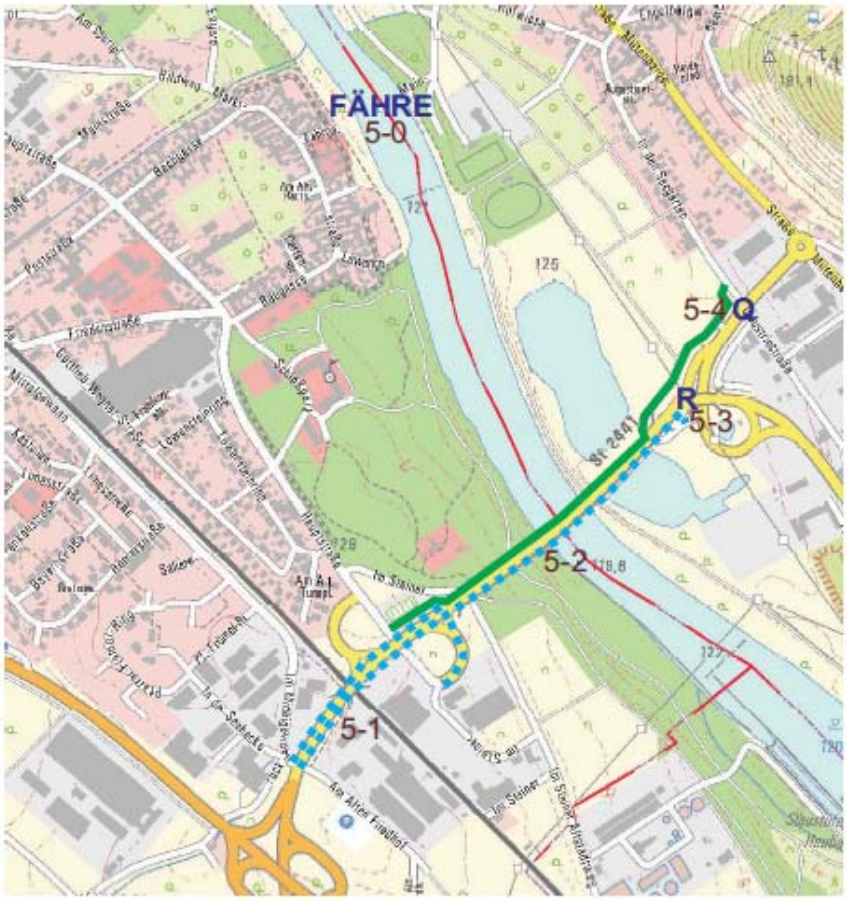


Bild 4-9: Maßnahmenkarte für das Leitprojekt „Direktverbindung zwischen Groß- und Kleinheubach“

4.1.6 Leitprojekt 6: Qualitätssicherung in der Fahrradwegweisung

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde ein detailliertes Kataster über den Bestand an Fahrradwegweisung in den vier Kommunen erstellt. Folgende Mängel waren festzustellen:

- In fast allen Kommunen hängt neben der FGSV-konformen Fahrradwegweisung Altbestand, der aus Gründen der Übersichtlichkeit und Eindeutigkeit zu entfernen ist.
- In einigen Kommunen ist die Zielkontinuität nicht gewährleistet, hier muss eine grundlegende Überplanung des Wegweisungsbestands vorgenommen werden
- An einigen Stellen müssen Zwischenwegweiser durch Vollwegweiser ersetzt werden, da die Eindeutigkeit der Wegweisung hier nicht gegeben ist.
- Werden auf klassifizierten Straßen Fahrverbote für Radfahrer angeordnet, so sind Alternativen anzubieten und auszuweisen.

In Miltenberg und m.E. auch in den anderen Gemeinden steht mit Umsetzung des Radverkehrskonzeptes die Führung des Main-Radweges zur Disposition.

Eine regelmäßige Wartung der Fahrradwegweisung mindestens einmal pro Saison ist dringend anzuraten.

Die Zuständigkeit in Bezug auf die Fahrradwegweisung ist nicht abschließend geklärt. Eine konkrete Überplanung der bestehenden Wegweisung muss gesondert beauftragt werden.

4.2 Leitprojekte mit organisatorischen Schwerpunkten

3 organisatorische Leitprojekte

Die Projektgruppen, die während der Leitbildentwicklung einen organisatorischen Schwerpunkt gesetzt haben, waren:

- Radlbus
- Ordnungspartnerschaft Radverkehr
- Mehr Service für Fahrradtouristen
- Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes.

Leitprojekt „Runder Tisch Radverkehr“

Zum Abschluss der Arbeit in den Arbeitsgruppen wurde von allen Akteuren der Wunsch geäußert, dass über das Projekt hinaus ein interkommunaler „Runder Tisch Radverkehr“ weitergeführt werden

solle, die die Kommunikation zum Thema Radverkehr über die Ressortgrenzen hinaus institutionalisieren solle.

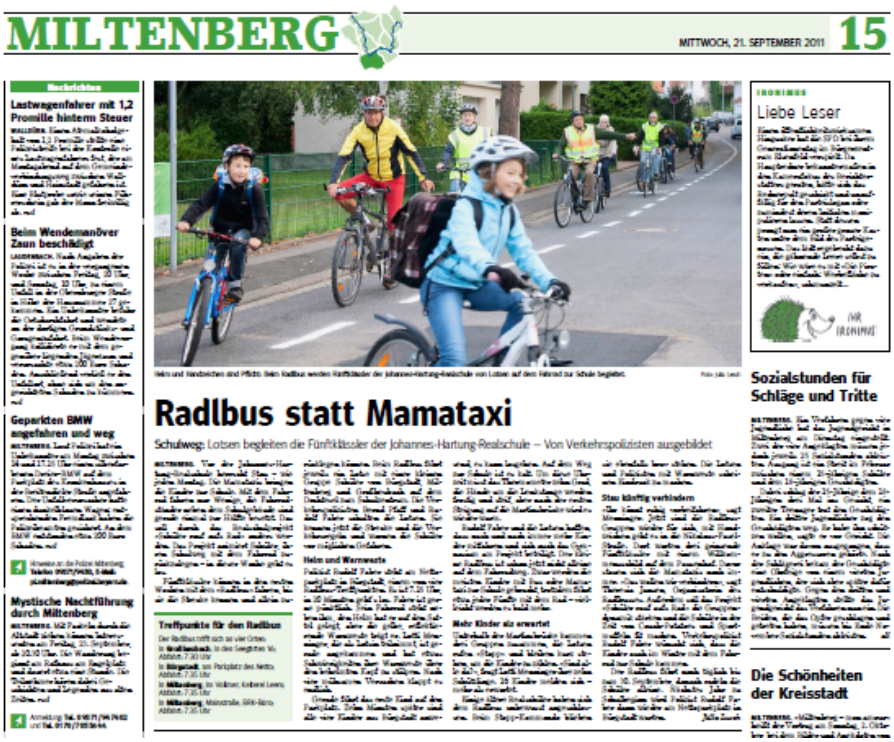
Am „Runden Tisch Radverkehr“ sollen die definierten Projekte weiterentwickelt und zur Umsetzungsreife gebracht werden, je nach Bedarf beraten durch ein externes Fachbüro. So soll gewährleistet werden, dass der radverkehr im Fokus des Interesses in Verwaltung, Politik und Initiativen

4.2.1 Leitprojekt 7: Radlbus

Nicht nur nach der Vorstellung der Ergebnisse aus der Schülerbefragung mit dem mageren Anteil von 14% Radfahrern an der Johannes-Hartung-Realschule war es erklärtes Ziel, den Radverkehrsanteil auf den Schulwegen deutlich zu erhöhen. Vor allem das Eltern-Taxi verursacht in den knappen Zeitfenstern zu den Schulanfangs- und –endzeiten Verkehrsprobleme und gefährdet v.a. die Sicherheit der nicht motorisiert zur Schule kommenden Schülerinnen und Schüler.

Daher wurde das Projekt Radlbus begeistert aufgenommen und noch während der Projektbearbeitung erfolgreich umgesetzt. Ziel der sehr engagierten Organisatoren ist es, den Radlbus routinemäßig zu Beginn jeden Schuljahres zu starten und weitere Schulen für das Projekt zu gewinnen.

Nach der Pilotphase im September 2011 liegen alle Materialien in optimierter Form vor und praktische Erfahrungen können an interessierte Schulen weitergegeben werden.



MILTENBERG

MITTWOCH, 21. SEPTEMBER 2011 15

Nachrichten

Lastwagenfahrer mit 1,2 Promille hinterm Steuer

Beim Wendemanöver Zaun beschädigt

Geparkten BMW angefahren und weg

Mystische Nachtführung durch Miltenberg

Radlbus statt Mamataxi

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

Treffpunkte für den Radlbus

Heim und Warmwasser

Mehr Kinder sie erwartet

Stay künftig verhindern

IRONIMUS

Liebe Leser

Sozialstunden für Schläge und Tritte

Die Schönheiten der Kreisstadt

Bild 4-10: Presseartikel zum Projekt „Radlbus“ des Boten vom Untermain vom 21. September 2011

4.2.2 Leitprojekt 8: Ordnungspartnerschaft Radverkehr

Diese Projektgruppe wendet die Prinzipien des „Runden Tisch Radverkehr“ bereits vorbildlich an, da eine behördenübergreifende Kommunikation initiiert wurde. Neben Vertretern aus den Gemeinden (Politik und Verwaltung) nahmen an den Arbeitssitzungen der zuständige Vertreter des Kreises Miltenberg, die Polizei und die Verkehrswacht teil.

Ziel ist ein kontinuierliches Monitoring von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung, um zeitnah Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umsetzen zu können. Zur Optimierung der Verkehrssicherheit sollen interkommunal Musterlösungen zur Anwendung kommen, die den Standards der Radverkehrsplanung entsprechen.

Dieses Vorgehen wurde bereits in anderen Kommunen erprobt und hat sich sehr bewährt.

Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention

Gründungsurkunde

Präambel
Mit den ehrgeizigen Zielen, die Unfälle mit Personenschäden bis zum Ende des Jahres 2010 jährlich um durchschnittlich 10 % zu reduzieren und die Teilnahme am Straßenverkehr sowie die Nutzung des Aufenthaltsraums Straße rücksichtsvoller und partnerschaftlicher für alle Verkehrsteilnehmer/ -innen in Münster zu gestalten, engagieren sich die Mitglieder der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention" gemeinsam für mehr Verkehrssicherheit im Stadtgebiet Münster .

§ 1 Ziele
In Anbetracht der Unfallentwicklung im Stadtgebiet Münster besteht die Kernaufgabe in der Analyse, Aufarbeitung und Bekämpfung der Unfallursachen, um eine Trendumkehr zu bewirken.

Ziel der Ordnungspartnerschaft ist die Optimierung der
-repressiven
-bau- und verkehrstechnischen und präventiven
Handlungsrahmen unter Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit.

Dazu sollen die Ressourcen und Potenziale aller mit der Verkehrssicherheit beauftragten Behörden bzw. an ihr interessierten Institutionen und Organisationen auf der Grundlage der Verkehrssicherheitsprogramme NRW sowie der jeweils aktuellen örtlichen Unfalllagebilder gebündelt werden.

§ 2 Geschäftsführung / Koordination
Die Geschäftsführung der Ordnungspartnerschaft liegt bei der Lenkungsgruppe, die sich aus Vertretern der Stadt Münster und des Polizeipräsidiums Münster zusammensetzt.

Die Ordnungspartnerschaft gliedert sich in die Arbeitskreise

-Überwachung/Ahndung (Geschäftsführung Polizeipräsidium Münster)
-Bau- und Verkehrstechnik (Geschäftsführung Stadt Münster)
-Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsberatung (Geschäftsführung Stadt Münster)

Bild 4-11: Ausschnitt aus der Gründungsurkunde der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention der Stadt Münster (http://www.sicher-durch-muenster.de/)

4.2.3 Leitprojekt 9: Mehr Service für Fahrradtouristen

Obwohl der Schwerpunkt in diesem Projekt auf den Alltagsradverkehr gelegt wurde, wurden touristische Aspekte auch bearbeitet.

In diesem Leitprojekt hat sich die lokale Tourismusgemeinschaft zum Ziel gesetzt, die Anbieter im Beherbergungsgewerbe in Bezug auf verbesserten Service für den Radtouristen zu sensibilisieren und bestimmte Serviceangebote wie Pannensets oder eine Abschleppgarantie zu organisieren.

Auch hier ist die Kommunikation mit den Akteuren wichtig, um das Angebot an die Erwartungen der Gäste anzupassen.

4.2.4 Leitprojekt 10: Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes

Über die vorhandenen Routen soll eine Übersicht erarbeitet werden und ein abgestimmtes Netzkonzept, das sich an die verschiedenen Zielgruppen richtet, soll erarbeitet und kommuniziert werden. Möglicherweise fallen diese Projekte wegen ihrer sehr lokalen Ausrichtung eher in den Zuständigkeitsbereich der Touristikgemeinschaft als in den der Churfranken Touristik.

4.2.5 Leitprojekt 11: Runder Tisch Radverkehr

Die Arbeit in den Arbeitskreisen ist von allen Akteuren als sehr informativ und konstruktiv bewertet worden. Einhellig wurde der Wunsch geäußert, einen „Runden Tisch Radverkehr“ einzurichten, in dem die Projekte inhaltlich weiter entwickelt bzw. bis zur Umsetzung begleitet werden. Entscheidend bleibt dabei, die Akteure aus verschiedenen Zuständigkeitsbereichen zu beteiligen, um eine Akzeptanz der Maßnahmen für eine zeitnahe Umsetzung zu erreichen.

In der intensiven Phase der Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahmen wird vorgeschlagen, den Runden Tisch Radverkehr quartalsmäßig tagen zu lassen. Je nach Bedarf kann das Planungsbüro VIA oder weitere externe Berater hinzu gezogen werden, deren Leistungen aufwandsentsprechend abgegolten werden.

4.2.6 Leitprojekt 12: www.main-fahrrad.de

Da die ursprünglich Planung, Informationen zum Radverkehrskonzept auf die Website des Kreises Miltenberg einzustellen, nicht zu realisieren war, entschied der Auftraggeber, eine eigene Website zu entwickeln und zu unterhalten.

Bild 4-12: Projektwebsite www.main-fahrrad.de

Neben allgemeinen Informationen zum Projekt werden hier Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung und Presseartikel zum Projekt abrufbar gemacht. In einem internen Bereich, der allen Akteuren zugänglich

ist, können sämtliche Materialien und Protokolle aus den Projektgruppen eingesehen werden.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, mit dem Planungsbüro VIA Kontakt aufzunehmen, um z.B. Verbesserungsvorschläge in Bezug auf die Radverkehrssituation melden zu können. Diese Möglichkeit wurde in der Phase der Expertenbefragung rege genutzt.

Zu empfehlen ist eine Fortführung dieser Projektwebsite um eine nahezu allen zugängliche Informationsplattform zu erhalten.

Die Kosten belaufen sich zum einen auf eine jährliche Domainmiete von z. Zt. 120,00 Euro und zum anderen auf die Wartung und Pflege der Inhalte, die bislang aufwandsentsprechend abgegolten werden.

4.3 Maßnahmenprogramm

4.3.1 Netzhierarchie- und Maßnahmenkarte

4.3.2 Maßnahmentabelle

4.3.3 Maßnahmenkataster

4.3.4 Kostentabelle

5 Zusammenfassende Bewertung

Das interkommunale Radverkehrskonzept für die vier Kommunen Miltenberg, Bürgstadt, Großheubach und Kleinheubach im Landkreis Miltenberg ist die Grundlage auf der künftig Entscheidungen zur Förderung und Sicherung des Radverkehrs getroffen werden sollen.

12 Leitprojekte

Im Rahmen des Leitbildprozesses wurden 12 Leitprojekte definiert, die teilweise einen Schwerpunkt auf infrastrukturelle Maßnahmen legen, teilweise Service, Information und Kommunikation in den Vordergrund rücken.

87 km Netz

Die infrastrukturellen Maßnahmen beziehen sich auf ein Radverkehrsnetz von 87 Kilometern Länge, die in Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren erarbeitet wurden. Schnittstellen in die Nachbarkommunen wurden dabei berücksichtigt.

130 Maßnahmen

Das gesamte Netz wurde mit dem Fahrrad befahren und auf Mängel hin untersucht, um den Handlungsbedarf festzustellen. Das Radverkehrsnetz wurde in eine Datenbank aufgenommen, um in der Zukunft eine Fortschreibung zu ermöglichen. Die Methodik einer detaillierten Analyse vor Ort in Verbindung mit der Datenverarbeitung im Geografischen Informationssystem ermöglichte die Erstellung eines umfassenden Maßnahmenplanes. Insgesamt wurden 130 Maßnahmen detailliert beschrieben, davon entfallen 73 auf Strecken und 57 auf Knotenpunkte bzw. Überquerungsstellen.

Maßnahmenplanung

Bezogen auf das definierte Radverkehrshauptnetz zeigt sich, dass über die Hälfte der Strecken bereits heute gut und sicher zu befahren sind. Fast ein Drittel der vorgeschlagenen Streckenmaßnahmen sind Markierungsmaßnahmen: ein Großteil davon ist die Sicherung von Außerortsradwegen durch eine Randbegrenzung, Innerorts sind vor allem Schutzstreifen zur Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn geplant. Markierungsmaßnahmen sind kostengünstig und zeitnah zu realisieren und nutzen dem Radverkehr sehr.

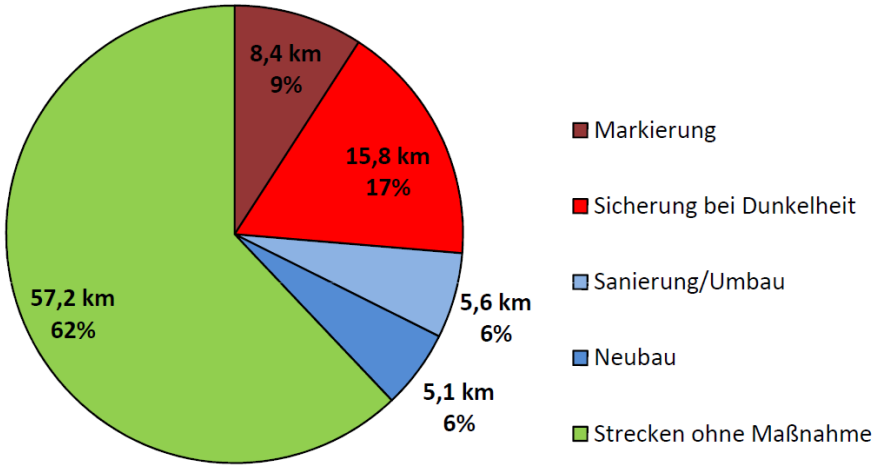


Bild 5-1: Streckenmaßnahmen im Hauptnetz

Nur rund 10% der vorgeschlagenen Maßnahmen erfordern einen Umbau oder eine Sanierung bzw. einen Neubau. Dies sind jedoch die Maßnahmen, die hohe Kosten verursachen und aus diesem Grund nur mittel- bis langfristig umsetzbar sein werden.

Die Maßnahmen verteilen sich auf die Baulastträger Straßenbauamt, Kreis und Gemeinden. Vor allem auf den Gemeindestraße können die vorgeschlagenen Markierungsmaßnahmen sofort umgesetzt werden; dies betrifft vor allem die Markierung alternierender Schutzstreifen in Kleinheubach auf der Hauptstraße und im Mittelgewann, aber auch die Sicherung der Außerortsradwege durch Randbegrenzungen vor allem von Bürgstadt nach Eichenbühl, aber auch von Kleinheubach nach Laudenbach oder von Großheubach nach Miltenberg-Nord auf dem „Promilleweg“. Bei einigen Maßnahmen handelt sich es auch um Gemeinschaftsaufgaben von zwei Kommunen, die eine interkommunale Abstimmung erfordern (z.B. Zweirichtungsmarkierung auf der Martinsbrücke, Kreisverkehr im Vollmer, Fähre zwischen Groß- und Kleinheubach). Die Maßnahmen auf den klassifizierten Straßen erfordern darüber hinaus eine intensive Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt.

Aber auch viele punktuelle Maßnahmen sind sofort realisierbar: Die Öffnung der Einbahnstraßen und Fußgängerzonen in Miltenberg (Gartenstraße, Nikolaus-Fasel-Straße, Hauptstraße, Ankergasse) sind kostengünstig und bauen sehr wirkungsvoll Barrieren für den Radverkehr ab. Gundsätzlich sind alle Maßnahmen im Leitprojekt „Mainrunde³“ sofort und ohne größeren finanziellen Aufwand umsetzbar, mit Ausnahme der Maßnahmen, die die klassifizierten Straßenzüge Mainzer Straße, Mainstraße und Jahnstraße betreffen. Doch

auch hier ist bei konstruktiver Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg und bei Einbindung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen in die anstehenden Baumaßnahmen im Zuge des Hochwasserschutzes in absehbarer Zeit ein Qualitätssprung möglich.

Kostenermittlung

Da den Maßnahmen in den meisten Fällen Musterlösungen zugeordnet werden konnten, war es möglich, eine überschlägige Kostenschätzung durchzuführen. Für alle Maßnahmen ergibt sich ein Volumen von rund 3,5 Millionen €. Wesentliche Kosten entfallen dabei auf die vorgeschlagenen Neubaustrecken im Zuge der zentralen neuen Mainquerung entlang der alten Eisenbahnbrücke. Aber auch der Umbau von mit Lichtsignalen geregelten Knotenpunkten in Kreisverkehre ist kostenintensiv, bringt aber für alle Verkehrsteilnehmer einen deutlichen Sicherheitsgewinn und hilft zudem, den Verkehr flüssiger abzuwickeln. Bei der Ausgestaltung von Kreisverkehrsplätzen ist darauf zu achten, dass vor allem die Sicherheitsbelange des Fuß- und Radverkehrs angemessen berücksichtigt werden, ein nachträglicher Einbau von Querungshilfen und Fußgängerüberwegen verursacht unnötige Kosten.

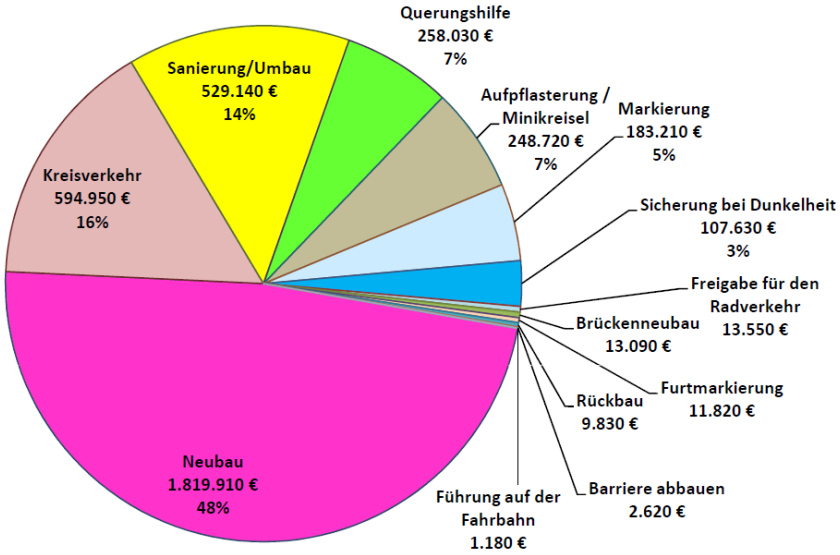


Bild 5-2: Maßnahmentypen und Kosten (die Fähre und die WFB-Unterführung in Kleinheubach sind nicht kalkuliert)

Ganz deutlich wird, dass ein Großteil der Maßnahmen jedoch sehr kostengünstig und damit auch zeitnah realisiert werden kann.

Konzeption als Rahmenplan

Die Radverkehrskonzeption stellt einen Rahmenplan für die künftige Gestaltung der Radwegeinfrastruktur in den vier Kommunen dar und soll sicherstellen, dass bei allen künftigen Bauvorhaben die Verkehrsinfrastruktur betreffend die Belange des Radverkehrs berücksichtigt

werden. Die Realisierung von Maßnahmen erfolgt unter anderem beim Aus- bzw. Umbau der vorhandenen Infrastruktur. Die Stadt Miltenberg hat die anstehenden Baumaßnahmen zum Anschluss MIltenberg-Nord und Brückenerweiterung in Miltenberg-West auf die Berücksichtigung der Belange des unmotorisierten Verkehrs prüfen lassen; dieses Verfahren sollte routinemäßig Anwendung finden.

Umsetzungshorizont

Eine Einordnung der Maßnahmen wurde in der Maßnahmentabelle in den drei Umsetzungsstufen kurz-, mittel- und langfristig vorgenommen. Die Prioritäten wurden aus finanzieller Sicht nach Aufwand gesetzt und erstrecken sich auf alle Baulastträger. Weniger kostenaufwändige Maßnahmen, wie z.B. Markierungen (häufig Schutzstreifen) in den Ortsdurchfahrten, können schnell umgesetzt werden.

Leitprojekte mit organisatorischem Schwerpunkt

Die Leitprojekte mit organisatorischem Schwerpunkt leben von Information und Kommunikation. Eine kontinuierliche Begleitung des Gesamtprojektes sollte auch für die Zukunft gewährleistet bleiben, in dem in festgelegten zeitlichen Abständen ein „Runder Tisch Radverkehr“ institutionalisiert wird.

Auf der Grundlage der vorliegenden Datenbasis soll die Konzeption permanent fortgeschrieben werden.

6 Anhang

6.1 Fragebogen aus der Expertenbefragung

6.2 Vorskizzen

6.3 Musterblätter