

**Herausgeber:**

Stadt Miltenberg,  
vertreten durch 1. Bürgermeister Joachim Bieber  
Marktgemeinde Bürgstadt,  
vertreten durch 1. Bürgermeister Bernhard Stolz  
Marktgemeinde Großheubach,  
vertreten durch 1. Bürgermeister Günther Oettinger  
Marktgemeinde Kleinheubach,  
vertreten durch 1. Bürgermeister Stefan Danninger

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen VB 1003



Leitbild zur Förderung des Alltagsradverkehrs  
in Miltenberg, Bürgstadt, Großheubach und Kleinheubach



## Inhalt

**Ausgangssituation und Zielsetzung** 3

### **Leitprojekte mit infrastrukturellen Schwerpunkten**

Leitprojekt 1: Mainrunde<sup>3</sup> 4

Leitprojekt 2: Breitendielzubringer 5

Leitprojekt 3: Radschnellweg 6

Leitprojekt 4: Großheubachzubringer 7

Leitprojekt 5: Direktverbindung Groß- und Kleinheubach 8

Leitprojekt 6: Qualitätssicherung in der Fahrradwegweisung 9

### **Leitprojekte mit organisatorischen Schwerpunkten**

Leitprojekt 7: Radlbus 10

Leitprojekt 8: Ordnungspartnerschaft Radverkehr 11

Leitprojekt 9: Mehr Service für Fahrradtouristen 12

Leitprojekt 10: Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes 13

Leitprojekt 11: Runder Tisch Radverkehr 14

Leitprojekt 12: [www.main-fahrrad.de](http://www.main-fahrrad.de) 15

**Ausblick** 16



#### **Impressum:**

#### **Konzept und Inhalt, Fotos und Abbildungen:**

Planungsbüro VIA eG  
Andrea Fromberg, Peter Gwiasda  
[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

#### **Layout:**

Traudel Stahl, visavis design  
[www.visavis-design.de](http://www.visavis-design.de)

#### **Druck:**

Druckhaus Süd, Köln  
[www.druckhaus-sued.de](http://www.druckhaus-sued.de)  
Auflage:1000

#### **Weitere Informationen:**

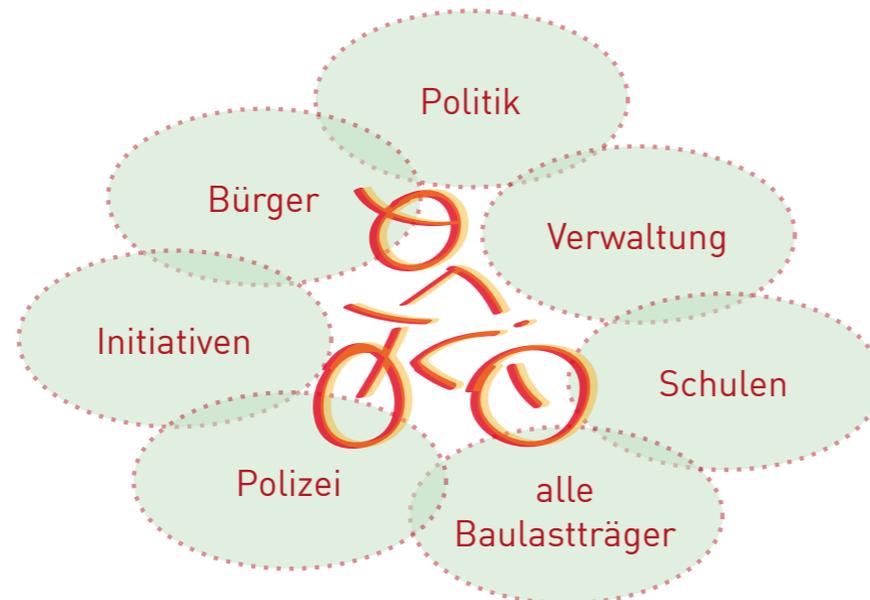
[www.main-fahrrad.de](http://www.main-fahrrad.de)  
Mai 2012



### Ausgangssituation und Zielsetzung

In Miltenberg, Bürgstadt, Großheubach und Kleinheubach im Landkreis Miltenberg in Unterfranken/ Bayern freuen wir uns über viele touristische Radfahrer auf dem Mainradweg als bundesweit zertifizierten Premium-Radweg.

Wir wollen nun den Alltagsradverkehr stärker in den Fokus rücken und haben hierfür in Zusammenarbeit mit einem externen Planungsbüro ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Unser Ziel war es, die vorhandene touristische Infrastruktur für den Alltagsradverkehr zu verknüpfen und zu ergänzen. Auch unsere Bürgerinnen und Bürger sollen sicher und komfortabel Rad fahren können und die Fortbewegung mit dem Fahrrad soll auf den kurzen und mittleren Wegen im Alltag attraktiv sein und Spaß machen!



Dieses Leitbild fasst die zentralen Projekte des Radverkehrskonzeptes zusammen und dient damit als Richtschnur für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre. In das klassische Arbeitsprogramm eines Radverkehrskonzeptes wurden viele Akteure durch Projektgruppenarbeit integriert. Um zu konkret und zeitnah umsetzbaren Projekten und Maßnahmen zu kommen, wurden neue Wege der Kommunikation und Kooperation beschritten:

- Die Erfahrungen der Radfahrer als Alltagsexperten wurden umfassend und frühzeitig eingebracht.
- In den moderierten Leitbildprozess wurden engagierte Bürger eingebunden.
- Ein interkommunales und behördenübergreifendes Netzwerk zum Thema Alltagsradverkehr wurde gebildet.
- Neueste Erkenntnisse zur Radverkehrsförderung wurden in der Maßnahmenfindung berücksichtigt.

Die Projektgruppenarbeit wurde durch das externe Planungsbüro moderiert und intensiv fachlich beraten. Die Zusammenarbeit hat sich bewährt und wird in der Phase der Umsetzung fortgeführt: Alle relevanten Straßenbaumaßnahmen werden auf ihre Fahrradfreundlichkeit geprüft.

Verkehr und damit auch die Förderung der Nahmobilität ist immer eine Querschnittsaufgabe und tangiert andere Planungsvorhaben. Im Radverkehrskonzept fanden die aktuellen Planungen zum Hochwasserschutz und die Ergebnisse des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) in Miltenberg Berücksichtigung. Da das Projekt zudem zentrale Ziele des Nationalen Radverkehrsplanes integriert, konnte eine Bundeszuwendung für nicht investive Maßnahmen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung akquiriert werden.

Wir freuen uns, Ihnen unser gemeinsames Leitbild Radverkehr vorstellen zu können!

*Joachim Bieber*  
Joachim Bieber

*Bernhard Stolz*  
Bernhard Stolz

*Günther Oettinger*  
Günther Oettinger

*Stefan Danninger*  
Stefan Danninger



Vielfältige Ansprüche  
auf der Mainpromenade



Flotte Radler auf  
der Mainstraße

## Leitprojekt 1: Mainrunde<sup>3</sup>

### Akteure:

Stadt Miltenberg,

Staatliches Bauamt Aschaffenburg,

Landkreis Miltenberg,

Markt Bürgstadt

### Kosten:

ca. 750.000 Euro

### Umsetzungshorizont:

kurz- und mittelfristig

Der Radverkehr durch Miltenberg konzentriert sich bislang auf die Main-Promenade. Hier entstehen immer wieder Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, aber auch unter den Radfahrern selbst: Schnelle durchreisende Radfahrer treffen auf unsted radelnde Kinder und promenierende Fußgänger.

Um diese Konflikte zu entschärfen, soll eine zielgruppengerechte Radverkehrsführung in drei Varianten angeboten werden:

- **Mainrunde<sup>1</sup>** auf der Mainstraße für den durchfahrenden Alltagsradfahrer als Hauptverbindung
- **Mainrunde<sup>2</sup>** durch den historischen Ortskern für den Ziel- und Quellverkehr und den touristischen Genussradler
- **Mainrunde<sup>3</sup>** in den Mainanlagen für den Freizeitradfahrer und den touristischen Radfahrer bei gemächlicher Geschwindigkeit

Im Leitprojekt Mainrunde<sup>3</sup> 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. Bei der anstehenden Umgestaltung der Mainstraße im Schwarzviertel konnten die Belange des Radverkehrs frühzeitig eingebracht werden.

## Leitprojekt 2: Breitendielzubringer

### Akteure:

Stadt Miltenberg,

Staatliches Bauamt Aschaffenburg,

Landkreis Miltenberg

### Kosten:

ca. 90.000 Euro

### Umsetzungshorizont:

kurzfristig

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 Fahrradrountennetz 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 den Planungsprozess begleitenden Gutachter 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.

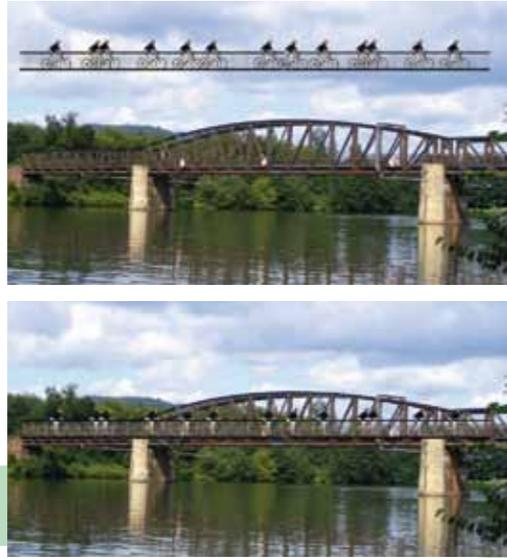


Zukünftig helfen Markierungen bei der Orientierung auf unbeleuchteten Außerortsradwegen



Hier wird in Kürze ein Radweg die Bahnlinie überbrücken





Radverkehr auf der Eisenbahnbrücke – eine Vision von J. Oswald  
© J. Oswald

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

**Akteure:**

- Stadt Miltenberg, Westfrankenbahn,
- Staatliches Bauamt Aschaffenburg,
- Landkreis Miltenberg,
- Markt Kleinheubach, Markt Bürgstadt

**Kosten:**

ca. 310.000 Euro (ohne Rad-/Gehweg an der alten Eisenbahnbrücke)

**Umsetzungshorizont:**

Außerortsradwege kurzfristig, neue Mainquerung mittelfristig

Leitprojekt 3 hat 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 unter Optimierung der Bahnquerung in Miltenberg-Nord realisiert und 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 Autos vergleichbar. Die Schaffung einer sicheren, attraktiven und umwegfreien Route für den interkommunalen Alltagsradverkehr ist das Hauptziel in diesem Leitprojekt.



JBS = Johannes Buhack Gymnasium  
RS = Realschule  
• für Schulen für und auch viele andere in der Nähe  
- Schilbung unserer Kinder mit dem Rad  
- Bedarf eines Radweges von Bürgstadt - Mil-Nord - Mil-Nord  
□ Firmen mit Anlieferung durch viele LKW  
[D10]

Beide der Straße  
Zählung von über  
3000 Kfz/Tag  
Explos für Kinder,  
es gibt keinen Fahrradweg

A) Ausbau der Eisenbahnbrücke  
2011 → noch mehr, was schneller ist der Verkehr!

Eltern geben wichtige Hinweise zur Schulwegoptimierung



### Leitprojekt 4: Großheubachzubringer

**Akteure:**

- Staatliches Bauamt Aschaffenburg,
- Stadt Miltenberg, Markt Großheubach

**Kosten:**

ca. 380.000 Euro

**Umsetzungshorizont:**

kurz- und mittelfristig

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 und dass die Querungen gesichert werden müssen.

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

Zwischen Großheubach und Miltenberg-Nord wird der Radverkehr auf zwei Parallelrouten geführt. Der Schülerverkehr erreicht über den „Promilleweg“ direkt das Schulzentrum in Miltenberg-Nord, der Beschäftigtenverkehr fährt durch die Gewerbegebiete. Der Radweg entlang der Gewerbegebiete ist bereits beleuchtet.



Die alte Mainbrücke ist das Nadelöhr in Miltenberg



Problemfall: Hauptstraße in Großheubach



Schwerverkehr auf die Umgehungsstraße verlagern



Die Brücke als einzige Verbindung zwischen Großheubach und Kleinheubach

## Leitprojekt 5: Direktverbindung Groß- und Kleinheubach

### Akteure:

Staatliches Bauamt Aschaffenburg,

Markt Großheubach,

Markt Kleinheubach

### Kosten:

ca. 35.500 Euro (ohne Fährbetrieb)

### Umsetzungshorizont:

mittelfristig

Bislang ist die Brücke zwischen Groß- und Kleinheubach die einzige Verbindung zwischen den beiden Orten, die starke funktionale Verflechtungen untereinander aufweisen. 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 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/ Rüdenua anzubieten. Verschiedene Vorschläge hierzu sind ausgearbeitet worden, die zur Verbesserung der interkommunalen Radverkehrsverbindungen in diesem Bereich wünschenswert wären. Eine intensive Diskussion der Maßnahmevorschläge in den beteiligten Kommunen und dem zuständigen Staatlichen Bauamt Aschaffenburg ist nicht abgeschlossen.

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.

Künftige direkte Verbindung mit Fähre?



## Leitprojekt 6: Qualitätssicherung in der Fahrradwegweisung

### Akteure:

Kreis Miltenberg, Stadt Miltenberg,

Markt Bürgstadt, Markt Großheubach,

Markt Kleinheubach,

Churfranken Tourismus

### Kosten:

75 Euro pro km für die Überplanung

### Umsetzungshorizont:

kurzfristig

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 regelkonformen 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 mit Einschränkung 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 verwaltungsinterne Zuständigkeit in Bezug auf die Fahrradwegweisung muss auf überörtlicher Ebene (wie z.B. auf Kreisebene) geklärt werden.



Alte und irritierende Fahrradwegweisung erneuern

### Leitprojekt 7: Radlbus

- Akteure:** Kreis Miltenberg, Stadt Miltenberg, Schulleitung und Elternbeirat der Johannes-Hartung-Realschule, ehrenamtliche Scouts
- Kosten:** keine
- Umsetzungshorizont:** schon umgesetzt

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 vor allem 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.



Hol- und Bringeverkehr auf der Nikolaus-Fasel-Straße

**MILTENBERG** MITTEWOCHE 14. SEPTEMBER 2011 15

**Radlbus statt Mamataxi**

Schülerinnen und Schüler der Johannes-Hartung-Realschule – vier Verkehrsgruppen ausgebildet

Schülerinnen und Schüler der Johannes-Hartung-Realschule – vier Verkehrsgruppen ausgebildet

**Sozialstunden für Schläge und Tritte**

**Die Schönheiten der Kreisstadt**

Die örtliche Presse berichtet über den Radlbus - Presseartikel des Boten vom Untermain vom 21.09.2011

### Leitprojekt 8: Ordnungspartnerschaft Radverkehr

- Akteure:** Vertreter der Kommunal- und Kreisverwaltung, Polizei, Verkehrswacht, Vertreter der Kommunal- und Kreispolitik
- Kosten:** 2.500 Euro
- Umsetzungshorizont:** kurzfristig

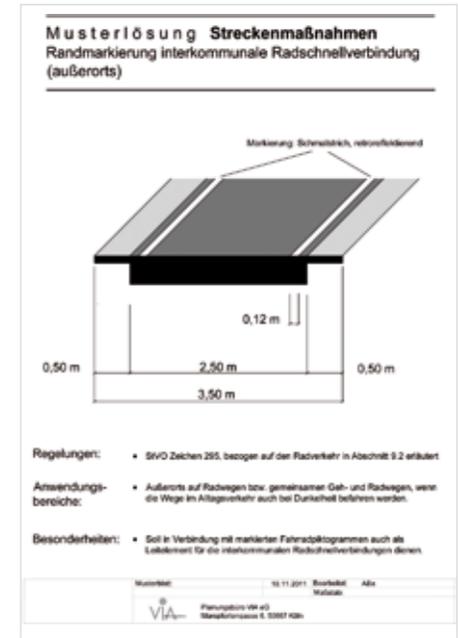
Diese Projektgruppe wendet die Prinzipien des „Runden Tisch Radverkehr“ (siehe Leitbild 11) bereits vorbildlich an, da eine behördenübergreifende Kommunikation initiiert wurde. Neben Vertretern aus den Gemeinden (Politik und Verwaltung) nahmen an den Arbeitssitzungen der zuständige Vertreter des Kreises 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 der gebauten Radverkehrsinfrastruktur sollen interkommunal Musterlösungen zur Anwendung kommen, die den aktuell gültigen Standards der Radverkehrsplanung entsprechen. Empfohlen wird, den Einsatz dieser Musterlösungen und konkrete Anwendungsfälle politisch beschließen zu lassen.



Ausschnitt aus der Gründungsurkunde der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention der Stadt Münster www.sicher-durch-muenster.de



Nachtaugliche Außerortsradwege durch Randmarkierung



## Leitprojekt 9: Mehr Service für Fahrradtouristen

### Akteure:

Kreis Miltenberg, Stadt Miltenberg,  
Markt Bürgstadt, Markt Großheubach,  
Markt Kleinheubach, Churfranken  
Tourismus, Westfrankenbahn

### Kosten:

je nach Projekt zu beziffern

### Umsetzungshorizont:

kurzfristig

Obwohl der Schwerpunkt in diesem Projekt auf den Alltagsradverkehr gelegt wurde, wurden auch zwei touristische Leitprojekte definiert.

In Leitprojekt „Mehr Service für den Fahrradtouristen“ 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 zu organisieren. Konkret sind folgende Serviceangebote in Planung:

- Aufstellen eines Schlauchautomaten an einem zentralen Abstellplatz in Miltenberg (Lindenplatz, Pfarrkirche)
- Zusammenstellung eines optimalen Pannensets für Beherbergungsbetriebe (auch als Voraussetzung für die Zertifizierung als Bett&Bike-Betrieb)
- Abschleppgarantie bei Pannen und schlechtem Wetter in Zusammenarbeit mit einem lokalen Taxi-Unternehmen
- Kommunikation der vorhandenen Schließfächer für die Gepäckaufbewahrung in den touristischen Medien und Ergänzung des Angebotes durch Schließfächer am Bahnhof.

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



Vorhandene Angebote ergänzen und besser vermarkten



Sehenswerte historische Ziele

## Leitprojekt 10: Weiterentwicklung des touristischen Routennetzes

### Akteure:

Kreis Miltenberg, Stadt Miltenberg,  
Markt Bürgstadt, Markt Großheubach,  
Markt Kleinheubach, Tourismus-  
gemeinschaft Miltenberg, Bürgstadt,  
Kleinheubach, Churfranken Tourismus

### Kosten:

je nach Projekt zu beziffern

### Umsetzungshorizont:

kurzfristig

Auf (über-)regionaler Ebene ist die Churfranken-Touristik bereits aktiv. Die vorhandenen lokalen und interkommunalen Angebote werden hier jedoch nicht berücksichtigt. Über die Routen soll eine Übersicht und ein abgestimmtes Netzkonzept, das sich an die verschiedenen Zielgruppen richtet, erarbeitet und kommuniziert werden. Konkret sind folgende Serviceangebote in Planung:

Lokale und interkommunale Routen:

- 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 optimieren und vermarkten.

### Verbindung Miltenberg – Kirschfurt:

Hier ist eine Realisierung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Collenberg und den Privateigentümern auszuloten. Aus Naturschutzgründen ist ein zurückhaltender Ausbau dieser landschaftsbezogenen Route zu empfehlen.

### Interkommunale 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.



## Leitprojekt 11: Runder Tisch Radverkehr

### Akteure:

Stadt Miltenberg, Markt Bürgstadt,

Markt Großheubach,

Markt Kleinheubach

und alle anderen Akteure

### Kosten:

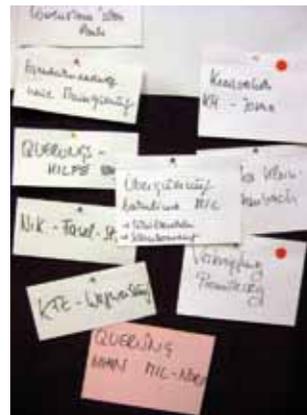
8.000 Euro pro Jahr

### Umsetzungshorizont:

kurzfristig

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. Darüber hinaus soll die interkommunale Zusammenarbeit erhalten und gestärkt werden.

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



Die Mitarbeit der Akteure vor Ort ist ausdrücklich gewünscht

## Leitprojekt 12: www.main-fahrrad.de

### Akteure:

Stadt Miltenberg, Markt Bürgstadt,

Markt Großheubach,

Markt Kleinheubach,

Planungsbüro VIA

### Kosten:

ca. 1.000 Euro pro Jahr

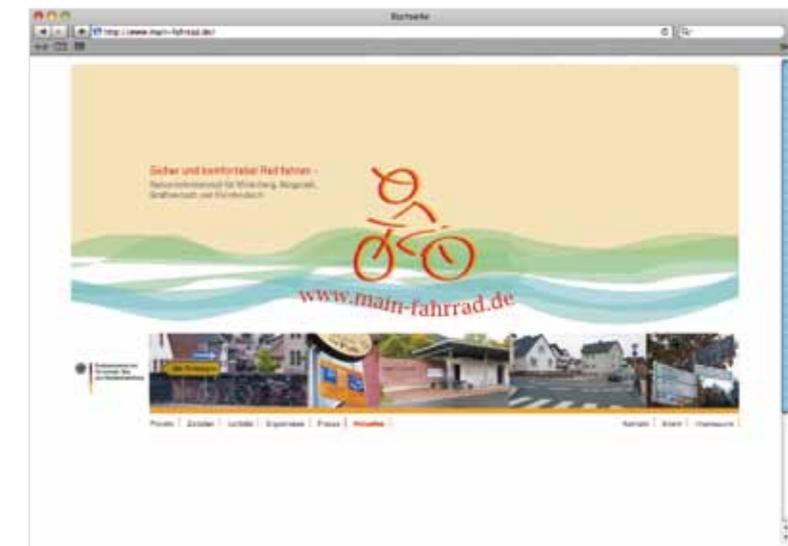
### Umsetzungshorizont:

Website besteht bereits

Der Auftraggeber entschied zu Beginn des Projektes eine eigene Website zu entwickeln und zu unterhalten. 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.

Beabsichtigt ist eine Fortführung dieser Projektwebsite, um eine nahezu allen zugängliche Informationsplattform zu erhalten.





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.

Die infrastrukturellen Maßnahmen beziehen sich auf ein Radverkehrsnetz von 87 Kilometern Länge, die in Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren erarbeitet wurden. Insgesamt wurden 130 Maßnahmen detailliert beschrieben, davon entfallen 73 auf Strecken und 57 auf Knotenpunkte bzw. Überquerungsstellen.

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.

Nur rund 12 % 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. Bei einigen Maßnahmen handelt es sich auch um Gemeinschaftsaufgaben von zwei Kommunen, die eine interkommunale Abstimmung erfordern.

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 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 dieser Basis kann die Konzeption künftig fortgeschrieben werden.

