

Abschlussbericht



Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Oktober 2023



Auftraggeber:

Landkreis Main-Spessart

Marktplatz 8

97753 Karlstadt



Auftragnehmer:

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

Bearbeitung:

Natascha Mützel

Thorsten Zobel



Gefördert durch:



Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

Frankfurt am Main, Oktober 2023

Inhalt

1	EINFÜHRUNG	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Planungsraum und Planungstiefe	2
1.4	Gesetzliche Grundlagen	3
1.5	Grundsätze der Radverkehrsplanung	4
2	VORGEHENSWEISE	4
3	GRUNDLAGENERMITTLUNG	5
3.1	Radverkehrspotenzial	5
3.2	Unfallanalyse	6
3.3	Fahrdaten STADTRADELN	8
3.4	ADFC-Fahrradklimatest	8
4	BETEILIGUNGSPROZESS	9
4.1	Erste Online-Beteiligung – Maßnahmenideen	10
4.2	Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung	11
4.3	Arbeitskreis Radverkehr	12
4.4	Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise	13
4.5	Weitere Beteiligung	13
5	RADVERKEHRSNETZ	14
5.1	Zielnetz Radverkehr 2035	14
5.2	Radverkehrsnetz Bayern	15
5.3	Bestandsnetz	16
6	MAßNAHMENENTWICKLUNG	16
6.1	Grundlagen Maßnahmenplanung	16
6.1.1	Innerorts	16
6.1.2	Außerorts	17
6.2	Maßnahmenübersicht	19
6.3	Priorisierung der Maßnahmen	21
6.4	Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis	22
6.5	Musterlösungen	23
6.6	Besondere Herausforderungen	23
6.6.1	Piktogrammketten und Geschwindigkeitsbegrenzungen	23
6.6.2	Brücken	24
6.6.3	Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn	25

6.6.4	Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege.....	26
6.6.5	Ausbaustandard land- und forstwirtschaftliche Wege	26
7	BIKE-AND-RIDE-UNTERSUCHUNG	29
8	FAHRRADWEGWEISUNG	30
8.1	Planungssoftware.....	32
8.2	Qualitätssicherung.....	32
8.3	Kosten.....	33
9	KOMMUNIKATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	34
9.1	Bundesweite Projekte	35
9.2	Regionale Projekte	36
9.3	Empfehlungen	37
10	WEITERE EMPFEHLUNGEN	38
10.1	Unterhaltung und Verkehrssicherung.....	38
10.2	Ergänzende Radverkehrsinfrastruktur	40
10.2.1	Fahrradabstellanlagen.....	40
10.2.2	Beleuchtung.....	41
10.2.3	Servicestationen und Ladestationen.....	41
10.3	Miteinander auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen	41
10.4	Qualitätsmanagement / Radroutenplaner.....	42
10.5	Mitgliedschaft in der AGFK Bayern	43
11	AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN ZUR UMSETZUNG	44
11.1	Organisatorische Empfehlungen	45
11.2	Finanzierungsmöglichkeiten.....	46
11.3	Webdokumentation	47
12	ANLAGEN	48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau von Radverkehrsnetzen auf verschiedenen Ebenen mit jeweiligen Zuständigkeiten (Quelle: Eigene Darstellung)	2
Abbildung 2: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Quelle: Eigene Darstellung).....	7
Abbildung 3: Durchschnittsnoten des ADFC-Fahrradklima-Tests der gewerteten Städte 2020 und 2022 (Quelle: ADFC).....	9
Abbildung 4: Eingabeprozess der ersten Onlinebeteiligung Ideensammlung (Quelle: Eigene Darstellung)	10
Abbildung 5: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Quelle: Eigene Darstellung).....	11
Abbildung 6: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010)	17
Abbildung 7: Brücke ohne Radverkehrsanlagen in Triefenstein (links) und Karlstadt (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)	25
Abbildung 8: Fehlende Überführung auf die Fahrbahn in Lohr a.Main auf der Jahnstraße (links), fehlende Überführung auf die Fahrbahn auf der Hausener Straße zwischen Steinfeld und Hausen (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)	25
Abbildung 9: Beispiele nicht für den Radverkehr freigegebener Wirtschaftswege in Kreuzwertheim (links) und Roden (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)	26
Abbildung 10: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden / heller Splittmastixasphalt (Quelle: eigene Aufnahmen).....	27
Abbildung 11: Querprofil Hauptwirtschaftsweg mit einseitiger Querneigung (Quelle: Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, FGSV, 2005/2016)	28
Abbildung 12: Pfeilwegweiser mit Einschubplaketten nach den aktuellen FGSV-Standards in Lohr a.Main (links) und unterschiedliche Fahrradwegweiser, teilweise ohne Kilometerangaben, in Gemünden a.Main (rechts) (Quelle: eigene Aufnahme)	30
Abbildung 13: FGSV-konforme Pfeil- (oben) und Zwischenwegweiser (unten) (Quelle: RadlLand Bayern)	31
Abbildung 14: Ablauf einer Mängelmeldung mittels QR-Code und Smartphone (Quelle: Mängelmeldesystem des Planungsbüros RV-K)	33
Abbildung 15: Logo STADTRADELN (Quelle: STADTRADELN 2021).....	35
Abbildung 16: Logo "Mit dem Rad zur Arbeit" (Quelle: AOK)	36

Abbildung 17: Aufkleber für Kfz als Hinweis auf den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestüberholabstand (Quelle: AGFK Thüringen)	37
Abbildung 18: Sogenannter „Sommerweg“ im Landkreis Main-Spessart (links), verschmutzter (asphaltierter) Wirtschaftsweg (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)	39
Abbildung 19: Informationsflyer Winterdienst des Markts Holzkirchen (Quelle: www.holzkirchen.de)	40
Abbildung 20: Aktion für gegenseitige Rücksichtnahme im Landkreis Main-Spessart (links), Popup zur Erntezeit im Radroutenplaner Hessen (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen, Radroutenplaner Hessen)	42
Abbildung 21: Beispiel für einen Praxisleitfaden der AGFK Bayern (links), Best Practice Beispiele für Fuß- und Radverkehr (rechts) (Quelle: agfk-bayern.de).....	43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unfallkategorien der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Main-Spessart (2017-2021)	6
Tabelle 2: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der Entwurfsklasse 3 (Quelle: ERA 2010, DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung)	18
Tabelle 3: Kostenverteilung nach Straßenklassen.....	22
Tabelle 4: Ergebnisse der Bike-and-Ride-Untersuchung aller Bahnhöfe des Landkreis Main-Spessart	29
Tabelle 5: Entwicklung Kampagnenteilnahme STADTRADELN (Quelle: STADTRADELN 2021)	35

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Der Landkreis Main-Spessart möchte die Situation für Radfahrende verbessern und den Radverkehrsanteil am Modal Split sukzessive erhöhen, um die Mobilitätswende im Landkreis voranzutreiben. Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Verlagerung und Entlastung von anderen Verkehrsträgern auf den Radverkehr angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Dabei soll ebenso die Intermodalität, insbesondere die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), gefördert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes am 9. Mai 2022 im Ausschuss für Landkreisentwicklung, Mobilität und Digitalisierung beschlossen. Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro RV-K fand im Zeitraum von Juni 2022 bis Juni 2023 statt. Das Radverkehrskonzept adressiert insbesondere den Alltagsradverkehr. Es steht in direktem Zusammenhang mit dem Beitritt des Landkreises Main-Spessart zur *Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.* (AGFK Bayern) und orientiert sich dementsprechend an deren Anforderungen.

1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden, Orts- und Stadtteile im Landkreis Main-Spessart miteinander verbindet. Zudem Anbindung aller Nachbarlandkreise.
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms und Aufstellung eines Kostenrahmens sowie einer Kosten-Nutzen-Analyse als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

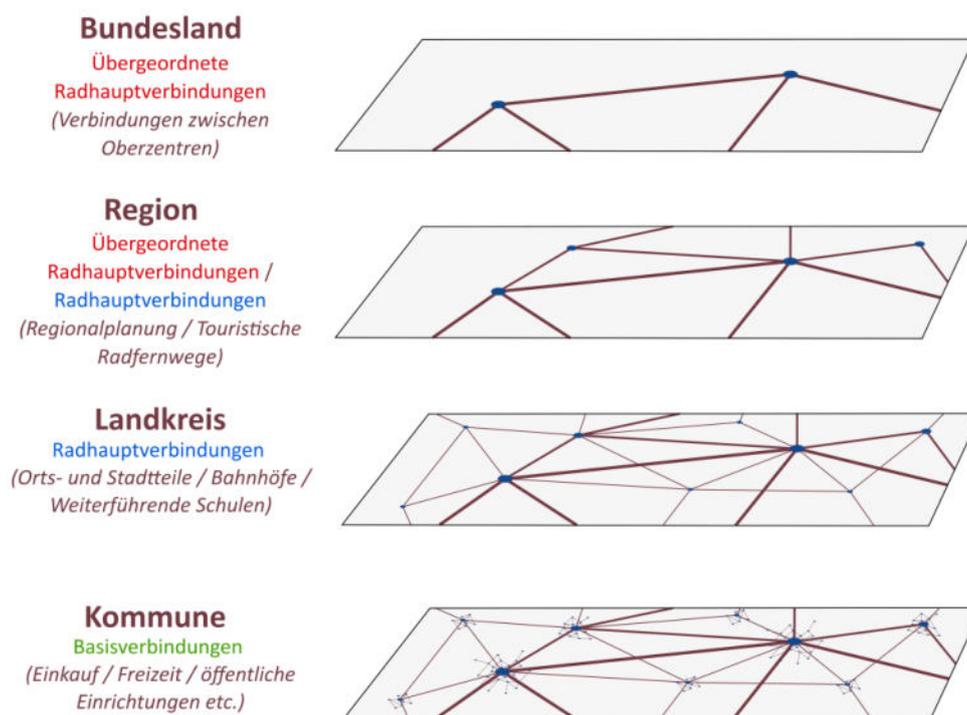
- Berücksichtigung aller Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsträger (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von Kommunen und überregionalen Ebenen.

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst das Gebiet des Landkreises Main-Spessart. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteilen angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte. Zusätzlich werden alle schienengebundenen Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs und weiterführende Schulen angebunden.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern sind weitere Distanzen und anspruchsvolle Topografie, wie sie häufig im Planungsraum vorhanden ist, immer seltener ein Hindernis für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Netz und Maßnahmen werden dabei unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Soweit für kreisangehörige Kommunen Radverkehrskonzepte oder anderweitige Radverkehrsplanungen vorliegen, werden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und die Schnittstellen abgestimmt. Die Planungstiefe von Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf Landkreisebene (siehe Abbildung 1).



**Abbildung 1: Aufbau von Radverkehrsnetzen auf verschiedenen Ebenen mit jeweiligen Zuständigkeiten
 (Quelle: Eigene Darstellung)**

Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines zielorientierten und integrierten Radverkehrsnetzes, werden Netze aus kommunalen Konzepten als lokale Verbindung (Netzkategorie III – Basisverbindung) aufgenommen, sofern sie sich nicht mit dem Zielnetz des Landkreiskonzeptes überschneiden.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV),
- Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG).

Als planerische Grundlagen werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)²,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)³ und
- der Nationale Radverkehrsplan 3.0⁴.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der E Klima⁵ ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, welches als Erweiterung bestehender Regelwerke gedacht ist. Darin ist formuliert, dass die Belange des Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Verkehrs zu priorisieren sind. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ebenso herangezogen.

Weitere gesetzliche Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) sind im weiteren Planungsprozess der in diesem Radverkehrskonzept erarbeiteten Maßnahmenvorschläge noch zu prüfen.

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

² Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), FGSV e.V., 2002, Köln.

³ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008), FGSV e.V., 2008, Köln.

⁴ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2022, Berlin.

⁵ Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022), FGSV e.V., 2022, Köln.

1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort/Attraktivität: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und mit möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität der Wege wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im sogenannten *Schattennetz*⁶ über Nebenstraßen fahren.

Erkennbarkeit Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

2 Vorgehensweise

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes umfasste verschiedene Schritte. Diese sind untenstehend in chronologischer Reihenfolge aufgelistet und kurz erläutert. Eine detaillierte Darstellung erfolgt in den darauffolgenden Kapiteln.

1. Grundlagenermittlung: Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Kreisgebiet. Zudem Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung sowie von Fahrdaten des Radverkehrs (**Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3**).

2. Erste Online-Beteiligung: Auswertung der Meldungen zu Gefahrenstellen und fehlenden / mangelhaften Radwegeverbindungen von Bürgerinnen und Bürgern aus der Online-Beteiligung sowie Einbezug der Fahrdaten der Aktion STADTRADELN 2022 des Landkreises Main-Spessart (**Anlage 4**).

3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung: Befahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

⁶ Führung des Radverkehrs innerorts abseits der Ortsdurchfahrten und Kfz-Hauptverkehrsstraßen.

4. Netzentwurf: Entwurf eines Alltagsradwegenetzes gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁷ (**Anlage 6**).

5. Maßnahmenentwicklung: Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen entlang des entworfenen Alltagsradwegenetzes mit Fotodokumentation (**Anlage 8, Anlage 9, Anlage 11**).

6. Abstimmung: Projektbegleitende Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenempfehlungen im Rahmen des Arbeitskreises Radverkehr, bestehend aus Vertretungen der Kommunen und Verwaltungsgemeinschaften, Fachstellen sowie weiteren Interessensvertretungen.

7. Zweite Online-Beteiligung: Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten Netz- und Maßnahmenentwurfes. Bewertung der Maßnahmen sowie Abgabe von Kommentaren der Bürgerinnen und Bürger mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform (**Anlage 5**).

<https://radverkehrskonzept-msp.de/>

8. Priorisierung: Fachliche Priorisierung aller baulichen Streckenmaßnahmen (**Anlage 12**).

9. Kostenrahmen: Erstellung eines Kostenrahmens für die baulichen Streckenmaßnahmen.

10. Dokumentation: Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.

11. Datenübergabe: Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

12. Konzeptvorstellung: Präsentation der Ergebnisse im Kreistag.

3 Grundlagenermittlung

Vorhandene Planungen und Bestandsdaten, die dem Planungsbüro zu Beginn des Projektes überreicht wurden, wurden in einem ersten Schritt gesichtet. Um ein umfassendes Bild der Situation des Radverkehrs im Landkreis zu erhalten, wurden zudem weitere Grundlagendaten analysiert. Darunter zählt eine Abschätzung des Radverkehrspotenzials, eine Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung, die Analyse von Fahrdaten der Aktion STADTRADELN sowie die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatest.

3.1 Radverkehrspotenzial

Um das Radverkehrspotenzial im Landkreis abzuschätzen, wurden Pendelverflechtungen mit einer für Radfahrende relevanten Distanz analysiert. Die Daten liegen auf Gemeindeebene vor und berücksichtigen alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse. Dabei zeigt sich, dass die

⁷ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008, FGSV e.V., 2008, Köln.

wichtigsten Pendel-Achsen entlang des Mains sowie in und aus den größeren Städten des Landkreises verlaufen. Alle relevanten Pendel-Verflechtungen sind in **Anlage 1** dieses Abschlussberichtes abgebildet.

Die wichtigsten regionalen Pendelverbindungen des Landkreises Main-Spessart bestehen mit Würzburg, dem Main-Tauber-Kreis, der Stadt Schweinfurt und der Stadt Hammelburg im Landkreis Bad Kissingen. Diese weisen eine Distanz auf, die im Alltag in der Regel nicht ausschließlich mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Für die Pendelverflechtungen nach Würzburg, Hammelburg und Aschaffenburg, wo eine direkte Bahnverbindung besteht, ist eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV entscheidend, die wesentlicher Bestandteil der Potenzialbetrachtung ist.

Die ermittelten Pendelverbindungen wurden für die Erstellung eines Zielnetzes Radverkehr herangezogen und zusätzlich mit der Topografie, der Siedlungsstruktur, der Entfernung zwischen den Orten sowie der Versorgungsfunktion innerhalb der Orte ergänzt. Damit werden der heterogenen Struktur des Landkreises Main-Spessart mit den eher ländlich geprägten Strukturen im Spessart und der dichter besiedelten Mainachse Rechnung getragen.

3.2 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung verfügbaren Daten von Unfällen im Landkreis Main-Spessart mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2017 bis 2021 ausgewertet. Die Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis in diesem Zeitraum beträgt insgesamt 264⁸. Die Unfallfolgen (Unfallkategorie) teilen sich wie in Tabelle 1 dargestellt auf.

Tabelle 1: Unfallkategorien der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Main-Spessart (2017-2021)

Unfallkategorie	Unfälle mit Getöteten	Unfälle mit Schwerverletzten	Unfälle mit Leichtverletzten
Anzahl	4	83	177

In Abbildung 2 ist die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Landkreis Main-Spessart dargestellt. Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in **Anlage 2** Bestandteil des Abschlussberichtes.

⁸ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2022 [zuletzt abgerufen am 10.05.2023].

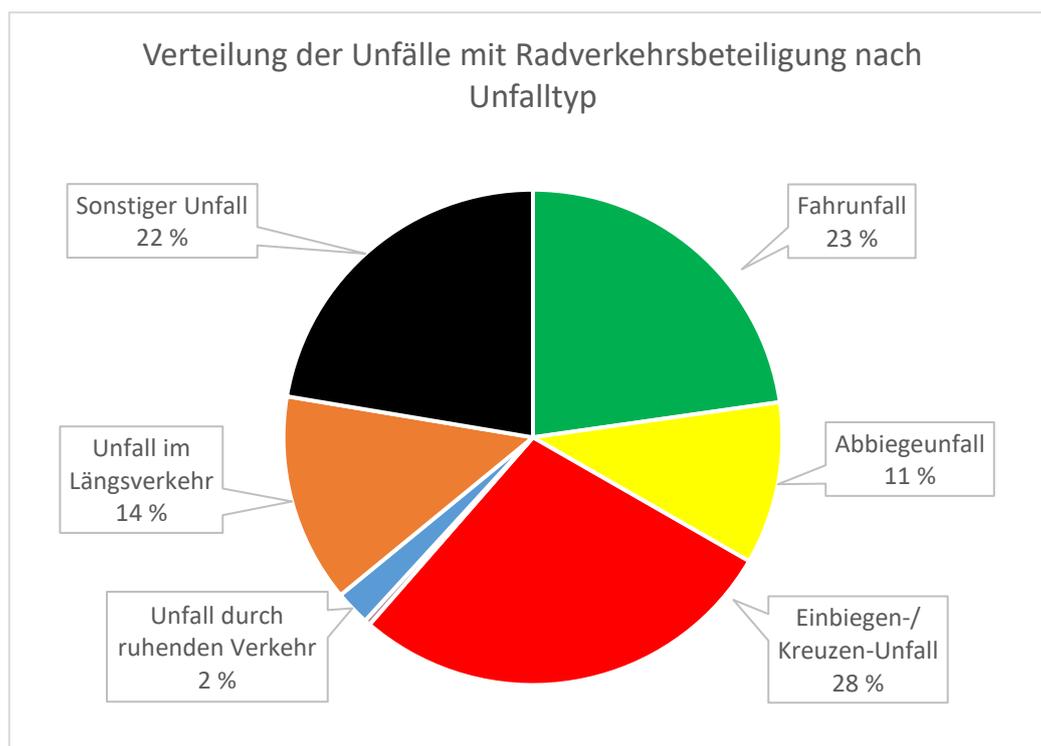


Abbildung 2: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Quelle: Eigene Darstellung)

Wie bundesweit üblich, dominiert auch im Landkreis Main-Spessart vor allem innerorts der Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen. Dieser Unfalltyp weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. Die Sicherung solcher Einmündungen und Grundstückszufahrten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar. Ebenso haben Abbiegeunfälle im Unfallgeschehen des Radverkehrs ein hohes Gewicht. Dieser meist innerorts auftretende Unfalltyp weist auf Defizite der Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten, hin. Ein Schwerpunkt ist daher die Untersuchung der Knotenpunktführung im Landkreis Main-Spessart an solchen Unfallschwerpunkten.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht-gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Studie zur Unfalldokumentation⁹ hat aufgezeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der durch die Polizei erfassten Verkehrsunfälle. Alle Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stellt für alle Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Bayern eine Webanwendung (<https://baysis.bayern.de/radkarte-bayern/>) zur Verfügung.

⁹ Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010.

Die Daten sind ab dem Jahr 2018 bis einschließlich 2022 verfügbar und können nach Gemeinde, Landkreis, Straßenklasse, Unfallkategorie und Unfalltyp gefiltert dargestellt werden.

3.3 Fahrdaten STADTRADELN

Im Zuge der Kampagne STADTRADELN, an der der Landkreis Main-Spessart im Jahr 2022 bereits zum siebten Mal in Folge teilgenommen hat, ist es den teilnehmenden Radfahrenden möglich gewesen, die gefahrenen Strecken mittels Smartphone-App und GPS-Empfang zu dokumentieren. Die Daten werden anonymisiert, aufbereitet und dem Landkreis zur Verfügung gestellt. Eine planerische Auswertung wird dadurch möglich. Es ist erkennbar, welche Wege von Radfahrenden aktuell intensiv genutzt werden. Hier sind insbesondere der *Mainradweg* zu nennen, der die größten Städte im Landkreis miteinander verbindet sowie die weiteren touristischen Routen (*Saaleradweg*, *Wernradweg*, *Röhn-Sinntal-Radweg*), die entlang der für den Radverkehr topografisch günstigen Tallagen führen. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich trotz der hohen Anzahl von 1121 Radfahrenden¹⁰ um eine Momentaufnahme handelt.

Die Auswertung der gefahrenen Strecken ist in **Anlage 3** Bestandteil des Abschlussberichtes.

3.4 ADFC-Fahrradklimatest

Die Ergebnisse der vergangenen ADFC-Fahrradklimatests¹¹ wurden gesichtet. Im Landkreis Main-Spessart haben im letzten Fahrradklimatest 2022 nur in der Stadt Lohr a.Main ausreichend Personen an der Umfrage teilgenommen, um in die Wertung zu kommen (in Abhängigkeit der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner eines Ortes, wird eine Wertung ab 50-100 Teilnahmen erstellt). Im Jahr 2020 sind sowohl die Stadt Lohr a.Main als auch die Stadt Marktheidenfeld in die Wertung gekommen. Für die vorangegangenen Jahre sowie andere Kommunen liegen im Landkreis keine Ergebnisse vor.

Die Durchschnittsnote nach Schulnoten lag in der Stadt Lohr a.Main im Jahr 2022 bei 3,8. Im Jahr 2020 lag die Durchschnittsnote bei einer insgesamt geringeren Anzahl an Teilnehmenden bei 3,9. In Marktheidenfeld wurde die Fahrradfreundlichkeit 2020 mit 4,1 bewertet. Damit liegt die Stadt Lohr a.Main im Mittel der Orte der Größenklasse < 20.000 Einwohner und die Stadt Marktheidenfeld darunter.

¹⁰ Pressemitteilung Main-Spessart 2023, <https://www.main-spessart.de/aktuelles/pressemitteilungen/archiv-2022/6919.Rekordergebnis-beim-STADTRADELN.html>, [zuletzt abgerufen am 10.05.2023].

¹¹ ADFC 2023, <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>, [zuletzt abgerufen am 10.05.2023].

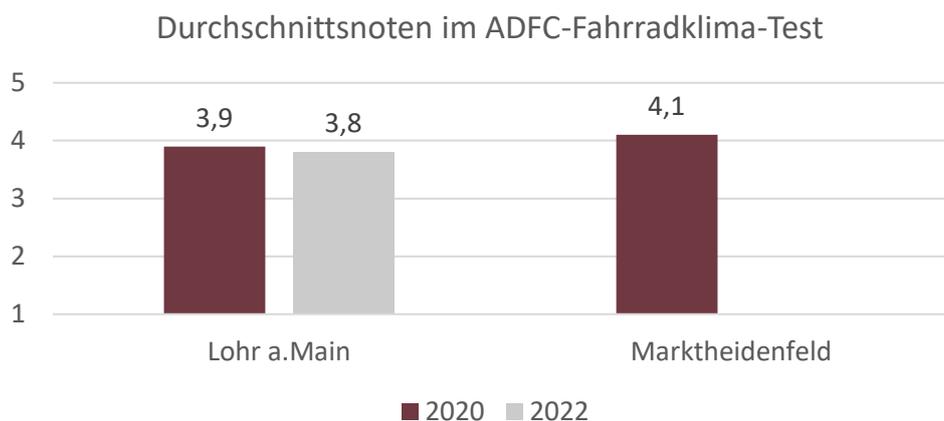


Abbildung 3: Durchschnittsnoten des ADFC-Fahrradklima-Tests der gewerteten Städte 2020 und 2022 (Quelle: ADFC)

Der größte Handlungsbedarf wird seitens der Teilnehmenden in Lohr a.Main in den Bereichen Fahrradmitnahme im ÖV, Führung an Baustellen sowie Öffentliche Fahrräder gesehen. In Marktheidenfeld wurden Defizite in den Kategorien Fahrradförderung in jüngster Zeit, öffentliche Fahrräder und Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen gesehen.

Am besten wurden in Lohr a.Main 2022 die Kategorien Erreichbarkeit des Stadtzentrums, Spaß oder Stress, zügiges Radfahren sowie insbesondere, im Vergleich zu anderen Orten, die Oberfläche der Radwege bewertet. In Marktheidenfeld wurden 2020 ebenso die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie die Oberfläche der Radwege unter allen Kategorien am positivsten bewertet. Hervorzuheben ist die sehr positive Bewertung der geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung.

4 Beteiligungsprozess

Die Erstellung des Konzeptes wurde von einem umfassenden Beteiligungsprozess begleitet, mit dem Ziel, von der Fach- und Ortskenntnis der Beteiligten zu profitieren und die Maßnahmen schon frühzeitig im Planungsprozess abzustimmen. Beteiligt wurden die Kreisverwaltung, die Kommunen des Landkreises sowie die Nachbarlandkreise, Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit in zwei Online-Beteiligungen.

4.1 Erste Online-Beteiligung – Maßnahmenideen

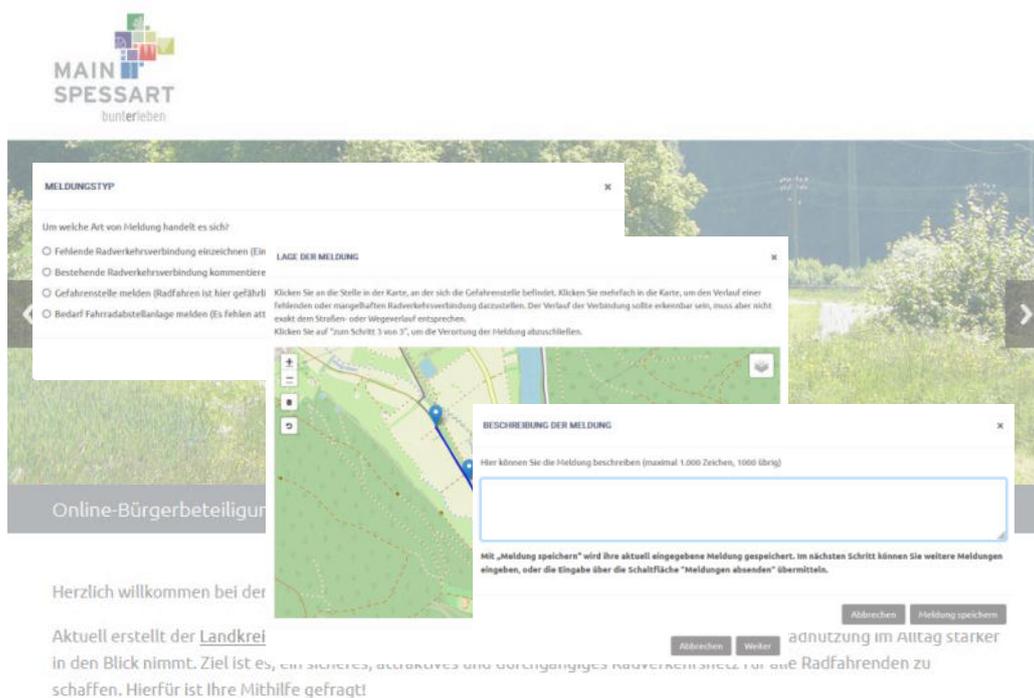


Abbildung 4: Eingabeprozess der ersten Onlinebeteiligung Ideensammlung (Quelle: Eigene Darstellung)

Zu Beginn des Projektes wurde über einen Zeitraum von fünf Wochen vom 27. Juni 2022 – 31. Juli 2022 eine Online-Beteiligung durchgeführt (<http://msp.online-beteiligung-radverkehr.de/>). Alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises hatten die Möglichkeit Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen zu melden (siehe Abbildung 4). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen und Beiträgen in den sozialen Medien sowie in einigen Mitteilungsblättern der Kommunen hingewiesen.

Insgesamt sind dabei 950 Meldungen von mehr als 500 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in **Anlage 4** sowie auf einer interaktiven Onlinekarte unter <http://msp.online-beteiligung-radverkehr.de/?a=reports>

Alle Meldungen wurden gesichtet und, sofern sie auf dem angestrebten Zielnetz Radverkehr liegen, während der Befahrung geprüft.

Der Link wurde allen Projektbeteiligten und den Landkreiskommunen zur Verfügung gestellt. So können auch Anregungen, die nicht auf dem definierten Zielnetz Radverkehr liegen und für die daher keine Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden sind, durch die zuständigen Träger und Institutionen berücksichtigt werden.

Teilnehmende hatten zudem die Möglichkeit einen Newsletter zum Radverkehrskonzept zu abonnieren, um somit weiterhin über den Projektfortschritt informiert zu bleiben. Insgesamt sechs Newsletter wurden im Projektzeitraum verschickt.

4.2 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 24. Februar 2023 und dem 24. März 2023 den Entwurf zum Alltagsradwegenetz online einsehen und die darin vorgeschlagenen Maßnahmen bewerten und kommentieren (www.radverkehrskonzept-msp.de). Die Bewertung der im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“- und „Daumen runter“-Setzen. Insgesamt wurden 6.001 positive und 885 negative Bewertungen abgegeben. Die Anzahl der Bewertungen durch die Bürgerinnen und Bürger ist auf den Maßnahmendatenblättern, die zu baulichen Streckenmaßnahmen erstellt wurden, dargestellt. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind außerdem in die Priorisierung der Maßnahmen eingeflossen. Eine Darstellung der Maßnahmenbewertung kann in **Anlage 5** eingesehen werden.

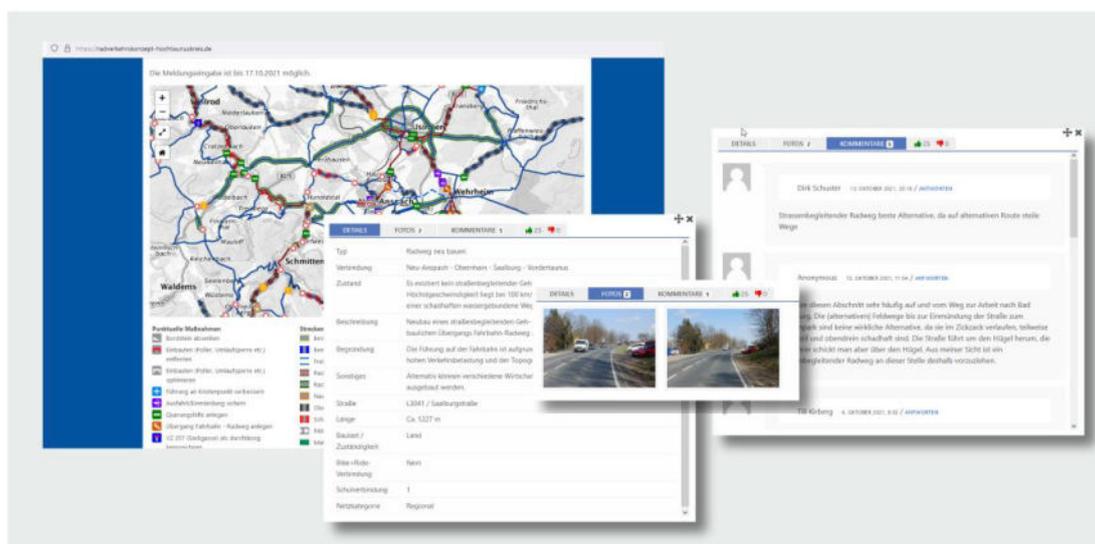


Abbildung 5: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Teilnehmenden zu nehmen, wurde 494-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertungen gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei in der Regel die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Fragestellungen diskutiert:

- Neubau straßenbegleitender Radwege oder Ausbau bestehender forst- oder landwirtschaftlicher Wege.

- Notwendigkeit des vorgeschlagenen Oberflächenausbaus (Asphalt, Beton o. Ä.) insbesondere auf forstwirtschaftlichen Wegen.
- Verkehrssicherheit auf Verbindungen für den Schülerradverkehr mit hohem Kfz-Verkehranteil.

Diese Fragestellungen werden in Kapitel 10 erläutert. Zudem können alle abgegebenen Kommentare weiterhin über den oben genannten Link eingesehen werden.

4.3 Arbeitskreis Radverkehr

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch einen neu gebildeten Arbeitskreis Radverkehr begleitet und gelenkt. Er setzt sich aus Vertretenden der folgenden Institutionen zusammen:

- Polizeiinspektion Karlstadt
- Gebietsverkehrswacht Lohr/Gemünden e.V.
- Kreisverkehrswacht Main-Spessart e.V.
- Landratsamt Main-Spessart – Landkreisentwicklung
- Landratsamt Main-Spessart – Medienkommunikation
- Landratsamt Main-Spessart – Mobilitätsmanagement
- Landratsamt Main-Spessart – Naturschutz
- Landratsamt Main-Spessart – Qualitätsmanagement Radwege, Tourismus
- Landratsamt Main-Spessart – Regionalmanagement
- Landratsamt Main-Spessart – Tiefbau
- Landratsamt Main-Spessart – Verkehrswesen
- Planungsbüro RV-K
- Staatliches Bauamt Würzburg

Folgende Kommunen und Verwaltungsgemeinschaften (VG) haben teilgenommen:

- Stadt Arnstein
- Gemeinde Eußenheim
- Markt Frammersbach
- Stadt Gemünden a.Main
- Stadt Karlstadt
- Stadt Lohr a.Main
- Stadt Marktheidenfeld
- Stadt Rieneck
- Markt Triefenstein
- VG Burgsinn
- VG Gemünden a.Main
- VG Kreuzwertheim
- VG Lohr a.Main

- VG Marktheidenfeld
- VG Partenstein
- VG Zellingen

Der Arbeitskreis traf sich während des Projektes insgesamt dreimal. Im Rahmen dieser Termine wurden das Vorgehen und die Schwerpunkte des Radverkehrskonzeptes erläutert und gemeinsam festgelegt sowie die Zwischenergebnisse diskutiert und Änderungsvorschläge aufgenommen.

Der erste Termin diente der Vorstellung des Vorgehens bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes durch das Planungsbüro sowie der Vermittlung der Relevanz des Themas Radverkehr für die Verkehrswende. Die zweite Sitzung des Arbeitskreises wurde in zwei regional geteilten Gruppen durchgeführt und fand an zwei aufeinanderfolgenden Tagen statt. Gegenstand der Sitzungen war die Diskussion der Netz- und Maßnahmenempfehlungen sowie eine Bewertung dieser nach Priorität. In der dritten Arbeitskreissitzung wurde das finale Zielnetz mit den fachlich priorisierten Maßnahmen sowie weitere Bausteine des Konzeptes, wie bspw. die Bike-and-Ride-Analyse, vorgestellt.

4.4 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise

Die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden, Städte und Verwaltungsgemeinschaften des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum im Rahmen des Arbeitskreises eingebunden. Zusätzlich wurde mit der Stadt Lohr a.Main aufgrund der hohen Anzahl an Maßnahmen, die einen erhöhten Abstimmungsbedarfs erforderten, ein Online-Termin durchgeführt.

Darüber hinaus fand eine Vielzahl an Abstimmungen per E-Mail oder Telefon zwischen den Kommunen, dem Planungsbüro sowie dem Landkreis Main-Spessart statt.

Die Netz- und Maßnahmenplanung wurde den Nachbarlandkreisen zur Durchsicht zur Verfügung gestellt. Abhängig von der Anzahl der grenzüberschreitenden Berührungspunkte fand die Abstimmung auf unterschiedlichen Wegen statt. Teilweise per E-Mail und teilweise fanden tiefergehende Abstimmungsgespräche statt. Darüber hinaus nahmen aus einigen Nachbarlandkreisen Vertretende aus der Verwaltung an der letzten Arbeitskreissitzung teil.

4.5 Weitere Beteiligung

Während des Planungsprozesses wurden auch die Träger öffentlicher Belange in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes einbezogen. Diese hatten die Gelegenheit eine Rückmeldung zu den geplanten Maßnahmen abzugeben.

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden eingebunden:

- Forstämter Stiftung Juliusspital Würzburg – Abteilung Forstbetrieb

- Bayerische Staatsforsten – Forstbetrieb Arnstein
- Bayerische Staatsforsten – Forstbetrieb Heigenbrücken
- Bayerische Staatsforsten – Forstbetrieb Rothenbuch
- Bayerische Staatsforsten – Forstbetrieb Hammelburg
- Alle beteiligten Fachstellen

Vereinzelte fanden separate Abstimmungsgespräche zu bestimmten Maßnahmen sowie dem grundsätzlichen Vorgehen statt. Eine detaillierte Einschätzung der Fachstellen zu den einzelnen Maßnahmen war auf konzeptioneller Ebene nicht möglich, sodass diese bei der Umsetzung baulicher Maßnahmen hinzugezogen werden müssen.

5 Radverkehrsnetz

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes bildet die Grundlage für die Maßnahmenempfehlungen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes. Durch das Radverkehrsnetz werden für den Radverkehr besonders wichtige Verbindungen abgebildet. Dies bedeutet, dass diese Verbindungen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterzogen werden und ganzjährig befahrbar sein sollen.

Eine durchgehende Erkennbarkeit des Netzes ist durch Radverkehrsanlagen, Markierungen und Fahrradwegweisung anzustreben. So kann eine Bündelung des Radverkehrs erreicht werden. Ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen steigert die Wahrnehmung des Radverkehrs bei anderen Verkehrsteilnehmenden, die ihr Verhalten daraufhin anpassen, was zu einer verbesserten Verkehrssicherheit aller führt. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und die Übergänge zwischen Führungsformen so gestaltet sein, dass sie leicht nachzuvollziehen sind.

5.1 Zielnetz Radverkehr 2035

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr erarbeitet (**Anlage 6**). Das Zielnetz stellt den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen dar. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz im Gegensatz zum Bestandsnetz noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar. Das Zielnetz Radverkehr im Landkreis Main-Spessart umfasst insgesamt eine **Länge von etwa 1.170 Kilometern** (1. und 2. Kategorie exklusive der 3. Kategorie Basisverbindung).

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den RIN¹² wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Übergeordnete Radhauptverbindung (220 km):** Übergeordnete Verbindung für den Alltagsradverkehr mit besonders hohem Potenzial, z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (950 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit hohem Potenzial für den Alltagsradverkehr. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Basisverbindung (90 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Basisverbindungen werden in der Netz- und Maßnahmenplanung auf Landkreisebene nicht berücksichtigt. Sofern eine kommunale Netzplanung existiert oder bestimmte Verbindungen durch Kommunen angeregt worden sind, wurden diese informativ in das Zielnetz Radverkehr aufgenommen. In der Regel erfolgte hierbei keine Prüfung der Verbindungen vor Ort. Auch werden keine Maßnahmen auf Basisverbindungen empfohlen.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegfaktor gemäß den ERA¹³ maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung und maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen. Reisezeitverluste sind zu berücksichtigen und mit ggf. auftretenden Umwegen abzuwägen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Reine Freizeitverbindungen sind kein Bestandteil der Netzentwicklung. Streckenweise überschneiden sich allerdings Alltagsradverkehrsnetz und Freizeitradverkehrsnetz.

5.2 Radverkehrsnetz Bayern

Das Radverkehrsnetz Bayern ist ein vom Freistaat Bayern landesweit für den Alltagsradverkehr konzipiertes Netz, das alle bayerischen Städte und Gemeinden möglichst durchgängig und direkt miteinander verbinden soll.¹⁴ Derzeit werden zu dem vom Freistaat entwickelten und mit den Kommunen auf Landkreisebene bereits abgestimmten Netzentwurf, die Stellungnahmen der staatlichen Bauämter

¹² RIN 2008, FGSV e.V., 2008, Köln.

¹³ ERA 2010, FGSV e.V., 2010, Köln.

¹⁴ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB 2023), <https://www.radverkehr.bayern.de/radverkehrsnetz-bayern/index.php>, [zuletzt abgerufen am 17.05.2023].

eingeholt (Stand 2023). Nach Befahrung soll das entworfene Radnetz in den kommenden Jahren sukzessive realisiert und durch eine wegweisende Beschilderung ausgestattet werden. Dem Ausbau soll eine erhöhte Priorität eingeräumt werden, sodass in Zukunft Fördermittel für Maßnahmen auf dem *Radverkehrsnetz Bayern* zu erwarten sind. Das *Radverkehrsnetz Bayern* wird auf dem Zielnetz des Radverkehrskonzeptes durch die Radverbindungen der 1. Kategorie als *Übergeordnete Radhauptverbindung* abgebildet.

5.3 Bestandsnetz

Zusätzlich zum Zielnetz Radverkehr 2035 wurde ein Bestandsnetz entwickelt. Das Bestandsnetz setzt sich aus denjenigen Radwegeverbindungen des Zielnetzes zusammen, die auch ohne Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ausgeschrieben werden können. Es ist bereits im Ist-Zustand mit Blick auf die Kriterien Verkehrssicherheit, Direktheit und Fahrkomfort ausreichend gut befahrbar, auch wenn in einzelnen Kriterien noch kleinere Mängel bestehen können. Das Bestandsnetz bildet die Grundlage für eine kreisweite Fahrradwegweisung. Es ist in **Anlage 7** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

6 Maßnahmenentwicklung

Dort wo das Zielnetz Radverkehr 2035 Mängel in der Verkehrssicherheit, dem Fahrkomfort oder der direkten Führung aufweist, wurden Maßnahmen empfohlen. Grundlage für die Maßnahmenempfehlungen bilden verschiedene gesetzliche Grundlagen, die im folgenden Kapitel erläutert werden. Im Anschluss werden die empfohlenen Maßnahmen dargestellt.

6.1 Grundlagen Maßnahmenplanung

Für die Maßnahmenentwicklung werden innerhalb und außerhalb von geschlossenen Ortschaften unterschiedliche Standards angestrebt. Die aktuellen und die in Kapitel 1.4 und 1.5 entsprechenden gesetzlichen Grundlagen und Grundsätze der Radverkehrsplanung, werden im Folgenden aufgeführt und erläutert.

6.1.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr innerorts getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 6 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

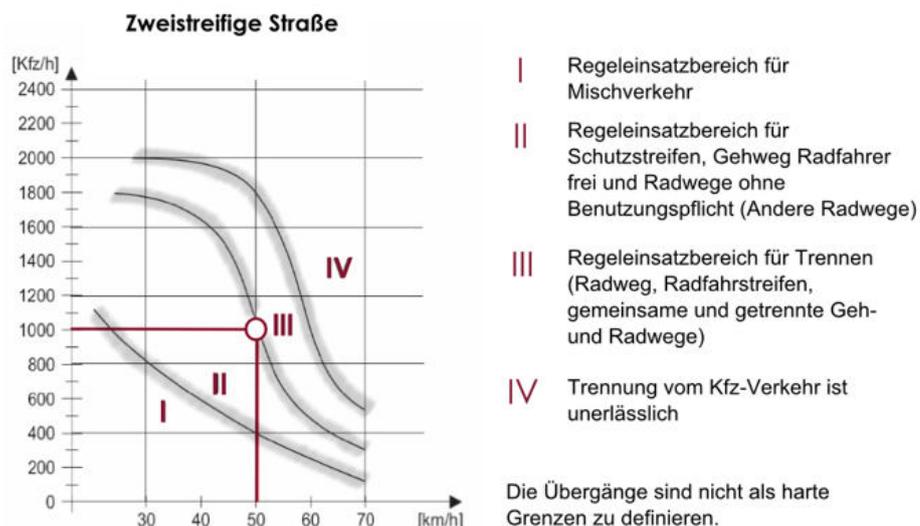


Abbildung 6: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010)

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Flächenverfügbarkeit: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum.
- Schwerverkehrsstärke: Je höher, desto eher Seitenraumführung.
- Parken: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechsellvorgänge, desto eher Seitenraumführung.
- Anschlussknotenpunkte: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung.
- Längsneigung: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung.

6.1.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹⁵ sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)¹⁶ werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Straßenentwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich. Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit straßenbegleitender Radwege von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 2). Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

¹⁵ ERA 2010, FGSV e.V., 2010, Köln. Kapitel 9.1.3.

¹⁶ RIN 2008, FGSV e.V., 2008, Köln, Kapitel 4.7.

Tabelle 2: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der Entwurfsklasse 3 (Quelle: ERA 2010, DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung)

	V _{zul} = 100 km/h	V _{zul} = 70 km/h
DTV < 2.500 Kfz/24 h	Kein baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Baulicher Radweg

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schulverkehr oder bedeutende Freizeitverbindung) können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen und diese auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der *Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)*¹⁷

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke sowie
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden.

Es ist davon auszugehen, dass mit der Novellierung der ERA, die sich zum Abschluss des vorliegenden Konzeptes noch in der Erarbeitungsphase befand, eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vorgesehen ist. In den Musterlösungen und Qualitätsstandards der Länder Hessen und Baden-Württemberg¹⁸ werden diese Aspekte bereits berücksichtigt. Auch in Bayern wird vorgesehen Musterlösungen zu veröffentlichen, die sich an den vorhandenen Musterlösungen der Länder Hessen und Baden-Württemberg orientieren sowie den Neuerungen der FGSV-Regelwerke anpassen¹⁹.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Main-Spessart wurde zwischen der ERA 2010, den im Zuge der Novellierung zu erwartenden Neuerungen sowie den Musterlösungen der Länder Hessen und Baden-Württemberg abgewogen. Aus diesem Grund werden in

¹⁷ HRaS 2002, FGSV e.V., 2002, Köln.

¹⁸ Hierbei handelt es sich um länderspezifische Ergänzungen zu den Regelwerken der FGSV bei der Führung des Radverkehrs.

¹⁹ AGFK Bayern 2023, <https://agfk-bayern.de/agfk-bayern-facharbeitskreissitzung-musterloesungen-fuer-den-radverkehr-in-bayern/>, [zuletzt abgerufen am 22.05.2023].

einigen Fällen auch bei geringeren Kfz-Verkehrsstärken straßenbegleitende Radwege empfohlen. Insbesondere dann, wenn eine oder mehrere der oben genannten Rahmenbedingungen zutreffen.

6.2 Maßnahmenübersicht

Das *Zielnetz 2035* wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort, wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt. Diese wurden anschließend mit den Vertretungen der Kommunen, Verwaltungsgemeinschaften und Fachstellen abgestimmt und in das Konzept aufgenommen. Die Maßnahmenempfehlungen wurden in folgende Kategorien eingeteilt (die Nummer in Klammern gibt die Anzahl der Maßnahmen an):

Bauliche Streckenmaßnahmen (138): Streckenmaßnahmen beziehen sich auf Wegeabschnitte. Die Nummern von Streckenmaßnahmen haben ein „S“ vorangestellt (z. B. S001). Für alle baulichen Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter erstellt (siehe **Anlage 9**). Da bauliche Maßnahmen in der Regel mit hohen Kosten und einer längeren Umsetzungsdauer verbunden sind, sollen die Maßnahmendatenblätter einen ersten Eindruck über den Umfang einer Maßnahme geben.

Neben der Maßnahmenbeschreibung und Hinweisen zur Umsetzung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern erläuternde Informationen (bspw. zu betroffenen Schutzgebieten oder zur Verortung), Angaben zur betroffenen Kommune und Straße sowie ein Lageplan. Außerdem wurde für jede bauliche Streckenmaßnahme eine Priorisierung (siehe Kapitel 6.3) und ein Kostenrahmen (siehe Kapitel 6.4) erstellt und auf den Datenblättern dargestellt.

Die baulichen Streckenmaßnahmen umfassen die Maßnahmentypen:

- Bestehenden Weg verbreitern (6)
- Brücke / Unterführung (13)
- Neuordnung Straßenraum (4)
- Oberfläche asphaltieren (57)
- Radweg neu bauen (36)
- Schadhafte Oberfläche sanieren (12)
- Unbefestigten Weg ausbauen (6)
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung (3)
- Sonstiges (1)

Der Wert in Klammern zeigt, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird. Alle baulichen Streckenmaßnahmen sind auf einem Plan in **Anlage 8** dargestellt.

Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen (113): Für Maßnahmen, die in der Regel ohne großen Abstimmungs- und Planungsaufwand umgesetzt werden können, wurden keine Maßnahmendatenblätter erstellt. Sie umfassen sowohl Streckenmaßnahmen als auch Punktmaßnahmen. Der Nummer von Punktmaßnahmen ist ein „P“ vorangestellt (z. B. P001). Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Ausfahrt/Einmündung sichern (18)
- Bordstein absenken (13)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperrern etc.) entfernen (4)
- Entwässerungsrinne entschärfen (3)
- Freigabe Einbahnstraße (3)
- Piktogrammreihe markieren (13)
- Verkehrszeichen 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (17)
- Verkehrszeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) ersetzen (21)
- Vorfahrtsregelung ändern (5)
- Sonstiges (16)

Alle Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördlichen Anordnungen werden auf einem Plan und einer Tabelle in **Anlage 10** dargestellt.

Weitere Maßnahmen (83): Neben baulichen Streckenmaßnahmen und Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördlichen Anordnungen existieren weitere Punkt- und Streckenmaßnahmen, die einen hohen Abstimmungsaufwand erfordern, aber für die, im Gegensatz zu baulichen Streckenmaßnahmen, vergleichsweise geringe Kosten zu erwarten sind. Diese umfassen die Maßnahmentypen:

- Fahrradstraße anordnen (9)
- Führung an Knotenpunkt verbessern (6)
- Querungsstelle sichern (35)
- Radverkehrsanlage markieren (10)
- Sonstiges (9)
- Übergang Fahrbahn – Radweg anlegen (14)

Auch alle weiteren Maßnahmen werden auf einem Plan und einer Tabelle in **Anlage 11** dargestellt.

Zusätzlich sind alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen dauerhaft in einer Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 13** Bestandteil des Abschlussberichtes.

6.3 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen (siehe Kapitel 6.2) wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringe Priorität) durchgeführt. Die Priorität der einzelnen Maßnahmen kann den Maßnahmendatenblättern in **Anlage 9** entnommen werden.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis Main-Spessart und in den angrenzenden Nachbarkommunen.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus verschiedenen Kriterien: Der **Netzbedeutung** und dem Grad der Verbesserung aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand der Kriterien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkten Führungsform** sowie dem **Öffentlichen Interesse**.

- **Netzbedeutung:** Der Netzbedeutung des betrachteten Netzelementes wird die höchste Gewichtung bei der Berechnung der Priorität beigemessen. Sie ergibt sich aus der Netzkategorie, der Bedeutung als Schulverbindung, der Bedeutung als Bike-and-Ride-Verbindung (Erschließung eines Bahnhofs durch die Maßnahme), der Bedeutung als Freizeitverbindung sowie der Potenzialabschätzung. Letztere ergibt sich aus den Pendelverflechtungen, größeren Arbeitgeberstandorten, der Siedlungs- und Einwohnerstruktur sowie bedeutenden Quellen und Zielen innerhalb des Landkreises.
- **Verkehrssicherheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Diesem Kriterium wird die zweithöchste Gewichtung beigemessen.
- **Fahrkomfort:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung des Fahrkomforts beiträgt.
- **Direkte Führung:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Direktheit der Radverkehrsverbindung beiträgt. Betrachtet werden sowohl die Reduktion von Umwegen als auch Reisezeitersparnisse.
- **Öffentliches Interesse:** Die Anzahl der Positiv- und Negativbewertungen aus der 2. Onlinebeteiligung wirkt sich entsprechend positiv oder negativ auf die Priorität der Maßnahme aus.

In Abhängigkeit der zutreffenden Faktoren auf eine Maßnahme, wurden alle Maßnahmen in die Prioritätsklassen A, B, C und D aufgeteilt. Die Priorität zeigt an, welcher Nutzen durch die Umsetzung der Maßnahme für den Radverkehr erzielt werden kann. Auch Maßnahmen der Priorität D sind aus fachlicher Sicht notwendig, erreichen aber einen geringeren Nutzen bei der Förderung des Radverkehrs als Maßnahmen der Priorität A. Aus der Einteilung ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Hierfür sind

zahlreiche Faktoren, wie Finanzierungsmöglichkeiten, Grunderwerbsmöglichkeiten oder der Einfluss von Abstimmungsbedarf mit Trägern öffentlicher Belange, entscheidend.

6.4 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für bauliche Streckenmaßnahmen (siehe Kapitel 6.2) wird ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste ermittelt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten sowie sonstigen absehbaren Kosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen, Grunderwerb und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren muss der Kostenrahmen nochmals überprüft und angepasst werden.

Für die Maßnahmentypen *Brücke / Unterführung, Neuordnung Straßenraum* und *Verkehrsberuhigende Umgestaltung* sowie für zwei Maßnahmen des Typs *Radweg neu bauen*, die Brückenbauwerke betreffen und eine sonstige Maßnahme, die den Bau einer Rampe erfordert, wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variieren kann und eine realistische Abschätzung auf konzeptioneller Ebene nicht möglich ist. Dies betrifft 22 der insgesamt 138 baulichen Streckenmaßnahmen.

Die übrigen 116 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 98 Millionen Euro, das sich – wie in folgender Tabelle dargestellt – auf verschiedene Straßenklassen verteilt:

Tabelle 3: Kostenverteilung nach Straßenklassen

Bundesstraßen	7.600.000 €
Staatsstraßen	13.800.000 €
Kreisstraßen	23.000.000 €
Gemeindestraßen und sonstige Wege (bspw. Wirtschaftswege)	53.300.000 €
Gesamt	97.700.000 €

Bei einem Umsetzungshorizont von etwa 12 Jahren (Zielnetz 2035), ergibt sich ein jährlicher Investitionsbedarf von etwa 8 Millionen Euro, verteilt auf alle Straßenklassen. Für Maßnahmen bestehen zudem Förderprogramme, die durchschnittlich etwa 70 % der Kosten einer Maßnahme decken (siehe Kapitel 11.2).

Ein großer Teil der im kommunalen Bereich befindlichen Maßnahmen betreffen land- oder forstwirtschaftliche Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie parallel verlaufende Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen. Der Ausbau dieser Wege wird anstelle eines straßenbegleitenden Radwegeneubaus empfohlen, da er in der Regel kostengünstiger und kurzfristiger umsetzbar ist. Hierbei müssen im Einzelfall Finanzierungsvereinbarungen getroffen werden. Außerdem sind solche

Maßnahmen über das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Bayerische Finanzausgleichsgesetz förderbar.

Zudem wurde ein **Kosten-Nutzen-Verhältnis** ermittelt. Dieses setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Kosten und gibt damit eine Einschätzung über den zu erwartenden Nutzen pro investiertem Euro.

6.5 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Da zum Abschluss des Radverkehrskonzeptes die Musterlösungen des Freistaates Bayern noch nicht veröffentlicht waren, wurden Musterlösungen des Landes Hessen, Baden-Württemberg und des Planungsbüros verwendet. Alle Musterlösungen sind in **Anlage 13** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

6.6 Besondere Herausforderungen

Verschiedene Situationen und die daraus resultierenden Maßnahmenempfehlungen können sich über das Kreisgebiet verteilt immer wieder finden. Diese für den Landkreis typischen und besonderen Herausforderungen werden in Folge detailliert erläutert.

6.6.1 Piktogrammketten und Geschwindigkeitsbegrenzungen

Piktogrammketten sind seit den Änderungen aus den Jahren 2020 und 2021 an der StVO und dem darauffolgenden Einführungserlass des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration (StMI)²⁰ in Bayern nun ein anerkanntes Instrument der Radverkehrsförderung. Piktogrammketten können zur Anwendung kommen, wenn aufgrund unzureichender Straßenraumbreiten die Errichtung von baulichen Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht möglich ist. Sie dienen dem Sichtbarmachen des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit dessen Schutz sowie der allgemeinen Steigerung der Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr. Dies kann zusätzlich zur Reduktion der teilweise illegalen Nutzung des Seitenraums auf Gehwegen durch den Radverkehr führen.

Anwendung finden Piktogrammketten insbesondere bei Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz, wo auf absehbare Zeit keine Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann, aber laut den planerischen Vorgaben notwendig wären (siehe 1.4 f.). Durch das Aufbringen von Piktogrammketten entstehen keine Ge- oder Verbote, da diese nicht Bestandteil der StVO sind.

²⁰ Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) - Rechtsänderungen zum Verhalten im Straßenverkehr, Anlage 1, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (StMI 2022), 2022, München.

Empfehlung: Piktogrammketten sollten am rechten Fahrbahnrand mit ca. 20 Metern Piktogrammabstand sowie ausreichendem Abstand zum Bord bzw. zu den Parkständen des Kfz-Verkehrs markiert werden. Weitere Hinweise finden sich auf der Musterlösung zu Piktogrammketten in **Anlage 13**. Alle Streckenabschnitte mit einer Empfehlung zum Aufbringen von Piktogrammketten befinden sich in **Anlage 10**. Wo möglich, sollten Piktogrammketten mit einer Änderung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 kombiniert werden. Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr wird das Radfahren auf der Fahrbahn objektiv und subjektiv sicherer und attraktiver. Dies verstärkt die positiven Effekte von Piktogrammketten.

Zudem wird empfohlen, dass sich der Landkreis Main-Spessart der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ anschließen soll. Diese fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen nach eigenem Ermessen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können²¹. Organisiert wird die Initiative von der Agora Verkehrswende mit Beteiligung des Deutschen Städtetages. Bis Juni 2023 haben sich 776 Städte, Gemeinden und Landkreise aus ganz Deutschland angeschlossen.

6.6.2 Brücken

Der durch den Landkreis verlaufende Main stellt eine natürliche Barriere zwischen vielen Stadt- und Ortsteilen dar. Die zur Querung des Mains vorhandenen Brücken besitzen in der Regel keine Radverkehrsanlagen, sodass der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des teilweise sehr hohen Schwerverkehrsanteils auf den Brücken ist die Führung auf der Fahrbahn für den Radverkehr nicht geeignet. Die nachträgliche Einrichtung von baulichen Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist aufgrund der Breite der Brücken und der Statik meist nicht möglich, sodass für eine getrennte Führung der Verkehrsarten nur ein Brückenneubau infrage kommt.

Empfehlung: Diese Problematik wird im Rahmen der Maßnahmenentwicklung aufgegriffen. Langfristig wird angestrebt eine Brücke für den Rad- und Fußverkehr zu errichten oder falls ein Neubau der Brücken erforderlich ist, bauliche Radwege anzulegen. Aufgrund der langen Umsetzungsdauer sowie der hohen Kosten sollte kurzfristig die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit geprüft werden, um so das Fahren im Mischverkehr für Radfahrende angenehmer zu gestalten. Zusätzlich sollten Piktogrammketten auf der Fahrbahn markiert werden (siehe Kapitel 6.6.1).

Die betreffenden Brücken in Kreuzwertheim (S097), Lohr a.Main (S101), Marktheidenfeld (S115), Tiefenstein (S159) und Karlstadt (S064) sind auf den Maßnahmenblättern (siehe **Anlage 9**) dargestellt.

²¹ Lebenswerte Städte und Gemeinden 2023, <http://www.lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html> [zuletzt abgerufen am 22.05.2023].



Abbildung 7: Brücke ohne Radverkehrsanlagen in Triefenstein (links) und Karlstadt (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)

6.6.3 Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn

Im Landkreis Main-Spessart enden Radwege häufig ohne geregelten Übergang direkt auf der Fahrbahn. Dort wo Rad- und Kfz-Verkehr zusammenfließen, entstehen Konfliktpunkte und es besteht eine erhöhte Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere in Ortseingangsbereichen, wo die VwV-StVO am Anfang und Ende von Zweirichtungsradwegen eine sichere Möglichkeit zur Fahrbahnquerung fordern. Die Ausbildung eines geregelten Übergangs zwischen Radweg und Fahrbahn ermöglicht dem Radverkehr einen sicheren Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn und andersherum und erhöht damit gleichzeitig die Aufmerksamkeit von Kraftfahrzeugführenden.



Abbildung 8: Fehlende Überführung auf die Fahrbahn in Lohr a.Main auf der Jahnstraße (links), fehlende Überführung auf die Fahrbahn auf der Hausener Straße zwischen Steinfeld und Hausen (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)

Empfehlung: Die Schnittstellen zwischen Radweg und Fahrbahn müssen klar erkennbar sein. Bei hoher Verkehrsbelastung wird eine bauliche Querungshilfe empfohlen. Als Mindeststandards werden Nullabsenkungen an den Bordsteinen sowie Markierungslösungen empfohlen. Außerdem sollte für ausreichende Sichtbeziehungen gesorgt werden, um das frühzeitige gegenseitige Erkennen der Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und Gefahrensituationen zu vermeiden. Die Ausgestaltung

verschiedener Übergänge und Querungsstellen richtet sich nach den örtlichen Besonderheiten sowie der angestrebten Radverkehrsführung. Es kann sinnvoll sein, den Übergang Fahrbahn-Radweg bereits einige Meter vor dem Beginn oder Ende des Radweges herzustellen. An Ortseingängen verstärken Mittelinseln die Ortseingangswirkung und können zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des einfahrenden Kfz-Verkehrs beitragen. Die Musterlösungen in **Anlage 13** geben Hilfestellungen für die genannten Anwendungsfälle.

6.6.4 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege

Im gesamten Landkreis sind zahlreiche Wege für den Radverkehr nicht freigegeben. Dazu zählen auch Wege, die durch die bestehende Fahrradwegweisung für den Radverkehr vorgesehen sind. Die in solchen Fällen erzwungene Missachtung von Verkehrszeichen kann insgesamt zu einer geringeren Beachtung von Verkehrszeichen durch Radfahrende führen.



Abbildung 9: Beispiele nicht für den Radverkehr freigegebener Wirtschaftswege in Kreuzwertheim (links) und Roden (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)

Empfehlung: Alle auf dem Radverkehrsnetz liegenden Wirtschaftswege sollten für den Radverkehr freigegeben werden. Dies kann durch das Anbringen des Zusatzzeichens „Radverkehr frei“ oder den Austausch des Verkehrszeichens „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ durch das Verkehrszeichen 260 „Verbot für Krafträder sowie Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ erfolgen (siehe **Anlage 13**, Musterlösung VVS_01).

Dies hat keine Veränderung der Verkehrssicherungspflicht zur Folge. Auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen ist weiterhin mit typischen Gefahren zu rechnen.

6.6.5 Ausbaustandard land- und forstwirtschaftliche Wege

Im Landkreis Main-Spessart wird ein wesentlicher Teil des Radverkehrs über land- und forstwirtschaftliche Wege geführt. Auch zahlreiche Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes betreffen den Ausbau von Wirtschaftswegen. Ein Ausbau dieser Wegeverbindungen ist grundsätzlich nur dort Bestandteil des Maßnahmenprogramms, wo ein hohes Radverkehrspotenzial gesehen wird.

Oberflächen werden nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) in der Regel in Asphalt oder Beton ausgeführt. Auf Wegen mit überwiegender Freizeitfunktion sind Deckschichten ohne Bindemittel möglich.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen²² werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffbarkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.

Entsprechend wird im Radverkehrsnetz eine betonierte, asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt. Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können bspw. wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes sollten beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden.



Abbildung 10: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden / heller Splittmastixasphalt (Quelle: eigene Aufnahmen)

Eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche ist erforderlich, um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen. Sie ist auch Voraussetzung für die Räumung der Wege im Winter.

Im Landkreis Main-Spessart wurden für die *Integrierte Ländliche Entwicklung (ILE) MainWerntal* (Arnstein, Eußenheim, Gössenheim, Karlstadt und Thüngen) sowie die ILE Raum Marktheidenfeld (Birkenfeld, Bischbrunn, Erlenbach, Esselbach, Hafenlohr, Hasloch, Karbach, Kreuzwertheim, Marktheidenfeld, Roden, Rothenfels, Schollbrunn, Triefenstein, Urspringen) zwei Konzepte für ein Kernwegenetz erstellt, die den langfristig angestrebten Zustand der Wirtschaftswege in den jeweiligen Gebieten abbilden. Auch hier ist das Ziel mit möglichst wenig Eingriffen in Landschaft und Natur den

²² ERA 2010, FGSV e.V., 2010, Köln.

Ausbaustandard für landwirtschaftliche Wege festzulegen. Bei der Maßnahmenentwicklung im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes wurde das Kernwegenetz berücksichtigt und, wenn sinnvoll, in das Zielnetz Radverkehr integriert, um die Asphaltierung von Wegen und damit den Ressourcen- und Flächenverbrauch möglichst gering zu halten.

Im weiteren Planungsverfahren ist jedoch eine intensive Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren anzustreben. Hierbei sind insbesondere die Eigentümerinnen und Eigentümer land- und forstwirtschaftlicher Flächen sowie die Träger öffentlicher Belange einzubeziehen.

Ist der Ausbau von Radverbindungen in Asphaltbauweise nicht durchsetzbar, ist eine leistungsfähige und regelmäßig zu wartende Entwässerung in besonderem Maße zu berücksichtigen. Hierbei wird das Uhrglasprofil (gewölbte Wegedecke) oder eine einseitige Querneigung mit Entwässerungsgraben empfohlen (siehe Abbildung 11). Das Querprofil mit einseitiger Querneigung wird auch für Wirtschaftswege in Asphaltbauweise empfohlen. Durch eine solche Ausgestaltung wird der Reinigungsaufwand reduziert und der Fahrkomfort verbessert.

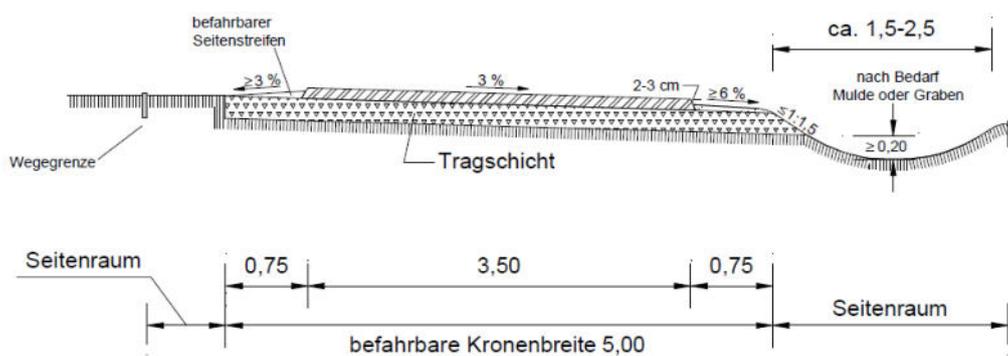


Abbildung 11: Querprofil Hauptwirtschaftsweg mit einseitiger Querneigung (Quelle: Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, FGSV, 2005/2016)

7 Bike-and-Ride-Untersuchung

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Empfehlungen zur Gestaltung von Bike-and-Ride-Anlagen geben die *Hinweise zum Fahrradparken*²³ sowie die Broschüre *Mit dem Rad zum Bahnhof* der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums²⁴.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden alle Bike-and-Ride-Anlagen an den Bahnhöfen im Landkreis Main-Spessart untersucht, bewertet und Empfehlungen zur Verbesserung gegeben. Die Untersuchung ergab, dass nur an 5 von insgesamt 19 Bahnhöfen eine ausreichende und moderne Zahl an Fahrradabstellanlagen vorhanden ist. Die Abstellanlagen an allen weiteren Bahnhöfen im Landkreis weisen nur einen ausreichenden oder mangelhaften Zustand auf (siehe Tabelle 4). Teilweise sind keine Abstellanlagen vorhanden. Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder fehlen an allen Bahnhöfen.

Eine genaue Untersuchung der bestehenden Anlagen im Landkreis sowie Empfehlungen für den Ausbau sind dem Bike-and-Ride-Bericht in **Anlage 14** zu entnehmen.

Tabelle 4: Ergebnisse der Bike-and-Ride-Untersuchung aller Bahnhöfe des Landkreis Main-Spessart

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung in %	Wildparker	Bewertung	Details
Gemünden	1	52	35 %	0	Gut	S. 9
Retzbach-Zellingen	2	128	5 %	0	Gut	S. 11
Karlstadt	2	108	25 %	0	Gut	S. 11
Wiesthal	3	14	14 %	0	Gut	S. 13
Rieneck	3	10	70 %	0	Gut	S. 15
Himmelstadt	2	24	19 %	0	Ausreichend	S. 10
Wernfeld	2	20	25 %	3	Ausreichend	S. 10
Partenstein	3	17	19 %	2	Ausreichend	S. 13
Burgsinn	3	12	33 %	0	Ausreichend	S. 14
Obersinn	3	17	0 %	0	Ausreichend	S. 15
Langenprozelten	3	6	17 %	1	Mangelhaft	S. 12
Lohr	3	58	110 %	29	Mangelhaft	S. 12
Mittelsinn	3	6	115 %	1	Mangelhaft	S. 14
Hasloch	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 13
Gräfendorf	3	N.A.	N.A.	1	Mangelhaft	S. 15
Kleingemünden	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15
Michelaubrück	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15
Weickersgrüben	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15
Wolfsmünster	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15

²³ Hinweise zum Fahrradparken, FGSV e.V., 2012, Köln.

²⁴ Mit dem Rad zum Bahnhof. Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) (ehemals: Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr), 2016, München.

8 Fahrradwegweisung

Bei der Fahrradwegweisung handelt es sich um eine nicht-amtliche Hinweisbeschilderung. Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Durch die damit einhergehende Bündelung des Radverkehrs, trägt die Fahrradwegweisung zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Dadurch und durch die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr, führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads und ist damit ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung.

Der Landkreis Main-Spessart verfügt über eine weitestgehend den FGSV-Standards entsprechende Wegweisung. Vereinzelt sind auch kommunale Wegweisungssysteme im Landkreis vorhanden, die in großen Teilen nicht den aktuellen Standards entsprechend hergestellt sind. Eine Verknüpfung zwischen kommunalen Fahrradwegweisern und denen des Landkreises fehlt in weiten Teilen. Dies führt zu Brüchen und Unstimmigkeiten im Wegweisungssystem.



Abbildung 12: Pfeilwegweiser mit Einschubplaketten nach den aktuellen FGSV-Standards in Lohr a.Main (links) und unterschiedliche Fahrradwegweiser, teilweise ohne Kilometerangaben, in Gemünden a.Main (rechts) (Quelle: eigene Aufnahme)

Eine den FGSV-Standards entsprechende Wegweisung zeichnet sich durch Wegweiser in einem standardisierten Format und mit standardisiertem Inhalt aus. Pfeilwegweiser umfassen jeweils zwei Ziele mit einer Distanzangabe sowie möglichen Lehnzielen (Piktogramm, das dem Ziel vorangestellt ist). Außerdem kann durch sogenannte Einschubplaketten die Fahrradwegweisung für den Alltagsradverkehr, mit der des touristischen Radverkehrs verknüpft werden. Zwischenwegweiser werden dann montiert, wenn keine Wahlmöglichkeiten bestehen (siehe Abbildung 13). Durch die Montage einer FGSV-konformen Fahrradwegweisung wird ein einheitlicher und deutschlandweiter Standard gewährleistet.



Abbildung 13: FGSV-konforme Pfeil- (oben) und Zwischenwegweiser (unten) (Quelle: RadlLand Bayern)

Für ein effektives und funktionierendes Fahrradwegweisungssystem ist neben der Standardisierung wichtig, dass die Beschilderung konsistent, einheitlich und eindeutig ist, um Radfahrenden eine gute Orientierung zu bieten. Dabei ist insbesondere die Zielkontinuität als auch die Verknüpfung entscheidend. Zielkontinuität bedeutet hier, dass Fahrradwegweiser die Radfahrenden auf einer Strecke von ihrem Ausgangspunkt bis zum Ziel in regelmäßigen Abständen entlang der Route kontinuierlich begleiten. Dies gilt insbesondere an Kreuzungen oder Abzweigungen. Unter Verknüpfung versteht man, dass Fahrradwegweiser in das gesamte Radverkehrsnetz integriert werden. Dadurch wird ein nahtloser Übergang zwischen kommunalen Grenzen hinweg gewährleistet. Um die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zu fördern, ist die Ausweisung von Haltepunkten des ÖPNVs zentral.

Um die oben genannten Ziele zu erreichen, hat sich bewährt, dass die Fahrradwegweisung mit Blick auf Durchgängigkeit und Einheitlichkeit durch Landkreise und kreisfreie Städte geplant, hergestellt und gepflegt wird. Die Netzdichte ist dabei nicht vorgegeben. Aufgrund von Anpassungen am ausgewiesenen Radverkehrsnetz im Zuge der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes und um eine durchgängige und verlässliche Fahrradwegweisung zu gewährleisten, **wird empfohlen, diese grundlegend zu überarbeiten und eine kreisweite Fahrradwegweisung zu planen und zu montieren.** Die Grundlage bildet das Bestandsnetz Radverkehr, das dem Radverkehrskonzept beiliegt (siehe **Anlage 7**). Eine lokale Vertiefung durch die Kommunen kann dabei als Möglichkeit in Betracht gezogen werden. Hierbei können bspw. große Freizeiteinrichtungen, wie Schwimmbäder, oder relevante Sehenswürdigkeiten aufgenommen werden. Nach Möglichkeit sollten bestehende und den Standards entsprechende Fahrradwegweiser, in das neue System integriert werden. So kann der Montageaufwand verringert und die Kosten gesenkt werden. Altbestand, der nicht den Standards entspricht, sollte aufgrund der oben genannten Faktoren Zielkontinuität und Verknüpfung demontiert werden.

Bei der Planung der Fahrradwegweisung sollten die betroffenen Kommunen intensiv beteiligt werden. Dies ist nicht nur für die Festlegung des Netzes und der Ziele erforderlich, sondern kann auch dahingehend hilfreich sein, dass Konflikte vermieden werden können, die mit der Installation neuer Pfosten

einhergehen (bspw. Pfostenstandorte auf Privatgrundstücken). Während der Erstellung eines Wegweisungskonzeptes sollten die Kommunen deshalb frühzeitig über die anstehenden Planungen informiert und nach der Erarbeitung von Entwürfen mit diesen intensiv abgestimmt werden.

8.1 Planungssoftware

Für die Planung und das zukünftige Qualitätsmanagement der Fahrradwegweisung sollte spezielle Software verwendet werden. Diese kann die oben genannten Anforderungen an die Zielkontinuität sowie die Vernetzung des Fahrradwegweisungssystems gewährleisten und nutzt dabei aktuelle Standards zur Planung von Fahrradwegweisung. Die Software sollte die georeferenzierte Planung des Netzes sowie der Wegweiserstandorte (inkl. Montageart und Umfang) umfassen. Zudem sollte nach der Planung eine automatisierte Erzeugung der Schilderinhalt sowie des zusätzlichen Materials und des Montageaufwandes möglich sein, sodass im Anschluss die Ausschreibungsunterlagen für Herstellungs- und Montagearbeiten zügig vorbereitet werden können.

Um die Zielkontinuität und Vernetzung auch über die Landkreisgrenze hinaus zu gewährleisten, ist es von Vorteil, wenn Planungen der Nachbarkommunen in die Planungssoftware eingespielt werden können oder in einer Datenbank verfügbar sind. Um dies zu erreichen, kann die Abstimmung mit benachbarten Landkreisen stattfinden und so eine geeignete Lösung gefunden werden. Auch denkbar ist, dass durch den Freistaat Bayern eine landesweite und einheitliche Vorgehensweise geschaffen wird. Ob diese Möglichkeit besteht, sollte im Vorfeld der Planungen abgestimmt werden. Dies bietet sich insofern an, da derzeit (Stand 2023) durch den Freistaat das *Radverkehrsnetz Bayern*, ein landesweites Alltagsradverkehrsnetz, erarbeitet und im Anschluss ausgewiesen wird.

8.2 Qualitätssicherung

Nach Montage der Fahrradwegweisung, sollte diese in festen Zeitintervallen kontrolliert und qualitätsgesichert werden. Hierbei können Mängelmeldesysteme zum Einsatz kommen. Bewährt hat sich die Anbringung von QR-Codes auf den Wegweisungspfosten. Diese werden im Zuge der Montage angebracht und können mit dem Smartphone gescannt werden. Anschließend kann über eine Eingabemaske eine Mängelmeldung abgegeben werden, die direkt an die zuständige Stelle geleitet wird (siehe Abbildung 14). Um ein nachhaltiges Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger zu erreichen, ist es wichtig, dass die gemeldeten Mängel möglichst zeitnah beseitigt werden.

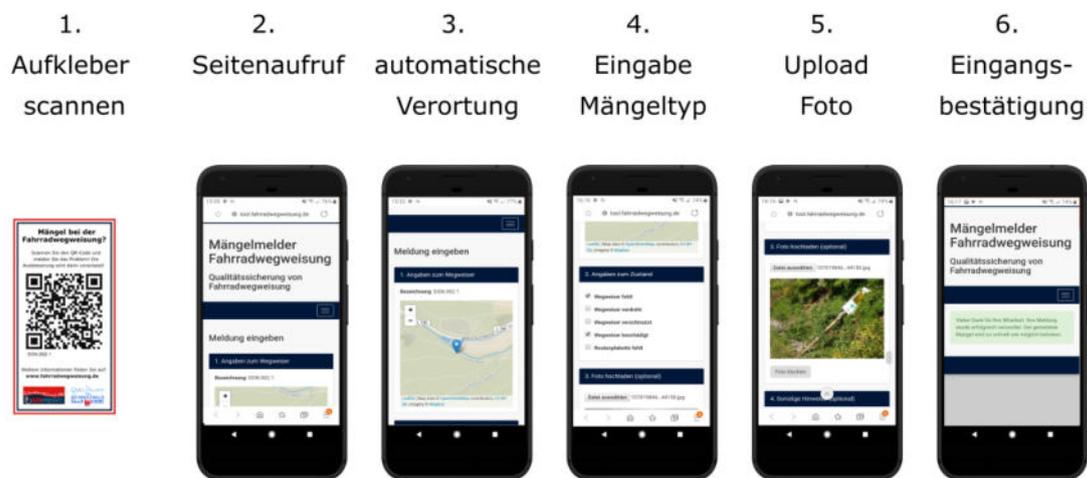


Abbildung 14: Ablauf einer Mängelmeldung mittels QR-Code und Smartphone (Quelle: Mängelmeldesystem des Planungsbüros RV-K)

Das Radverkehrsnetz wird durch den Neubau von Radwegen laufend verändert. Dadurch muss auch die Fahrradwegweisung regelmäßig angepasst werden. Wenn sich eine Netzanpassung ergibt (bspw. durch den Bau eines neuen Radweges), soll bereits während der Planungsphase die Anpassung der Fahrradwegweisung erarbeitet und mit Inbetriebnahme der neuen Route montiert werden. Hierbei ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen Baulastträger und dem Landkreis erforderlich.

8.3 Kosten

Der Landkreis Main-Spessart hat für die Planung und Errichtung eines komplett neuen kreisweiten Fahrradwegweisungssystems bei einer auszuweisenden Netzlänge von etwa 1.200 km (die Grundlage für die angegebene Netzlänge bildet das Bestandsnetz Radverkehr), Kosten in Höhe von etwa 800.000 € brutto zu erwarten. Davon entfallen ca. 25 % (200.000 €) auf die Planung, Baubetreuung und Abnahme der Fahrradwegweisung (Prüfungsvorgang, ob die Beschilderung korrekt hergestellt und montiert wurde) und etwa 75 % (600.000 €) auf das Material sowie die Montage. Da es sich bei den oben getroffenen Angaben nur um eine grobe Einschätzung aufgrund von Erfahrungswerten des Planungsbüros handelt und die genauen Kosten erst nach Durchführung der Planung ermittelt werden können, können Abweichungen von der angegebenen Summe möglich sein. Durch Wegweiser im Bestand, die häufig den aktuellen Standards entsprechen und weiter genutzt werden können, können die Kosten für Material und Montage deutlich geringer ausfallen (im Landkreis Main-Spessart sind die touristischen Routen bereits mit einer modernen Fahrradwegweisung beschildert). Außerdem sind Mehraufwand durch längere Abstimmungsprozesse sowie inflationäre Entwicklungen nicht absehbar, sodass auch hier größere Kostenabweichungen auftreten können. Die Kosten der Planung und Montage einer Fahrradwegweisung sind ggf. mit bis zu 75 % über Programme, wie die *Kommunalrichtlinie* oder das

Sonderprogramm „Stadt und Land“, förderfähig (weitere Informationen zu Fördermöglichkeiten werden in Kapitel 11.2 gegeben). Die Planung einer kreisweiten Fahrradwegweisung sowie die dann folgende Baubetreuung und Abnahme ähneln im Umfang der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes.

9 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht allein von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch gute Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit beeinflusst werden.

Im Landkreis Main-Spessart wird der Radverkehr bisher vor allem im touristischen Bereich beworben. Dagegen wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler in der Vergangenheit kaum betrachtet. Im Zuge von städtischen Radverkehrskonzepten im Landkreis sowie dem hier vorliegenden Konzept und den damit einhergehenden Öffentlichkeitsbeteiligungen, erhielt der Alltagsradverkehr zuletzt eine erhöhte Aufmerksamkeit. In Zukunft sollte das Engagement hochgehalten werden, um den Radverkehr im Landkreis auch auf alltäglichen Wegen nachhaltig zu steigern.

Für das Sichtbarmachen des Radverkehrs ist neben der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Ebenso ist in diesem Zusammenhang auf ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hinzuweisen. Um dies zu erreichen, wird eine **Zusammenarbeit mit lokalen Interessensverbänden (z.B. ADFC, VCD) sowie eine aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort und regelmäßige Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen** in Print- und Onlinemedien empfohlen.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Projekte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Entscheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also in Richtung der Entscheidungsträgerinnen und -träger der Kommunen und Verwaltung.

9.1 Bundesweite Projekte

STADTRADELN: STADTRADELN (www.stadtradeln.de) ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne des Klima-Bündnisses, einem europaweiten Netzwerk von Städten und Gemeinden. STADTRADELN setzt den Aspekt des Klimaschutzes in den Vordergrund, den es durch aktive Radverkehrsförderung voranbringen will. Deutschlandweit können alle Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – teilnehmen.



Abbildung 15: Logo STADTRADELN
(Quelle: STADTRADELN 2021)

Mit der Initiative *Radverkehr in Deutschland* (RiDE), werden seit 2018 die während des Aktionszeitraums in der STADTRADELN-App aufgezeichneten Strecken der Teilnehmenden ausgewertet, aufbereitet und für die Verwaltung und Planung verfügbar gemacht. Zudem kann die Meldeplattform *RAD!ar* während der Teilnahme integriert werden. So können Hinweise zur Radverkehrsinfrastruktur von Bürgerinnen und Bürgern an die Verwaltung weitergegeben werden.

Seit Einführung der Kampagne steigt die Teilnahme von Kommunen und Radfahrenden konstant. Insbesondere in den vergangenen Jahren erfuhr die Aktion einen starken Zulauf. Während 2008 in 23 Kommunen 1.800 Radfahrende ca. 340.000 km fuhren, beteiligten sich im Jahr 2022 bereits über 2500 Kommunen und mehr als 900.000 Radfahrende, die insgesamt 179 Mio. km gefahren sind.²⁵

Tabelle 5: Entwicklung Kampagnenteilnahme STADTRADELN (Quelle: STADTRADELN 2021)

	2008	2013	2020	2022
Kommunen	23	201	1.482	2.557
Radfahrende	1.800	68.000	545.988	922.582
Kilometer	340.000	13 Mio.	115 Mio.	179 Mio.

Der Landkreis Main-Spessart hat 2023 bereits zum achten Mal an der Aktion teilgenommen. Die während der Teilnahme 2022 geradelten und über die App aufgezeichneten Strecken fanden Beachtung im vorliegenden Konzept. Die Teilnahme sollte auch in den kommenden Jahren beibehalten werden. Es wird zudem empfohlen, den Mängelmelder *RAD!ar* zu nutzen, um Hinweise auf mögliche Verbesserungen im Radverkehrsnetz zu bekommen. Dieser wird vom Landkreis derzeit nicht genutzt. Auch die Fahrdaten, die über das RiDE-Portal verfügbar gemacht werden, sollten zukünftig jährlich ausgewertet werden, um das Radverkehrsnetz weiter zu verbessern und neue Maßnahmen zu evaluieren.

²⁵ STADTRADELN 2021, <https://www.stadtradeln.de/home>, [zuletzt abgerufen am 23.05.2023].

Mit dem Rad zur Arbeit: Seit über zehn Jahren besteht die vom ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion *Mit dem Rad zur Arbeit* (www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de). Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländern durchgeführt.

Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zu benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.



Abbildung 16: Logo "Mit dem Rad zur Arbeit" (Quelle: AOK)

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Der Landkreis kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber zu einer höheren Teilnehmendenzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist bspw. eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“.

Weitere nennenswerte Kampagnen sind:

- Fahr Rad (www.klima-tour.de)
- Fahrradfreundlicher Arbeitgeber (www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de)
- Mehr Platz fürs Rad (www.mehrplatzfürsrad.de)
- Kidical Mass (<https://kinderaufsrad.org>)

9.2 Regionale Projekte

Neben der Teilnahme an bewährten bundesweiten Kampagnen, sollte der Landkreis Main-Spessart weitere regionale Kampagnen initiieren. Derzeit wird im Landkreis vor allem der touristische Radverkehr beworben. Um eine Steigerung des Radverkehrs zu erreichen, **sollte aber auch gezielt die Nutzung des Fahrrads auf alltäglichen Strecken beworben werden**. Regionale Kampagnen bieten hierbei den Vorteil, dass gezielt auf die Gegebenheiten und Problemstellungen vor Ort eingegangen werden kann.

Um die Kommunikation zwischen der Öffentlichkeit und der Verwaltung sowie der Politik zu stärken, bietet es sich an Befahrungen mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern und Entscheidungstragenden zu organisieren. Alltäglich Radfahrende kennen die Gegebenheiten vor Ort meist am besten und können auf aktuelle Probleme und Schwierigkeiten aufmerksam machen. So kann bei den Entscheidungstragenden die Sensibilität für den Radverkehr erhöht werden. Dies kann zur stärkeren Förderung und zügigeren Umsetzung von Radverkehrsprojekten führen.

Um das Miteinander im Straßenverkehr zu fördern und die Führung im Mischverkehr für Radfahrende attraktiver zu gestalten, kann durch eine Kampagne, auf die seit 2022 in der StVO vorgeschriebenen 1,5 Meter Überholabstand innerorts und 2,0 Meter außerorts hingewiesen werden. So hat bspw. der thüringische Ilm-Kreis in Zusammenarbeit mit der AGFK Thüringen Aufkleber produziert, die auf den kommunalen Fahrzeugflotten sowie auf Bussen angebracht wurden (siehe **Abbildung 17**). Eine solche Maßnahme ist kostengünstig und schnell umzusetzen und schafft dabei im gesamten Kreisgebiet Aufmerksamkeit für den Radverkehr.



Abbildung 17: Aufkleber für Kfz als Hinweis auf den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestüberholabstand (Quelle: AGFK Thüringen)

Um die Bevölkerung über den Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes auf dem Laufenden zu halten und einen Anlaufpunkt bei Fragen rund um den Alltagsradverkehr zu bieten, sollte eine Informationsseite auf der Webseite des Landkreises geführt werden. Es bietet sich an, die bestehende Seite²⁶ fortzuführen und regelmäßig zu aktualisieren. Um den Umsetzungsstand des Konzeptes bildhaft sichtbar zu machen, bietet sich eine interaktive Karte an, auf der die empfohlenen Maßnahmen dargestellt und Informationen dazu abgerufen werden können. Ein Beispiel hierfür bietet die Übersichtsseite zum Alltagsradverkehr des Landkreis Regensburg²⁷.

Eine Übersicht über durchgeführte Projekte in anderen Kommunen bietet zudem das Projekt *Plan-F*. Über den sogenannten Wissensspeicher (<https://www.plan-f.info/wissensspeicher>) werden zu verschiedenen Projekttypen Best-Practice-Beispiele dargestellt. Darunter finden sich auch diverse Beispiele zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Die Beispiele werden laufend aktualisiert.

9.3 Empfehlungen

Die Kommunikation spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Es wird daher empfohlen **für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen einen jährlichen Etat bereitzustellen**. Dieser kann sich an den Empfehlungen des *Nationalen Radverkehrsplans* für nicht investive

²⁶ <https://www.main-spessart.de/themen/wirtschaft-verkehr/radverkehr/radverkehrskonzept>

²⁷ <https://www.landkreis-regensburg.de/buerger-service/abteilungen-und-sachgebiete/?online-beteiligung-radverkehrskonzept-landkreis-regensburg&orqa=107536>

Maßnahmen in Städten und Gemeinden orientieren. Dort wird empfohlen pro Einwohnerin bzw. Einwohner, 50 Cent zu investieren. Generell ist der Anschluss an bestehende Kampagnen deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden ist als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass der Landkreis in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Es wird empfohlen **die Zuständigkeiten für die Durchführung und Betreuung klar zu definieren**. Von Vorteil ist dabei, wenn es in Schulen, in Firmen, und in weiteren Einrichtungen Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Des Weiteren ist es wichtig, dass **organisatorische Strukturen, wie z.B. eine Projektgruppe Radverkehr, dauerhaft installiert** werden und als Verbindungsstück zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern bestehen. Nur so ist, gerade mit Blick auf Veranstaltungen, eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich. Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite des Landkreises kommuniziert werden.

10 Weitere Empfehlungen

10.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Um eine gleichbleibende und nachhaltige Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Radverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten. Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung und Verkehrssicherung der Wege ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sowie aus den Straßengesetzen der Länder²⁸ und des Bundes und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Innerorts ist dies für verkehrswichtige und gefährliche Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben²⁹ und wird auch weitestgehend umgesetzt. Außerorts bleibt die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und auf Wirtschaftswegen jedoch weitestgehend unberücksichtigt. Die AGFK Bayern fordert von ihren Mitgliedern die Aufstellung eines Winterdienstplans für Radverkehrsverbindungen³⁰.

Um eine ganzjährige Befahrbarkeit der Wege zu gewährleisten, sollte der Landkreis Main-Spessart in Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern (Freistaat Bayern, Kommunen) und Wegeeigentümern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Fragen der Kostenübernahme klären. Auf Basis dieser

²⁸ Für Bayern geregelt im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG, Art. 51).

²⁹ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03.

³⁰ Aufnahmekriterien für Landkreise in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e.V.“, AGFK Bayern e.V., 2018, Erlangen.

Gespräche sollte **ein Winterdienstplan für das gesamte Bestandsnetz** erstellt werden, der eine Streckenpriorisierung umfasst, sodass viel befahrene Radverbindungen und insbesondere Schulverbindungen bevorzugt geräumt und gereinigt werden. Um gewährleisten zu können, dass alle Radverkehrsverbindungen von den Räumfahrzeugen befahren werden können, ist darauf zu achten, dass Räumhindernisse (wie z. B. Poller) entfernt werden. Nach Möglichkeit sollen im Winterdienst vorrangig umweltfreundliche Streumittel verwendet werden.



Abbildung 18: Sogenannter „Sommerweg“ im Landkreis Main-Spessart (links), verschmutzter (asphaltierter) Wirtschaftsweg (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen)

Einige Wege im Landkreis werden als sogenannte „Sommerwege“ beschildert (siehe Abbildung 18). Diese Wege sind im Winter nicht durch den Winterdienst abgedeckt. Dies senkt sowohl die Motivation als auch die Möglichkeiten, ganzjährig das Fahrrad zu benutzen und so eine Entlastung anderer Verkehrsträger zu erwirken. Die Beschilderung zu Sommerwegen sollte entfernt und die entsprechenden Wege in den Winterdienst aufgenommen werden.

Um die Bevölkerung auf die ganzjährige Befahrbarkeit von Radwegen aufmerksam zu machen und den Radverkehrsanteil auch im Winter zu steigern, kann mit Öffentlichkeitsarbeit auf den Winterdienst auf Radwegen hingewiesen werden. Ein positives Beispiel bietet der Markt Holzkirchen, der in einem Flyer über den Winterdienst informiert und geräumte Radwege auf einer Karte darstellt (siehe Abbildung 19). Ein vom Landkreis Main-Spessart erarbeiteter Winterdienstplan kann in ähnlicher Weise an die Öffentlichkeit kommuniziert werden.



Abbildung 19: Informationsflyer Winterdienst des Markts Holzkirchen (Quelle: www.holzkirchen.de)

10.2 Ergänzende Radverkehrsinfrastruktur

Die Fahrradwegweisung (siehe Kapitel 8) hat als ergänzende Radverkehrsinfrastruktur einen zentralen Beitrag zur Akzeptanz und Nutzung von Radwegen. Daneben gibt es noch weitere Infrastrukturelemente, die für eine Steigerung der Attraktivität von Radverkehrsanlagen sorgen können. Hierzu zählen in besonderem Maße Fahrradabstellanlagen.

10.2.1 Fahrradabstellanlagen

Neben den Bike-and-Ride-Anlagen an den Haltestellen des ÖPNVs (Kapitel 6) sollte ein wesentliches Ziel die Errichtung von ausreichend dimensionierten und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren und allen anderen für den Radverkehr relevanten Zielen sein. Diese sollten durch dezentrale, kleinere Abstellanlagen ergänzt werden. Dies kann bspw. durch die Umnutzung von Pkw-Stellplätzen für Fahrradabstellanlagen erfolgen. Daneben empfiehlt sich die Prüfung eines Parkraummanagements für den Pkw-Verkehr.

Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Appell an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereitzustellen oder dafür bspw. durch Anpassungen der Stellplatzsatzungen Sorge zu tragen³¹. Hierbei soll auch den zunehmenden Anforderungen durch Lasten- und Spezialrädern Rechnung getragen werden.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen Plätzen liegen in der Regel in der Zuständigkeit der Kommunen. Der Landkreis kann lediglich, insbesondere den kleineren Landkreiskommunen gegenüber, eine **kordinierende und beratende Funktion übernehmen**. Zusätzlich kann der Landkreis durch die **Errichtung ausreichender, zielnaher und attraktiver Fahrradabstellanlagen**

³¹ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVBS, Berlin, 2021.

an **Schulen und öffentlichen Einrichtungen** mit gutem Beispiel vorangehen und eine Vorbildfunktion übernehmen.

10.2.2 Beleuchtung

Auch das Thema Beleuchtung ist ein wichtiger Baustein für die Nutzung von Radverbindungen. Während innerorts eine Beleuchtung die Regel ist und für wichtige Schulverbindungen immer vorhanden sein sollte, stellt der Einsatz von Beleuchtung auf außerörtlichen Radwegen die Ausnahme dar. Als Schutz vor dem Abkommen von der Fahrbahn sollten **bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich** markiert werden. Eine ortsfeste Beleuchtung ist dagegen nicht vorgesehen. Aus Verkehrssicherheitsgründen, oder um die soziale Sicherheit auf Haupttrouten des Radverkehrs zu gewährleisten, kann eine Beleuchtung im Ausnahmefall dennoch zielführend sein³².

10.2.3 Servicestationen und Ladestationen

Neben Fahrradabstellanlagen und der Beleuchtung von Radwegen ist die Installation von Servicestationen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten (bspw. an Bahnhöfen) ein weiterer Baustein der Radverkehrsförderung. Diese ermöglichen kleinere Reparaturen am Fahrrad selbstständig zu erledigen. Die Planung und Einrichtung von Servicestationen ist hierbei Aufgabe der Kommunen. Im Landkreis Main-Spessart hat die Stadt Karlstadt zu Beginn des Jahres 2023 an der Kreuzung Hauptstraße/Jahnstraße eine Servicestation eingerichtet. **Weitere Standorte im Landkreis an zentralen Knotenpunkten sollten durch die Kommunen geprüft werden.**

Eine untergeordnete Relevanz für den Alltagsradverkehr haben dagegen Ladestationen für Pedelecs, da im Alltagsradverkehr meist kurze Strecken zurückgelegt werden und häufig Lademöglichkeiten bestehen (bspw. am Arbeitsplatz). Einen Nutzen bieten diese insbesondere an stark befahrenen touristischen Radrouten.

10.3 Miteinander auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen

Im Landkreis Main-Spessart stellen landwirtschaftliche Wege einen großen Teil der überörtlichen Verbindungen für den Radverkehr dar. Eine besondere Herausforderung besteht in der Reinigung der Wege, insbesondere während der Erntezeit, sowie der Nutzungskonflikt zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr. Durch einen steigenden Radverkehrsanteil ist zu erwarten, dass diese Konflikte zunehmen.

³² ERA 2010, FGSV e.V., 2010, Köln.

Um diesen vorzubeugen kann **neben einer regelmäßigen Reinigung der Wege** auch mit öffentlichen Kampagnen, Hinweisen auf die Erntezeit in Internetpräsenzen und Sozialen Medien (siehe Abbildung 20) oder ähnlichen Aktionen, **zur gegenseitigen Rücksichtnahme aufgerufen werden**.



HINWEIS

AUFGEPASST! RADSAISON IST FELDSAISON

Die Frühjahrs- und Sommermonate sind nicht nur beliebte Jahreszeiten in der Radsaison, sondern markieren auch einen entscheidenden Zeitpunkt in der Landwirtschaftssaison. Auf Feld- und Wirtschaftswegen sind daher nun verstärkt die Landwirt*innen mit Ihren Maschinen unterwegs. Für Radfahrende ist daher bei Begegnungen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen Vorsicht geboten. Getreu dem Motto: Rücksicht macht Wege breit!

nicht erneut anzeigen

Abbildung 20: Aktion für gegenseitige Rücksichtnahme im Landkreis Main-Spessart (links), Popup zur Erntezeit im Radroutenplaner Hessen (rechts) (Quelle: eigene Aufnahmen, Radroutenplaner Hessen)

10.4 Qualitätsmanagement / Radroutenplaner

Zur Verwaltung des bestehenden Radverkehrsnetzes sollte eine Verwaltungssoftware genutzt werden, in die sich das Bestands- und Zielnetz sowie die entsprechenden Maßnahmen integrieren lassen und die es in Zukunft möglich macht, das gesamte Radverkehrsnetz zu dokumentieren, Änderung daran vorzunehmen und zu verwalten. So kann gewährleistet werden, dass Bedarfe auf dem Netz auch in Zukunft schnell erkannt und Anpassungen vorgenommen werden können. Da der Landkreis derzeit das Geoinformationssystem des Herstellers *RIWA* einführt, empfiehlt sich die Nutzung des angebotenen Moduls „Wegemanagement“.

Neben der flächendeckenden Fahrradwegweisung (siehe Kapitel 8) ist für die zukünftige Nutzung des Radverkehrsnetzes essenziell, dass dieses durch Routenplaner und Navigationssysteme als Routenvorschlag ausgegeben wird. Da ein großer Teil der für den Radverkehr relevanten Routenplaner auf Daten der *OpenStreetMap* zurückgreift, **wird empfohlen das aktuelle Radverkehrsnetz sowie zukünftige Änderungen am Radverkehrsnetz in die *OpenStreetMap* einzupflegen**. Dies ist kostenfrei und ohne zusätzliche Software über <https://www.openstreetmap.org> möglich. Neben den ausgewiesenen touristischen und Alltagsradverkehrsverbindungen, bilden die Daten der *OpenStreetMap* auch die Grundlage für den *Radroutenplaner Bayern*, der durch den Freistaat Bayern betrieben wird.

Darüber hinaus wird für den Radroutenplaner derzeit ein Mängelmelder entwickelt. Über diesen wird es möglich sein, Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur einzugeben, die dann an die zuständigen Stellen weitergegeben werden sollen. **Nach Fertigstellung des Mängelmelders empfiehlt es sich, diesen der Bevölkerung im Landkreis Main-Spessart bekannt zu machen**. So kann durch die Nutzung eines Crowdsourcing-Ansatzes die Qualität des Radverkehrsnetzes laufend überwacht werden.

10.5 Mitgliedschaft in der AGFK Bayern

Die AGFK Bayern unterstützt Kommunen und Landkreise bei der Förderung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes und auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune. Die zentralen Ansätze stellen dabei die Weiterbildung, der Erfahrungs- und Informationsaustausch sowie die Vernetzung dar. Zudem bietet die AGFK Bayern für Mitglieder die Förderung nicht-investiver Projekte. Die Mitgliedschaft ist zudem ein Bekenntnis zur Verkehrswende und ein Gütesiegel für die lokale Fahrrad- und Mobilitätskultur. Zusätzlich unterstützt die AGFK Bayern ihre Mitglieder bei der Radverkehrsförderung durch Informationsmaterialien, Vernetzung und Wissensaustausch (bspw. auf Arbeitskreistreffen) sowie verschiedene Aktionen.



Abbildung 21: Beispiel für einen Praxisleitfaden der AGFK Bayern (links), Best Practice Beispiele für Fuß- und Radverkehr (rechts) (Quelle: agfk-bayern.de)

Der jährliche Mitgliedsbeitrag bemisst sich anhand der Einwohnerzahl und liegt für die Kommunen des Landkreises Main-Spessart zwischen 1.000 und 1.500 Euro jährlich. Neben dem Landkreis selbst, ist derzeit nur die Stadt Karlstadt Mitglied der AGFK Bayern. **Eine Mitgliedschaft wird aus oben genannten Gründen für alle Kommunen des Landkreises empfohlen.**

11 Ausblick und Empfehlungen zur Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsförderung der nächsten Jahre mit einem Zielhorizont bis etwa 2035 dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessive umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulasträger, also von Bundes- und Staatsstraßen, von Kreisstraßen und von Gemeindestraßen und sonstigen Wegen erforderlich.

Der Umsetzung muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört in der Regel auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen. Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes nur oberflächlich behandelt werden konnten und im anstehenden weiteren Planungsprozess intensiv betrachtet werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von den im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten. Das Konzept hat einen Zeithorizont bis etwa 2035. Danach, oder falls zusätzlicher Bedarf erkannt wird, sollte das Konzept fortgeschrieben werden und die bestehenden Maßnahmen geprüft und ergänzt werden.

Neben der Empfehlung umfangreicher baulicher Maßnahmen, die in der Regel eine längere Umsetzungsdauer haben, gibt es eine Reihe kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen (siehe Kapitel 6.2). Dabei unterscheiden sich Verantwortlichkeiten, Organisationsstrukturen sowie die Finanzierung der Maßnahmen je nach Maßnahmentyp.

Neben den Empfehlungen zu Maßnahmen, die eine Verbesserung der Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes zum Ziel haben, wurden im Rahmen des Konzeptes weitere Empfehlungen gegeben, die dazu beitragen können, einen hohen Alltagsradverkehrsanteil im Landkreis zu erreichen. Diese Empfehlungen umfassen:

- Die bessere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr (siehe Kapitel 7).
- Die Umsetzung einer kreisweiten Fahrradwegweisung (siehe Kapitel 8).
- Empfehlungen zur Öffentlichkeitsarbeit (siehe Kapitel 9).
- Empfehlungen zu Unterhalt und Verkehrssicherung (siehe Kapitel 10.1).
- Das Radverkehrsnetz ergänzende Infrastruktur (siehe Kapitel 10.2).
- Die Vereinbarkeit von landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr (siehe Kapitel 10.3).

- Qualitätsmanagement des kreisweiten Radverkehrsnetzes (siehe Kapitel 10.4).
- Die Mitgliedschaft in der AGFK Bayern für die Kommunen des Landkreises (siehe Kapitel 10.5).

11.1 Organisatorische Empfehlungen

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Kommunen dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere, koordinierende Funktion zu. Da Pendelverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden.

Der Landkreis Main-Spessart sollte deshalb seine Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren, zu beraten und zwischen Land und Kommunen zu vermitteln. Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die **Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen**, wie bspw. der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen und die Wegweisung.

Zudem obliegt die **Aufgabe der Kontrolle und Pflege des Bestandsnetzes** dem Landkreis. Um einen Überblick über den Zustand des Bestandsnetzes zu erhalten, sollte das Netz in regelmäßigen Abständen (ca. einmal jährlich) befahren, Problemstellen, wie wartungsbedürftige Wegweiser, sanierungsbedürftige Wege, ausbesserungsbedürftige Markierungen o. Ä., dokumentiert und die Beseitigung dieser mit den zuständigen Stellen und Kommunen koordiniert werden.

Der Informations- und Wissensaustausch spielt bei der Radverkehrsförderung eine entscheidende Rolle. Durch regelmäßigen Austausch zwischen den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren aus Land, Landkreis, Kommunen sowie Interessensverbänden können Synergieeffekte entstehen, Projekte angestoßen werden sowie gegenseitig unterstützt werden. Die Mitgliedschaft in der AGFK Bayern bietet eine mögliche Plattform des Wissensaustausches (siehe Kapitel 10.5). Die **Stelle des Mobilitätsmanagements im Landkreis Main-Spessart sollte als Schnittstelle zu den Kommunen fungieren** und als Ansprechpartnerin bei Fragen des Radverkehrs zur Verfügung stehen. Dieser Stelle fällt auch die Aufgabe der Koordination und die Initiierung von Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit zu (siehe Kapitel 9).

Der bestehende Arbeitskreis Radverkehr, der während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes vier Mal getagt hat und Teilnehmende aus Kommunen, Verwaltung und Trägern öffentlicher Belange zusammenbringt (siehe Kapitel 4.3), **sollte fortgeführt werden** und bei Bedarf um weitere Teilnehmende ergänzt werden. Der Arbeitskreis dient dazu, regelmäßig über aktuelle Entwicklungen zu informieren und Fragestellungen zu diskutieren. Weiter können Anregungen oder Bedenken im Arbeitskreis frühzeitig berücksichtigt werden und eine gemeinsame Vorgehensweise gefunden werden. Um den Radverkehr verwaltungsintern stärker zu berücksichtigen und die Kommunikation zwischen den verschiedenen Verwaltungsbereichen zu stärken, **kann zudem eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe, bestehend aus allen den Radverkehr betreffenden Ämtern**, eingerichtet werden.

Auch wird empfohlen **den Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes in regelmäßigen Abständen zu evaluieren und zu dokumentieren**. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen grafisch dargestellt werden und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Umgesetzte Maßnahmen können positiv herausgestellt und als Best-Practice-Beispiele für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden. Auf diese Weise können auch Hindernisse bei der Umsetzung erkannt und gezielt angegangen werden.

Um die Umsetzung der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zu gewährleisten, bietet es sich an, wenn **der Landkreis insbesondere finanzschwache Kommunen bei der Umsetzung der Maßnahmen finanziell unterstützt**. Denkbar ist eine Kostenübernahme, der nach Förderung durch Land und Bund bei der Kommune verbleibenden Kosten von bspw. 50 % für Maßnahmen, die durch das Radverkehrskonzept empfohlen werden. Dadurch steigt der Anreiz für die Kommunen die Maßnahmen umzusetzen und das *Zielnetz 2035* herzustellen.

11.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2035 erfordern eine Investition von etwa 98 Millionen Euro brutto inklusive Planungskosten. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 9,8 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Straßenklassen auf (siehe Kapitel 6.4). Zukünftige Baukostensteigerungen sind dabei zu berücksichtigen.

Bei Bundes- und Staatsstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen kann im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich sein, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist (siehe Kapitel 6.4).

Für die Kommunen und den Landkreis stehen verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund zur Verfügung. Die Fördersätze belaufen sich auf 50 bis 90 Prozent, abhängig vom genutzten Förderprogramm und der Finanzkraft der Kommune. Auf die drei relevantesten Förderprogramme wird im Folgenden eingegangen:

- Das **Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)** sowie das **Bayerische Finanzausgleichsgesetz (BayFAG)** – Die Förderung von baulichen Maßnahmen für den Radverkehr durch den Freistaat Bayern. Die beiden Fördermöglichkeiten sind kombinierbar.
- **Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten** – Umfangreiche Förderung von investiven sowie strategischen Maßnahmen, die der Reduzierung von Treibhausgasen dienen. Die Förderung erfolgt durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz.

- **Sonderprogramm Stadt und Land** – Förderung von Maßnahmen des Radverkehrs mit dem Ziel der Steigerung der Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs in urbanen und ländlichen Räumen. Die Förderung erfolgt durch das Bundesministerium für Logistik und Mobilität.

Neben den aufgeführten Förderprogrammen gibt es weitere Fördermöglichkeiten für Kommunen und Landkreise. Eine laufend aktualisierte Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des *Mobilitätsforum Bund* unter www.mobilitaetsforum.bund.de.

Um die Kommunen bei der Umsetzung der im Radverkehrskonzept aufgeführten Maßnahmen zu unterstützen, **kann der Landkreis ein kreisbezogenes Förderprogramm anbieten**, das zusätzlich zu den Fördermitteln des Landes und des Bundes beantragt werden kann. Eine Möglichkeit bietet bspw. die Bezuschussung zu Planungs- und Baukosten der Maßnahmen nach einem festgelegten Prozentsatz und einer maximalen Fördersumme. Ein Beispiel bietet die Förderrichtlinie zur Umsetzung von Sofortprogrammen kommunaler Radverkehrsinfrastruktur des Landkreises Bergstraße³³.

11.3 Webdokumentation

Neben den hier aufgeführten Erläuterungen und planerischen Darstellungen in den Anlagen, sind die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte einsehbar:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

³³ Kreis Bergstraße 2023, <https://www.kreis-bergstrasse.de/unser-buergerservice/verkehr-und-strasse/radverkehrsplanung/sofortprogramm-radverkehr/>, [zuletzt abgerufen am 17.05.2023].

12 Anlagen

Anlage 1	Plan <i>Pendelverflechtungen</i>
Anlage 2	Plan <i>Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung</i>
Anlage 3	Plan <i>Fahrdaten STADTRADELN</i>
Anlage 4	Plan <i>Ergebnisse 1. Online-Beteiligung</i>
Anlage 5	Plan <i>Ergebnisse 2. Online-Beteiligung</i>
Anlage 6	Plan <i>Zielnetz Radverkehr 2035</i>
Anlage 7	Plan <i>Bestandsnetz Radverkehr</i>
Anlage 8	Plan <i>Bauliche Streckenmaßnahmen</i>
Anlage 9	Maßnahmendatenblätter
Anlage 10	Plan und Tabelle <i>Sofortmaßnahmen und Anordnungen</i>
Anlage 11	Plan und Tabelle <i>Weitere Maßnahmen</i>
Anlage 12	Maßnahmenliste Kommunen
Anlage 13	Musterlösungen
Anlage 14	Bike-and-Ride-Bericht

Anlage 01

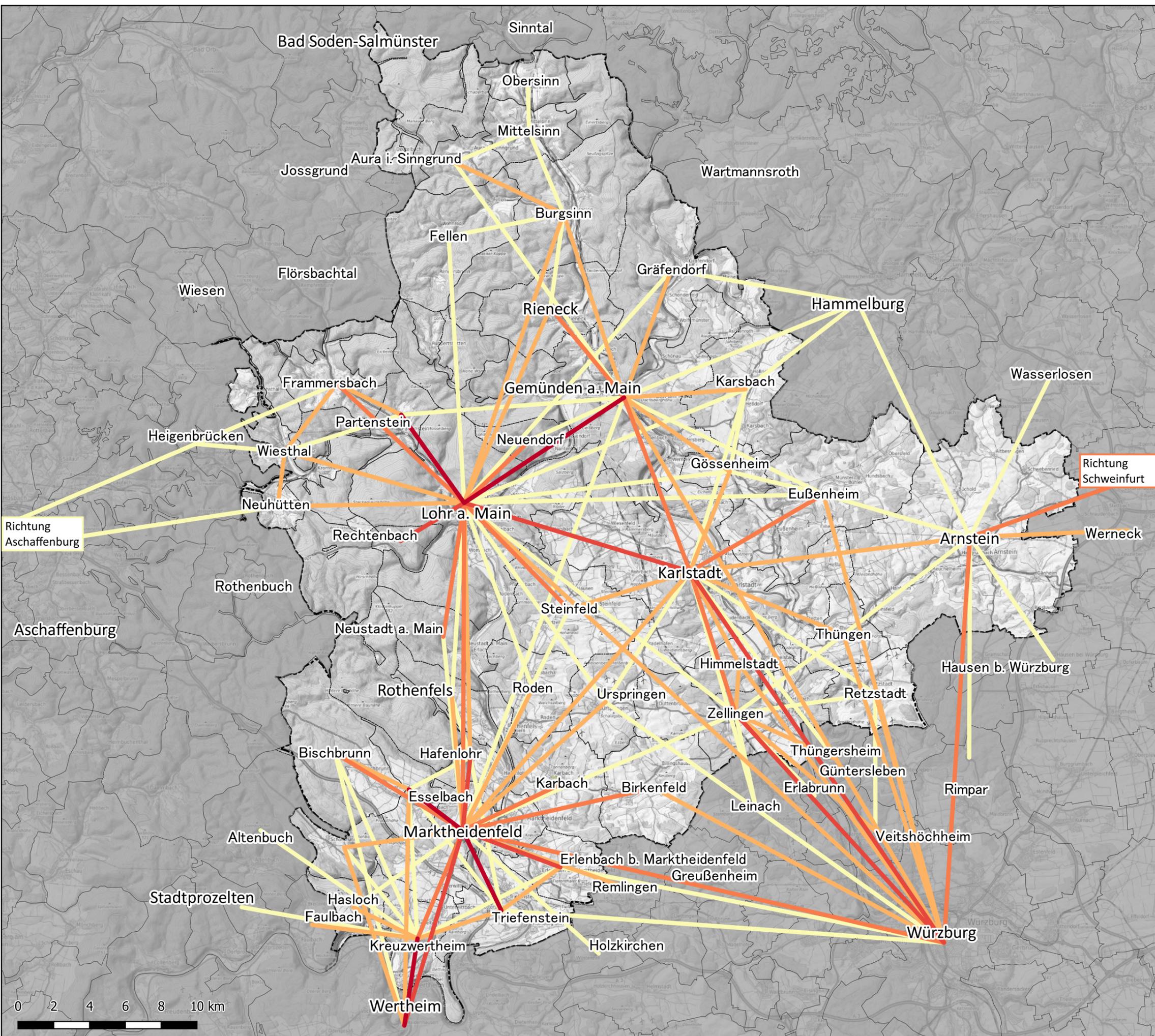
Plan Pendelverflechtungen

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Pendlerverflechtungen

- Sehr geringes Potenzial
- Geringes Potenzial
- Mittleres Potenzial
- Hohes Potenzial
- Sehr hohes Potenzial



Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 01: Pendlerverflechtungen (Anlage 01)

Projekt: Radverkehrskonzept Main-Spessart
 Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
 M.Eng. Thorsten Zobel
 Datum: Oktober 2023
 Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit



Anlage 02

Plan Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

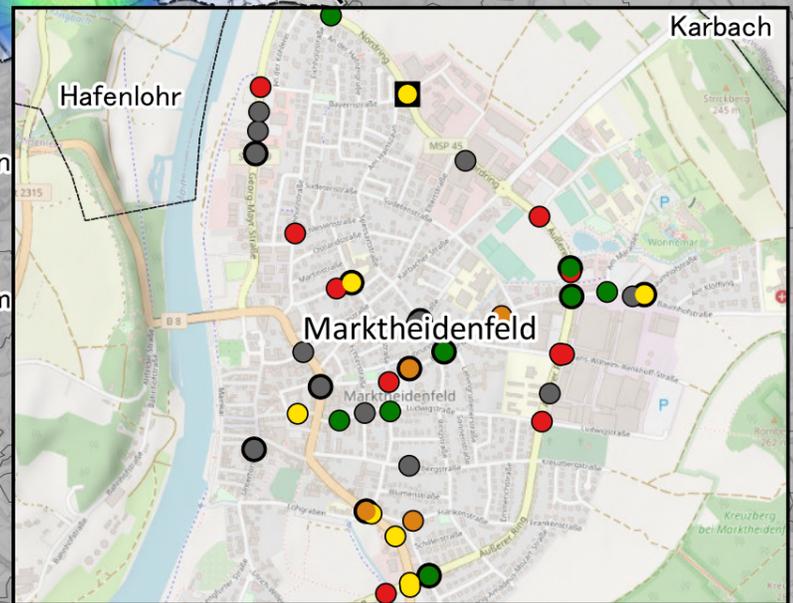
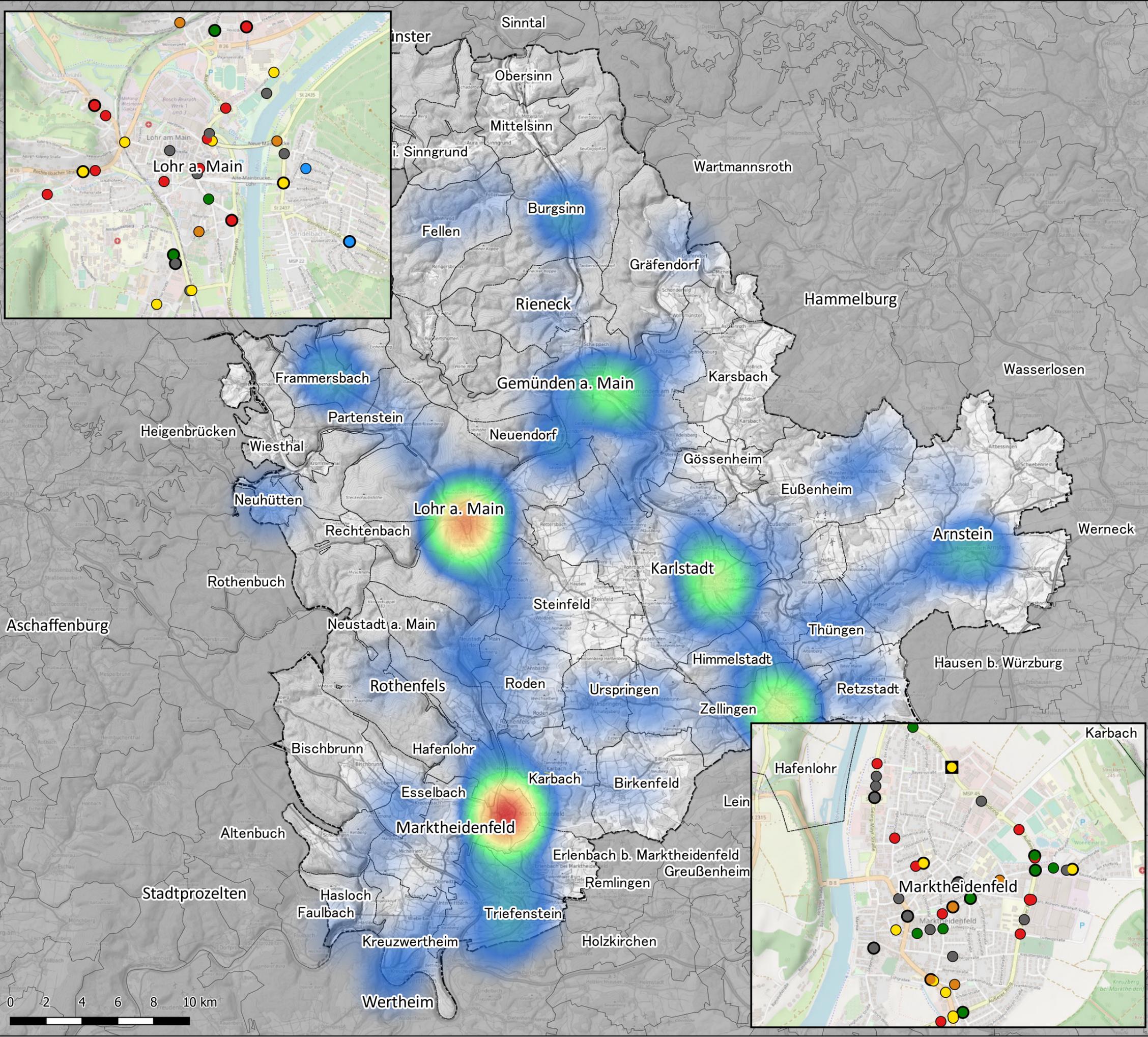
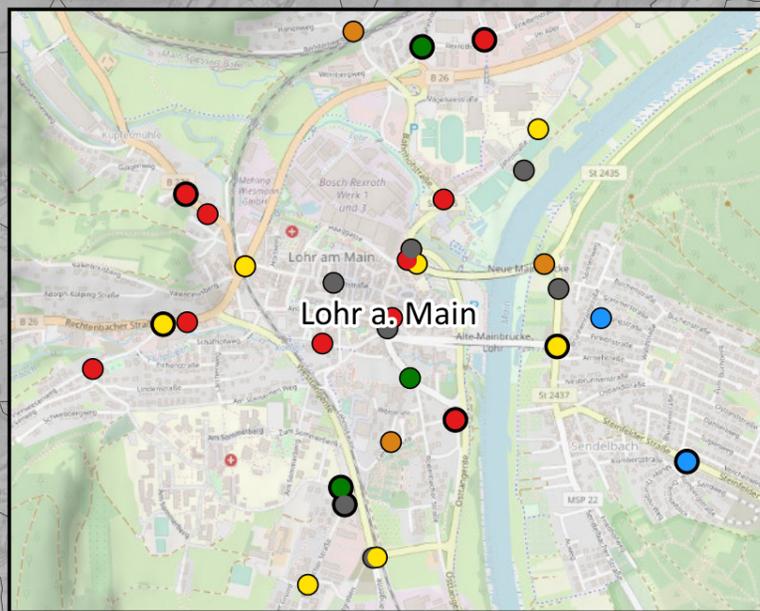
Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2017 - 2021

Unfalltyp

- Fahrnfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- ◀ Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall
- Sonstige Unfälle ohne Typ

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte



Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 02: (Anlage 02) Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept Main-Spessart
 Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
 M.Eng. Thorsten Zobel
 Datum: Oktober 2023
 Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datenquelle: Unfallatlas Deutschland



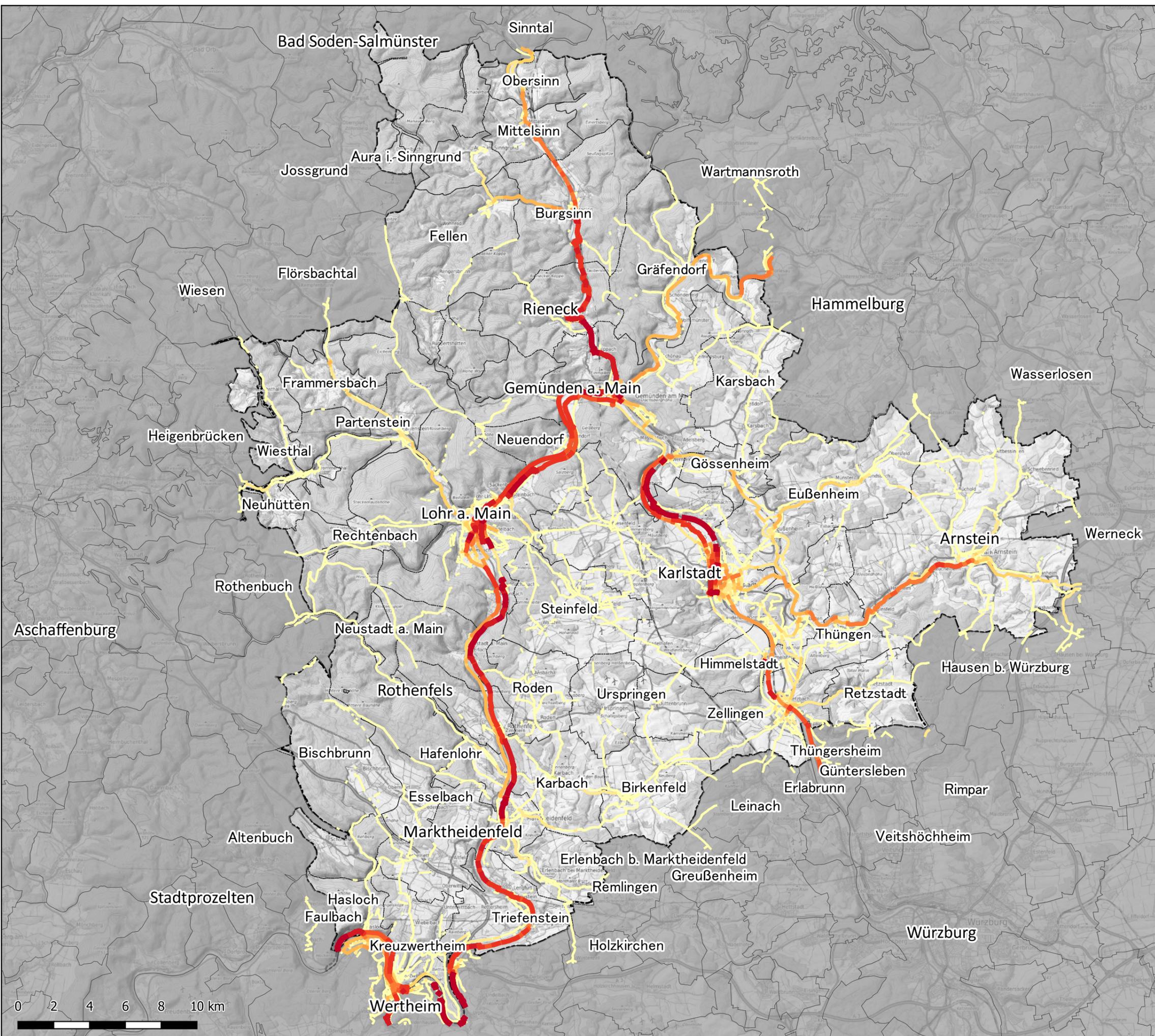
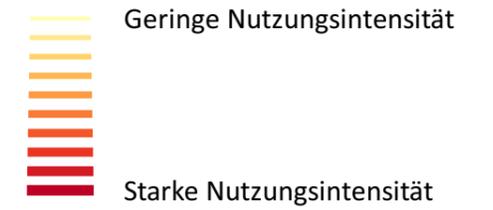
Anlage 03

Plan Fahrdaten STADTRADELN

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Fahrdaten STADTRADELN 2022



Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 03: (Anlage 03)	Fahrdaten STADTRADELN
Projekt:	Radverkehrskonzept Main-Spessart
Bearbeitung:	M.Sc. Natascha Mützel M.Eng. Thorsten Zobel
Datum:	Oktober 2023
Kartenquelle:	© OpenStreetMap-Mitwirkende
Datenquelle:	STADTRADELN 2022



Anlage 04

Plan Ergebnisse 1. Online-Beteiligung

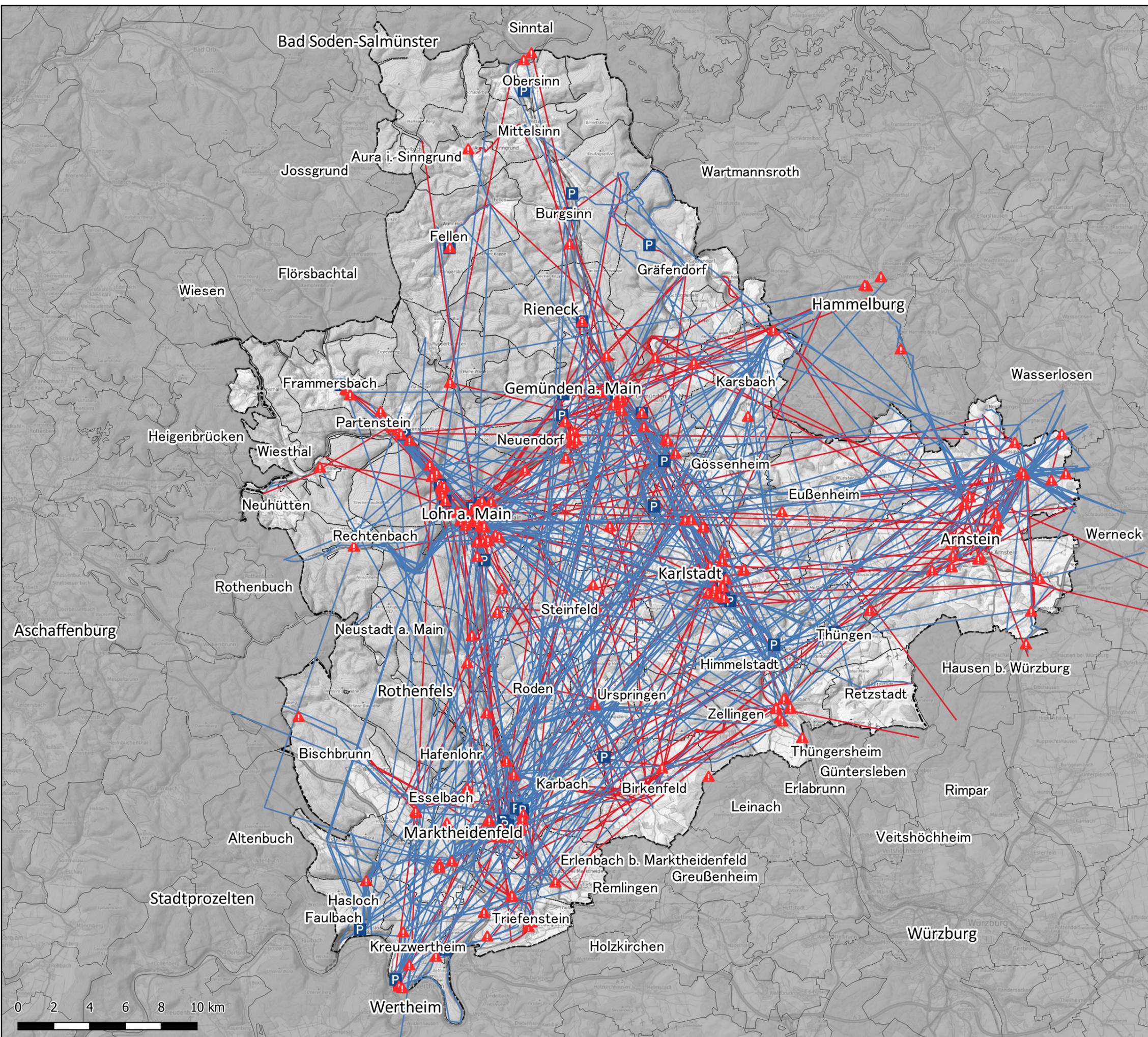
Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Ergebnisse der 1. Online-Beteiligung (Juli 2022)

-  Wunsch Fahrradabstellanlage
-  Gefahrenstelle
-  Verbindung ausbessern
-  Fehlende Verbindung

Die Ergebnisse der 1. Online-Beteiligung können unter <http://msp.online-beteiligung-radverkehr.de> auf einer interaktiven Karte im Detail betrachtet werden.



Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 04: Ergebnisse (Anlage 04) 1. Online-Beteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept Main-Spessart
Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
M.Eng. Thorsten Zobel
Datum: Oktober 2023
Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Datenquelle: Eigene Erhebung

Anlage 05

Plan Ergebnisse 2. Online-Beteiligung

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung
(Februar / März 2023)

Überwiegend positive Bewertungen

- Keine bis sehr niedrige Beteiligung
- Niedrige Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Überwiegend negative Bewertungen

- Keine bis sehr niedrige Beteiligung
- Niedrige Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Die Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung können unter <https://radverkehrskonzept-msp.de> auf einer interaktiven Karte im Detail betrachtet werden.

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 05: Ergebnisse
(Anlage 05) **2. Online-Beteiligung**

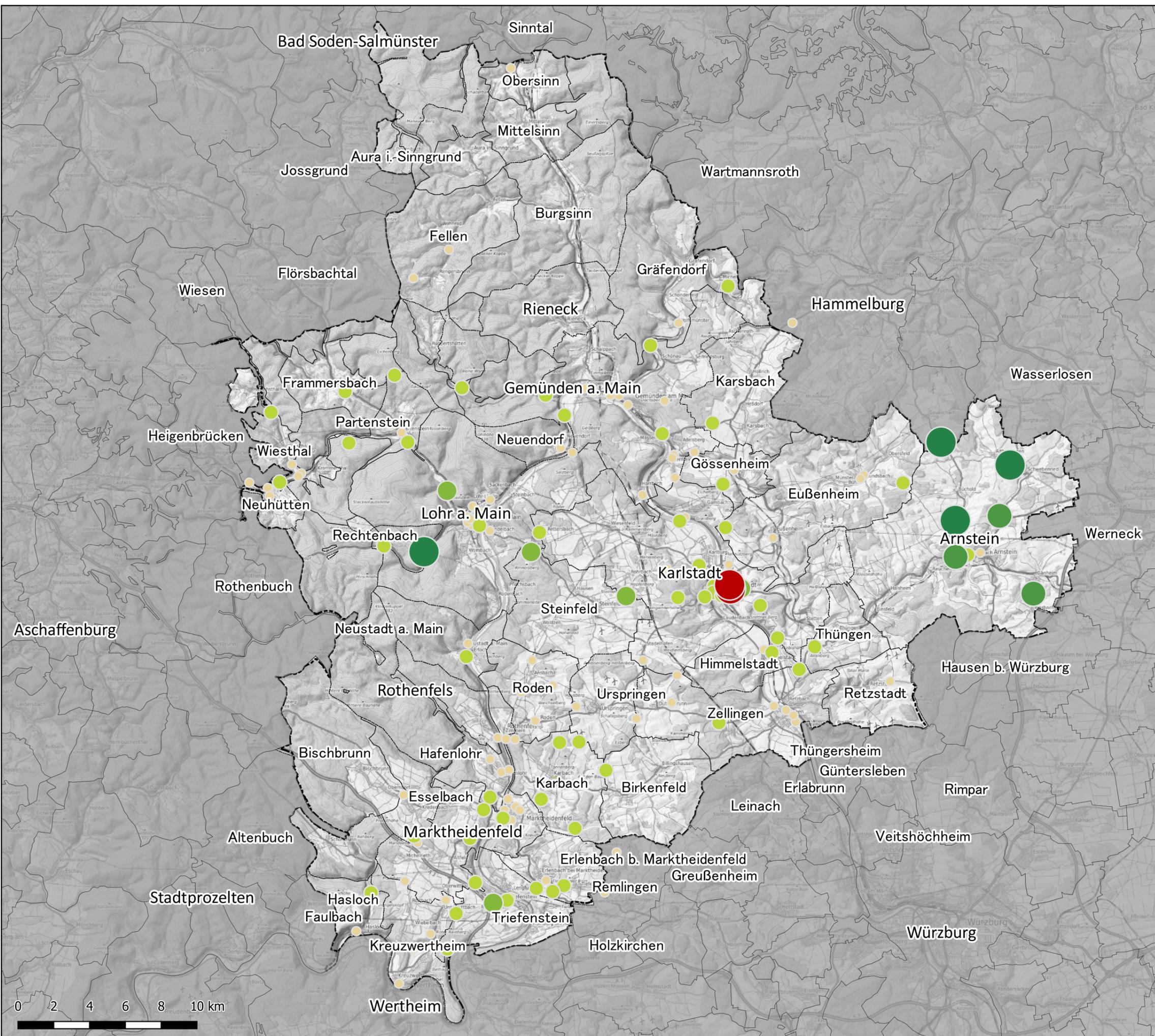
Projekt: Radverkehrskonzept
Main-Spessart

Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
M.Eng. Thorsten Zobel

Datum: Oktober 2023

Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datenquelle: Eigene Erhebung



Anlage 06

Plan Zielnetz Radverkehr 2035

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Anlage 07

Plan *Bestandsnetz Radverkehr*

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Bestandsnetz Radverkehr*

-  Bestandsnetz Radverkehr
-  Netzlücke
-  Zielnetz 2035

*Das Bestandsnetz ist dasjenige Netz, das bereits im Ist-Zustand ausreichend gut befahrbar ist, auch wenn Mängel bestehen können. Dahingehend unterscheidet es sich vom Zielnetz 2035, das in Teilen erst nach Umsetzung von Maßnahmen befahrbar ist. Wenn eine Verbindung nur durch Umsetzung einer Maßnahme befahrbar ist und auch keine Alternativen bestehen, wurde diese im Bestandsnetz als Netzlücke gekennzeichnet.

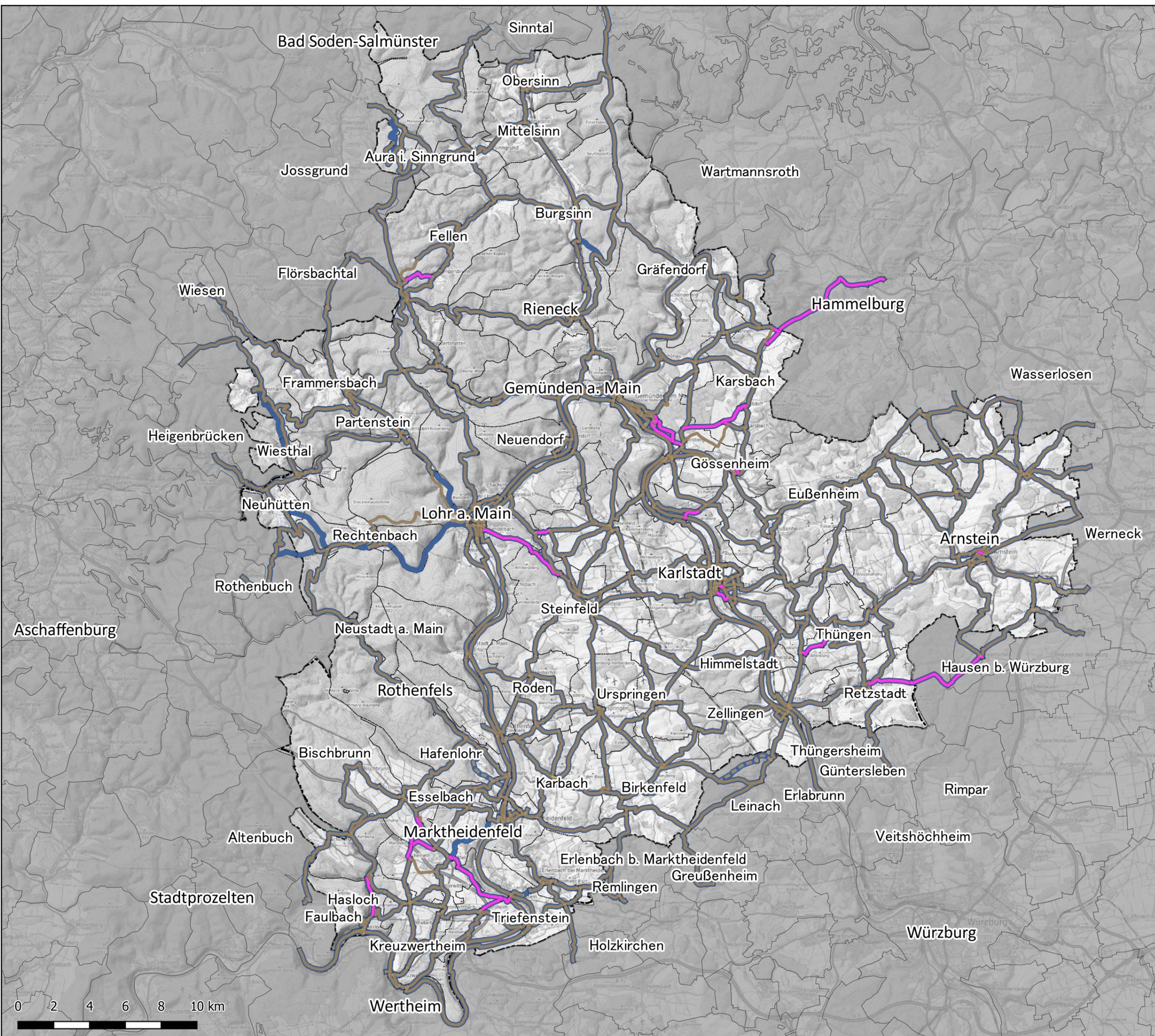
Auf die Darstellung der Zielnetz-Kategorien (siehe Plan 06) wurde aus Darstellungsgründen hier verzichtet. Das Bestandsnetz umfasst keine Verbindungen der kommunalen Kategorie "Basisnetz".

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 07: Bestandsnetz Radverkehr
(Anlage 07)

Projekt: Radverkehrskonzept Main-Spessart
 Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
 M.Eng. Thorsten Zobel
 Datum: Oktober 2023
 Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datenquelle: Eigene Erhebung



Anlage 08

*Plan **Bauliche Streckenmaßnahmen***

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- - - Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung

Bauliche Straßenmaßnahmen

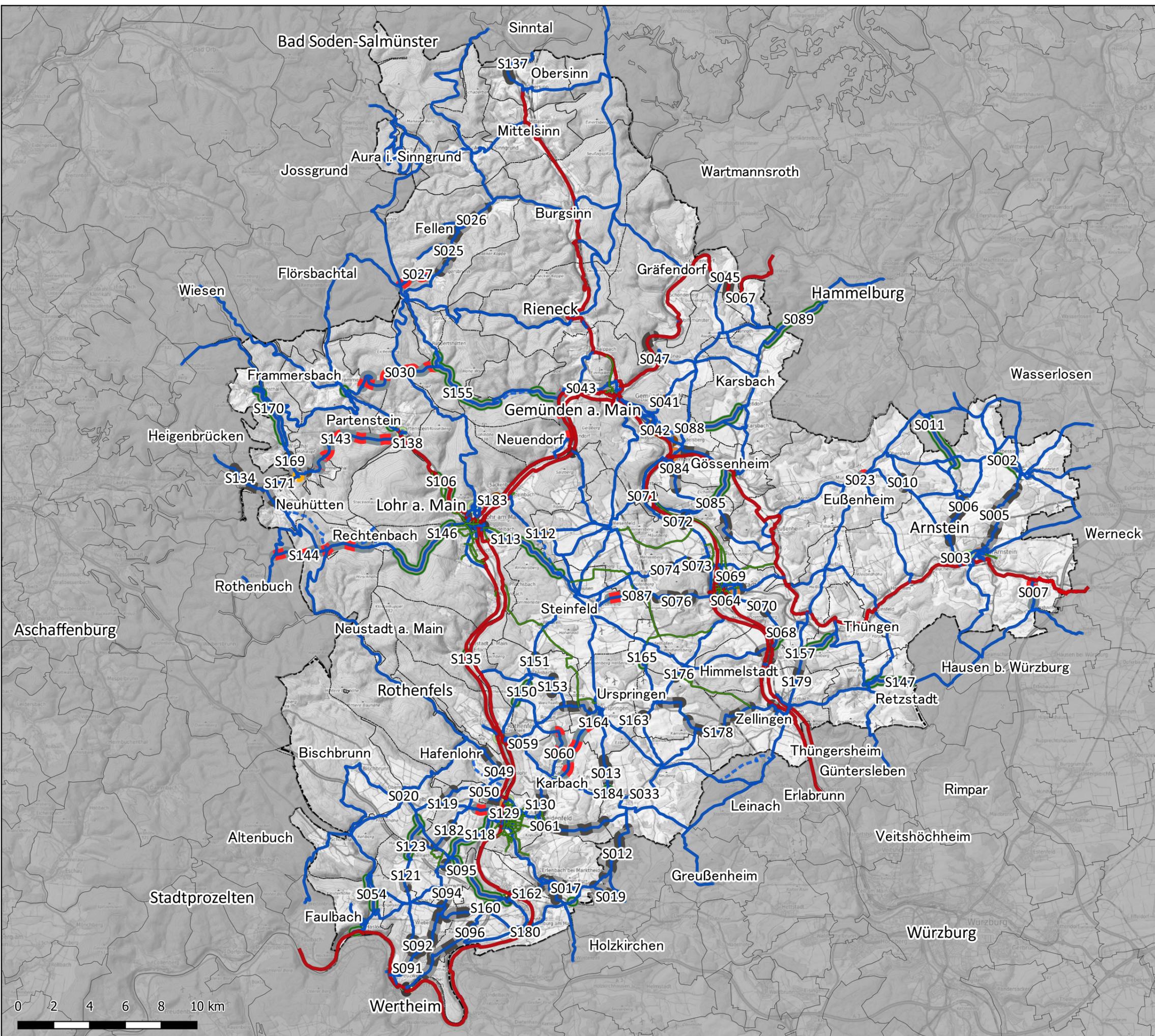
- Bestehenden Weg verbreitern
- Brücke / Unterführung
- Radweg neu bauen
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Sonstiges

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 08: (Anlage 08) **Bauliche Streckenmaßnahmen**

Projekt: Radverkehrskonzept Main-Spessart
 Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
 M.Eng. Thorsten Zobel
 Datum: Oktober 2023
 Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datenquelle: Eigene Erhebung



Anlage 09

Maßnahmendatenblätter

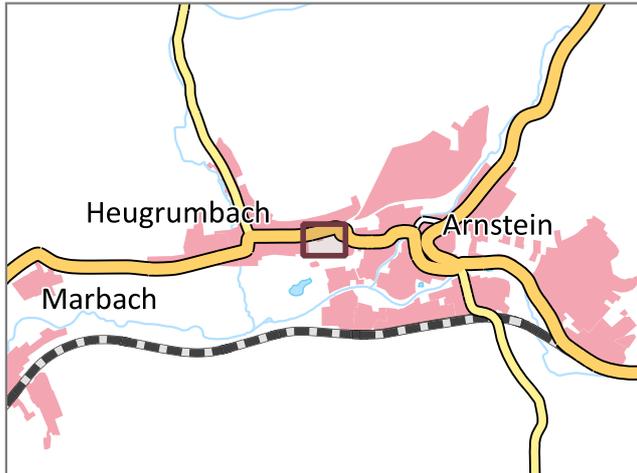
Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Verbindung: Heugrumbach - Arnstein
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  34  0

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße(n): Gehweg
 Länge: Ca. 220 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der vorhandene Weg ist zu schmal für die Nutzung durch den Radverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: **160.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Der Weg bietet eine Alternative zu einer Führung auf der B 26.

Sonstiges: -

Musterlösung: -

Verbindung: **Altbessingen - Schwebenried**

Kommune 1: **Arnstein**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **1225 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: **-**

Beteiligung:  **380**  **2**

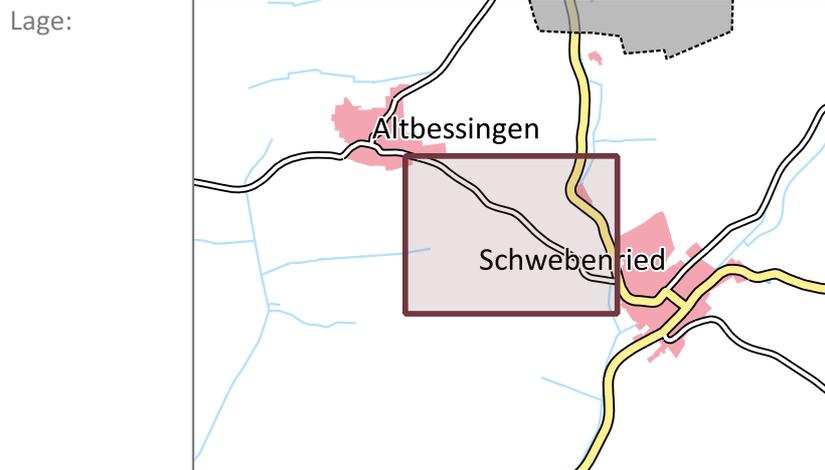
Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße(n): **MSP 1**

Länge: **Ca. 1750 Meter**

Schulverbindung: **Ja**

Bike & Ride-Verb.: **Nein**



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Altbessingen und Schwebenried. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



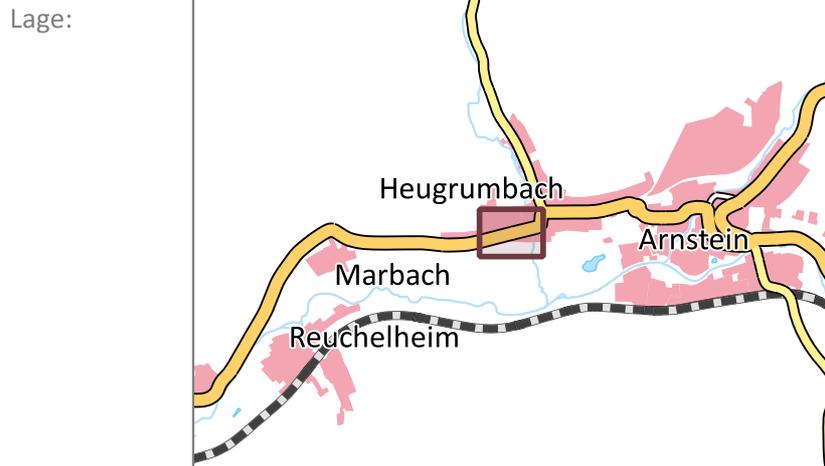
Priorität: **B** Kostenrahmen: **1.370.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: **Laufende Planung.**

Verbindung: Heugrumbach - Büchold
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 4188 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  177  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): B 26
 Länge: Ca. 380 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Es existiert keine geeignete alternative Wegeverbindung. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.



Priorität: B Kostenrahmen: 330.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

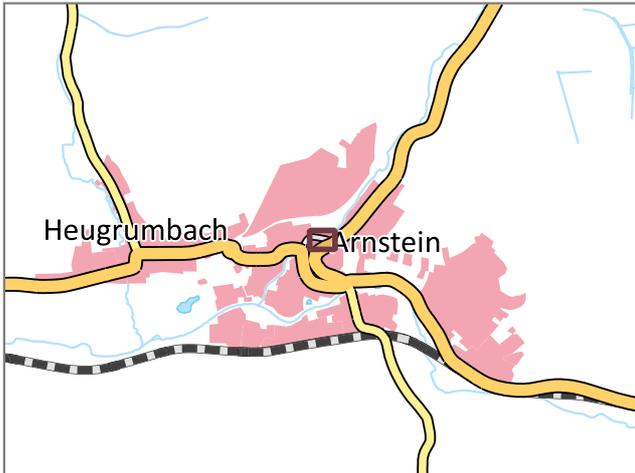
Sonstiges: -

Verbindung: Arnstein - Schraudenbach
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  9  0

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße(n): B 26 / St 2277
 Länge: Ca. 160 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr nicht freigegeben.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob eine Neuordnung des Straßenraums und der Ausbau des vorhandenen Gehwegs als Geh- und Radweg möglich ist. Es soll zudem eine gesicherte Quermöglichkeit in die Schützenbergstraße geschaffen werden.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

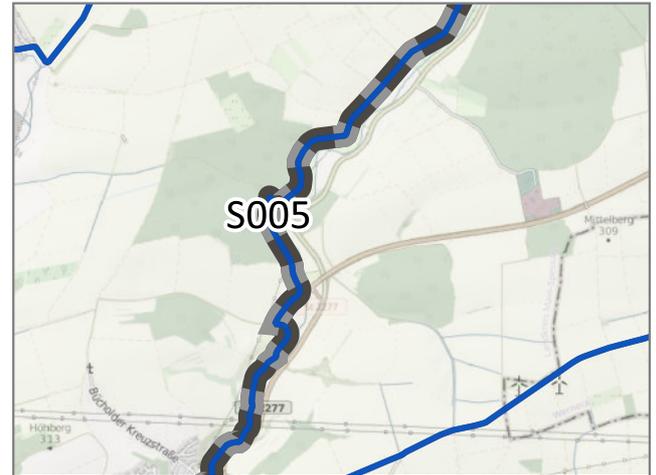
Begründung: Der Schulkomplex in Am Zehnthäusl ist für den Schulverkehr derzeit von Osten kommend nicht erreichbar.

Sonstiges: -

Musterlösung: -

Verbindung: Arnstein - Schwebenried
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  126  3

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 4350 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene und in Teilen schadhafte asphaltierte Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



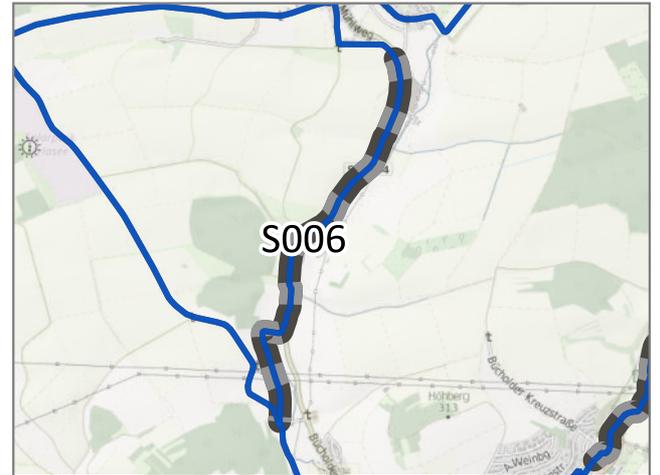
Priorität: A Kostenrahmen: 2.240.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Waldkindergarten Arnstein erhält eine attraktive Anbindung.

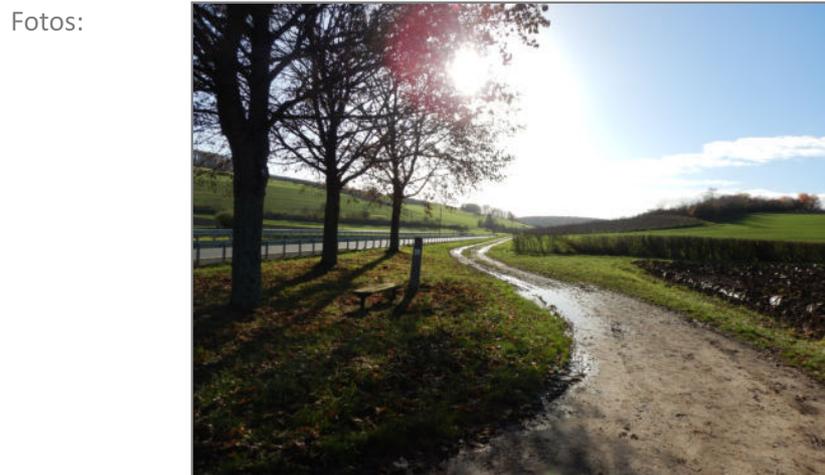
Verbindung: Büchold - Arnstein
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  442  11

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): St 2294
 Länge: Ca. 2730 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden St 2294 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: B Kostenrahmen: 1.400.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

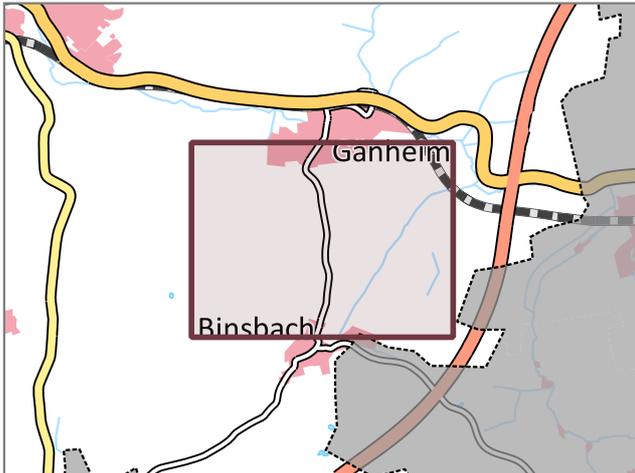
Sonstiges: -

Verbindung: Binsbach - Gänheim
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 823 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  118  7

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße(n): MSP 4
 Länge: Ca. 1360 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



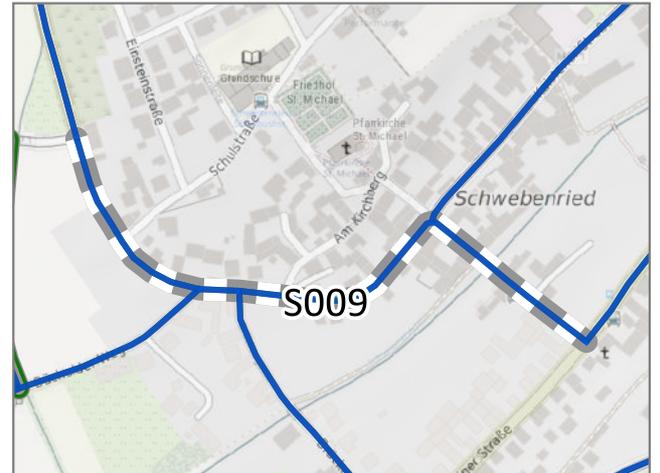
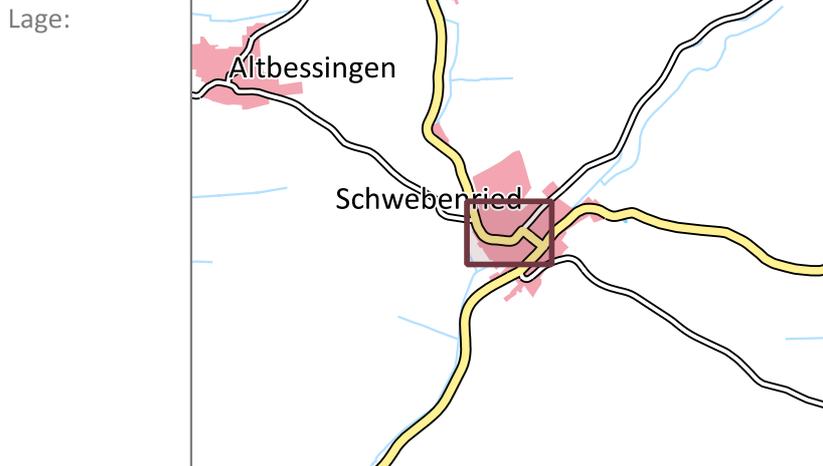
Priorität: B Kostenrahmen: 1.160.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Ortsdurchfahrt Schwebenried
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
 Straße(n): St 2433
 Länge: Ca. 570 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.



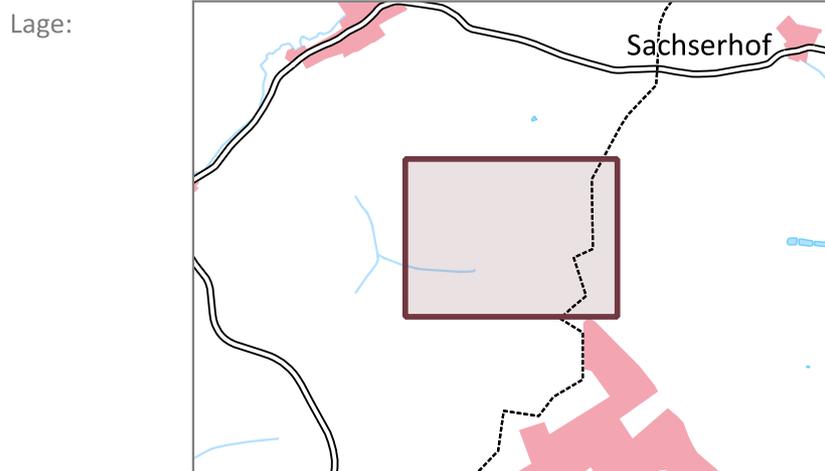
Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Obersfeld - Arnstein
 Kommune 1: Eußenheim
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  29  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 530 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



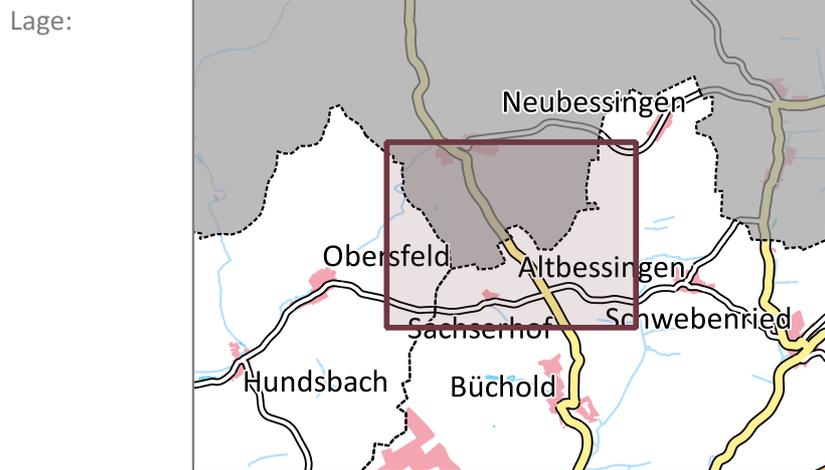
Priorität: C Kostenrahmen: 270.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

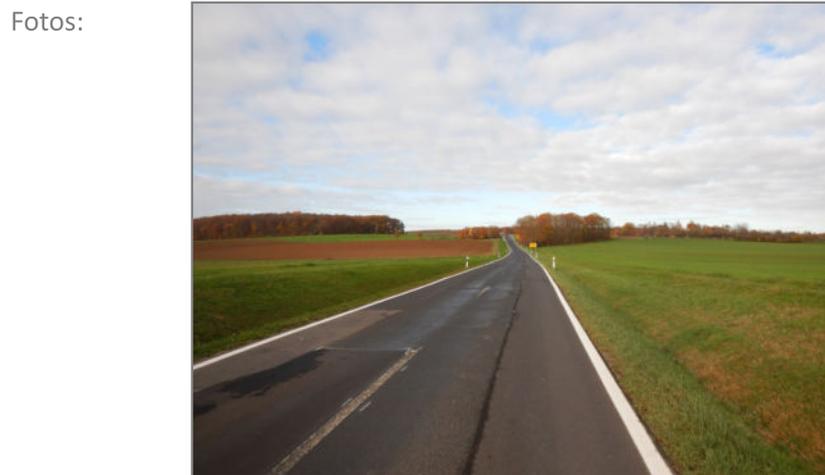
Verbindung: Gauaschach - Büchold
 Kommune 1: Arnstein
 Kommune 2: Hammelburg
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 953 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  261  2

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2294
 Länge: Ca. 3050 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



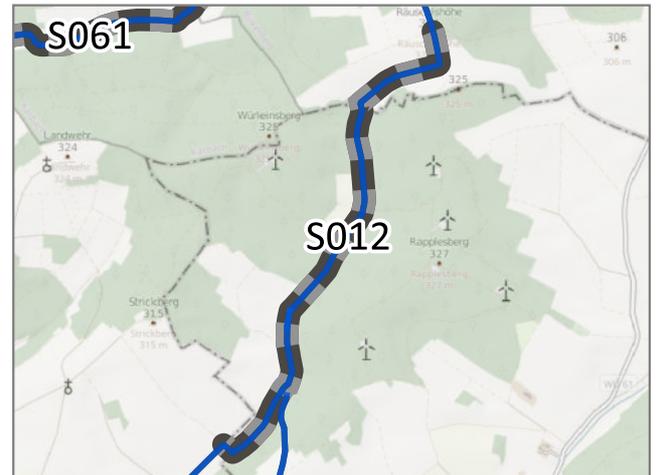
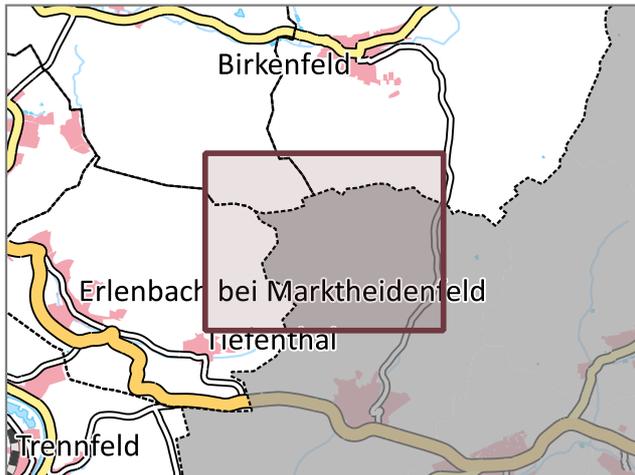
Priorität: C Kostenrahmen: 2.170.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig
 Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung: Birkenfeld - Tiefenthal
 Kommune 1: Birkenfeld
 Kommune 2: Remlingen (LK Würzburg)
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  14  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 3420 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 1.760.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

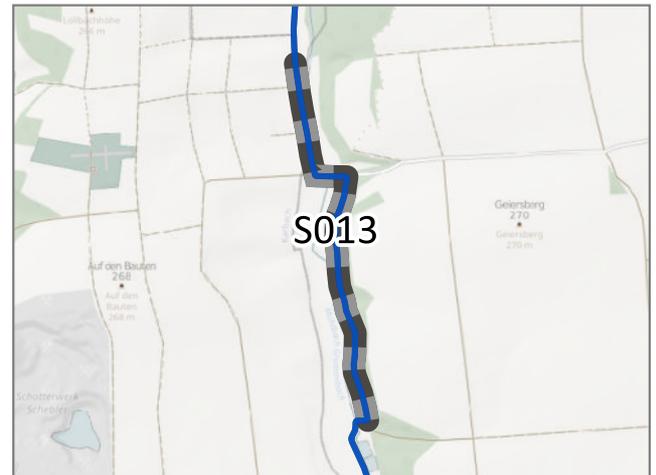
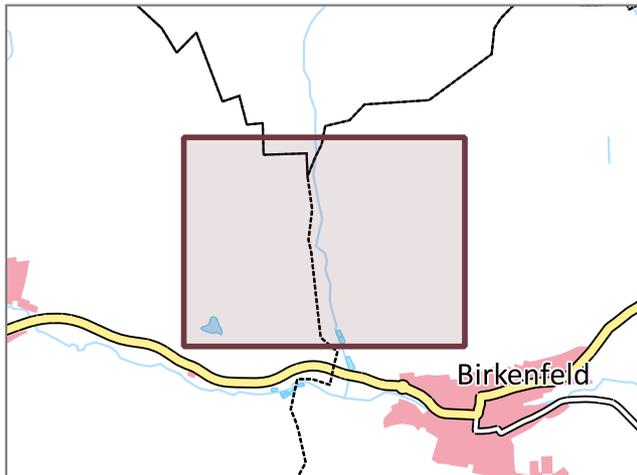
Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.

Musterlösung: OAA_01

Verbindung: Birkenfeld - Urspringen
 Kommune 1: Birkenfeld
 Kommune 2: Urspringen
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  22  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1360 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

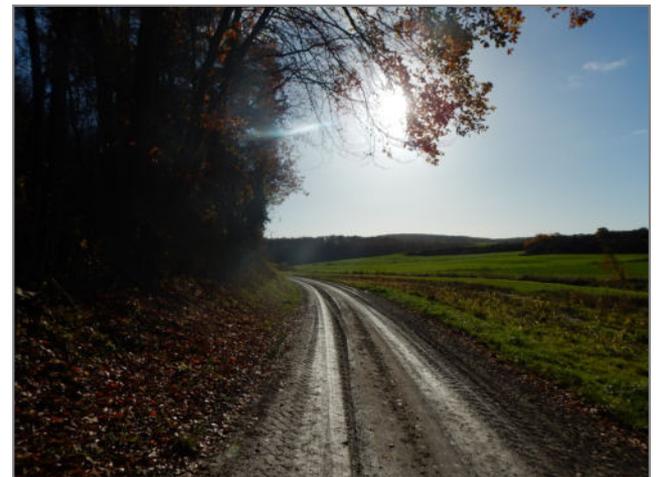
Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 700.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

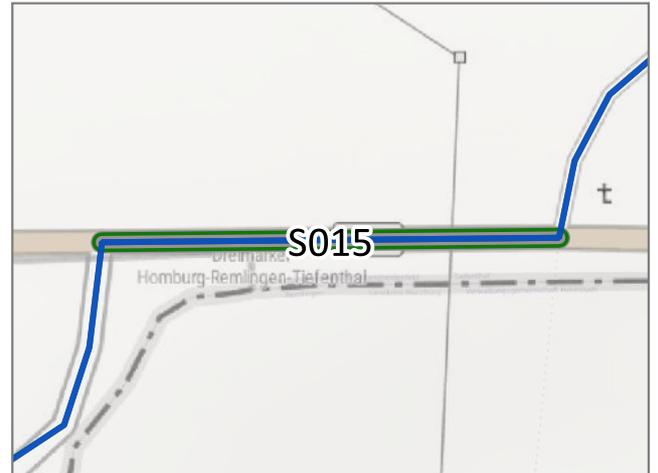
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Tiefenthal - Homburg
 Kommune 1: Erlenbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 8147 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): B 8
 Länge: Ca. 120 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Auf dem betrachteten Abschnitt existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 120.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

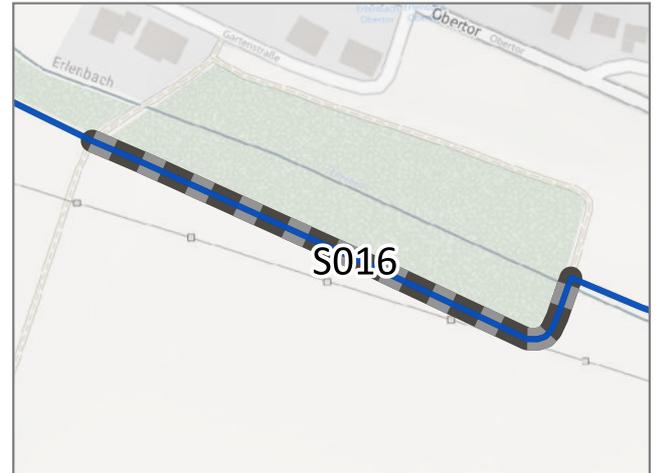
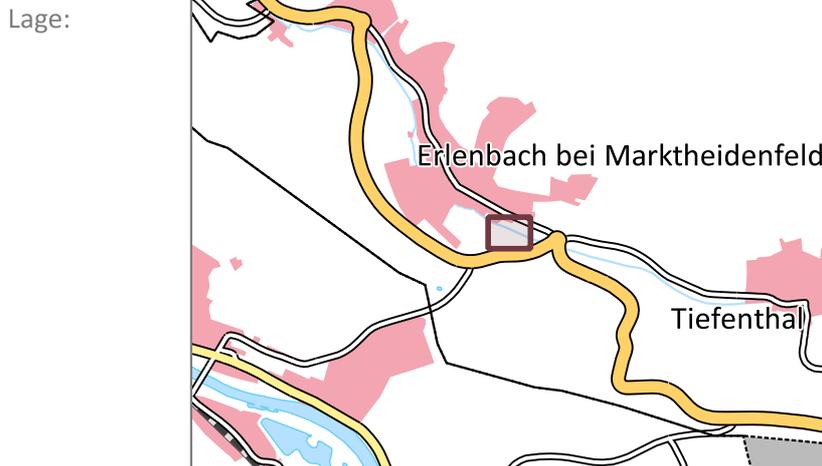
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Netzlücke auf der Radverbindung zwischen Homburg und Tiefenthal. Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Musterlösung: NRW_02

Verbindung: Tiefenthal - Erlenbach
 Kommune 1: Erlenbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  4  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 240 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: C Kostenrahmen: 120.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.

Verbindung: Erlenbach - Tiefenthal
 Kommune 1: Erlenbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  27  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): MSP 41
 Länge: Ca. 1510 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 41 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Bau eines Radweges bis zum Kreisverkehr (Anschluss nach Erlenbach).



Priorität: **B** Kostenrahmen: **650.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

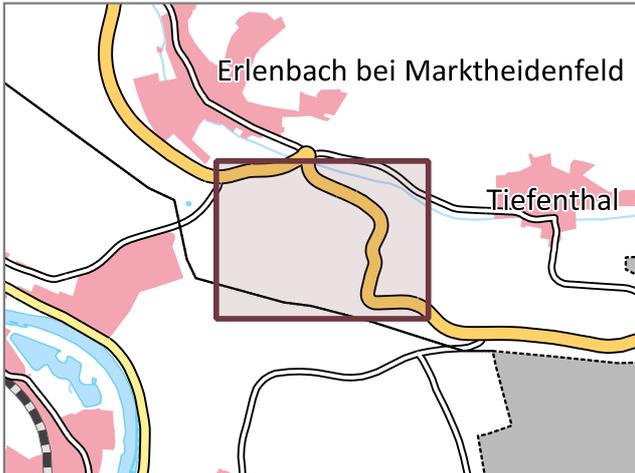
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Laufende Planungen zur Schaffung einer Radverbindung zwischen Remlingen über Tiefenthal nach Erlenbach.

Verbindung: Erlenbach - Wüstenzell
 Kommune 1: Erlenbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  17  2

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1250 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 640.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

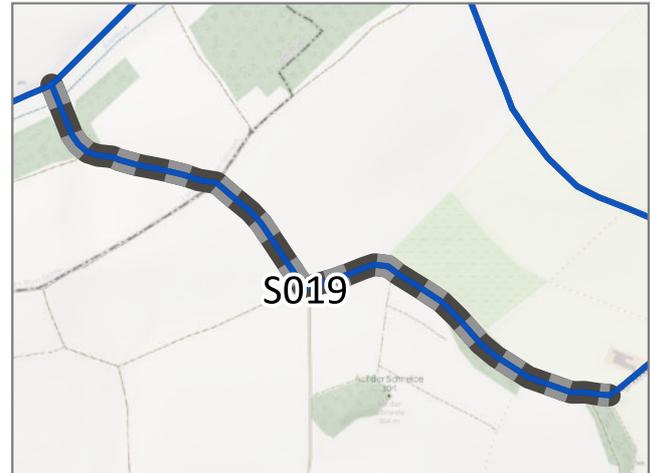
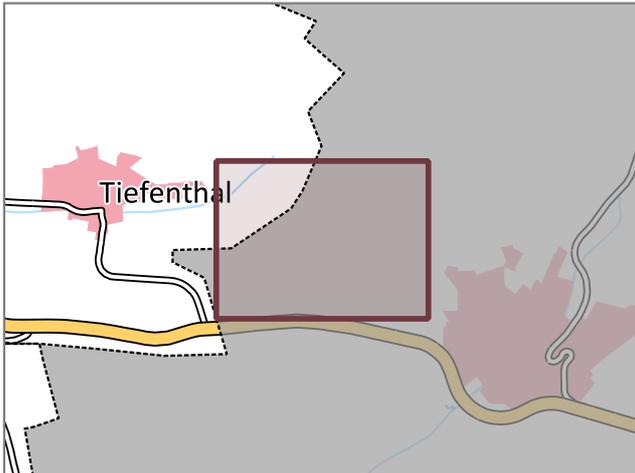
Sonstiges: -

Musterlösung: OAA_01

Verbindung: Tiefenthal - Remlingen
 Kommune 1: Erlenbach
 Kommune 2: Remlingen (LK Würzburg)
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  10  2

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1490 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

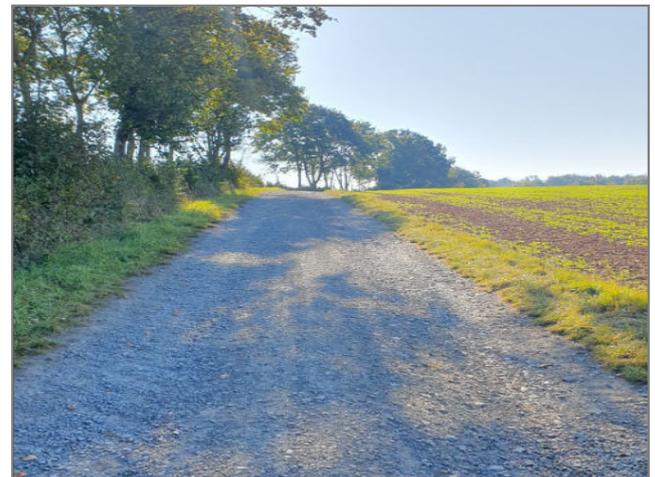
Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Es gibt keine geeignete Wegeverbindung zwischen Tiefenthal und Remlingen. Auf der parallel verlaufenden B 8 gibt es keine Radverkehrsanlagen (8147 Kfz/24h).

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 770.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Laufende Planungen zur Schaffung einer Radverbindung zwischen Remlingen über Tiefenthal nach Erlenbach.

Verbindung: Steinmark - Esselbach
 Kommune 1: Esselbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1172 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  1  0

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): Steinmarker Straße
 Länge: Ca. 130 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Die vorhandene Unterführung sowie der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrrichtungen benutzungspflichtig. Es existiert kein geregelter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn.

Beschreibung: Neubau (Verbreiterung) der Unterführung sowie Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn am Ortseingang Esselbach geschaffen werden.



Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme. Durch einen geregelten Übergang Radweg - Fahrbahn wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht.

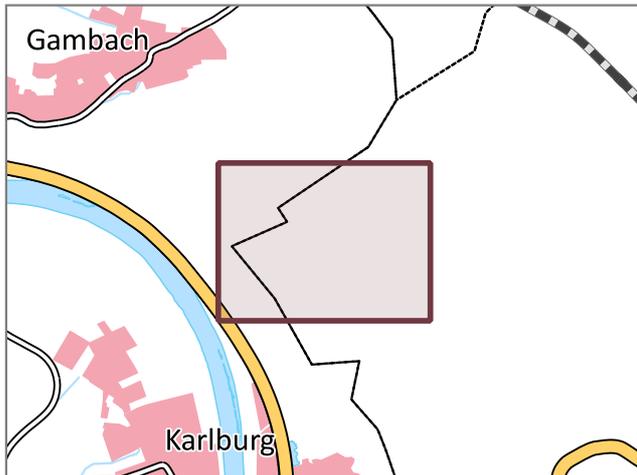
Sonstiges: Eine Verbreiterung des Weges sowie der Unterführung ist mit hohen Kosten verbunden. Alternativ ist eine Geschwindigkeitsreduktion auf dem betrachteten Abschnitt und die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr erforderlich. In diesem Fall sollte auch eine Markierung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn erfolgen.

Musterlösung: UFR_08 / UFR_01

Verbindung: Gambach - Eußenheim
 Kommune 1: Eußenheim
 Kommune 2: Karlstadt
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  14  7

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1100 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 570.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: **Hundsbach - Obersfeld**

Kommune 1: **Eußenheim**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **-**

Beteiligung: **👍 6 👎 0**

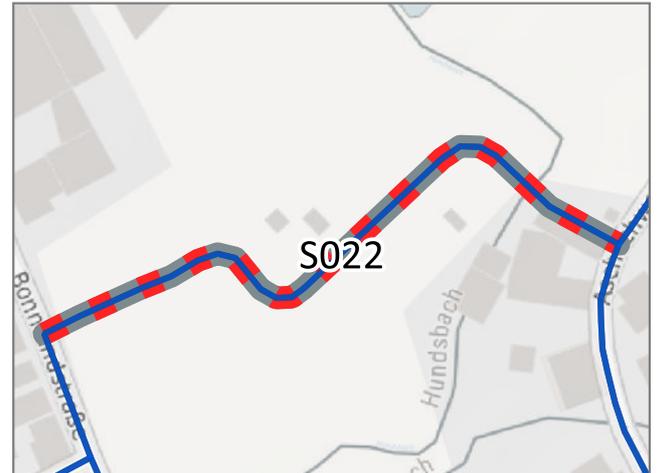
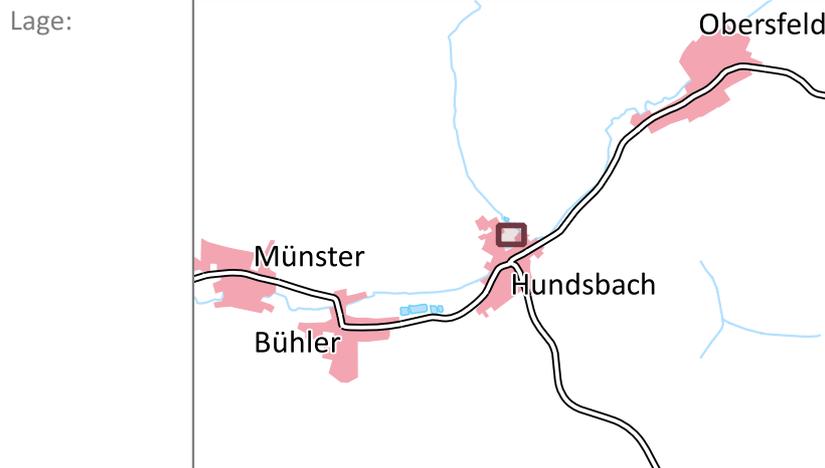
Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße(n): **Geh- und Radweg**

Länge: **Ca. 180 Meter**

Schulverbindung: **Nein**

Bike & Ride-Verb.: **Nein**



Situation: **Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.**

Beschreibung: **Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit asphaltierter Deckschicht.**



Priorität: **D** Kostenrahmen: **30.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

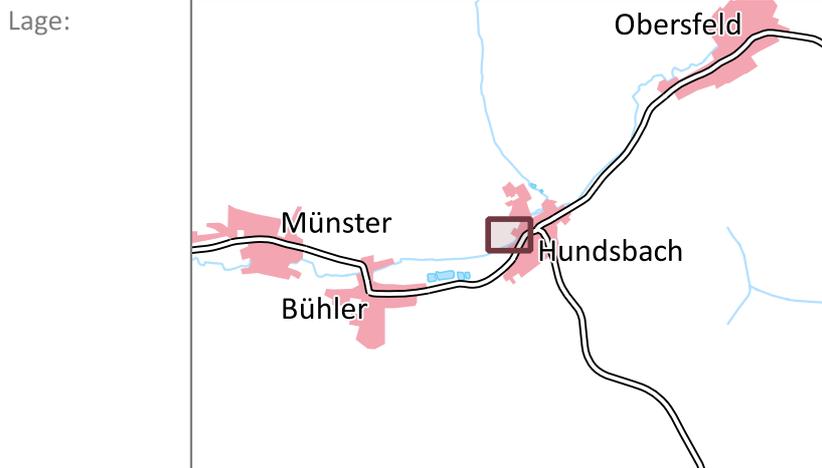
Begründung: **Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.**

Sonstiges: **-**

Verbindung: Bühler - Hundsbach
 Kommune 1: Eußenheim
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  9  0

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße(n): Geh- und Radweg
 Länge: Ca. 240 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit asphaltierter Deckschicht.



Priorität: D Kostenrahmen: 170.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Neuhof - Rengersbrunn / Fellen
 Kommune 1: Fellen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1216 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  8  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 18
 Länge: Ca. 230 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg und keine direkte Verbindung auf dem parallel der MSP 18 verlaufenden Forstwirtschaftsweg.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: C Kostenrahmen: 160.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

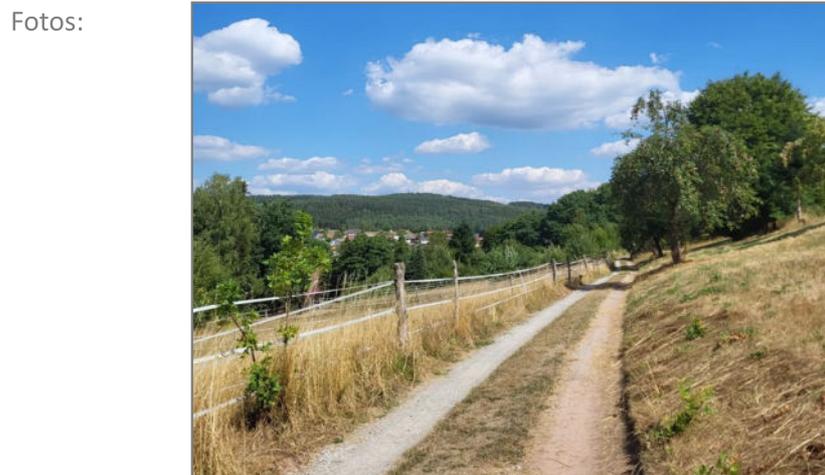
Verbindung: Fellen - Rengersbrunn
 Kommune 1: Fellen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  16  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 4850 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden MSP 18 (1216 Kfz/24h) existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung eines baulichen Übergangs Fahrbahn - Radweg am Ortseingang Rengersbrunn.



Priorität: C Kostenrahmen: 2.490.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

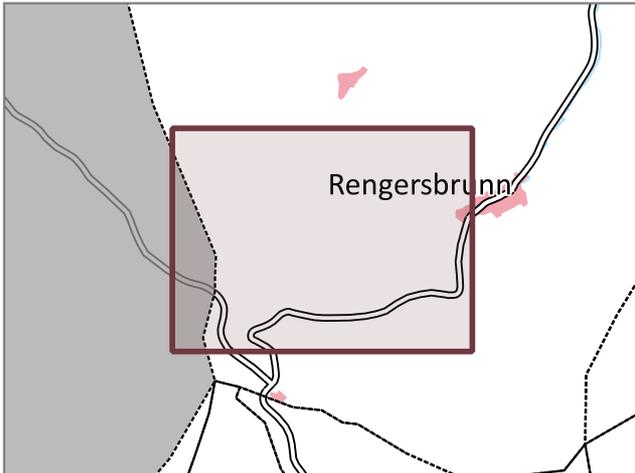
Sonstiges: -

Verbindung: Fellen - Lohrhaupten
 Kommune 1: Fellen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  12  0

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1960 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhafte wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 320.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

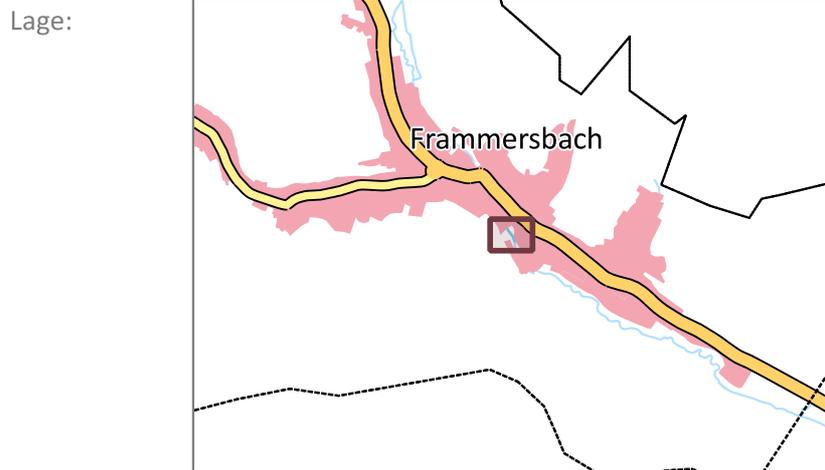
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Alternativ kann der Radverkehr die Verbindung über die wenig befahrene MSP 18 und MSP 19 nutzen.

Musterlösung: OAU_01

Verbindung: Frammersbach - Partenstein
 Kommune 1: Frammersbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 5000 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  19  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): Privatgrundstück
 Länge: Ca. 270 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung von Süd nach Nord. Der Radverkehr wird auf der Bundesstraße geführt. Dort existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges prüfen.



Priorität: **B** Kostenrahmen: **190.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**
 Begründung: Die Verbindung über die Bundesstraße ist umwegig und aufgrund des Kfz-Verkehrsaufkommens (DTV ca. 3000 Kfz / 24 h) nicht für Radfahrende geeignet.

Sonstiges: Markt Frammersbach sieht keine Umsetzbarkeit.

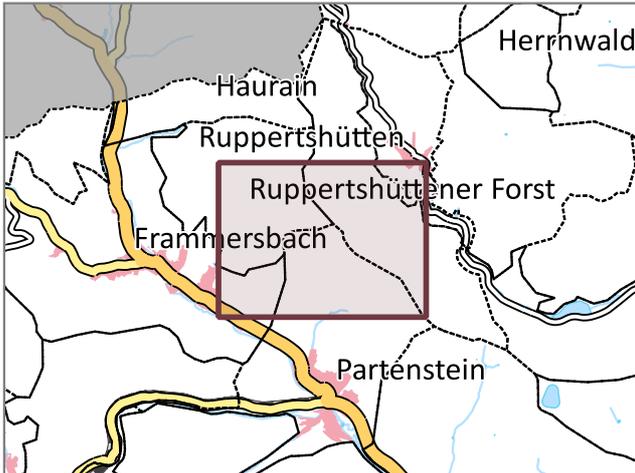
Musterlösung: -

Verbindung: Ruppertshütten - Frammersbach
 Kommune 1: Frammersbach
 Kommune 2: Ruppertshüttener Forst
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark / FFH
 Beteiligung:  32  1

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 5940 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche mit teilweise groben Schotter.

Beschreibung: Sanieren der schadhafte wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 1.140.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Markt Frammersbach sieht Bedenken, dass der Unterhalt nicht dauerhaft leistbar ist.

Verbindung: Birkenfeld - Billingshausen
 Kommune 1: Birkenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 848 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 43
 Länge: Ca. 100 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 70.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

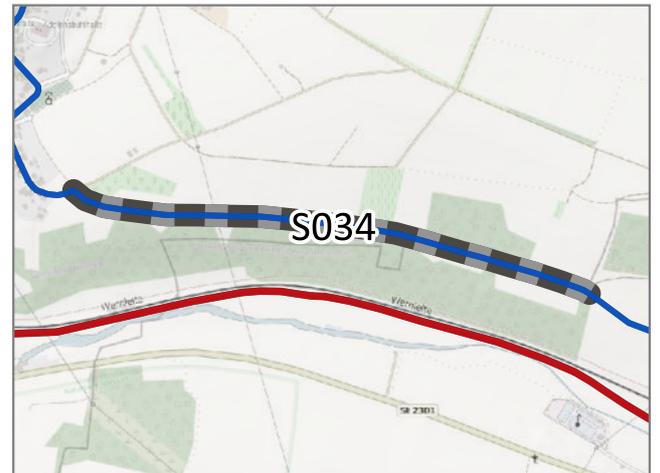
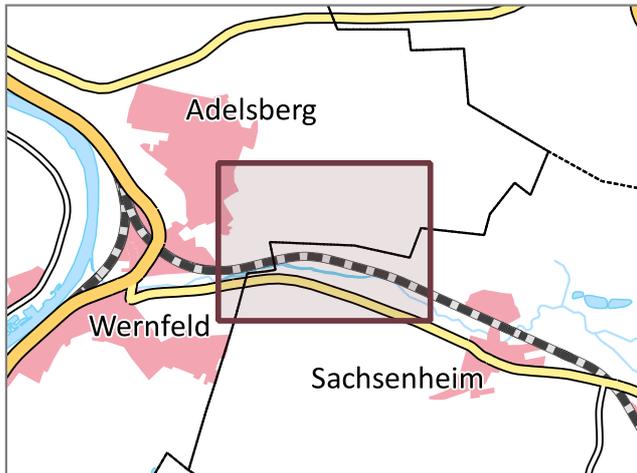
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Laufende Planung

Verbindung: Adelsberg - Sachsenheim
 Kommune 1: Gemünden a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  11  4

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1130 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 580.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

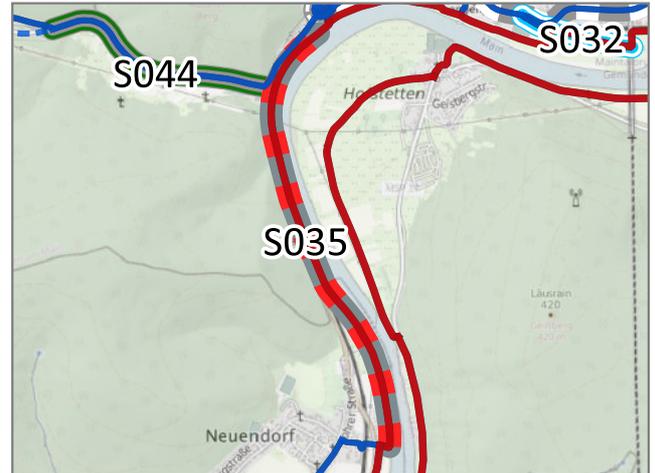
Sonstiges: -

Musterlösung: OAA_01

Verbindung: Neuendorf - Langenprozelten
 Kommune 1: Gemünden a.Main
 Kommune 2: Neuendorf
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: 8847 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  49  1

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße(n): Mainradweg
 Länge: Ca. 2910 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt abschnittsweise über eine schadhafte Oberfläche mit Wurzeaufbrüchen.

Beschreibung: Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 470.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges:

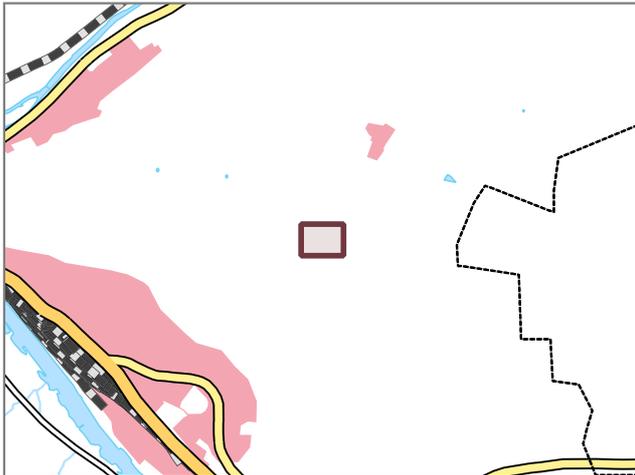
Musterlösung: OAU_01

Verbindung: Seifriedsburg - Gemünden
 Kommune 1: Gemünden a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  4  2

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 240 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die vorhandene Alternative ist umwegig.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer wassergebundenen Decke.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 40.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Alternative ist stark umwegig. Durch Ausbau des Wegstücks kann die Verbindung um etwa 400 m verkürzt werden.

Sonstiges: -

Musterlösung: UWA_01

Verbindung: **Adelsberg - Gemünden**

Kommune 1: **Gemünden a.Main**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **LSG / Naturpark**

Beteiligung: **👍 16 👎 13**

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

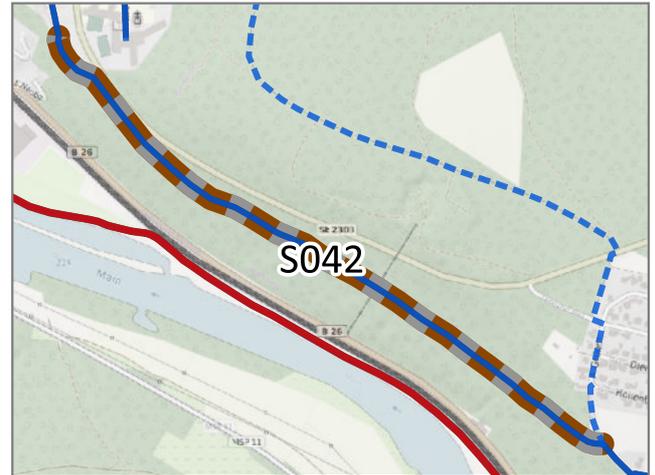
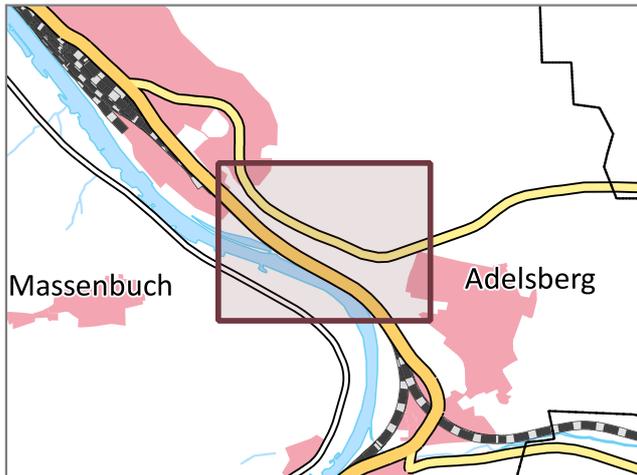
Straße(n): **Wanderweg**

Länge: **Ca. 1470 Meter**

Schulverbindung: **Ja, mit geringem Bedarf**

Bike & Ride-Verb.: **Ja**

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die Verbindung über die St 2303 ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für Radfahrende geeignet.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges als Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: **2.000.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

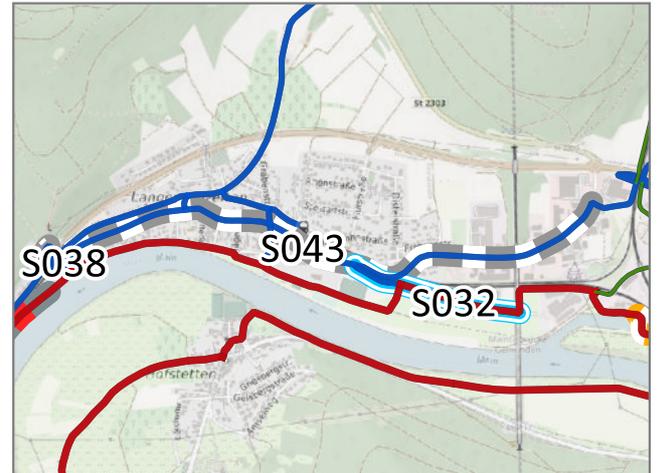
Begründung: Derzeit existiert keine geeignete Verbindung zwischen Gemünden und Adelsberg.

Sonstiges: Alternativ kann der nördlich der St 2303 verlaufende Forstwirtschaftsweg (eingezeichnete Alternativverbindung) ausgebaut werden. In diesem Fall sollte an der St 2303 eine Querungshilfe eingerichtet werden.

Musterlösung: **UWA_01**

Verbindung: Langenprozelten - Gemünden
 Kommune 1: Gemünden a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  13  0

Maßnahmentyp: **Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
 Straße(n): Langenprozelten & Würzburger Str.
 Länge: Ca. 2440 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.



Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

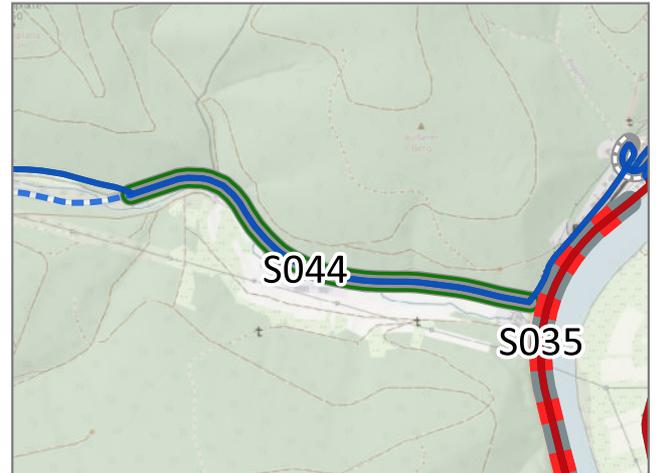
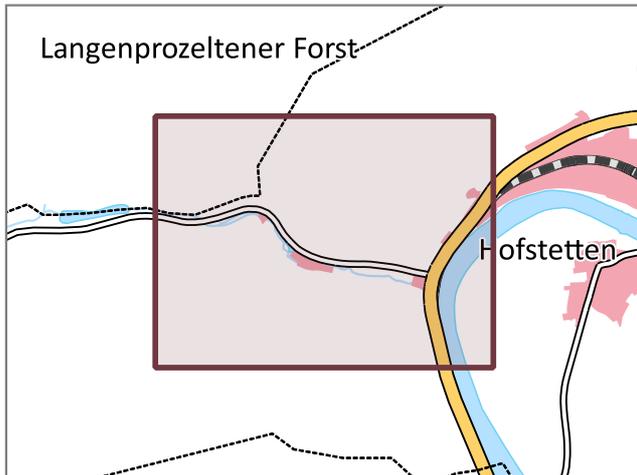
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung kann die städtebauliche Qualität erhöht werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Langenprozelten - Ruppertshütten
 Kommune 1: Gemünden a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1600 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  20  3

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 19
 Länge: Ca. 1500 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 70 und 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges bis Ruppertshütten. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 1.150.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nicht für den Radverkehr geeignet.

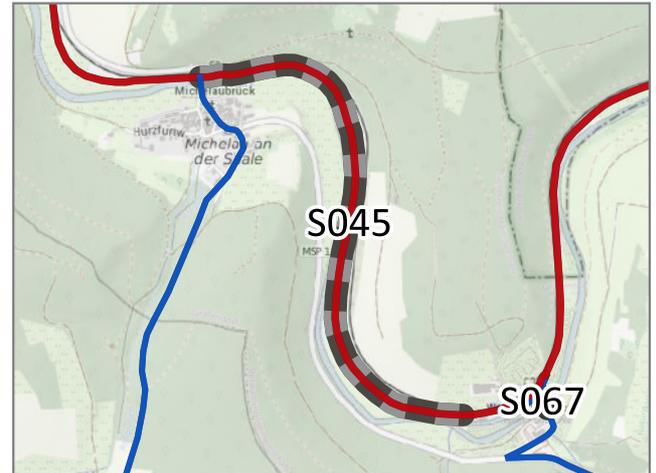
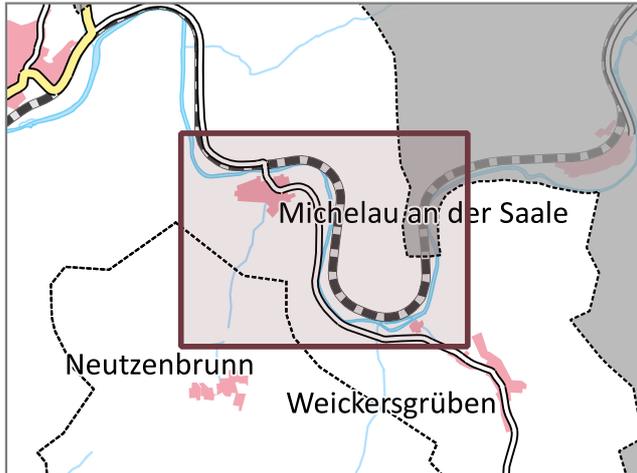
Sonstiges: -

Verbindung: Michelau - Morlesau
 Kommune 1: Gräfendorf
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  21  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße(n): Saaleradweg
 Länge: Ca. 1890 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden Kreisstraße MSP 17 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 970.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

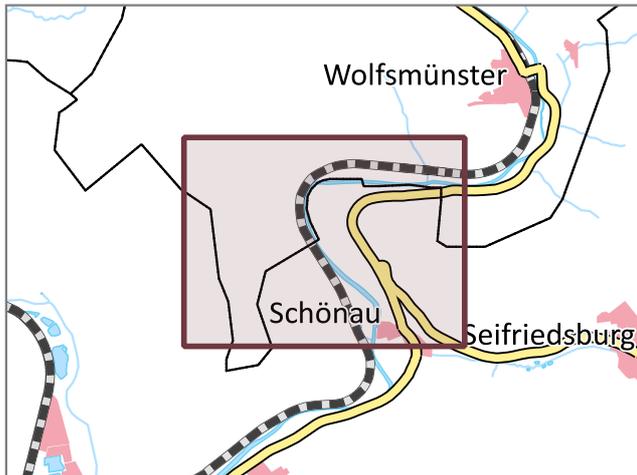
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Laufende Planung.

Verbindung: Schönau - Wolfsmünster
 Kommune 1: Gräfendorf
 Kommune 2: Gemünden a.Main
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  28  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Saaleradweg
 Länge: Ca. 1560 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 800.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

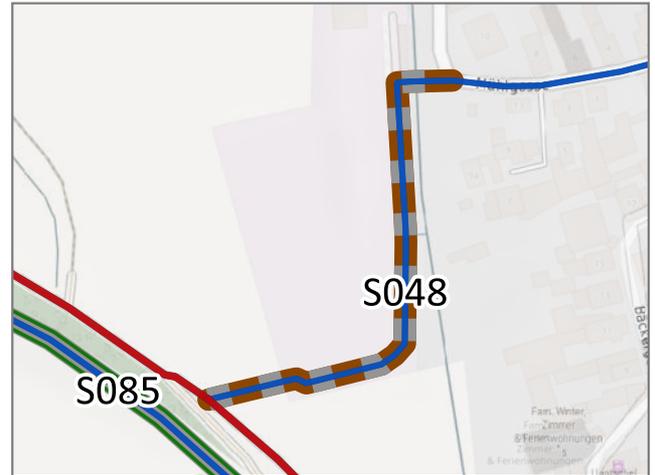
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Ein Ausbau des Weges ist nur möglich, wenn die forstwirtschaftliche Nutzung weiterhin gewährleistet werden kann.

Musterlösung: OAA_01

Verbindung: Sachsenheim - Gössenheim
 Kommune 1: Gössenheim
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  8  0

Maßnahmentyp: **Unbefestigter Weg ausbauen**
 Straße(n): Privatweg
 Länge: Ca. 220 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Der bestehende Weg ist in Teilen unbefestigt. Die Brücke ist in einem schlechten Zustand. Die alternative Verbindung verläuft über die St 2301.

Beschreibung: Ausbau des Abschnitts mit einer asphaltierten Decke sowie Ertüchtigung der Brücke für den Radverkehr.



Priorität: B Kostenrahmen: 160.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die alternative Verbindung verläuft über die St 2301 (3204 Kfz/24 h) und ist insbesondere für unsichere Radfahrende nicht geeignet.

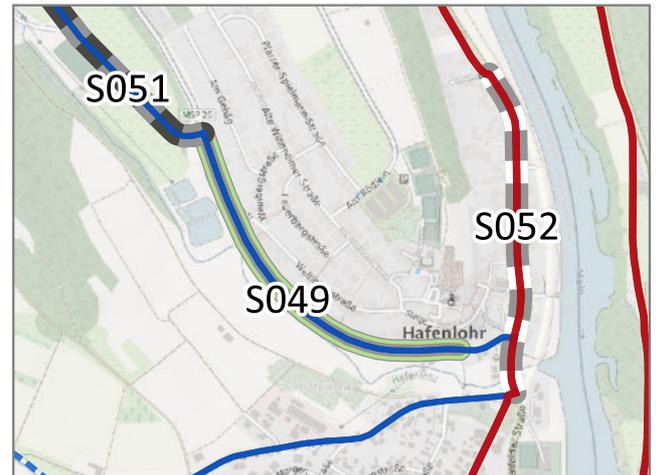
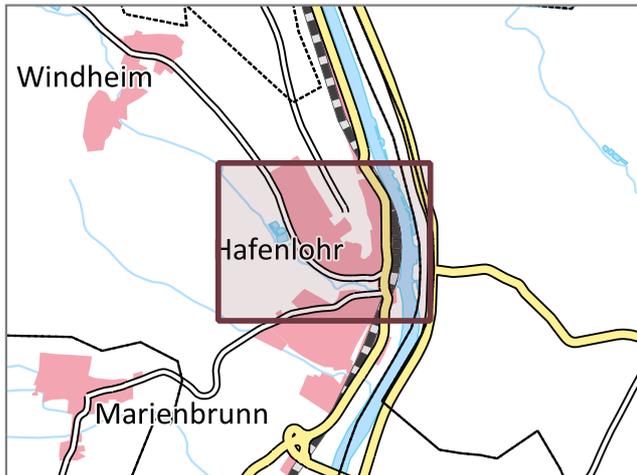
Sonstiges: -

Verbindung: Hafenlohr - Windheim
 Kommune 1: Hafenlohr
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1559 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  9  2

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße(n): MSP 26
 Länge: Ca. 800 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Es existiert keine durchgängige Verbindung zwischen Hafenlohr und Windheim.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 450.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

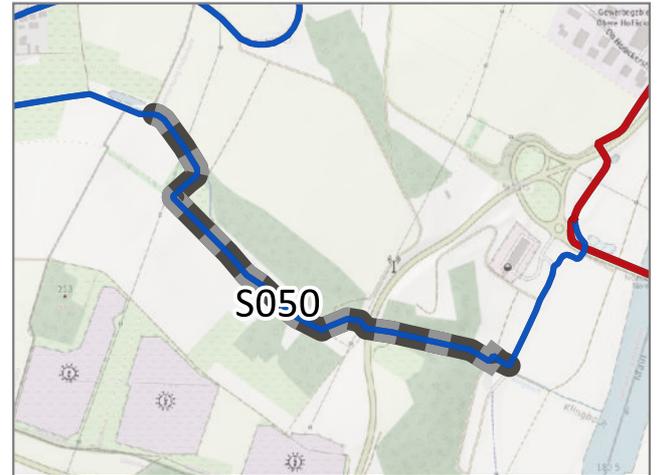
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus.

Sonstiges: -

Musterlösung: -

Verbindung: Marktheidenfeld - Marienbrunn
 Kommune 1: Hafenlohr
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  17  4

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1100 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: C Kostenrahmen: 570.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

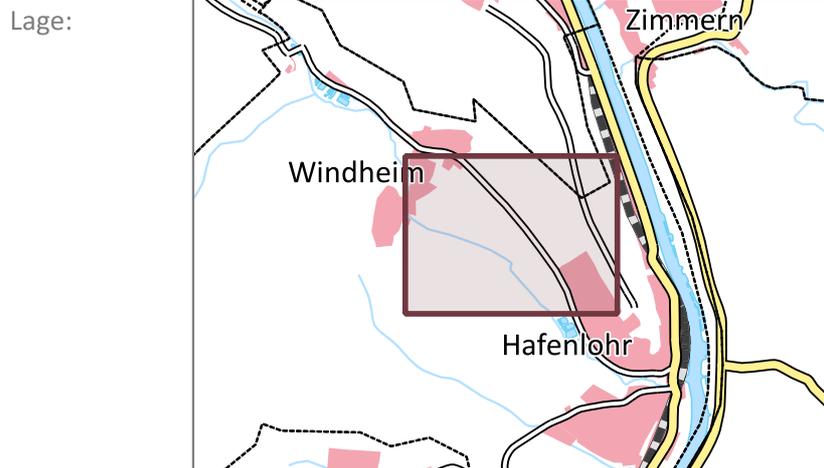
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Musterlösung: OAA_01

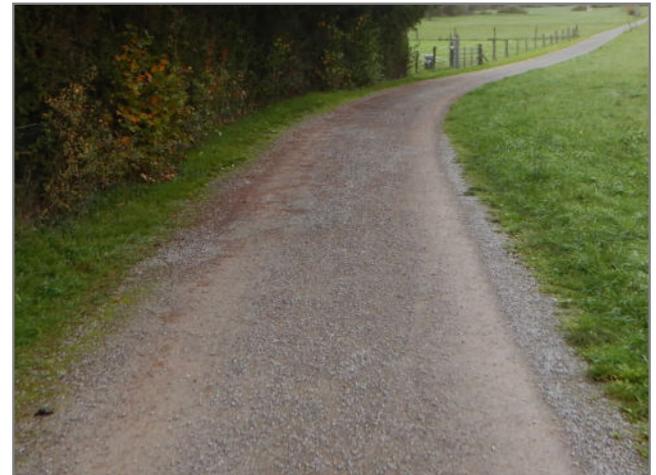
Verbindung: Hafenlohr - Windheim
 Kommune 1: Hafenlohr
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  12  3

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1170 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 26 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



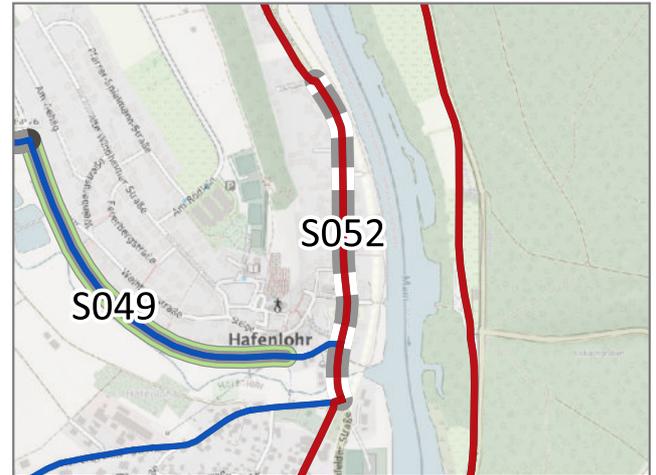
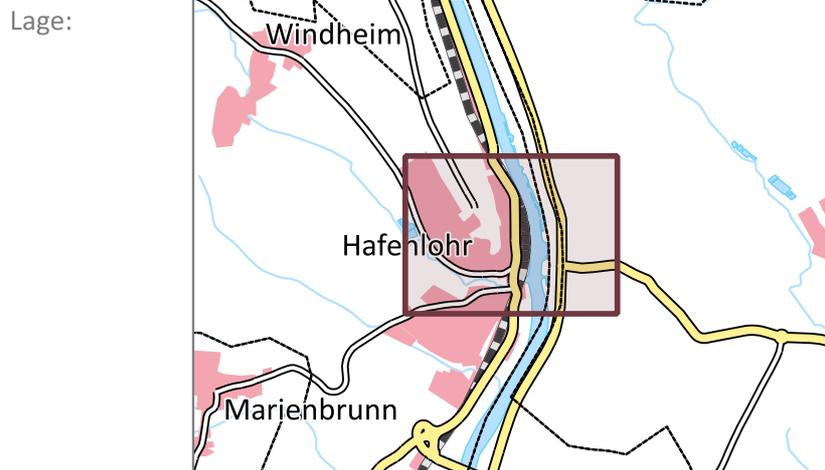
Priorität: C Kostenrahmen: 500.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Hafenlohr Ortsdurchfahrt
 Kommune 1: Hafenlohr
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: 9934 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  3  0

Maßnahmentyp: **Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
 Straße(n): St 2315
 Länge: Ca. 700 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn der stark befahrenen St 2315 (409 Kfz/24h Schwerverkehrsanteil) geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (teilw. 30 km/h).

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums prüfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Bspw. geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.



Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

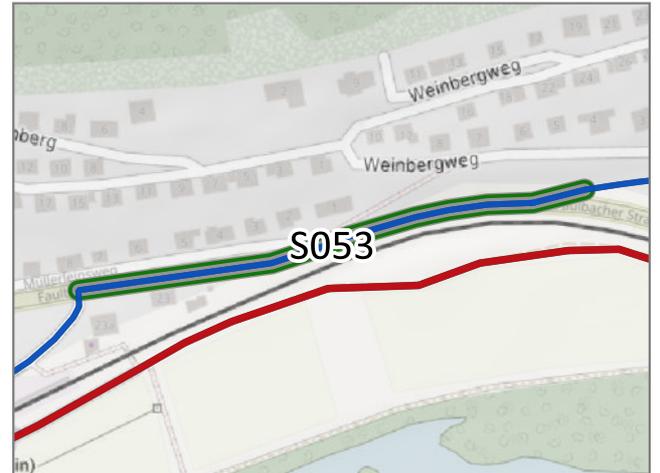
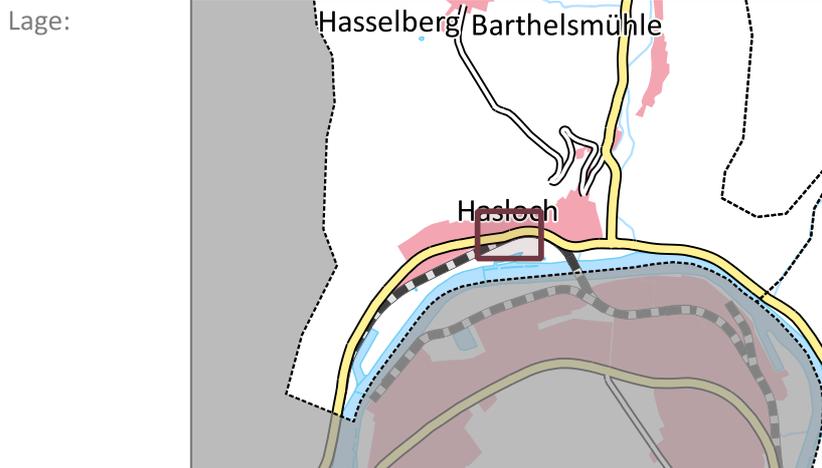
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Sonstiges: Insb. im Ortseingangsbereich sind die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam zu dämpfen. Umgestaltungen können auch temporär erprobt werden, um deren Wirkungen und Nutzbarkeit zu testen. Solche testweisen Umbauten können zur besseren Akzeptanz der verschiedenen Nutzergruppen mit ihren unterschiedlichen Anforderungen beitragen.

Musterlösung: VUG_01

Verbindung: Hasloch - Faulbach
 Kommune 1: Hasloch
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 6000 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  5  1

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2315
 Länge: Ca. 330 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 70 km/h.

Beschreibung: Neubau sowie abschnittsweiser Ausbau eines bestehenden Weges als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende.



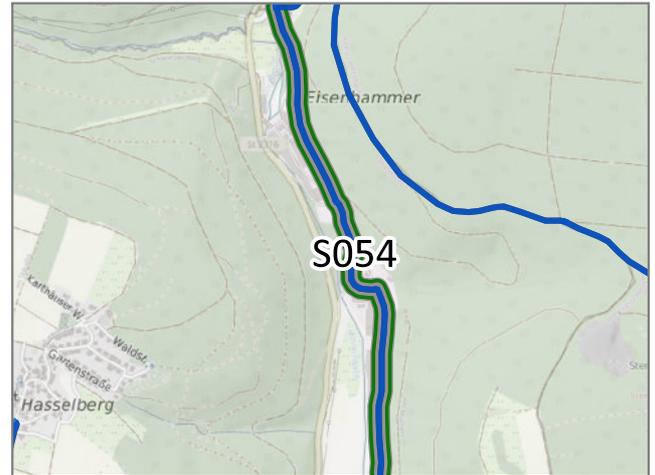
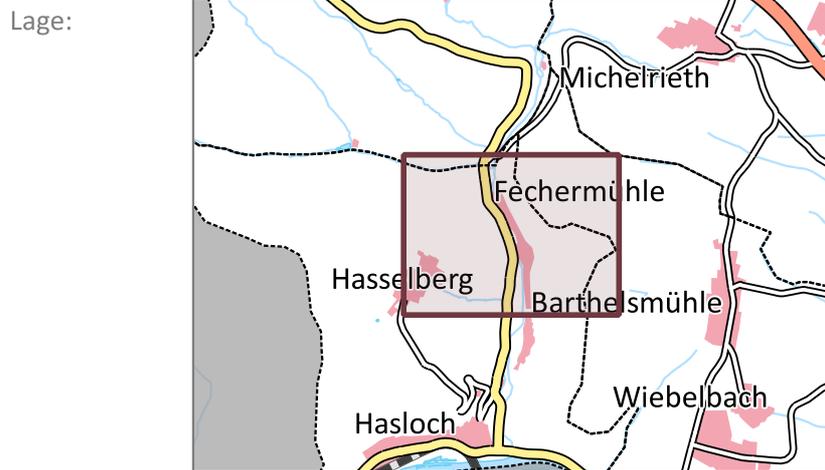
Priorität: B Kostenrahmen: 190.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des hohen Schwerlastverkehrsanteils nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Eine sichere Radverbindung zum Bahnhof Hasloch existiert bislang nicht.

Verbindung: Hasloch - Schollbrunn
 Kommune 1: Hasloch
 Kommune 2: Schollbrunn
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 2483 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  22  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): Privat- und Forstwirtschaftswege
 Länge: Ca. 1730 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Hasloch und Schollbrunn bzw. Richtung Michelrieth. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges auf der östlichen Seite des Haslochbaches (teilw. Nutzung vorhandener Wege). Ggfs. Brückenbau über den Haslochbach. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: B Kostenrahmen: 630.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

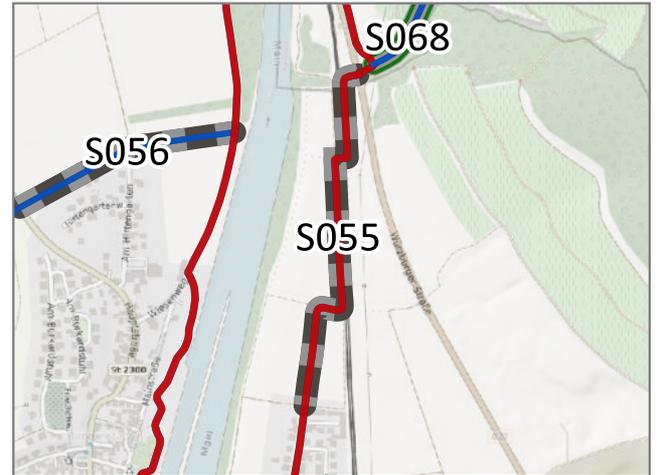
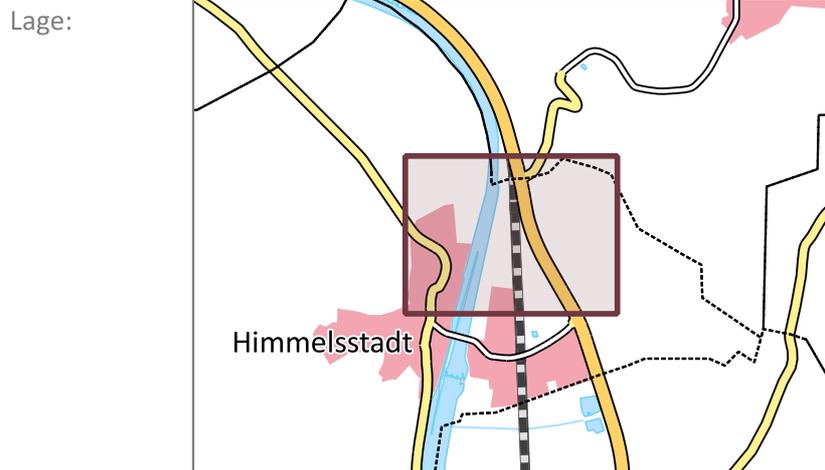
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die vorgeschlagene Streckenführung verläuft über ein Privatgrundstück. Alternativ kann auf ca. halber Strecke ein Forstweg auf der westlichen Seite der St 2316 ausgebaut werden. Dazu muss diese gequert werden. Die Querungsstelle ist in diesem Fall zu sichern.

Musterlösung: OAA_01

Verbindung: Himmelstadt - Karlstadt
 Kommune 1: Himmelstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  15  5

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 810 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden B 27 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichten einer baulichen Querungshilfe (Mittelinsel) an der B 27.



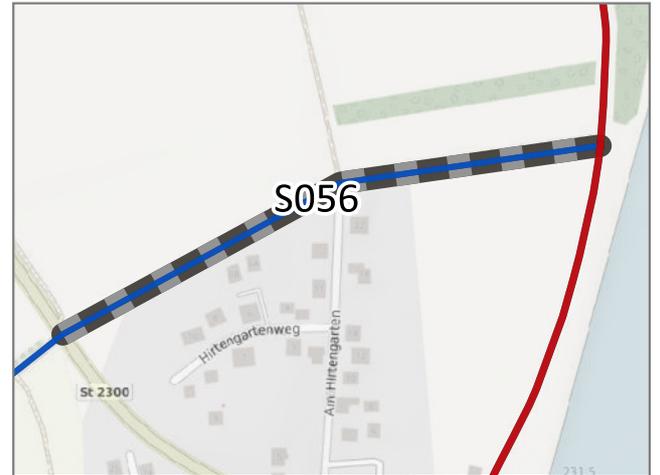
Priorität: **B** Kostenrahmen: **420.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Stadelhofen - Himmelstadt
 Kommune 1: Himmelstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  3  2

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 490 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: D Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

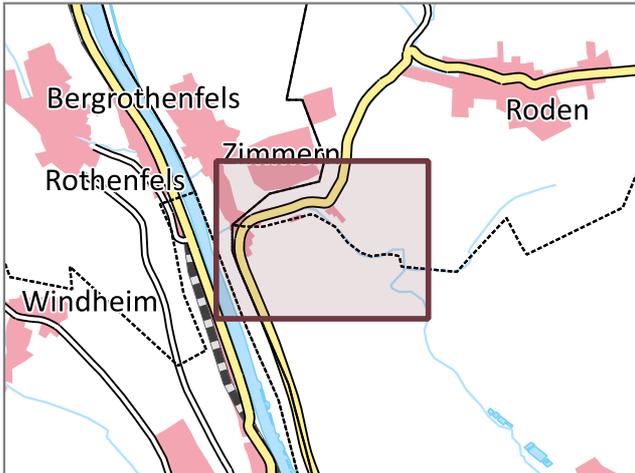
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Zimmern - Karbach/Roden
 Kommune 1: Karbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  14  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1070 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



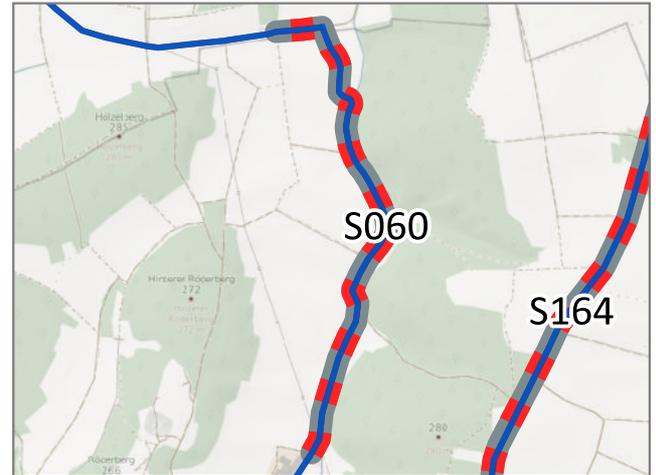
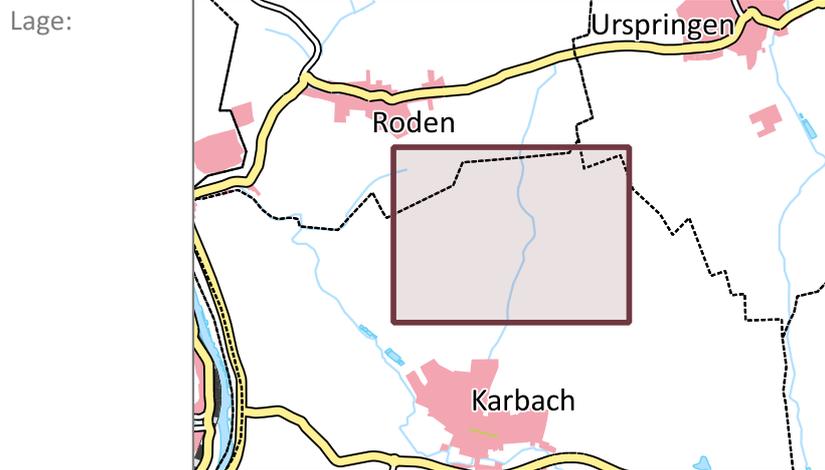
Priorität: C Kostenrahmen: 550.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Roden - Karbach
 Kommune 1: Karbach
 Kommune 2: Roden
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  26  1

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1750 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Abschnitte mit wassergebundener Oberfläche asphaltieren.



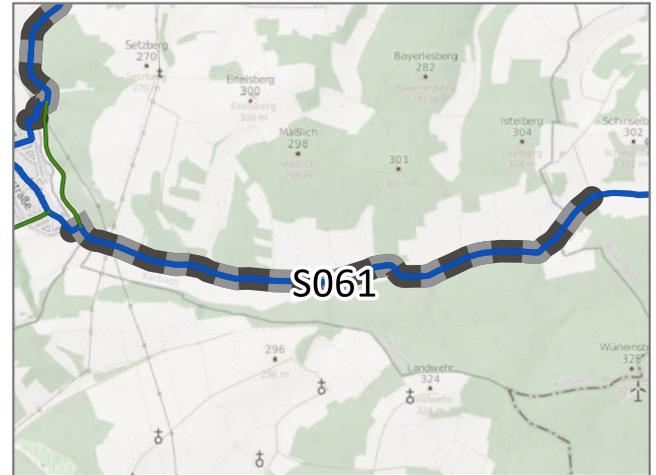
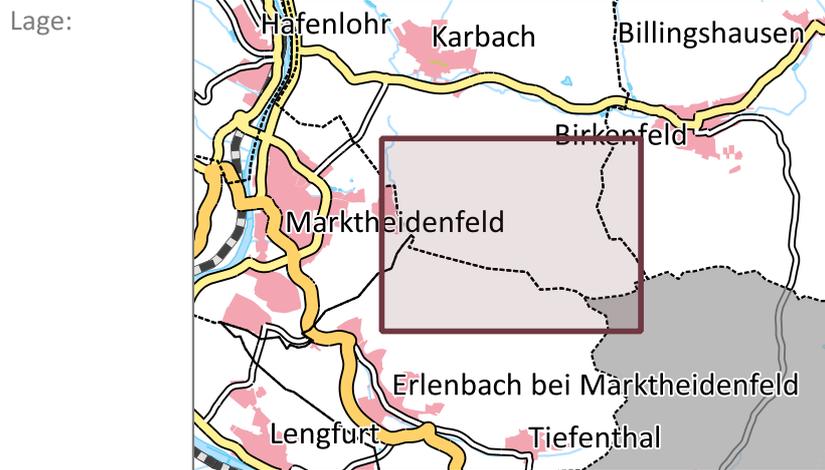
Priorität: C Kostenrahmen: 280.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Marktheidenfeld - Birkenfeld
 Kommune 1: Karbach
 Kommune 2: Birkenfeld
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: FFH
 Beteiligung:  29  4

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 3650 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



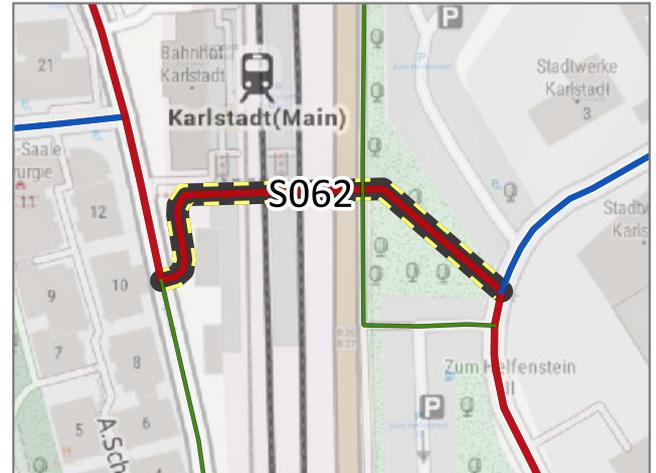
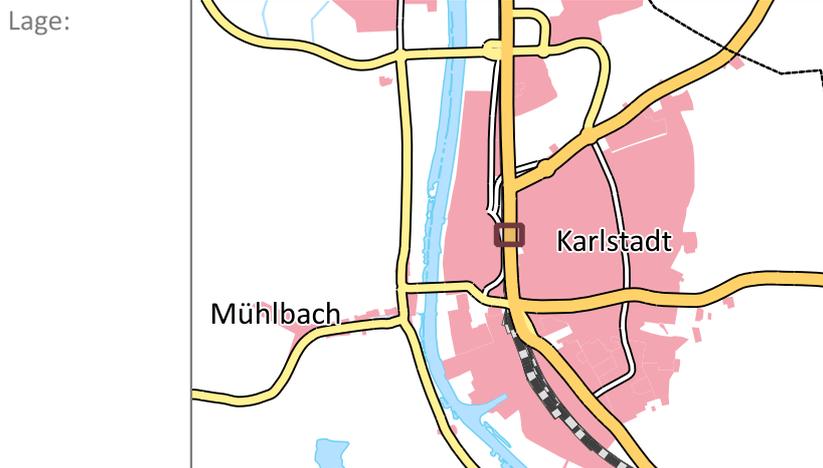
Priorität: C Kostenrahmen: 1.880.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Anbindung Karlstädter Altstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  52  7

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): Unterführung Bahnhof Karlstadt
 Länge: Ca. 120 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Die Unterführung ist für den Radverkehr nicht freigegeben. Es existiert keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau einer Brücke oder Unterführung für den Radverkehr zur Verbindung der Altstadt und dem westlich der Bahntrasse gelegenen Siedlungsgebiet. Alternativ Ausbau der betrachteten Unterführung.



Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Attraktive Ziele in der Karlstädter Altstadt können derzeit nur über sehr hohe Umwege erreicht werden.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist mit Maßnahmennummer 1 Teil des Radverkehrskonzeptes der Stadt Karlstadt.

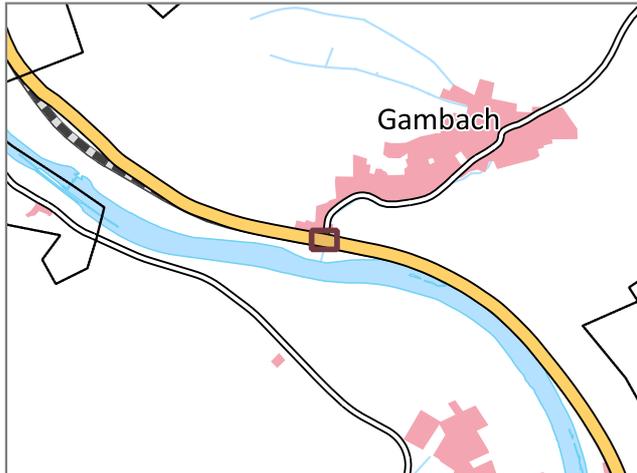
Musterlösung: -

Verbindung: Gambach - Karlstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  14  0

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**

Straße(n): Bahnhofstraße
 Länge: Ca. 70 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Es existiert keine Querungsmöglichkeit der Bahntrasse für den Radverkehr. Die Verbindung Karlstadt - Gambach kann nur über Umwege genutzt werden.

Beschreibung: Neubau einer Brücke oder Unterführung.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Weite Umwege senken die Attraktivität der Radverkehrsverbindung zwischen Gambach und Karlstadt. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmenge, ist die direkte Verbindung über die B 26 für den Radverkehr ungeeignet.

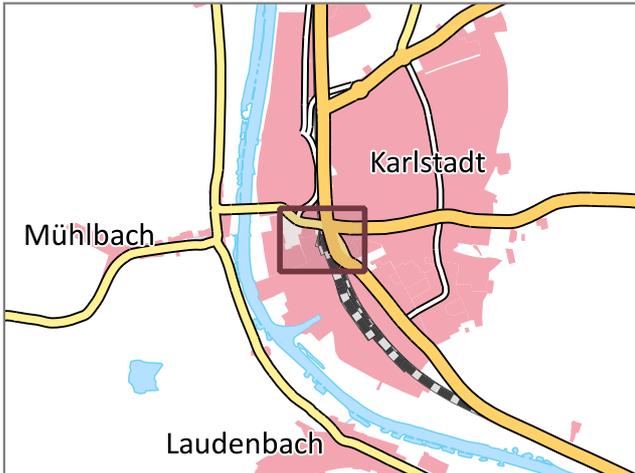
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes noch nicht abzuschätzen ist.

Musterlösung: -

Verbindung: Anbindung Industriegebiet Laudenbacher Weg
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 9698 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  37  22

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): St 2435
 Länge: Ca. 670 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Lage:



Situation: Auf der Brücke existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Beschreibung: Langfristig: Neubau oder Ausbau der Überführung und Schaffung von Radverkehrsanlagen, die den ERA-Standards entsprechen. Kurzfristig: Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer" und Markierung einer Piktogrammreihe.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

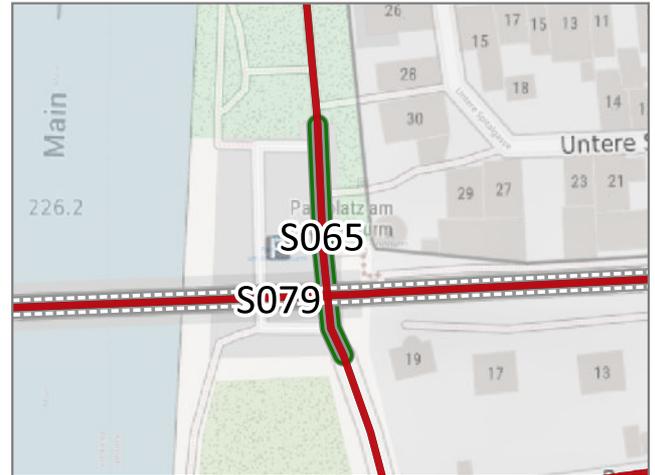
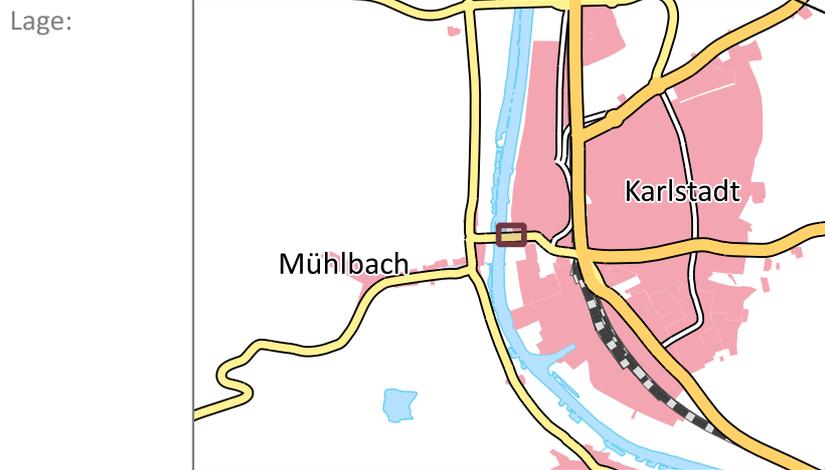
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist mit Maßnahmenummer 43 Teil des Radverkehrskonzeptes der Stadt Karlstadt. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes noch nicht abzuschätzen ist.

Musterlösung: PKM_01

Verbindung: Mainradweg Karlstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  24  8

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): Mainradweg
 Länge: Ca. 60 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein Geh- und Radweg, Radfahrende und zu Fuß Gehende werden über einen Parkplatz geführt.

Beschreibung: Umgestaltung des Parkplatzes und Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radweges.



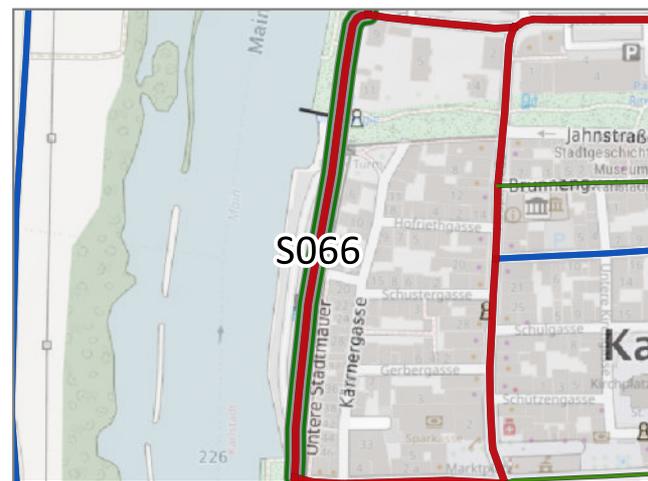
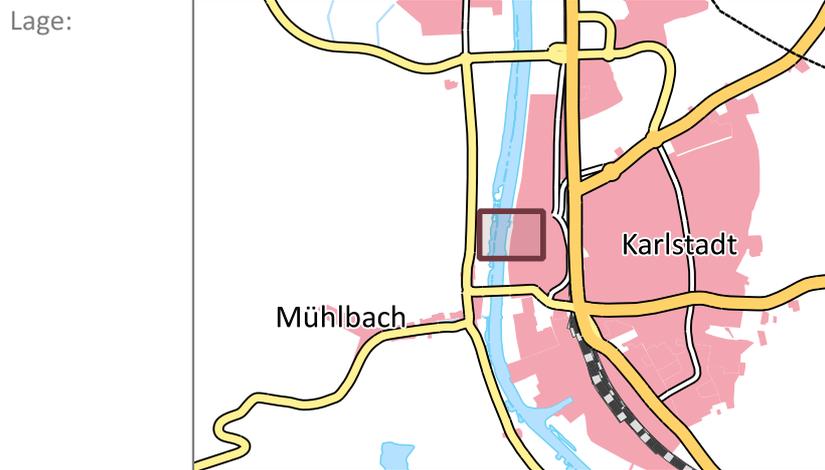
Priorität: **B** Kostenrahmen: **10.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**
 Begründung: Die Verbindung stellt eine Hauptachse des Radverkehrs dar. Durch Parkvorgänge und Parksuchverkehr besteht ein erhebliches Unfallrisiko.

Sonstiges: -

Musterlösung: -

Verbindung: Mainradweg - Karlstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  26  22

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): Mainradweg
 Länge: Ca. 310 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein Geh- und Radweg, Radfahrende und zu Fuß Gehende werden über einen Parkplatz geführt.

Beschreibung: Umgestaltung des Parkplatzes und Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radweges.



Priorität: B Kostenrahmen: 220.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Verbindung stellt eine Hauptachse des Radverkehrs dar. Durch Parkvorgänge und Parksuchverkehr besteht ein erhebliches Unfallrisiko.

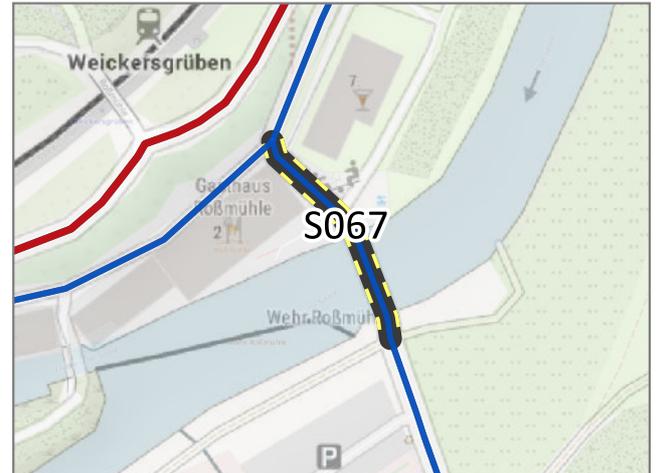
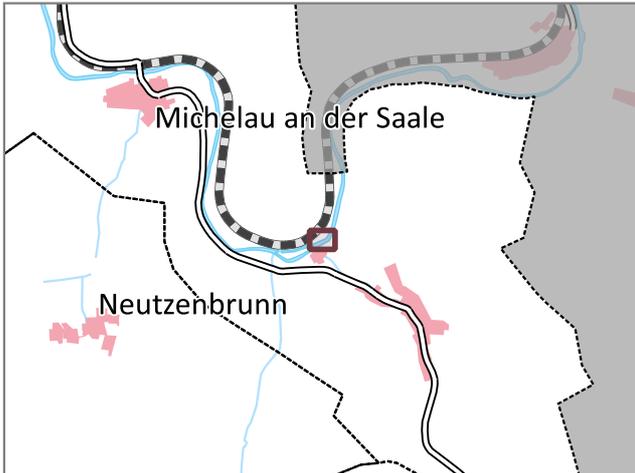
Sonstiges: Diese Maßnahme ist mit Maßnahmenummer 32 Teil des Radverkehrskonzeptes der Stadt Karlstadt.

Musterlösung: -

Verbindung: Saaleradweg - Weickersgrüben
 Kommune 1: Gräfendorf
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): Saalebrücke Roßmühle
 Länge: Ca. 60 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja

Lage:



Situation: Die vorhandene Schwimmbrücke ist für den Radverkehr nicht sicher und komfortabel befahrbar.

Beschreibung: Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke mit Freigabe für Rettungsfahrzeuge.

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Die Brücke dient als Anbindung von Weickersgrüben sowie dem Campingplatz Roßmühle. Die vorhandene Brücke ist für den Radverkehr nicht sicher und komfortabel befahrbar.

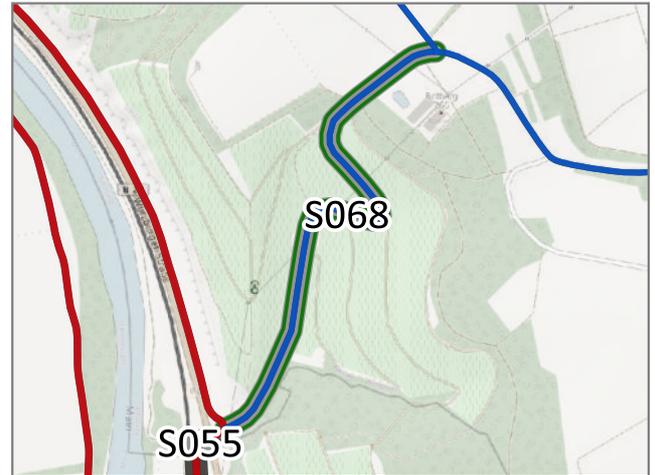
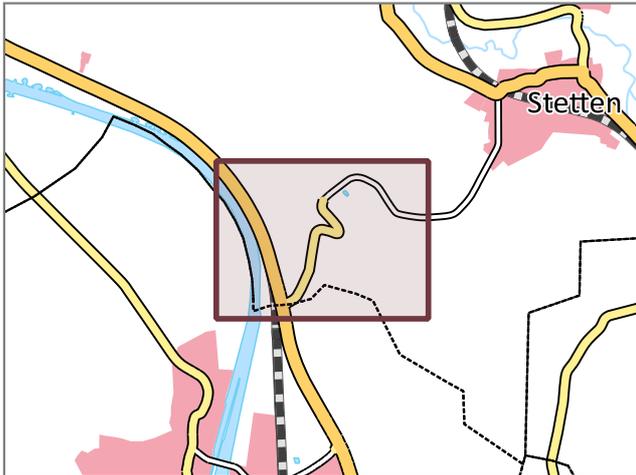
Sonstiges: -

Musterlösung: -

Verbindung: Himmelstadt - Stetten
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 894 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: FFH
 Beteiligung:  20  3

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 8
 Länge: Ca. 1180 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



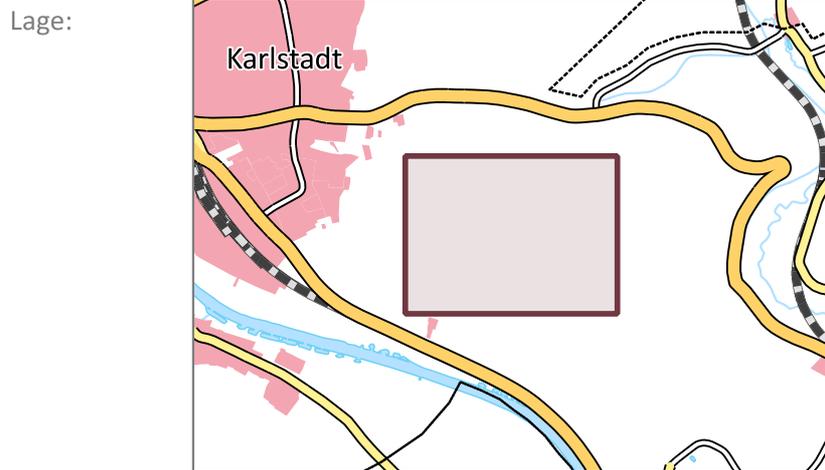
Priorität: C Kostenrahmen: 1.010.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topografie sowie der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Stetten - Karlstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  26  10

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1010 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



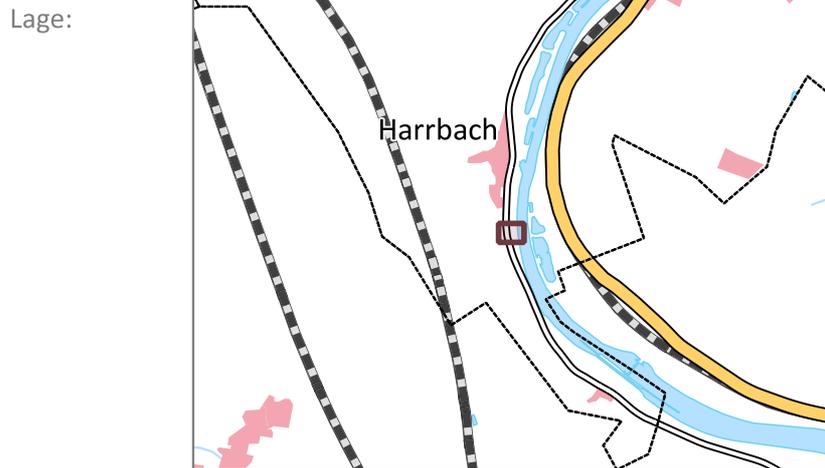
Priorität: **B** Kostenrahmen: **520.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wiesenfeld - Wernfeld
 Kommune 1: Gemünden a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  1  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Radweg
 Länge: Ca. 60 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



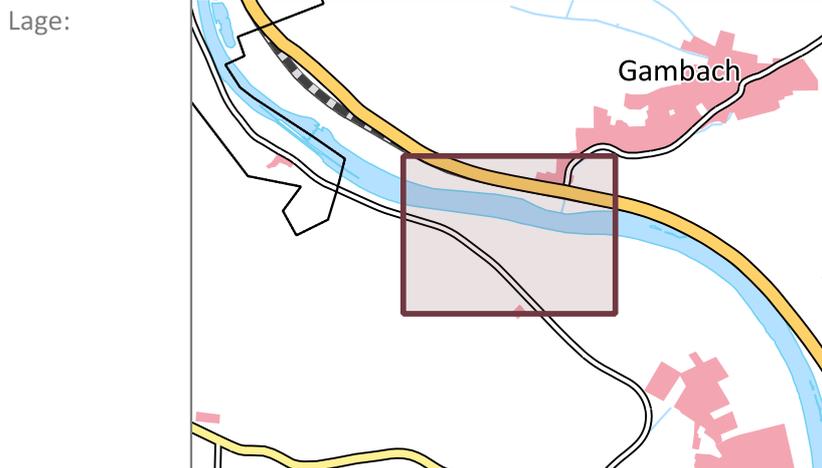
Priorität: D Kostenrahmen: 30.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

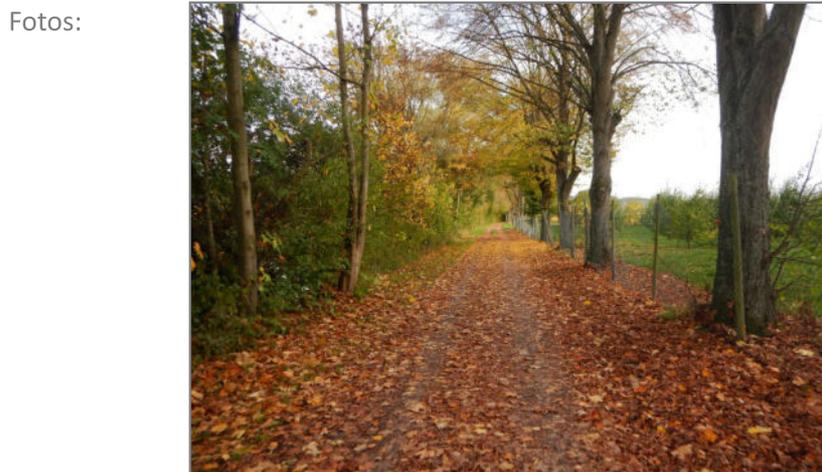
Verbindung: Karlburg - Gemünden
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  20  6

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 780 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 11 (2148 Kfz/24h) gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



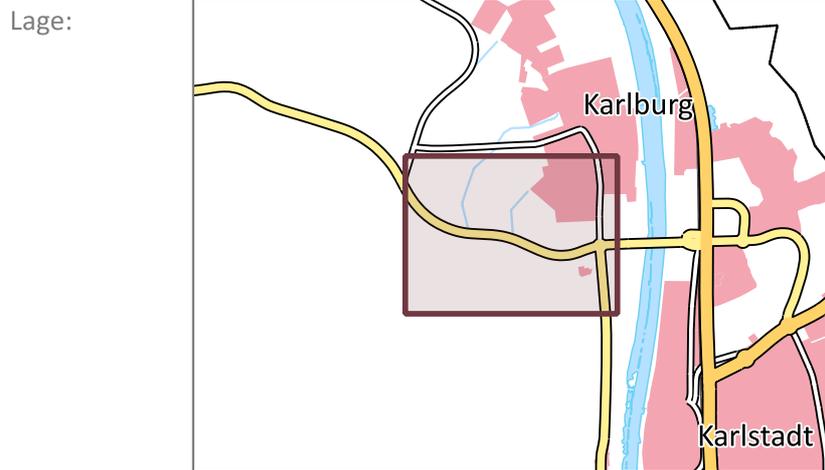
Priorität: **B** Kostenrahmen: **400.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.

Verbindung: Rohrbach - Karlburg
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  29  6

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): St 2435 / Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1310 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung von Karlburg und Karlstadt Richtung Wiesenfeld. Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Entlang der St 2435 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung gesicherter baulicher Querungsmöglichkeiten über die St 2435 und Einrichtung von Radverkehrsanlagen am Kreisverkehr.



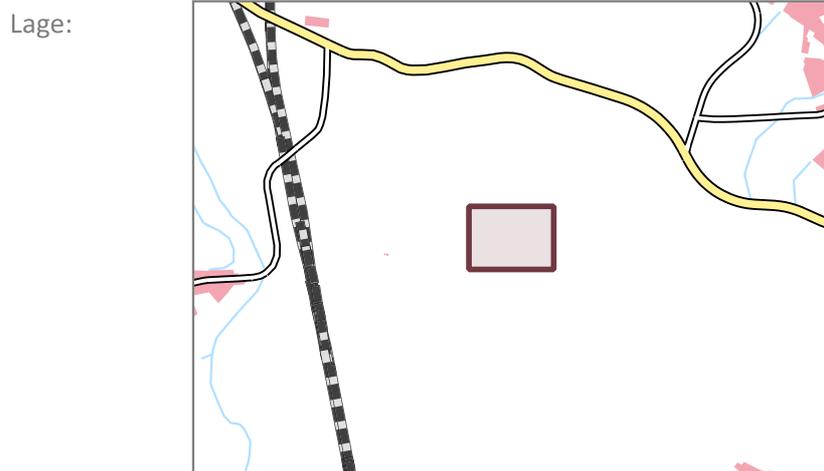
Priorität: **B** Kostenrahmen: **680.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn am Kreisverkehr ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: Trampelpfade verdeutlichen hier die fehlende Wegeverbindung am Knotenpunkt.

Verbindung: Rohrbach - Karlburg
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  11  4

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 510 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



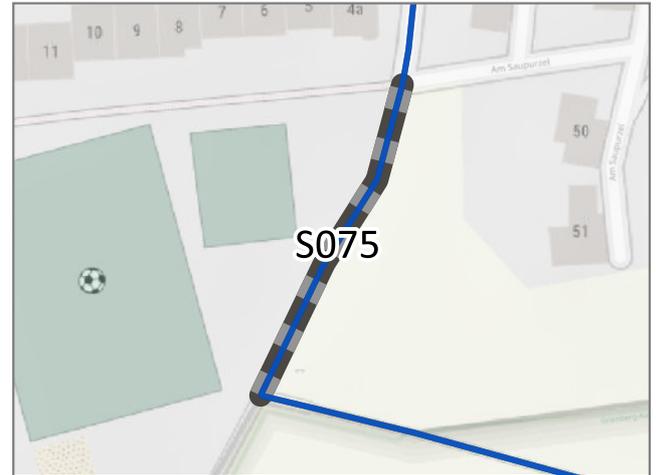
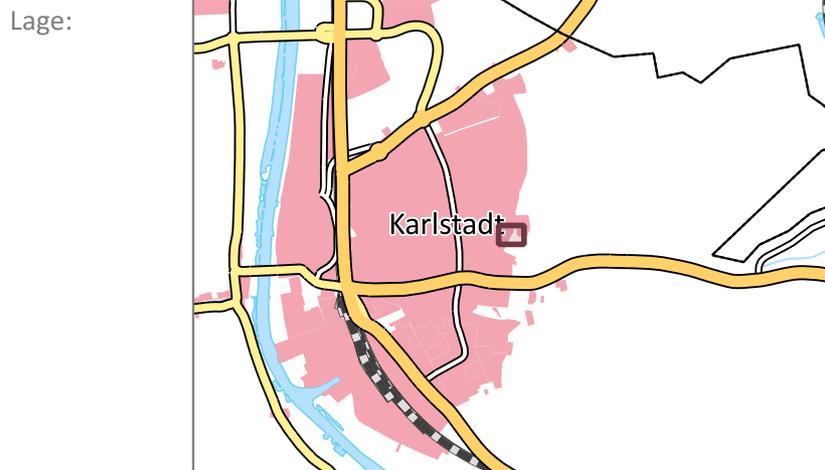
Priorität: D Kostenrahmen: 260.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Schönarts - Karlstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  47  18

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Am Saupurzel / Am Stadion
 Länge: Ca. 90 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



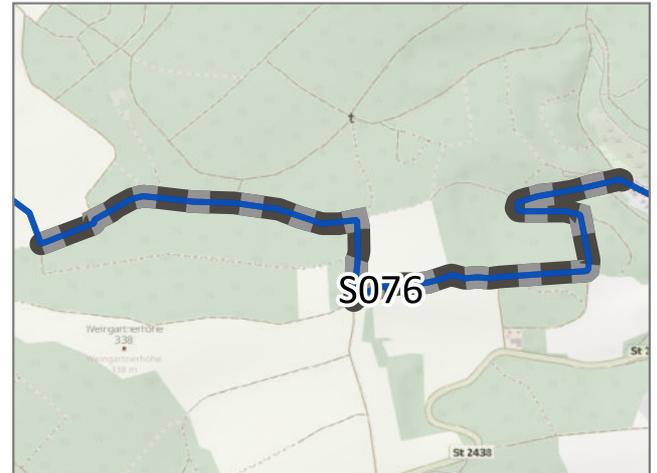
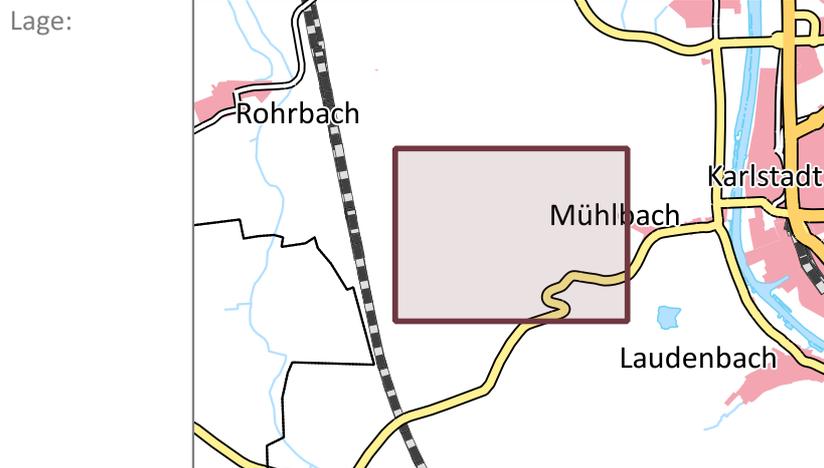
Priorität: **B** Kostenrahmen: **50.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Steinfeld - Karlstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  37  12

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 3020 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



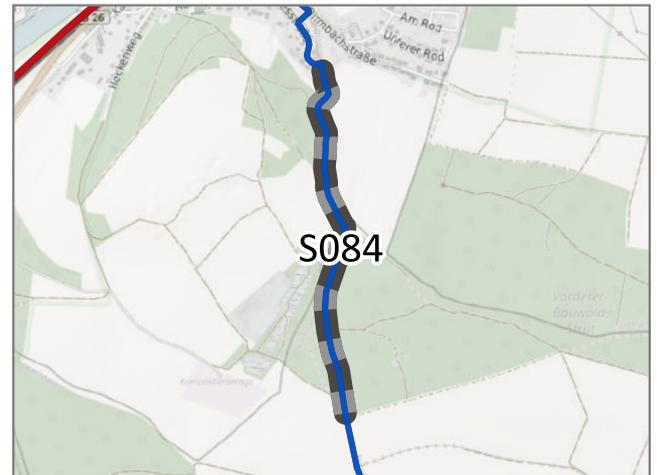
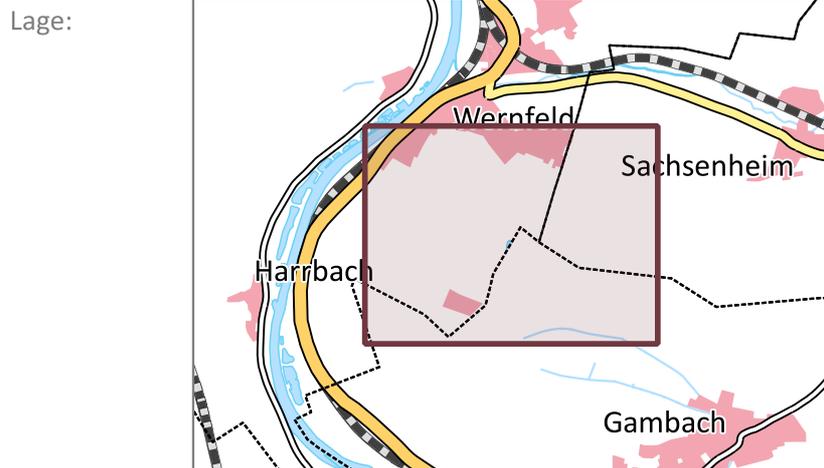
Priorität: C Kostenrahmen: 1.550.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Gambach - Wernfeld
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: Gemünden a.Main
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  13  4

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1220 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



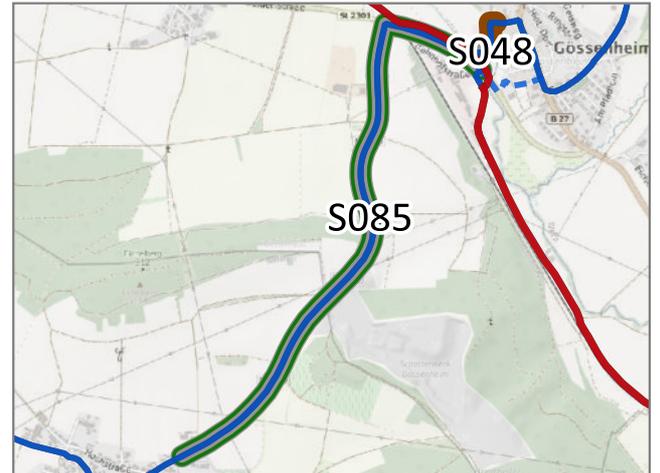
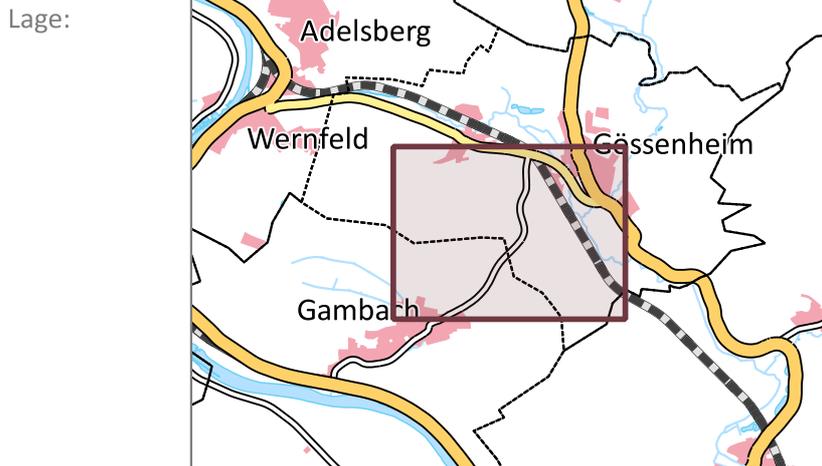
Priorität: D Kostenrahmen: 630.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Gambach - Gössenheim
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: Gössenheim
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1379 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  22  1

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 10 / St 2301
 Länge: Ca. 2650 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: D Kostenrahmen: 1.960.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

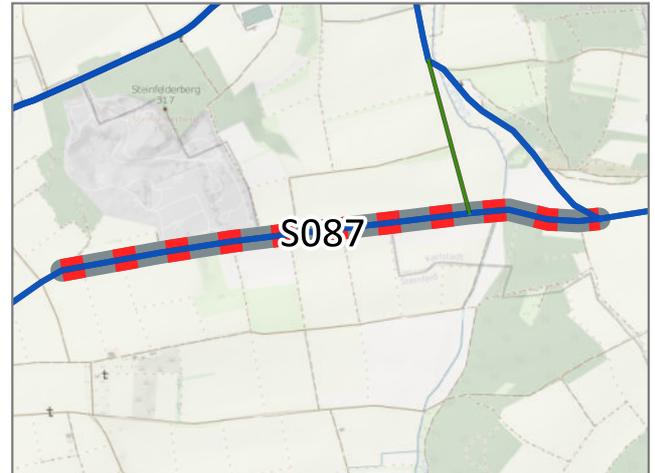
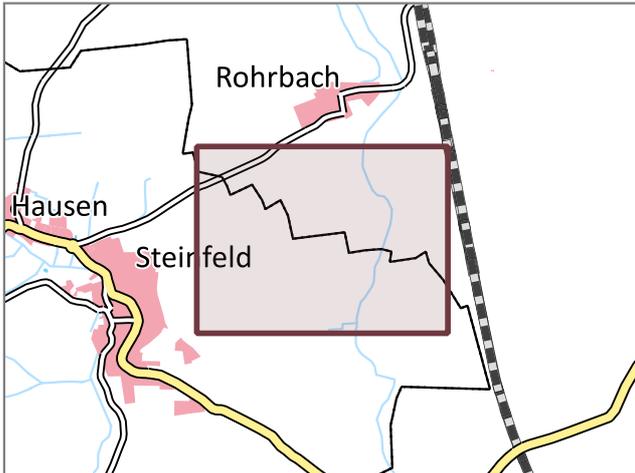
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Eine Verbindung zwischen Gambach und Gössenheim ist aktuell nicht vorhanden.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung: Steinfeld - Karlstadt
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: Steinfeld
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  65  2

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1840 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 300.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

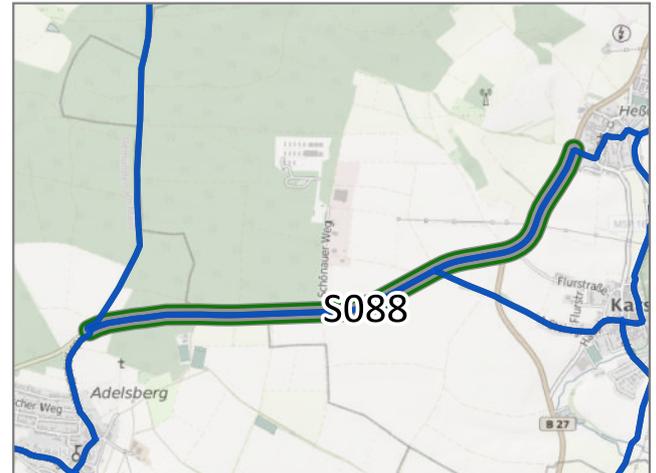
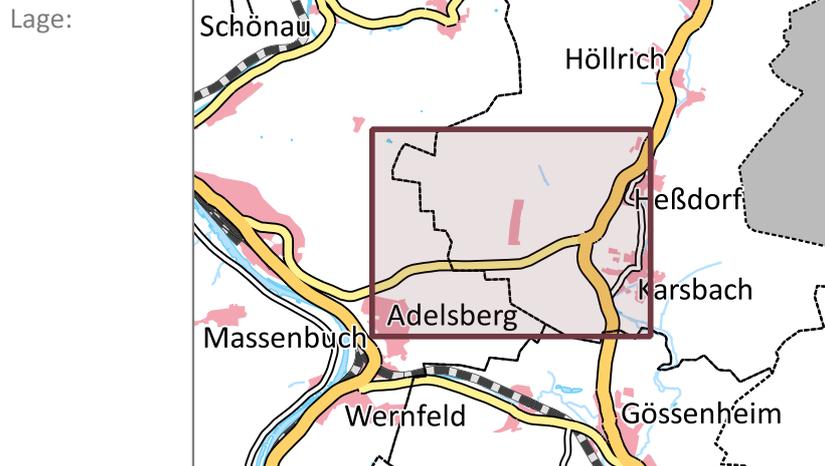
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

Musterlösung: OAU_01

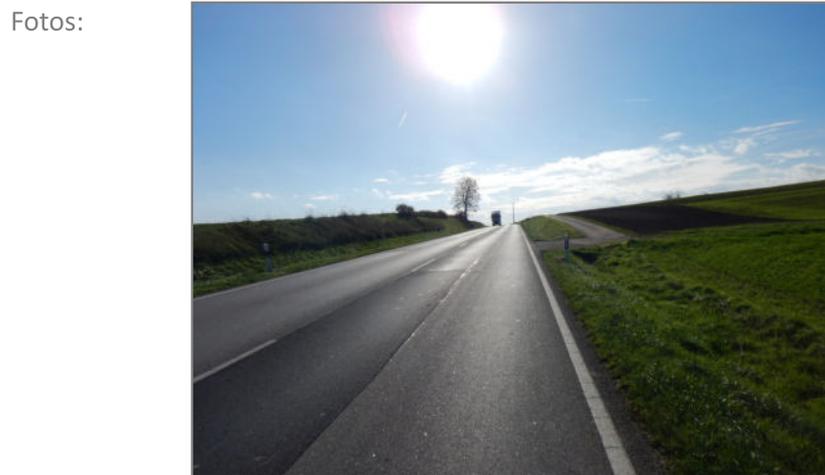
Verbindung: Heßdorf - Adelsberg
 Kommune 1: Karsbach
 Kommune 2: Gemünden a.Main
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 4340 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  19  2

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2303
 Länge: Ca. 3550 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



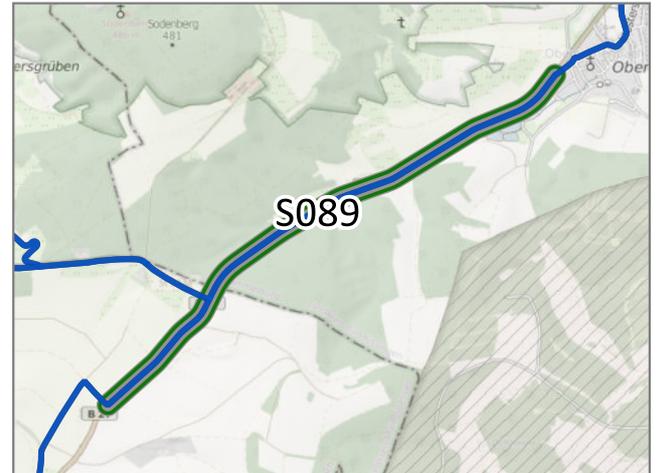
Priorität: B Kostenrahmen: 2.590.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Weyersfeld - Obereschenbach
 Kommune 1: Karsbach
 Kommune 2: Hammelburg
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 5227 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  16  2

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2434 / B 27
 Länge: Ca. 3610 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: C Kostenrahmen: 3.090.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Laufende Planung.

Verbindung: Unterwittbach - Rettersheim
 Kommune 1: Kreuzwertheim
 Kommune 2: Tiefenstein
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  22  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1130 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 36 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: C Kostenrahmen: 580.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Kreuzwertheim - Wiebelbach
 Kommune 1: Kreuzwertheim
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  10  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 3470 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 32 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



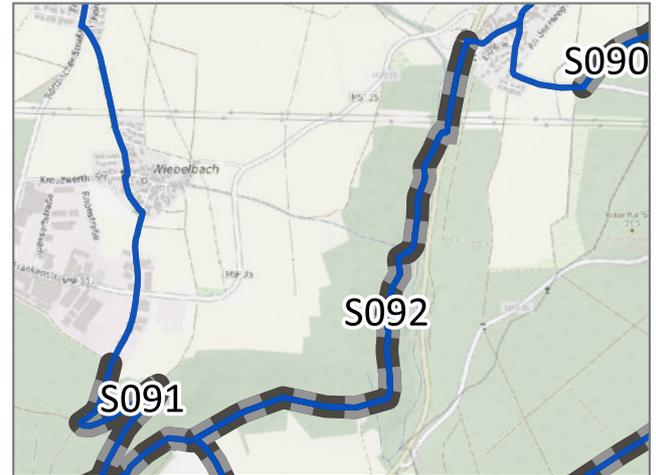
Priorität: C Kostenrahmen: 1.790.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Kreuzwertheim - Unterwittbach
 Kommune 1: Kreuzwertheim
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  17  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 2500 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufende St 2315 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: C Kostenrahmen: 1.290.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Verbindungswege sind nicht im Eigentum der Gemeinde und führen über verschiedene Privatgrundstücke.

Verbindung: Unterwittbach - Oberwittbach
 Kommune 1: Kreuzwertheim
 Kommune 2: Marktheidenfeld
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  10  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): St 2315
 Länge: Ca. 950 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden St2315 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn - Radweg an der Einmündung zur MSP 33.



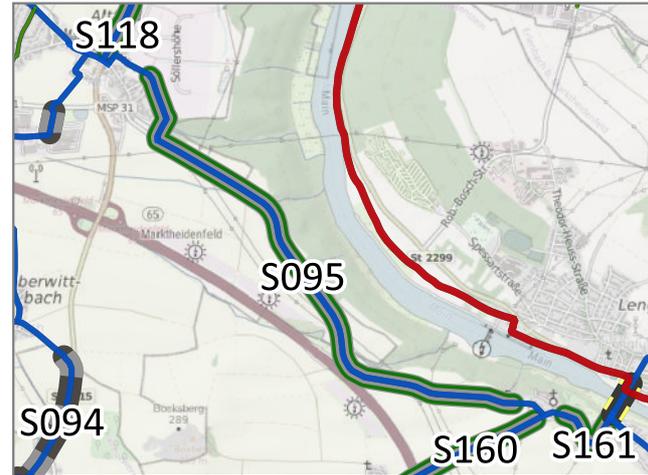
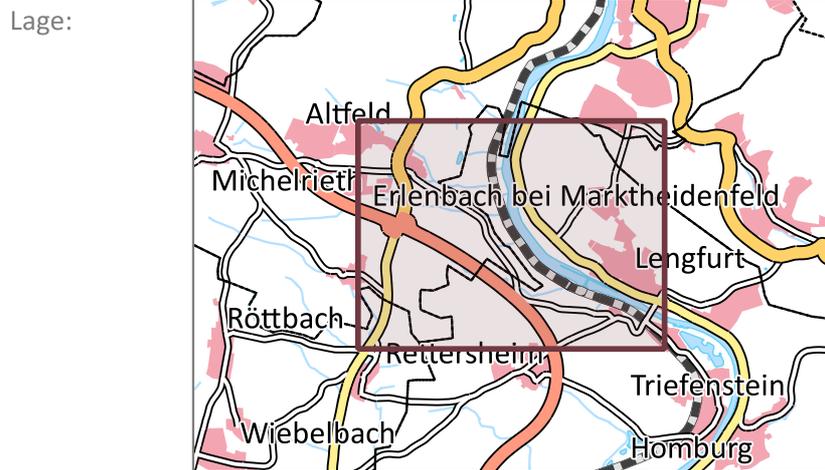
Priorität: D Kostenrahmen: 490.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Lengfurt- Altfeld
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: Triefenstein
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 2730 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  53  2

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 31
 Länge: Ca. 3540 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. In Altfeld existiert eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Asphaltierung der wassergebundenen Oberfläche in Altfeld.

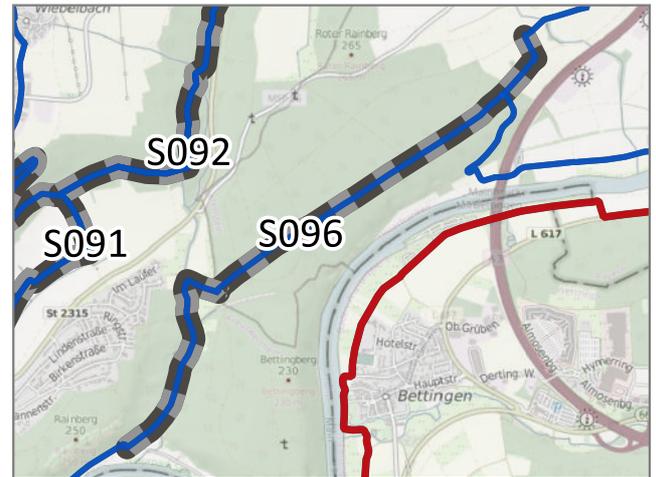


Priorität: **B** Kostenrahmen: **2.560.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Ungünstig**
 Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

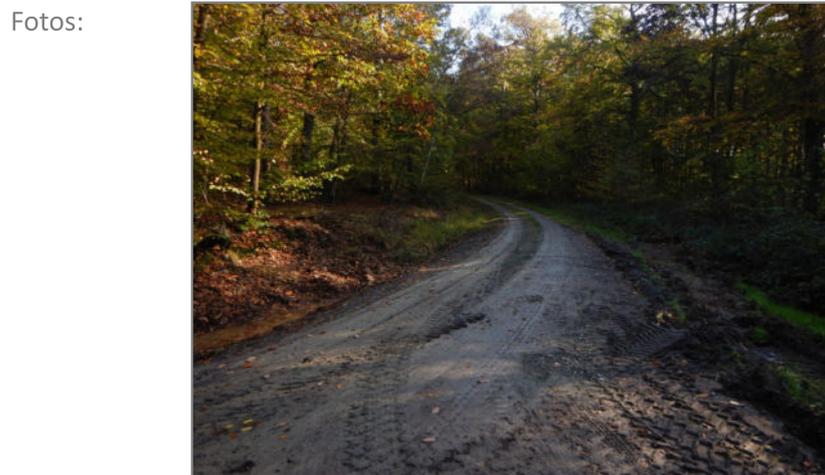
Verbindung: Kreuzwertheim - Rettersheim
 Kommune 1: Kreuzwertheim
 Kommune 2: Tiefenstein
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark / FFH
 Beteiligung:  29  6

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 4170 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 36 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: **B** Kostenrahmen: **2.140.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Ungünstig**

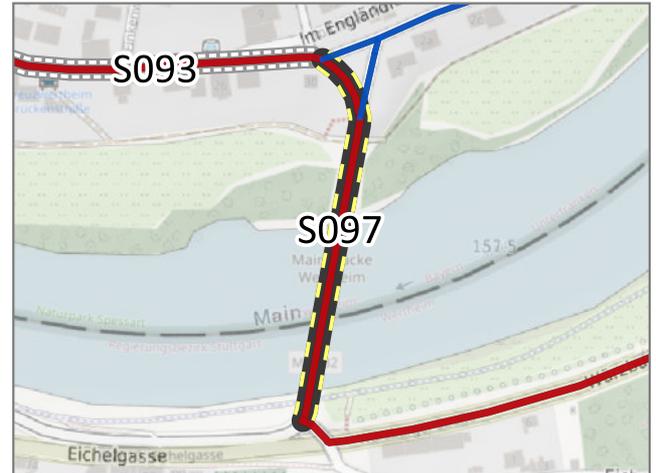
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Langfristig könnte der südlich verlaufende Bettingertunnel als Radverbindung genutzt werden, der jedoch derzeit von einer Fledermauspopulation beheimatet wird.

Verbindung: Kreuzwertheim - Wertheim
 Kommune 1: Kreuzwertheim
 Kommune 2: Wertheim
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: 3124 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): Alte Mainbrücke
 Länge: Ca. 240 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen auf der Brücke.

Beschreibung: Neubau der Brücke und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

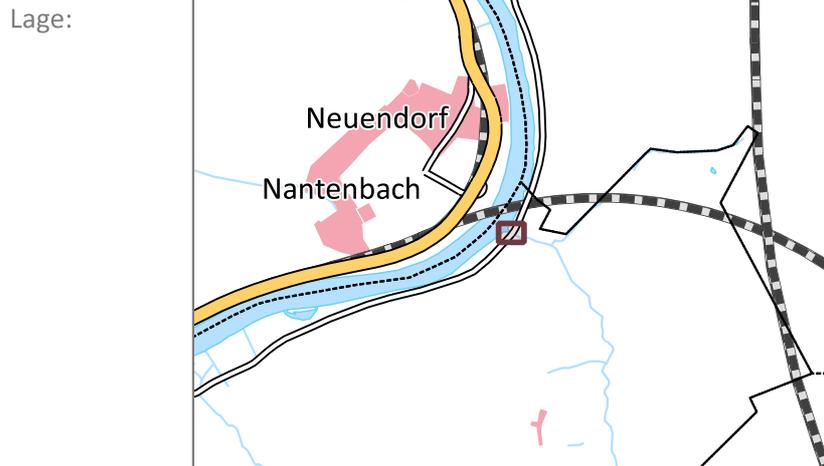
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch den Neubau kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden und insbesondere für den Alltagsradverkehr ein zusätzliches Radverkehrspotenzial erschlossen werden.

Sonstiges: Die Brücke soll bis 2028 mit Radverkehrsanlagen neu gebaut werden.

Musterlösung: -

Verbindung: Steinbach - Hofstetten
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / NSG / Naturpark
 Beteiligung:  2  1

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): MSP 11
 Länge: Ca. 10 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Die vorhandene Brücke ist deutlich zu schmal.

Beschreibung: Neubau (Verbreiterung) der Brücke.



Priorität: D Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes noch nicht abzuschätzen ist.

Verbindung: Lohr - Lohr-Lindig
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  11  0

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße(n): Ruppertshüttener Straße

Länge: Ca. 280 Meter

Schulverbindung: Ja

Bike & Ride-Verb.: Ja

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal für eine gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Schaffung geeigneter Querungen für den Radverkehr über die Ruppertshüttener Straße in Lindig.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

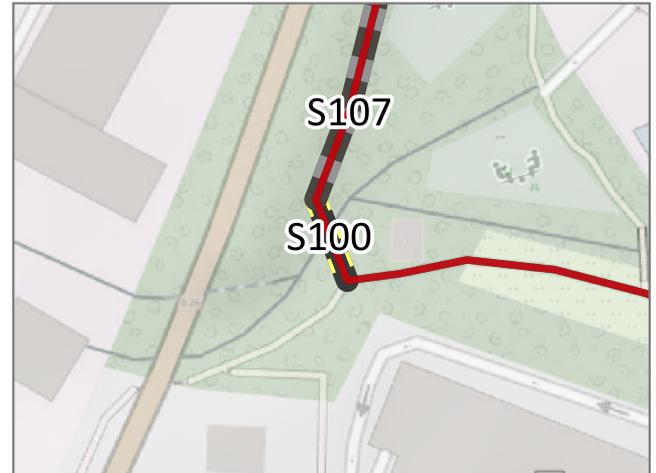
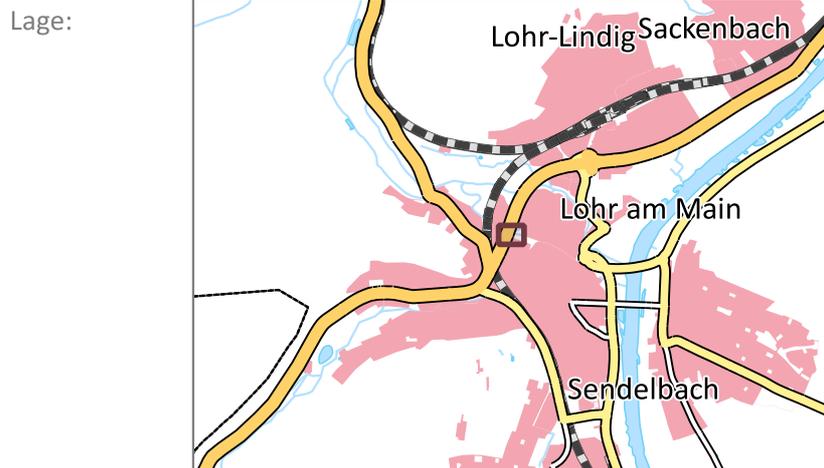
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Verbreiterung des Gehweges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Kurzfristig ist eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Ggfs. Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf.

Musterlösung: -

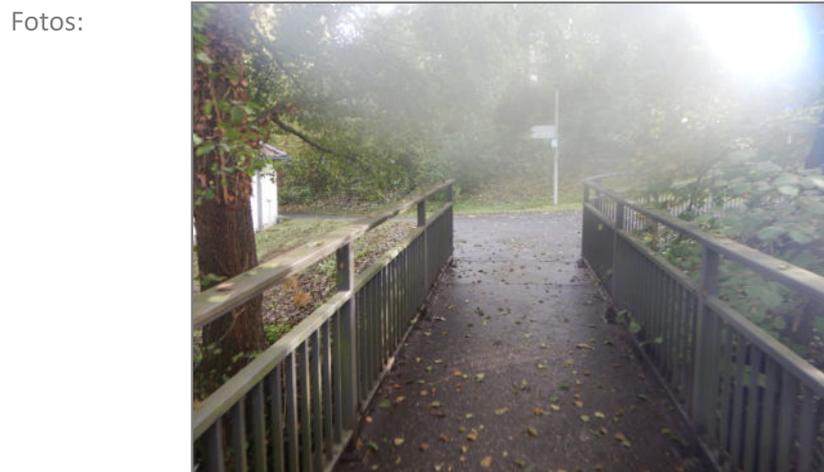
Verbindung: Partenstein / Bahnhof Lohr - Lohr
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  2  0

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): Brücke
 Länge: Ca. 20 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Die vorhandene Brücke ist deutlich zu schmal für eine gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr.

Beschreibung: Neubau oder Verbreiterung der Brücke.



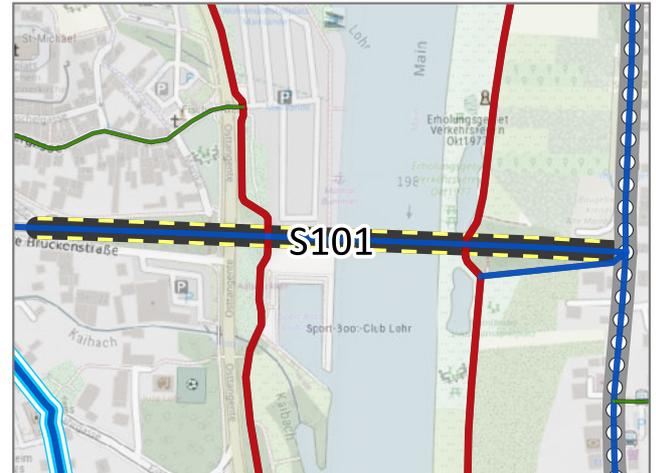
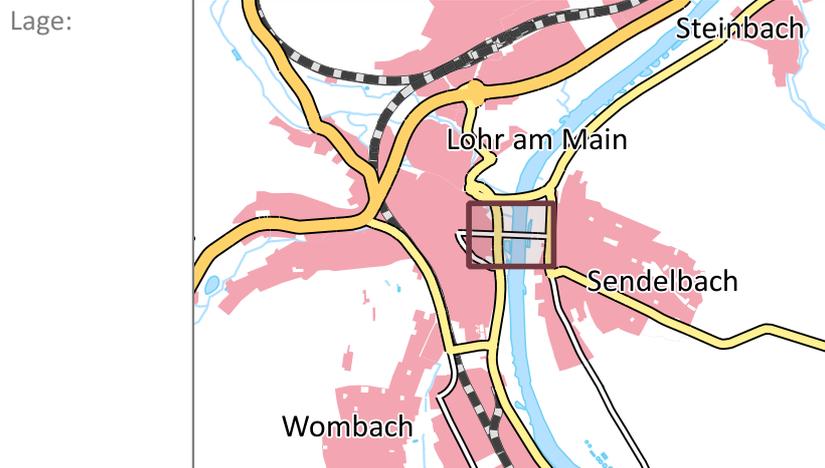
Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes noch nicht abzuschätzen ist.

Verbindung: Lohr West-Ost-Verbindung
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  23  3

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): Alte Mainbrücke
 Länge: Ca. 500 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Auf der Brücke existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Im Zuge der angedachten Sanierung der Mainbrücke sollen Radverkehrsanlagen geschaffen werden, die den ERA-Standards entsprechen. Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammreihe. Gesicherte Querungsmöglichkeit auf der westlichen Mainseite schaffen.



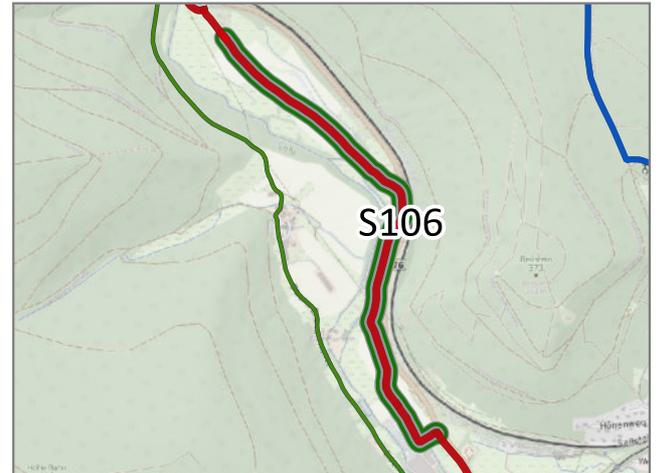
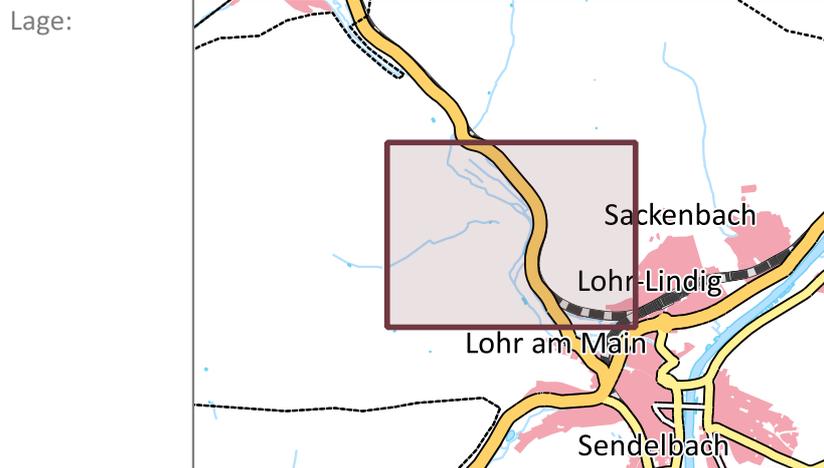
Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Fahrbahnbreite und der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des betrachteten Abschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

Verbindung: Lohr - Partenstein
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: 7273 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  86  6

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): B 276
 Länge: Ca. 2240 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Partenstein und Lohr. Derzeit können Radfahrende einen unbefestigten Forstweg mit schadhafter wassergebundener Decke und teilweise grobem Schotter nutzen.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges zur Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung zwischen Lohr und Partenstein.



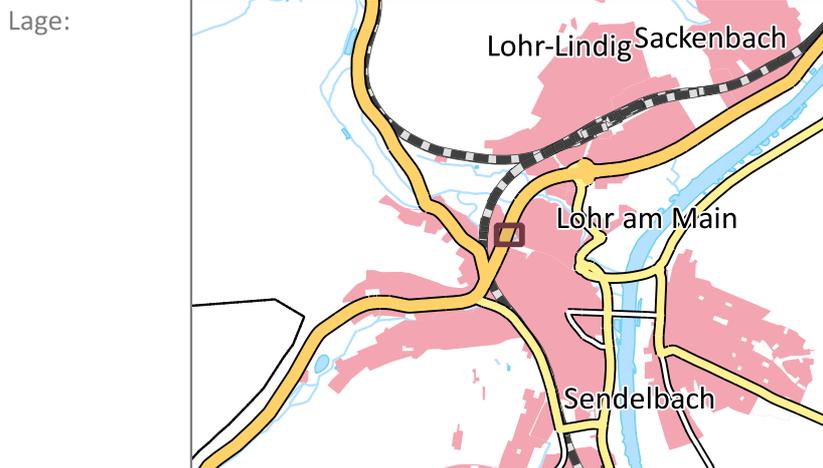
Priorität: A Kostenrahmen: 1.920.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Eine Verbindung zwischen Partenstein und Lohr ist aktuell nur über den Steinthaler Hof und den Hof Eisenhammer vorhanden, die aufgrund der starken wirtschaftlichen Nutzung und der wassergebundenen Oberfläche mit losem Untergrund nicht für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Dargestellte Trassenführung wurde durch das Ingenieurbüro Balling erarbeitet:
<https://www.balling.de/portfolio-items/radweg-lohr-partenstein/>.

Verbindung: Partenstein / Lohr Bahnhof - Lohr
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  15  3

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Geh- und Radweg
 Länge: Ca. 110 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: A Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

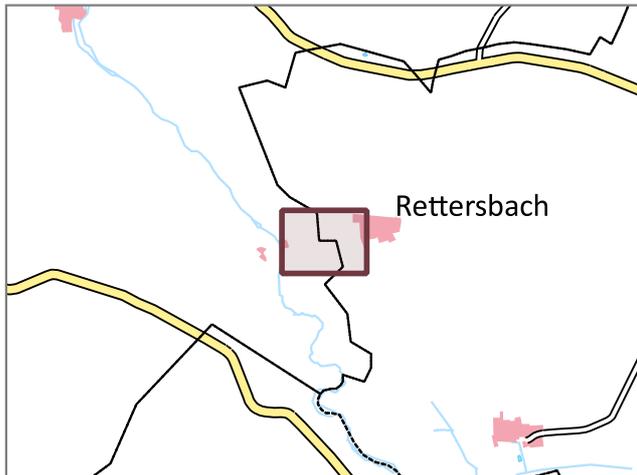
Sonstiges: -

Verbindung: Wiesenfeld - Steinbach
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: Karlstadt
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  21  1

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 530 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist abschnittsweise unbefestigt. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Wiesenfeld und Steinbach.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: **420.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

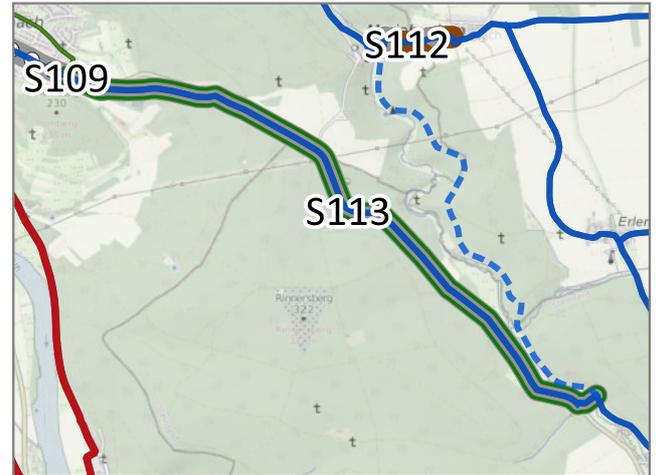
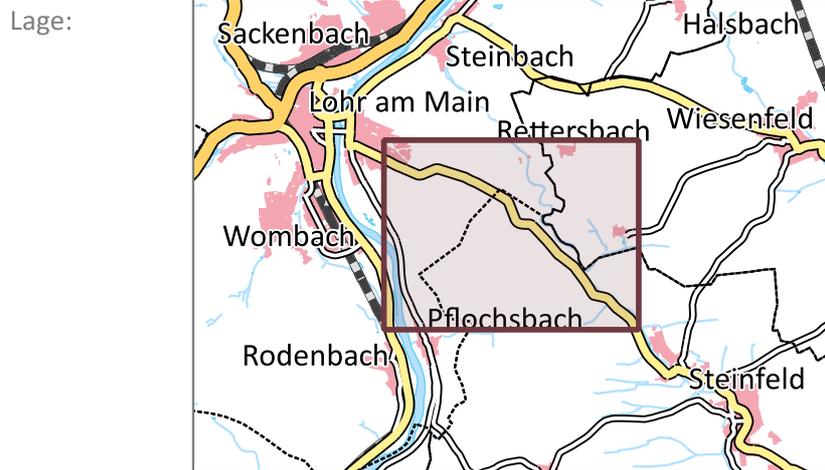
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

Musterlösung: UWA_01

Verbindung: Sendelbach - Steinfeld
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: Steinfeld
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 2132 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  97  3

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2437
 Länge: Ca. 4280 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Asphaltieren des wassergebundenen Weges zum Anschluss an die Radverbindung nach Hausen.



Priorität: A Kostenrahmen: 3.090.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Eine Verbindung zwischen Lohr bzw. Sendelbach nach Steinfeld ist aktuell nur umwegig über Mariabuchen vorhanden, die aufgrund der unbefestigten Wegebeschaffenheit nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Alternativ: Ertüchtigung des Buchentalwanderweges als Radhauptverbindung nach Lohr.

Verbindung: **Hafenlohr - Marktheidenfeld**

Kommune 1: **Marktheidenfeld**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **12127 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: **Naturpark**

Beteiligung: **👍 2 👎 0**

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße(n): **Nordring (MSP 45)**

Länge: **Ca. 150 Meter**

Schulverbindung: **Ja, mit geringem Bedarf**

Bike & Ride-Verb.: **Nein**

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg ist für den Radverkehr in eine Richtung freigegeben.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einmündungen gemäß Musterlösung sichern.

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: **80.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des hohen Schwerverkehrsanteils ist die Führung im Mischverkehr nicht für den Radverkehr geeignet (Netzlücke). Die Verbindung ist eine Schulverbindung. SchülerInnen haben ein besonderes Schutzbedürfnis.

Sonstiges: **-**

Musterlösung: **GVA_01**

Verbindung: **Altfeld - Marktheidenfeld**

Kommune 1: **Marktheidenfeld**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **9246 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: **LSG / Naturpark**

Beteiligung: **👍 38 👎 3**

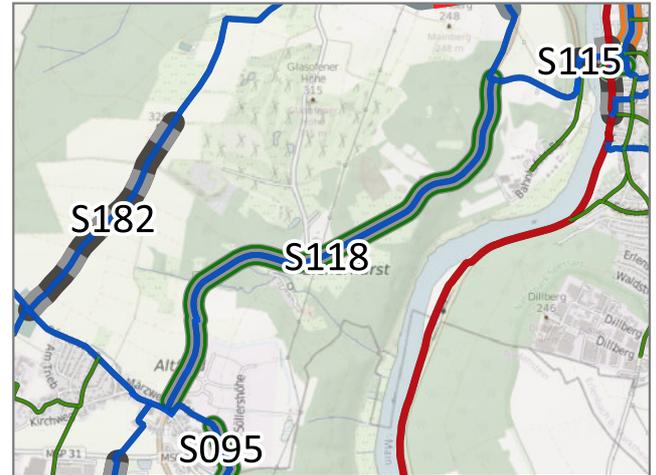
Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße(n): **B 8**

Länge: **Ca. 3380 Meter**

Schulverbindung: **Nein**

Bike & Ride-Verb.: **Nein**



Situation: **Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Altfeld und Marktheidenfeld.**

Beschreibung: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der B 8. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.**



Priorität: **B** Kostenrahmen: **2.490.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Ungünstig**

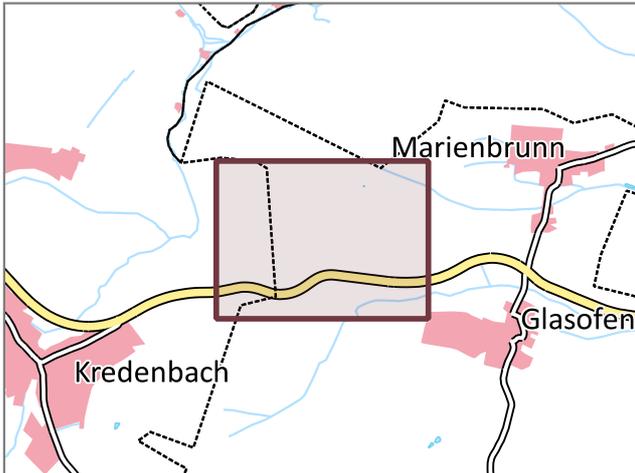
Begründung: **Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.**

Sonstiges: **-**

Verbindung: Esselbach - Hafenlohr
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  5  2

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 950 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 490.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: **Altfeld - Oberwittbach**

Kommune 1: **Marktheidenfeld**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **Naturpark**

Beteiligung: **👍 1 👎 1**

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

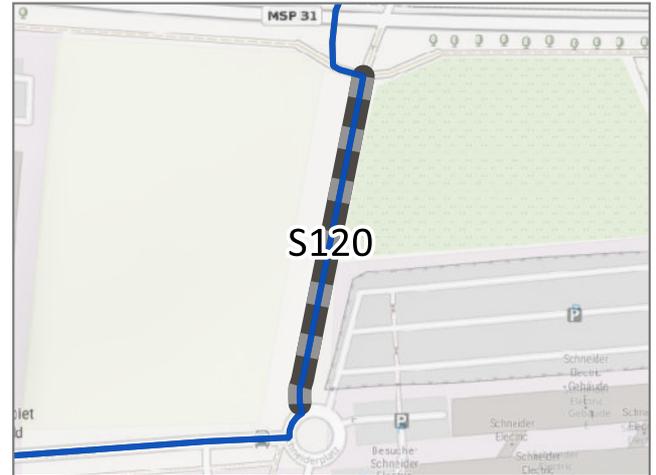
Straße(n): **Wirtschaftsweg**

Länge: **Ca. 140 Meter**

Schulverbindung: **Nein**

Bike & Ride-Verb.: **Nein**

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **D** Kostenrahmen: **60.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

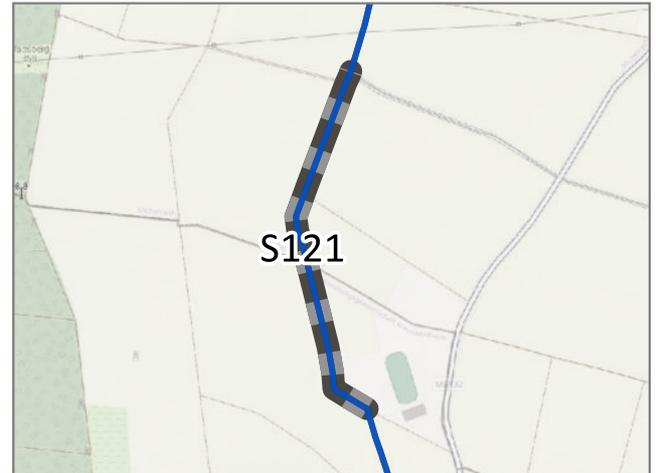
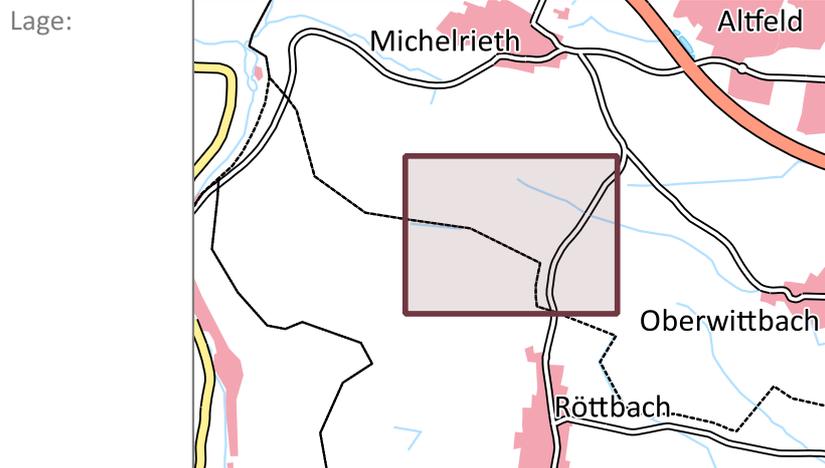
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.

Musterlösung: **OAA_01**

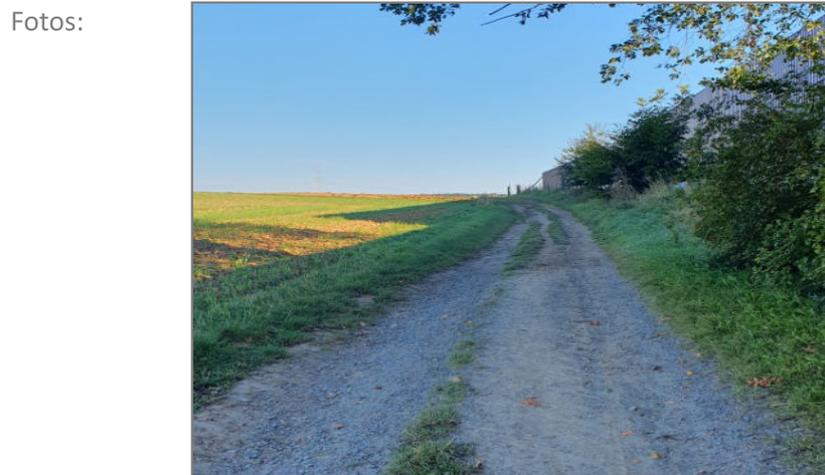
Verbindung: Röttbach - Michelrieth
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: Kreuzwertheim
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  8  3

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 790 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 32 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



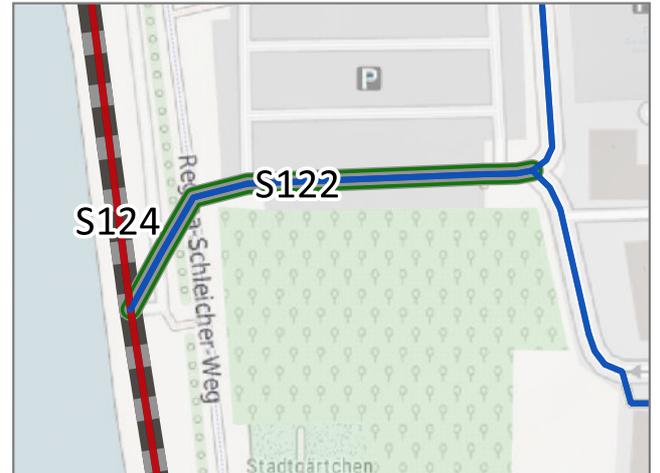
Priorität: C Kostenrahmen: 410.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Anschluss Mainradweg
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  22  5

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): Parkplatz
 Länge: Ca. 120 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein Geh- und Radweg. Derzeit müssen Radfahrende und zu Fuß Gehende einen Parkplatz nutzen.

Beschreibung: Umgestaltung des Parkplatzes und Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radweges zum Anschluss an den Mainradweg.



Priorität: B Kostenrahmen: 8.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung über den Parkplatz oder oberhalb des Mainradweges auf Kopfsteinpflaster ist für den Radverkehr ungeeignet. Durch Parkvorgänge und Parksuchverkehr besteht ein erhebliches Unfallrisiko.

Sonstiges: -

Musterlösung: -

Verbindung: **Altfeld - Michelrieth**

Kommune 1: **Marktheidenfeld**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **LSG / Naturpark**

Beteiligung: **👍 8 👎 2**

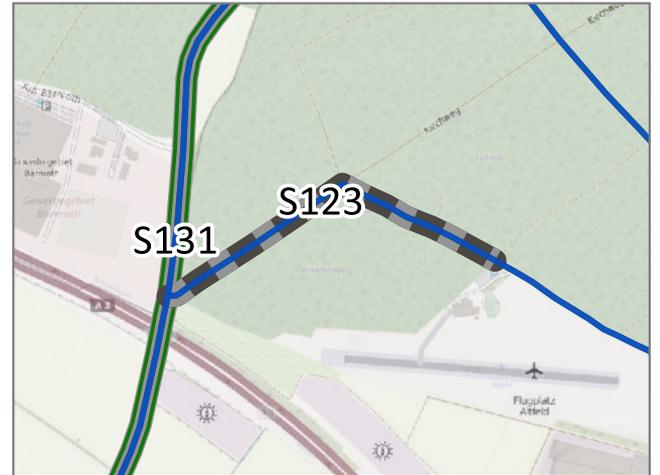
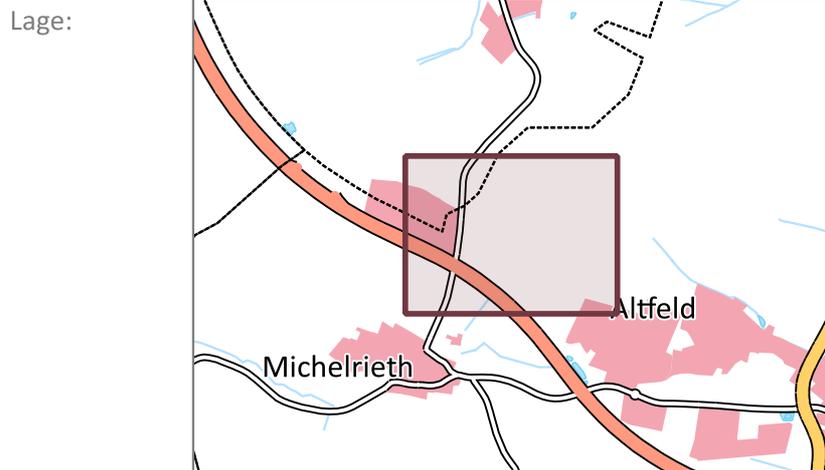
Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße(n): **Forstwirtschaftsweg**

Länge: **Ca. 810 Meter**

Schulverbindung: **Nein**

Bike & Ride-Verb.: **Nein**



Situation: **Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.**

Beschreibung: **Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.**



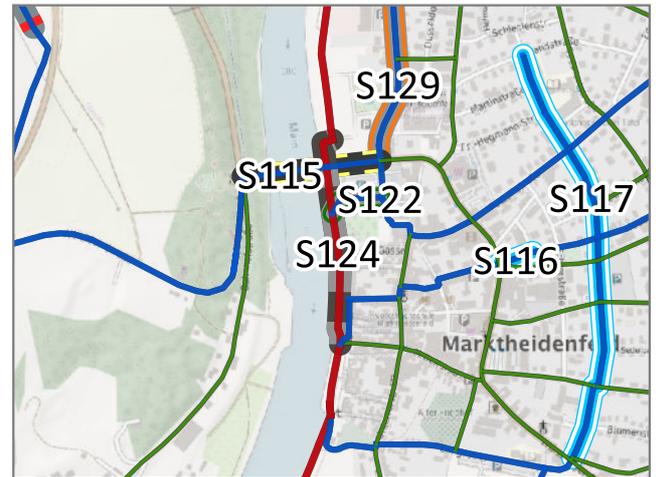
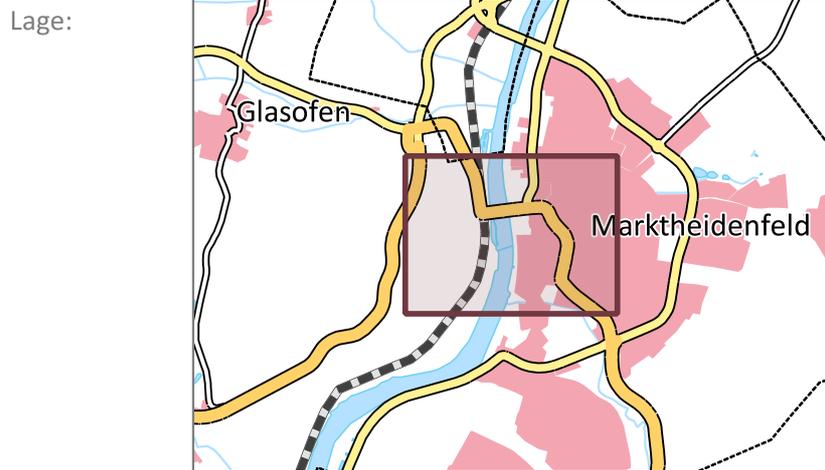
Priorität: **D** Kostenrahmen: **410.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: **Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.**

Sonstiges: **-**

Verbindung: Marktheidenfeld - Zimmern
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  22  5

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Mainradweg
 Länge: Ca. 460 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: A Kostenrahmen: 310.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Glasofen - Marktheidenfeld
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  18  2

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 910 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.



Priorität: B Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

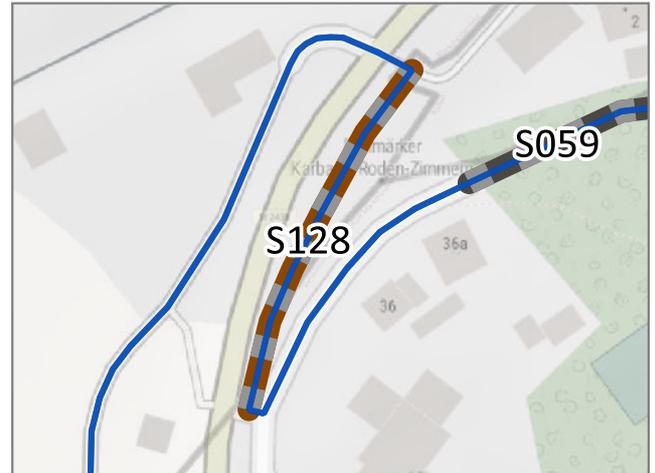
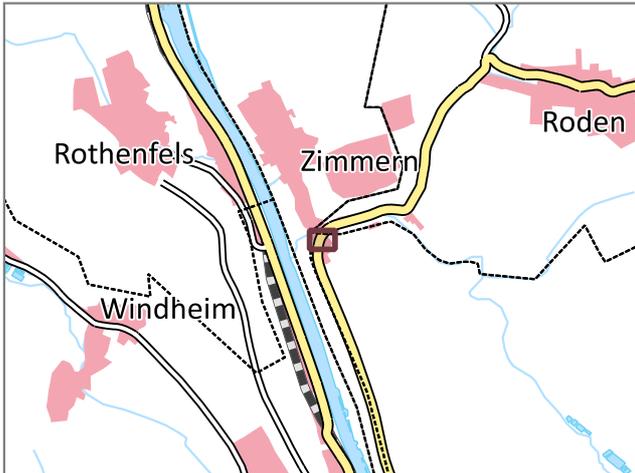
Sonstiges: -

Verbindung: Zimmern - Roden
 Kommune 1: Korbach
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 4450 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  2  0

Maßnahmentyp: **Unbefestigter Weg ausbauen**

Straße(n): St 2438
 Länge: Ca. 100 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Entlang der St 2438 existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. Anlegen einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 110.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

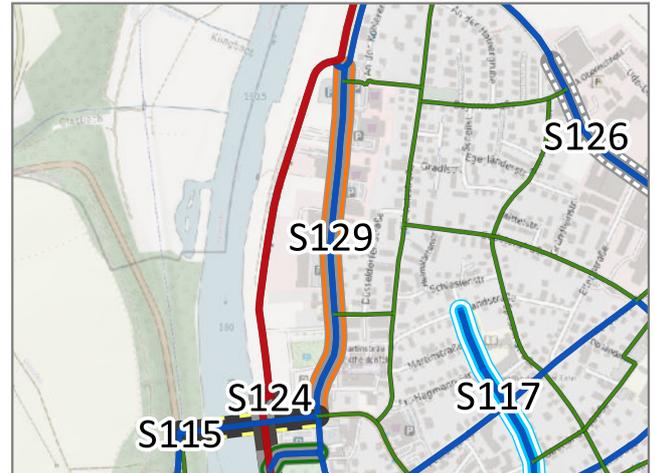
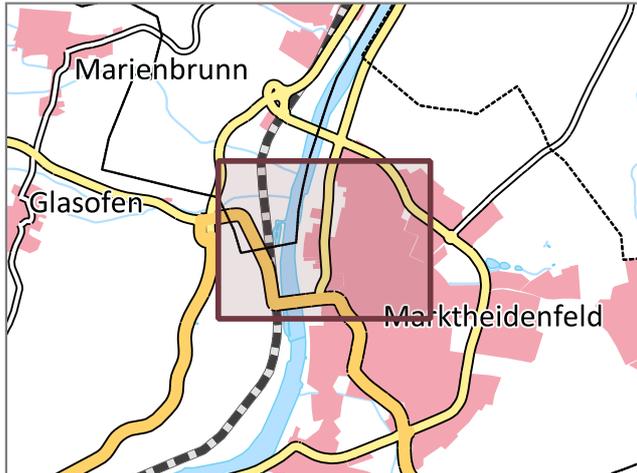
Musterlösung: UWA_01

Verbindung: Marktheidenfeld - Hafenlohr
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 7205 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  11  0

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße(n): Georg-Mayr-Straße
 Länge: Ca. 750 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen.

Fotos:



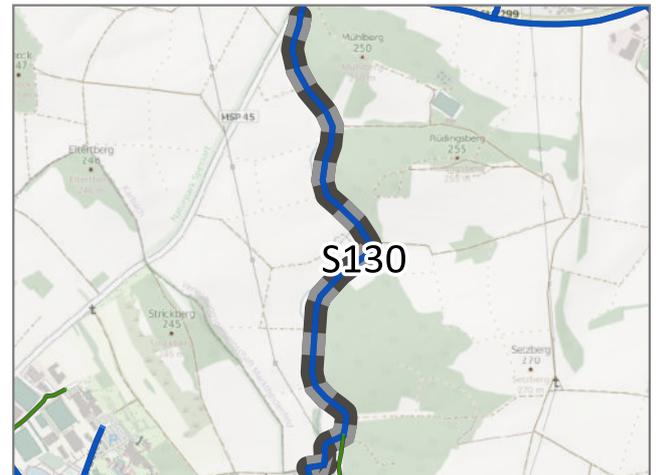
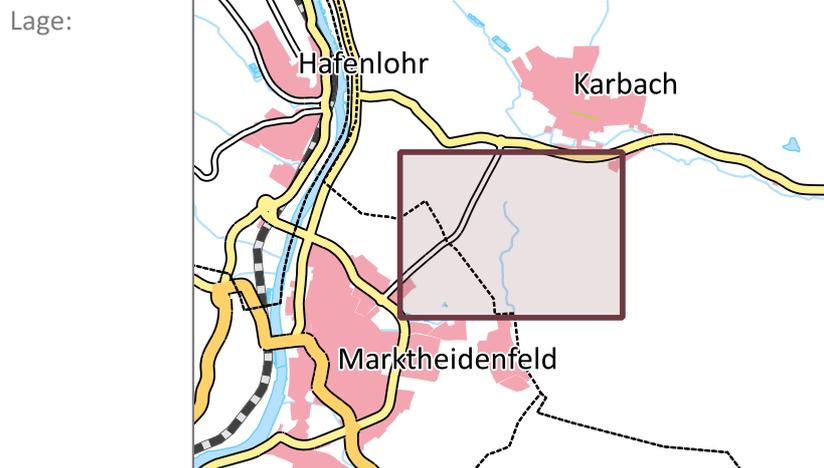
Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betrifft und nur schwer abzuschätzen ist.

Verbindung: Karbach - Marktheidenfeld
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: Karbach
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: FFH
 Beteiligung:  33  6

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1870 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden MSP 45 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



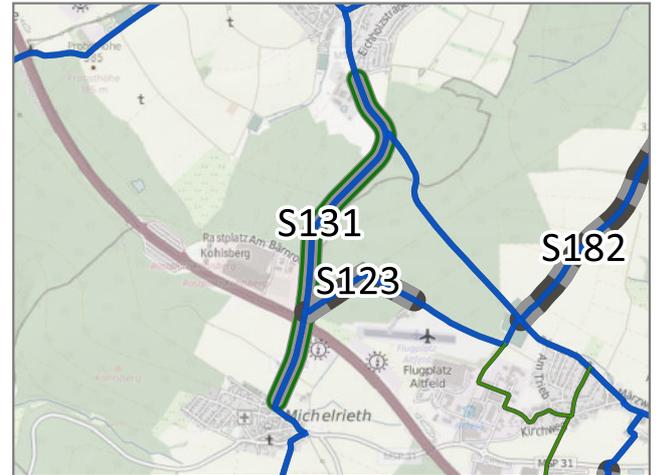
Priorität: A Kostenrahmen: 960.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Die parallel verlaufende MSP 45 ist aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens nicht für den Radverkehr geeignet (s. Foto).

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt war während der Befahrung teilweise gesperrt. Die Verbindung würde einen direkten Anschluss von Karbach zu den Schulen in Marktheidenfeld schaffen.

Verbindung: Esselbach - Michelrieth
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: Esselbach
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 2831 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  19  1

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 32
 Länge: Ca. 2320 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

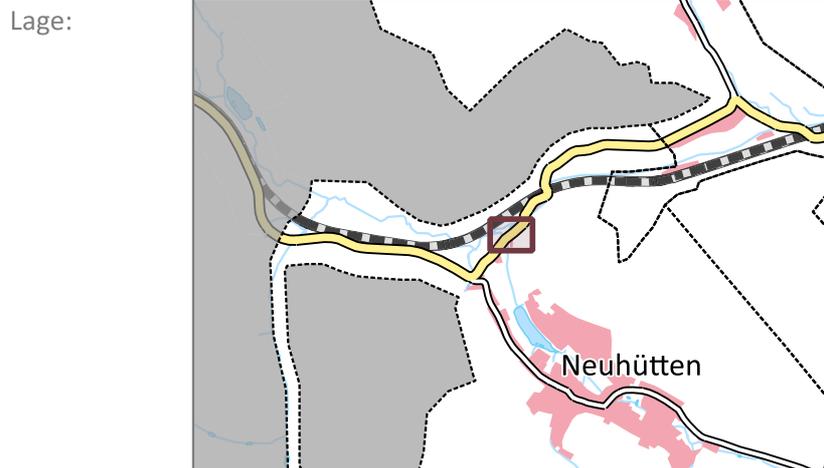
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Anbindung an Gewerbegebiet Bärnth. Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Der Neubau eines straßenbegleitenden Radweges beinhaltet den Neubau bzw. die Verbreiterung der Brücke. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes noch nicht abzuschätzen ist.

Musterlösung: NRW_02

Verbindung: Wiesthal - Neuhütten
 Kommune 1: Neuhütten
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1668 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  7  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2317
 Länge: Ca. 260 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: B Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

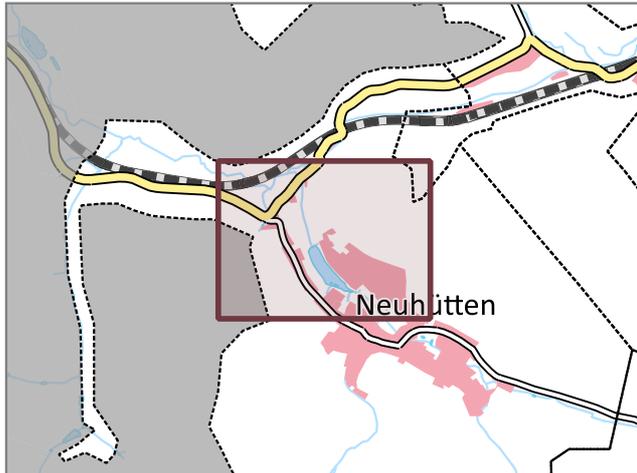
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung: Neuhütten - Heigenbrücken
 Kommune 1: Neuhütten
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  9  3

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Geh- und Radweg
 Länge: Ca. 800 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja

Lage:



Situation: Der betrachtete Weg ist zu schmal und verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise unbefestigtem, losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. Verbreiterung des Weges.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 510.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

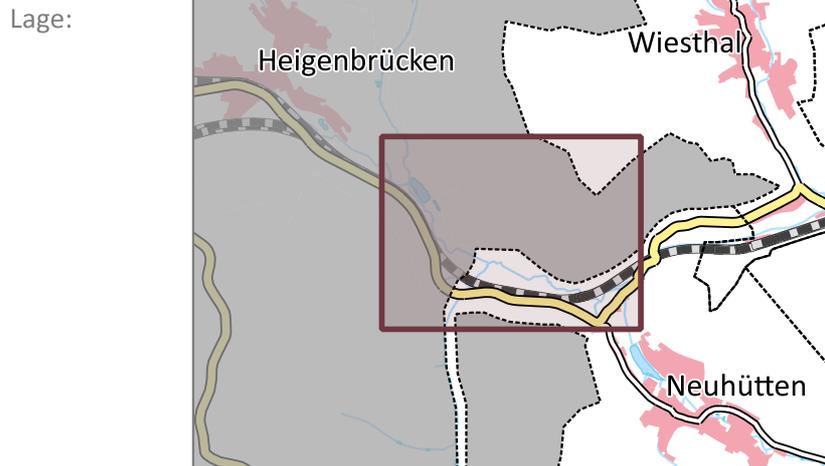
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei und nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Falls die vorgeschlagene Asphaltierung nicht umsetzbar sein sollte, kann alternativ der Radverkehr über die Mühlenstraße und den daran anschließenden Fortwirtschaftsweg geführt werden (Ausbau des Forstweges).

Musterlösung: UWA_01

Verbindung: Neuhütten - Heigenbrücken
 Kommune 1: Neuhütten
 Kommune 2: Heigenbrücken
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / NSG / Naturpark
 Beteiligung:  11  3

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 2490 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden St 2317 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



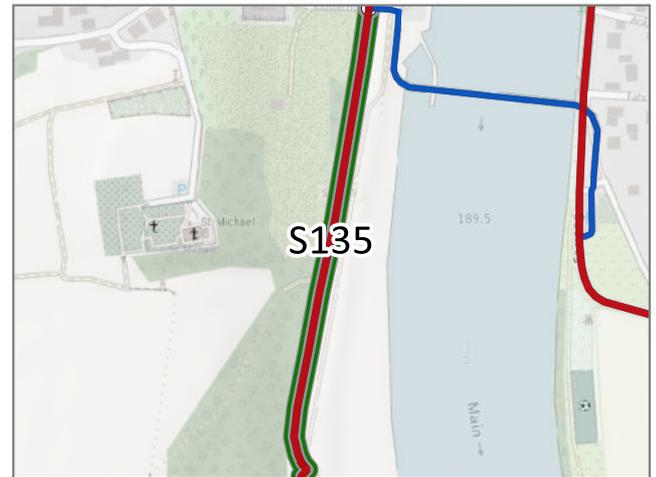
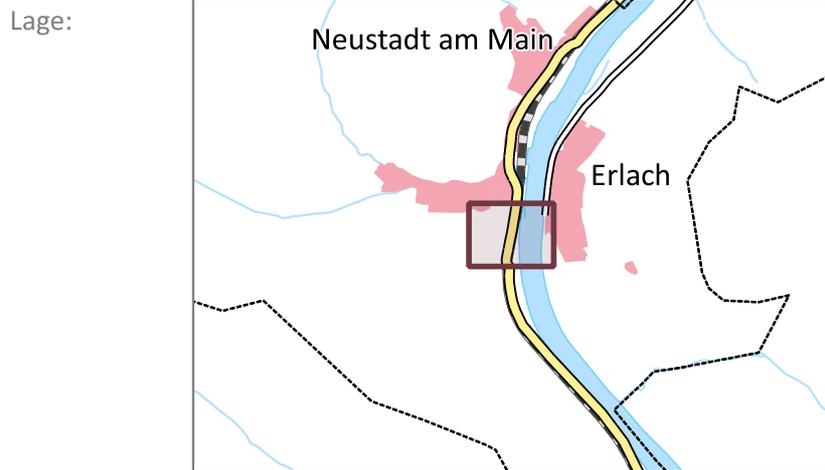
Priorität: C Kostenrahmen: 1.280.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Neustadt a.Main - Rothenfels
 Kommune 1: Neustadt a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: 6930 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  26  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2315
 Länge: Ca. 410 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existiert keine geeignete durchgängige Radwegeverbindung zwischen Neustadt und Rothenfels. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 70 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Mögliche Führung entlang der alten Bahntrasse. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: A Kostenrahmen: 290.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Langfristig ist eine Ortsumgehung von Neustadt geplant (10 Jahre Horizont). Staatliches Bauamt ist miteinzubeziehen. Durch den Neubau kann eine Radverbindung zum Sportheim geschaffen werden. Alternativ ist eine Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Verbindung: **Obersinn - Jossa**

Kommune 1: **Obersinn**

Kommune 2: **-**

Netzkategorie: **Radhauptverbindung**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **LSG / NSG / Naturpark**

Beteiligung:  **9**  **0**

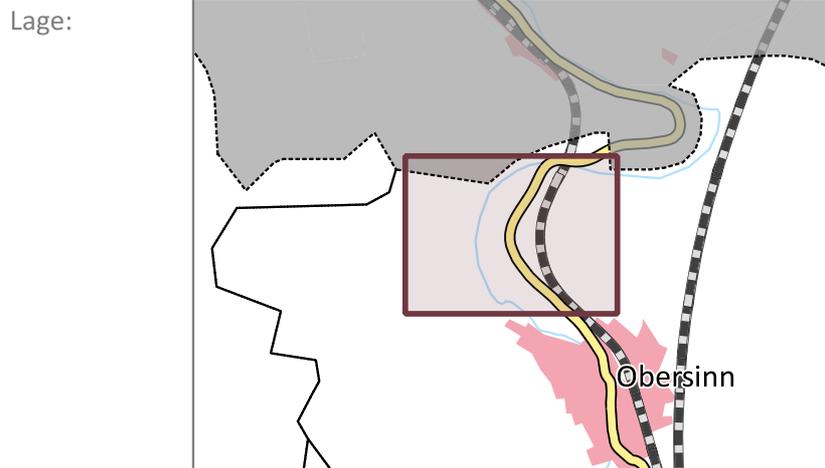
Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße(n): **Deutschlandroute 9**

Länge: **Ca. 1360 Meter**

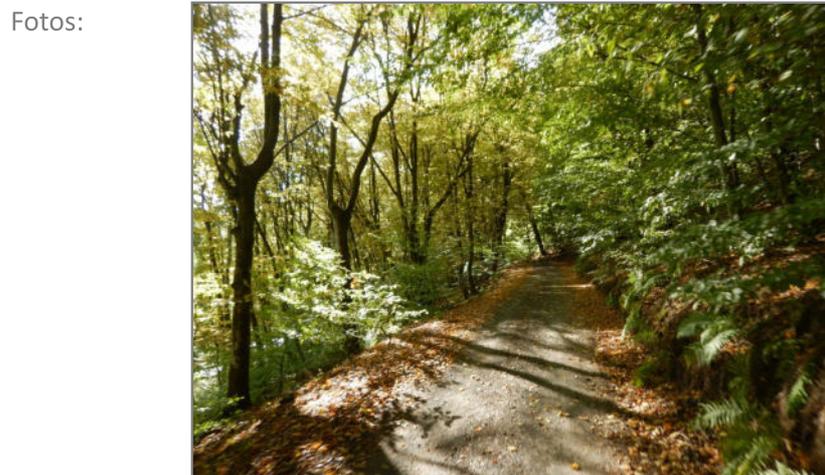
Schulverbindung: **Nein**

Bike & Ride-Verb.: **Nein**



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden St. 2304 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



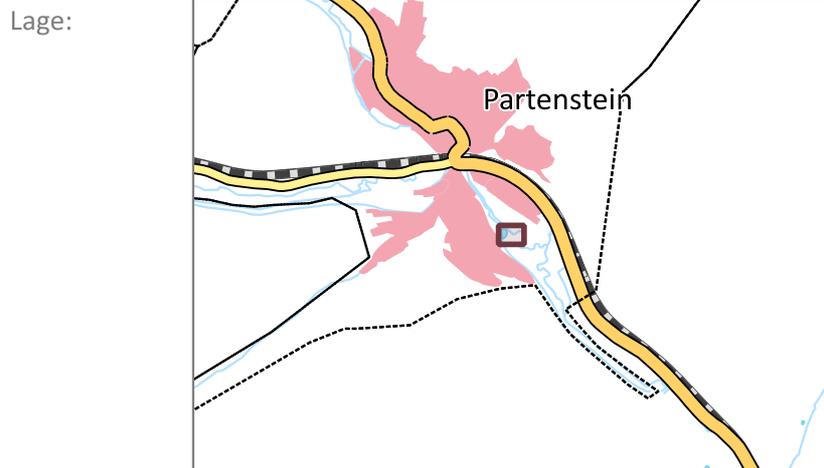
Priorität: **C** Kostenrahmen: **700.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: **-**

Verbindung: Partenstein - Lohr
 Kommune 1: Partenstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  19  1

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**
 Straße(n): Brücke
 Länge: Ca. 150 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Die vorhandene Brücke ist nicht für die Nutzung durch den Radverkehr geeignet.

Beschreibung: Neubau einer Brücke und Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Schaffung einer direkteren Radverkehrsverbindung und Vermeidung von 90 Grad Kurven.



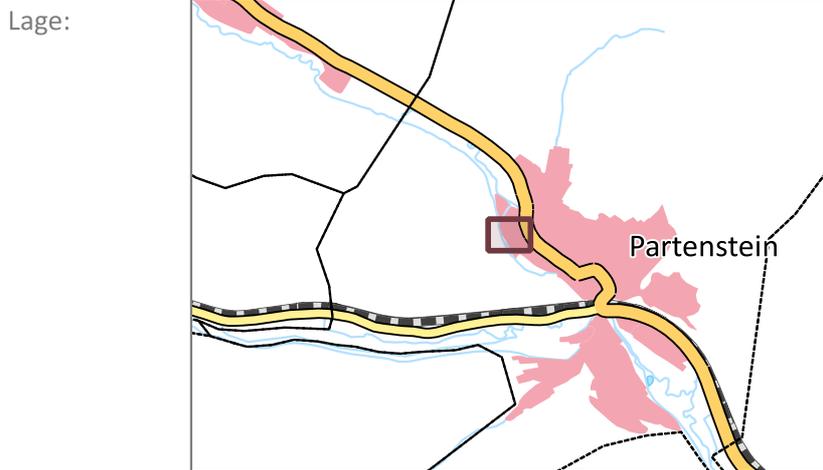
Priorität: A Kostenrahmen: 110.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Der Radverkehr hat aufgrund der zu schmalen Brücke und der schlechten Oberflächenbeschaffenheit des Weges hohe Reisezeitverluste. Reisezeitverluste senken die Attraktivität der Radverkehrsverbindung zwischen Partenstein und Lohr. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern zudem die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: -

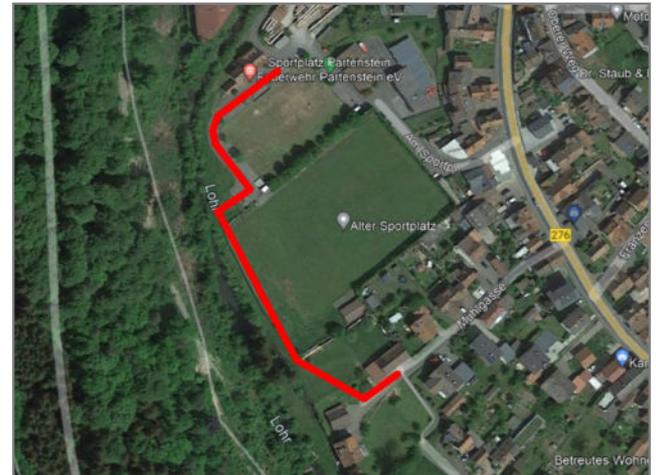
Verbindung: Partenstein - Frammersbach
 Kommune 1: Partenstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 7500 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  17  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): Privatgrundstück
 Länge: Ca. 380 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung durch Partenstein. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn der stark befahrenen B 276 geführt.

Beschreibung: Der Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges als durchgehende Verbindung in Partenstein soll geprüft werden.



Priorität: A Kostenrahmen: 270.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Eine Verbindung durch Partenstein ist aktuell nur umwegig über die B 276 vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Verkehrsbelastung (ca. 7000 Kfz/24h) nicht für Radfahrende geeignet ist.

Sonstiges: Die vorgeschlagene Führung verläuft über ein Privatgrundstück und ist daher laut der Gemeinde Partenstein schwer umsetzbar. Eine alternative Wegeführung ist zu prüfen. Kurzfristig ist die Reduktion der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit auf der B276 zu prüfen.

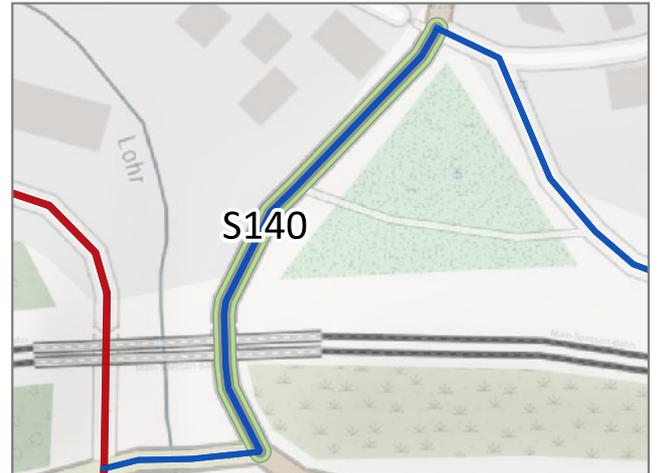
Musterlösung: -

Verbindung: Anschluss Bahnhof Partenstein
 Kommune 1: Partenstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 7273 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  7  0

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße(n): B 276
 Länge: Ca. 130 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Lage:



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Partenstein Bahnhof, dem Ortskern Partenstein sowie Richtung Lohr. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn der stark befahrenen Bundesstraße geführt.

Beschreibung: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg prüfen. Einrichtung gesicherter baulicher Querungen am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



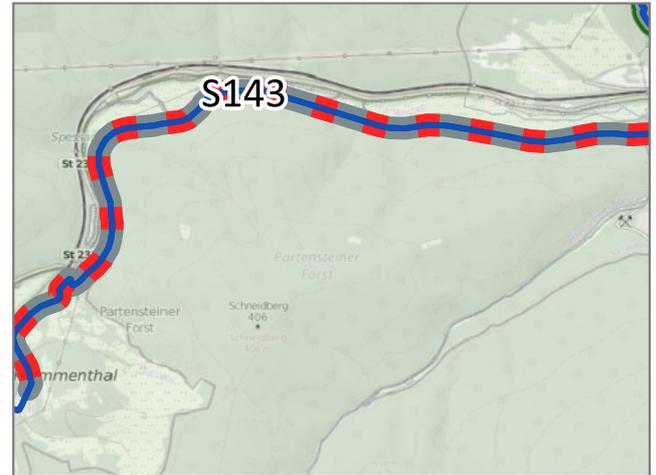
Priorität: B Kostenrahmen: 70.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Alternativ ist die Bahnhofanbindung aus südlicher Richtung zu prüfen.

Verbindung: Partenstein - Krommenthal
 Kommune 1: Partenstein
 Kommune 2: Wiesthal
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  41  7

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 5620 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt zur Nutzung für den Alltagsradverkehr. Asphaltierung empfohlen.



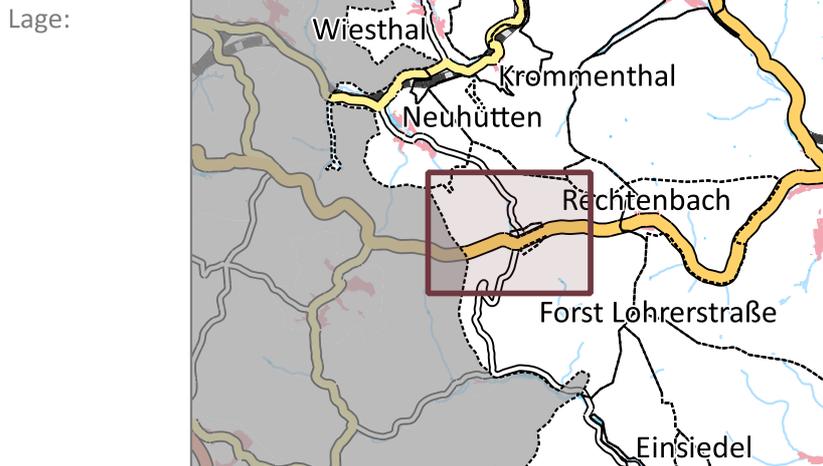
Priorität: **B** Kostenrahmen: **1.260.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Eine Asphaltierung steigert die Nutzungsakzeptanz.

Sonstiges: Verbindung führt durch Staatswald. Staatsforst steht einer Asphaltierung kritisch gegenüber.

Verbindung: Rechtenbach - Rothenbuch
 Kommune 1: Forst Lohrerstraße
 Kommune 2: Rothenbacher Forst
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 6789 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark / FFH
 Beteiligung:  20  k.A.

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße(n): B 26
 Länge: Ca. 5600 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Rechtenbach, Bischbornerhof und Rothenbuch. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn der B 26 bzw. auf einem grob geschotterten Forstweg geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 26 liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Schaffung einer geeigneten Wegeverbindung von Rechtenbach Richtung Bischbornerhof, Neuhütten und LK Aschaffenburg. Teilweise Neubau eines Weges sowie Sanieren der schadhafte Oberfläche auf vorhandenen Forstwegen. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Rechtenbach.



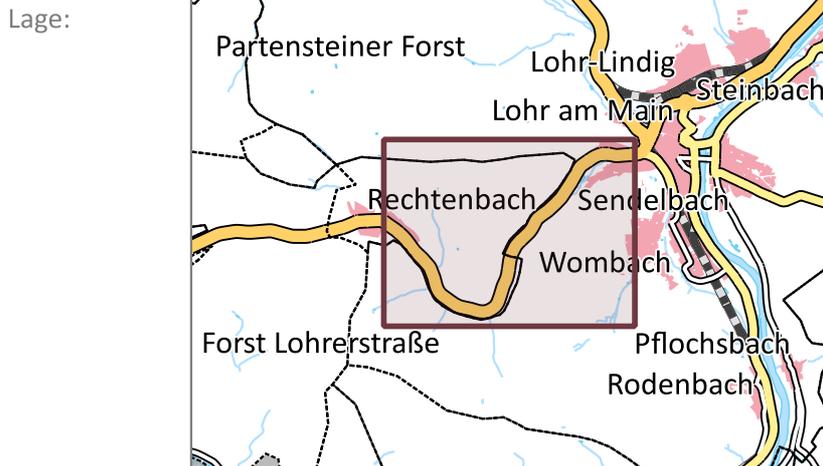
Priorität: C Kostenrahmen: 1.080.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet. Die wassergebundene Oberfläche der Forstwege mit grobem Schotter und teilweise losem Untergrund verschlechtert die Fahreigenschaften und ist nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Verbindung verläuft durch Staatsforst.

Verbindung: Rechtenbach - Lohr
 Kommune 1: Rechtenbach
 Kommune 2: Lohr a.Main
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 6789 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: FFH, LSG, Naturpark,
 VSG
 Beteiligung:  230  7

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): B 26
 Länge: Ca. 4910 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Rechtenbach und Lohr. Derzeit nutzen Radfahrende eine Verbindung auf der südlichen Seite des Rechtenbachtals auf Forstwegen mit wassergebundener Wegedecke oder die nördlich der B 26 verlaufende Verbindung auf Forstwegen mit großen Steigungen.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges durch das Rechtenbachtal. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



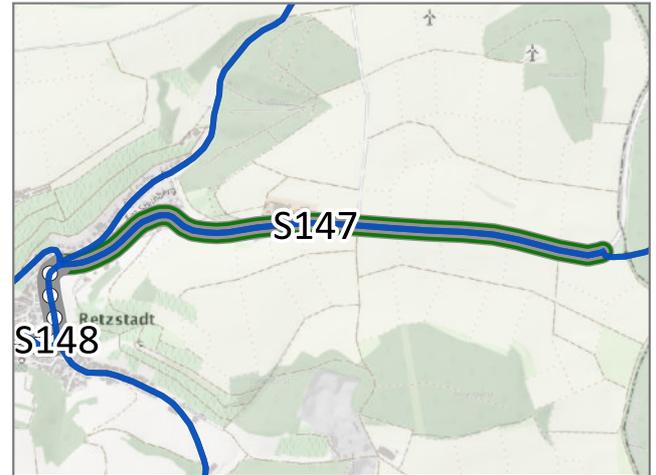
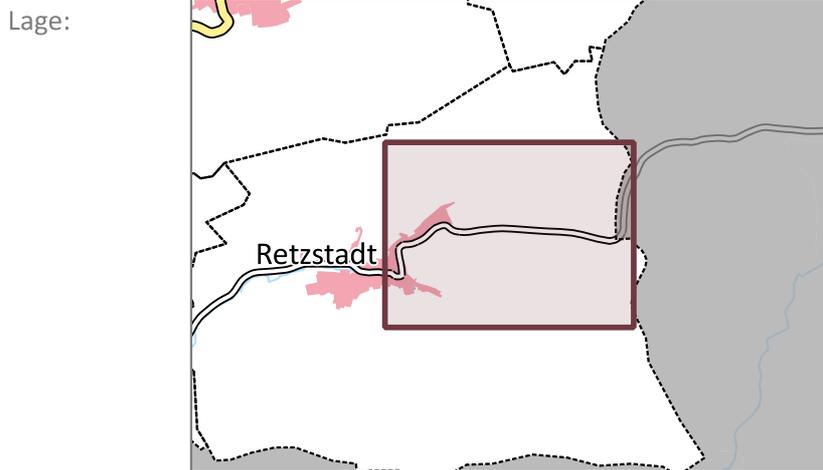
Priorität: A Kostenrahmen: 3.590.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Gramschatz - Retzstadt
 Kommune 1: Retzstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 2679 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: FFH
 Beteiligung:  18  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 7 / WÜ 9
 Länge: Ca. 2400 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Retzstadt und Gramschatz. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



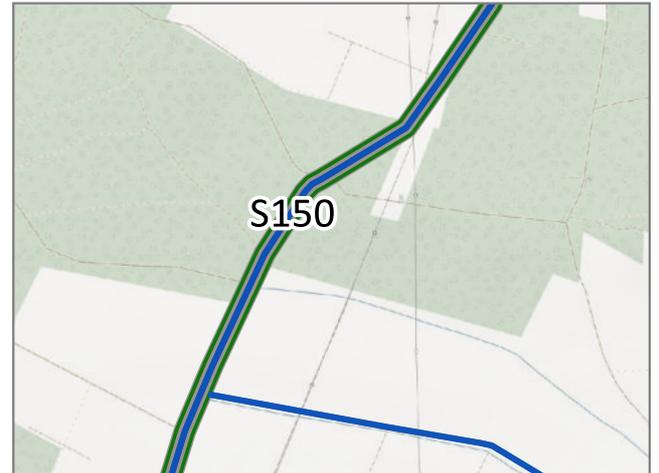
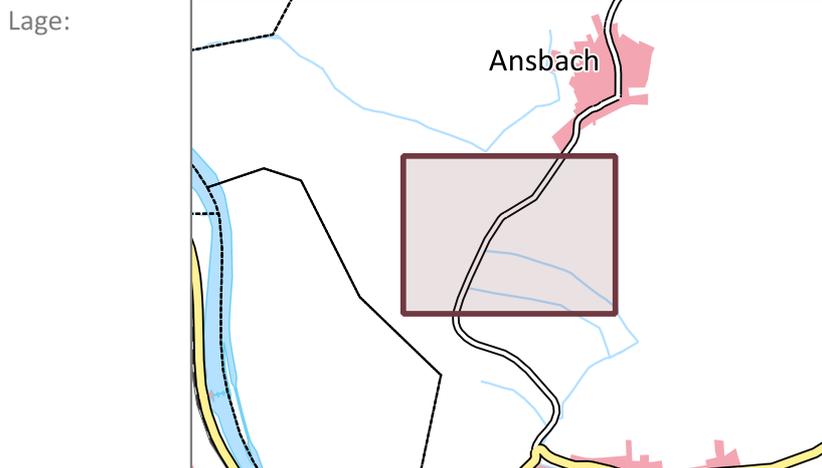
Priorität: C **Kostenrahmen:** 1.770.000 € **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung: Ansbach - Zimmern
 Kommune 1: Roden
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1837 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG
 Beteiligung:  7  1

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 12
 Länge: Ca. 1250 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



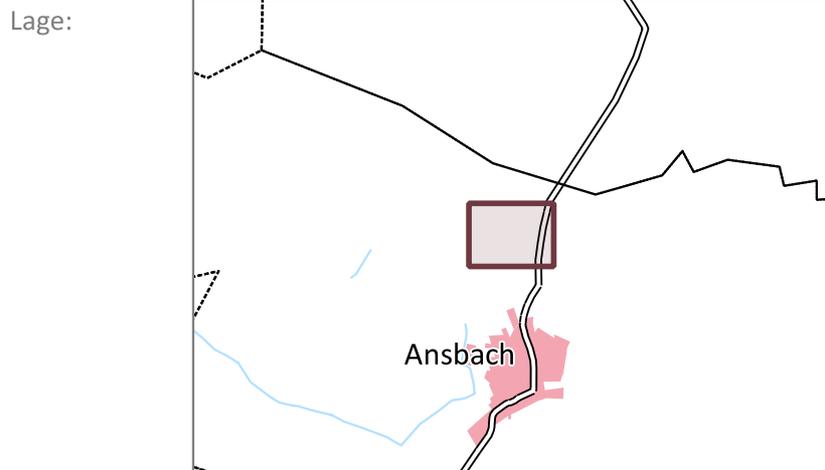
Priorität: D Kostenrahmen: 930.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung: Ansbach - Waldzell
 Kommune 1: Roden
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  16  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): MSP 12
 Länge: Ca. 630 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden MSP 12 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



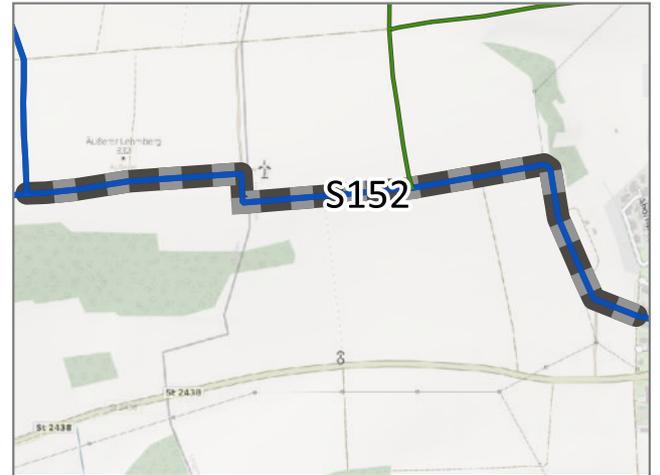
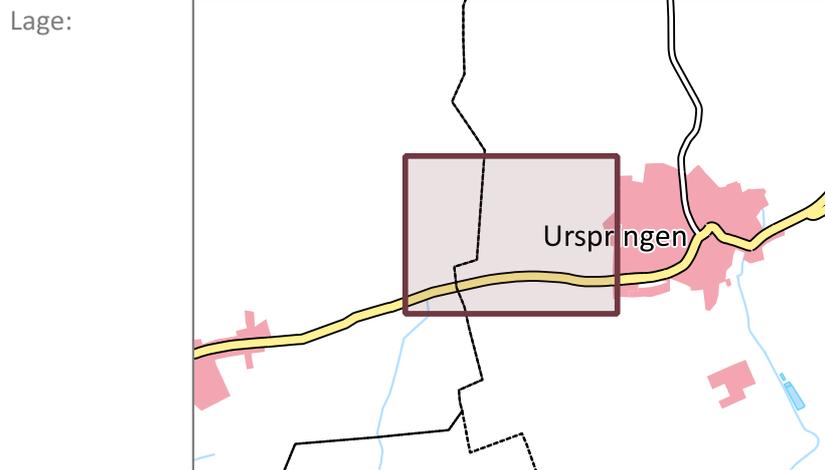
Priorität: C Kostenrahmen: 320.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Laufende Planungen zur Schaffung einer Radverbindung zwischen Ansbach und Waldzell.

Verbindung: Roden - Urspringen
 Kommune 1: Urspringen
 Kommune 2: Roden
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  17  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1570 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt abschnittsweise über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden St 2438 (2617 Kfz/24h) gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: **B** Kostenrahmen: **810.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

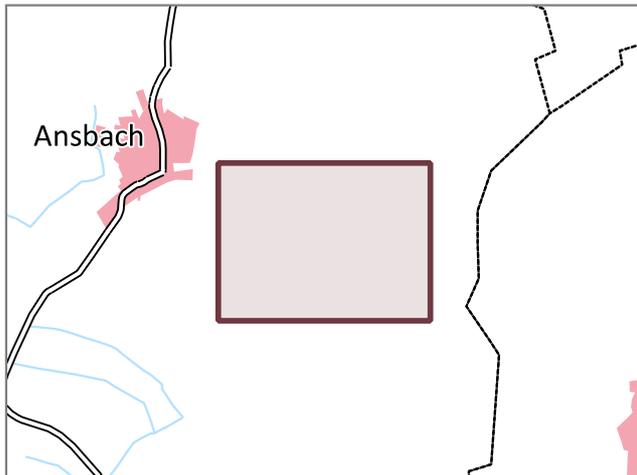
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Laufende Planung zur Schaffung einer Radverbindung zwischen Roden und Urspringen.

Verbindung: Urspringen - Ansbach
 Kommune 1: Roden
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  14  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 840 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 430.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

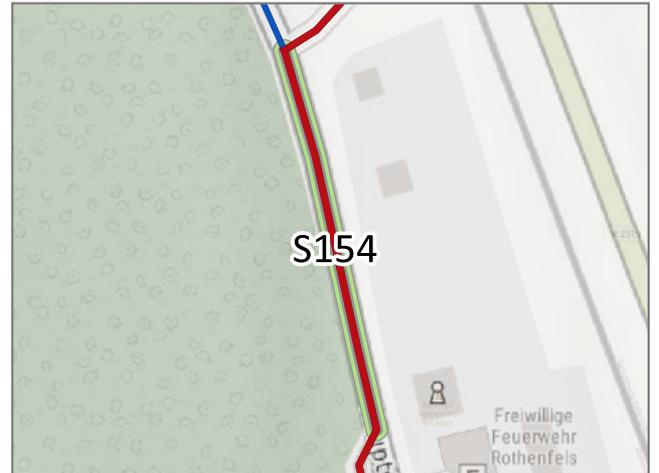
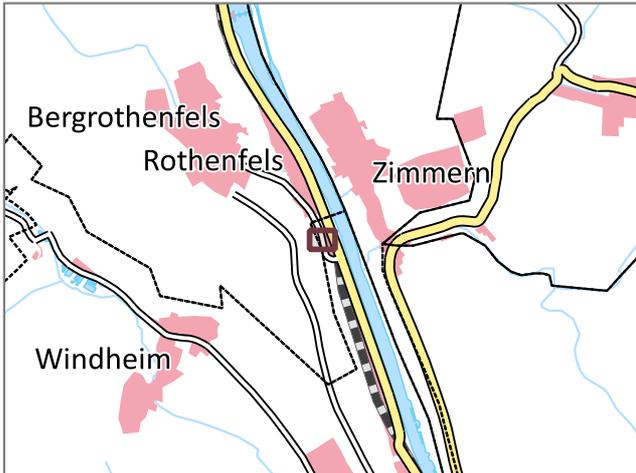
Musterlösung: OAA_01

Verbindung: Rothenfels - Hafenlohr
 Kommune 1: Rothenfels
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  4  0

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße(n): Hauptstraße
 Länge: Ca. 100 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Die Radverkehrsführung auf dem betrachteten Abschnitt ist nicht eindeutig gestaltet. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Entfernung der Parkflächen prüfen. Die Grundstückszuwege sind zu sichern.

Fotos:



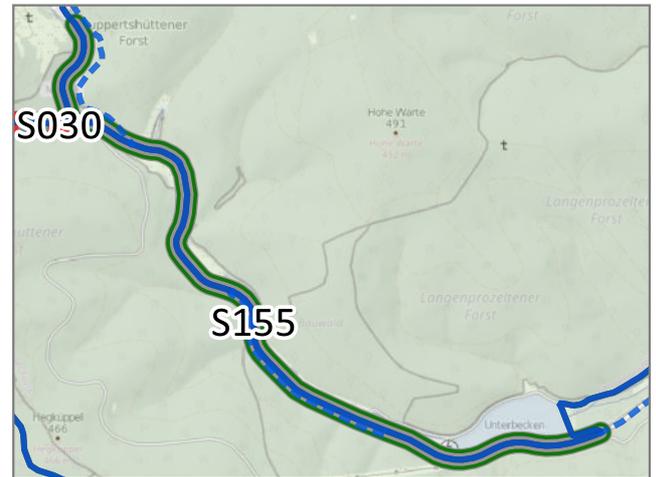
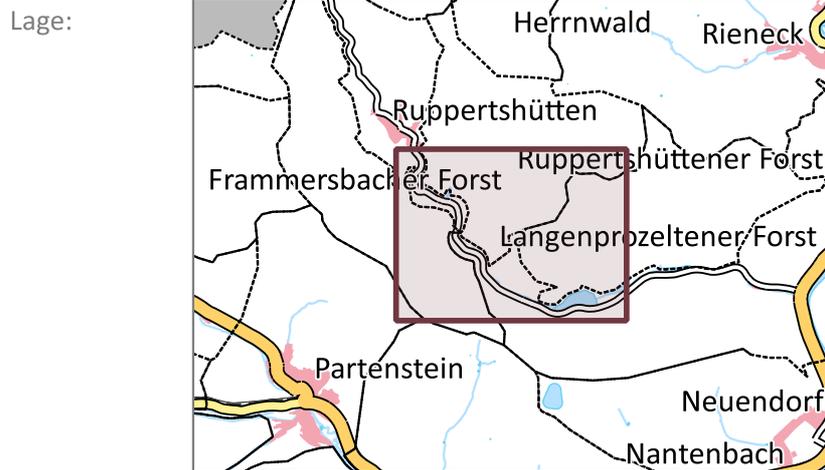
Priorität: C Kostenrahmen: 60.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Fahrbahnnutzung ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Durch eine eindeutige Gestaltung der Radverkehrsführung werden Konfliktsituationen minimiert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Sonstiges: -

Verbindung: Ruppertshütten - Langenprozelten
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: Gemünden a.Main
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1409 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark / VSG
 Beteiligung:  31  3

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 19
 Länge: Ca. 5310 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende abschnittsweise einen Forstwirtschaftsweg oberhalb der MSP 19 nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Abschnittsweise ist ein asphaltierter Ausbau eines Forstweges möglich. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



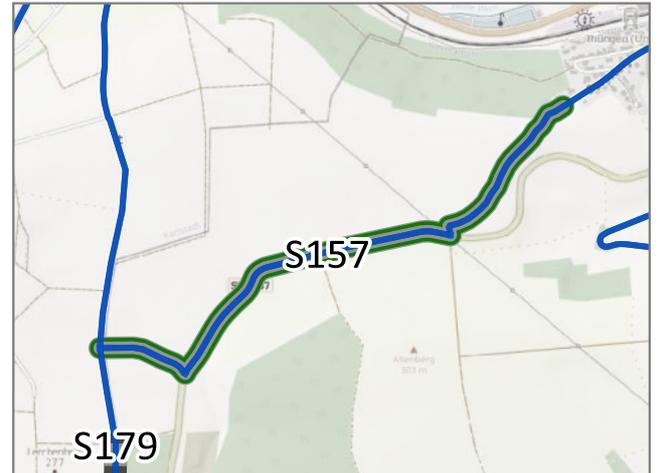
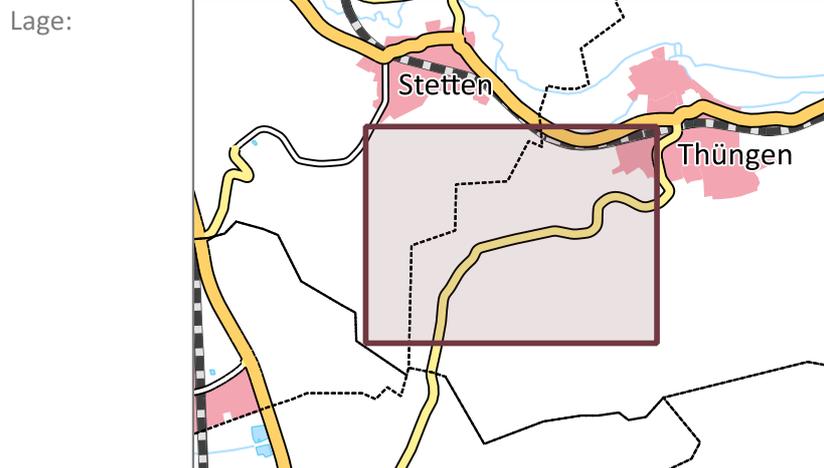
Priorität: C Kostenrahmen: 3.870.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Retzbach - Thüngen
 Kommune 1: Thüngen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 4188 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  27  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2437
 Länge: Ca. 2030 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. In Teilen existieren wassergebundene Wirtschaftswege.

Beschreibung: Asphaltieren der Wirtschaftswege sowie Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf dem betrachteten Abschnitt.



Priorität: B Kostenrahmen: 1.450.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topografie sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

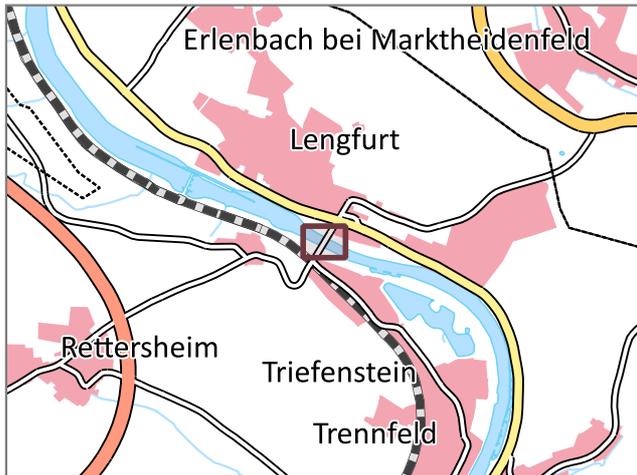
Sonstiges: -

Verbindung: Lengfurt - Trennfeld
 Kommune 1: Triefenstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 7098 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  12  0

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**

Straße(n): Neuffstraße
 Länge: Ca. 230 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Auf der Brücke existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Beschreibung: Neubau oder Ausbau der Brücke zur Schaffung von Radverkehrsanlagen, die den ERA-Standards entsprechen.

Fotos:



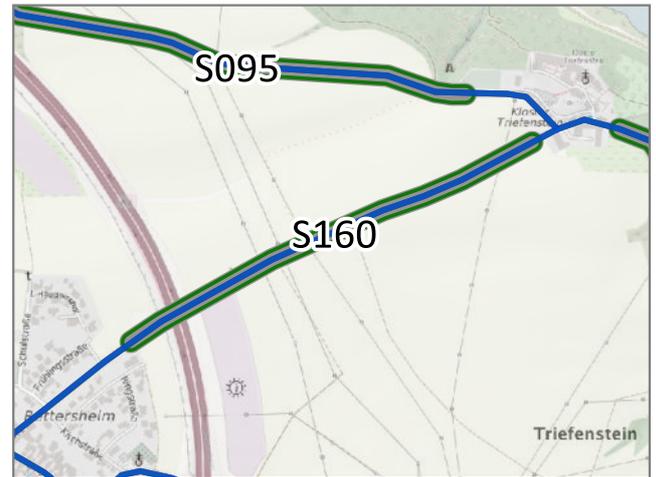
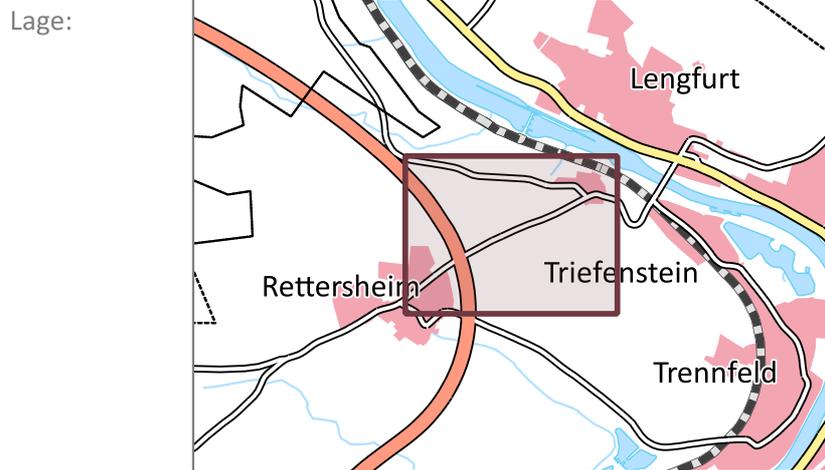
Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes nicht abzuschätzen ist.

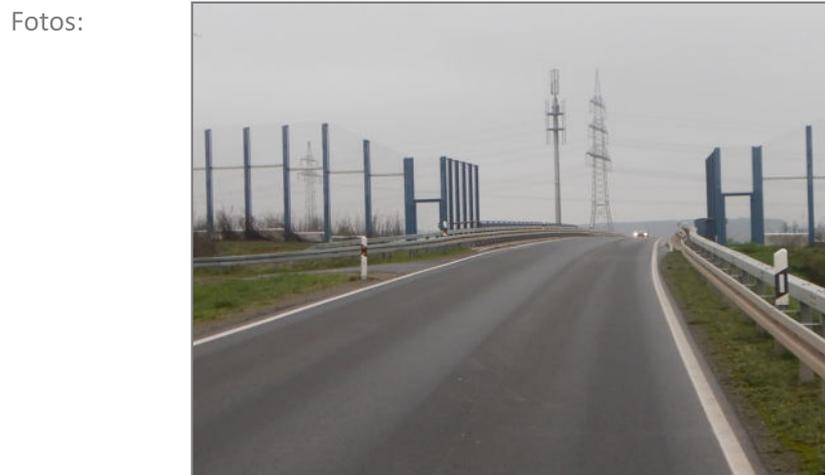
Verbindung: Rettersheim - Lengfurt
 Kommune 1: Triefenstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 2424 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  73  2

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 36
 Länge: Ca. 960 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Rettersheim und Lengfurt. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

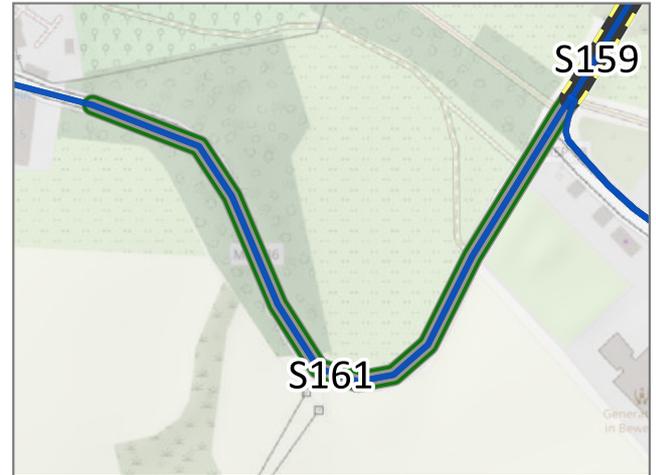
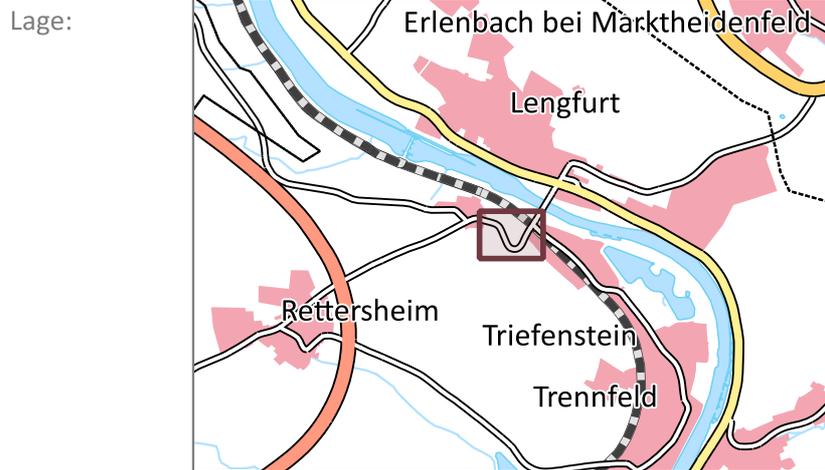
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Neubau eines straßenbegleitenden Radweges beinhaltet den Neubau bzw. die Verbreiterung der Brücke. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes noch nicht abzuschätzen ist.

Musterlösung: NRW_02

Verbindung: Lengfurt - Altfeld
 Kommune 1: Triefenstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 2424 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG / Naturpark
 Beteiligung:  50  0

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 31
 Länge: Ca. 500 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



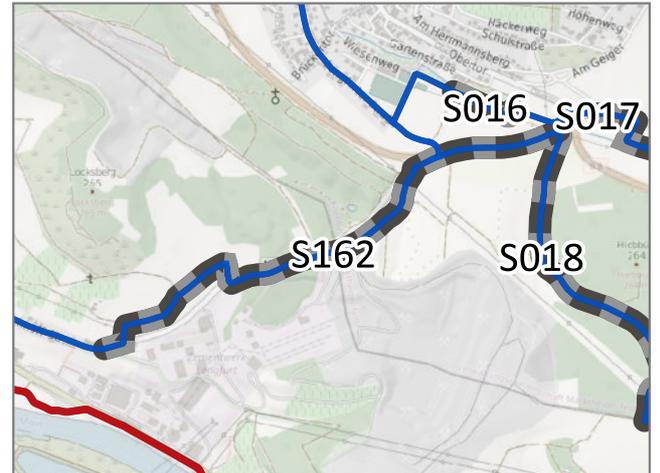
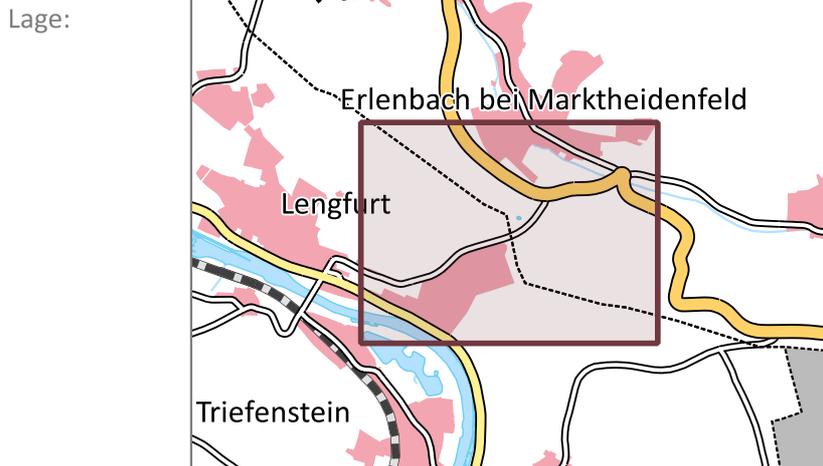
Priorität: B Kostenrahmen: 430.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung: Triefenstein - Erlenbach
 Kommune 1: Triefenstein
 Kommune 2: Erlenbach
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: FFH
 Beteiligung:  29  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): MSP 36
 Länge: Ca. 1930 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Lengfurt und Erlenbach. Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung einer baulich gesicherten Querungsmöglichkeit am Ortseingang Lengfurt sowie bei der Querung der MSP 36 (siehe Fotos).



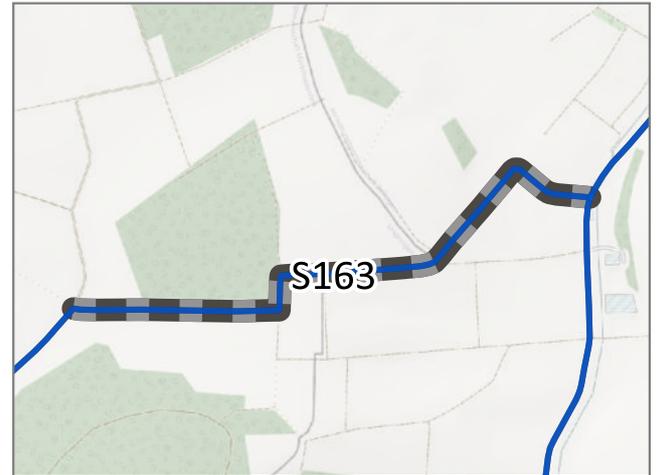
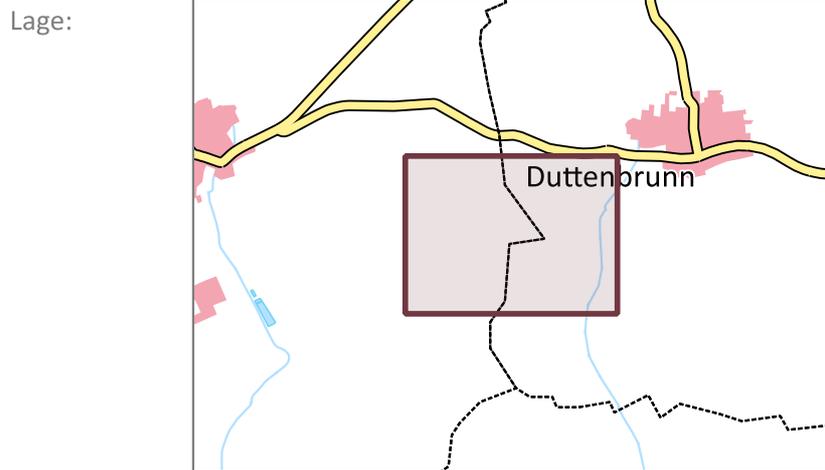
Priorität: **B** Kostenrahmen: **1.000.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Eine Verbindung zwischen Lengfurt und Erlenbach ist aktuell nur umwegig über das Gewerbegebiet vorhanden. Diese ist aufgrund des Reisezeitverlustes und der Topografie nicht für Radfahrende geeignet. Die Führung auf der MSP 36 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Linienführung sollte ggf. angepasst werden, da teilw. Lage im FFH-Gebiet und abschnittsweiser Verlauf über ein Privatgrundstück, dessen Eigentümer nicht verkaufen möchte.

Verbindung: Duttenbrunn - Urspringen
 Kommune 1: Urspringen
 Kommune 2: Zellingen
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  9  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1280 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden St 2439 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



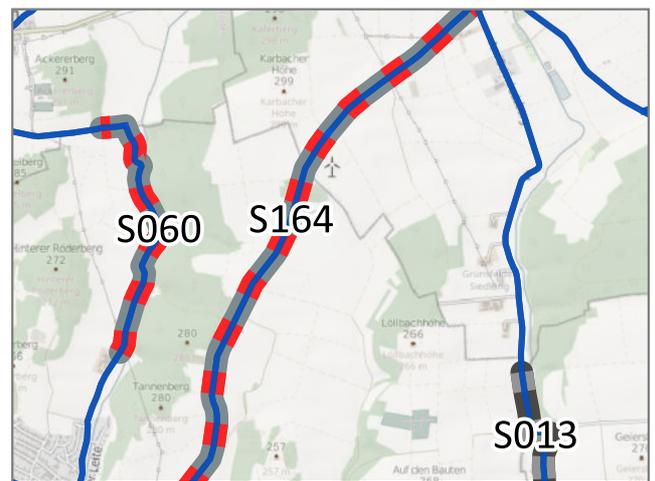
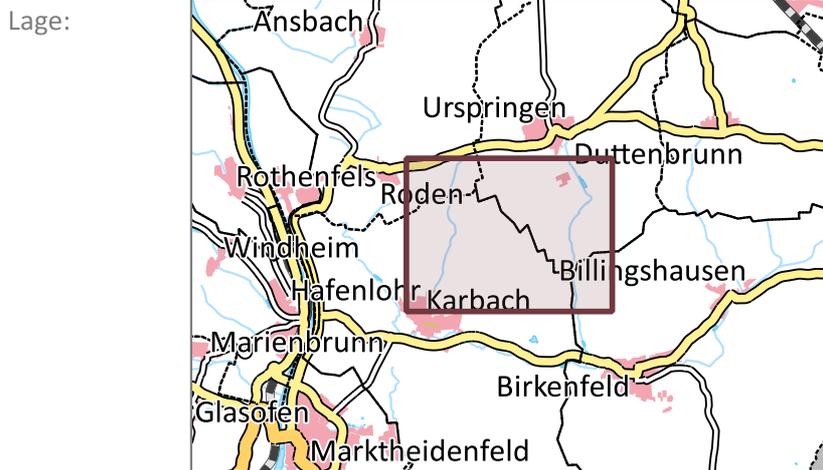
Priorität: D Kostenrahmen: 660.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Karbach - Urspringen
 Kommune 1: Urspringen
 Kommune 2: Karbach
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  33  1

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**
 Straße(n): Gemeindeverbindungsstraße
 Länge: Ca. 3790 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt abschnittsweise über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.



Priorität: B Kostenrahmen: 610.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

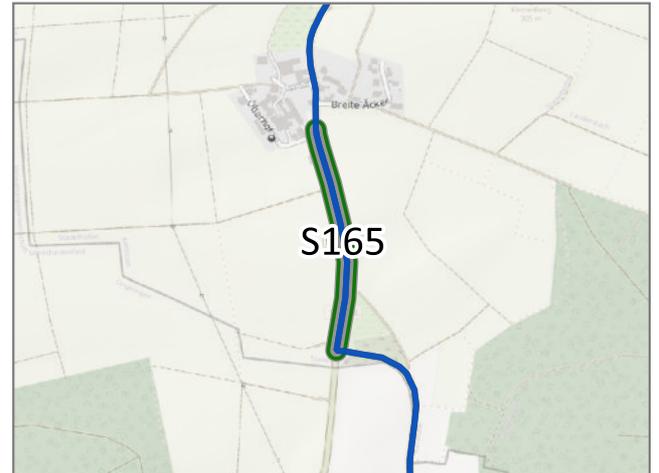
Sonstiges: -

Musterlösung: OAU_01

Verbindung: Stadelhofen - Duttonbrunn
 Kommune 1: Karlstadt
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 1779 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  1  2

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2438
 Länge: Ca. 480 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 460.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

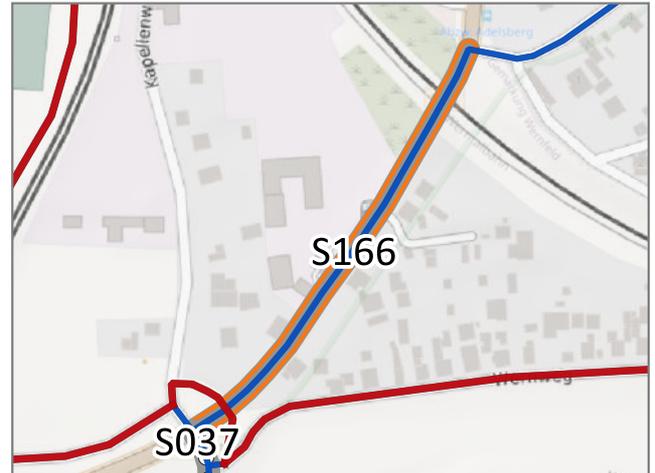
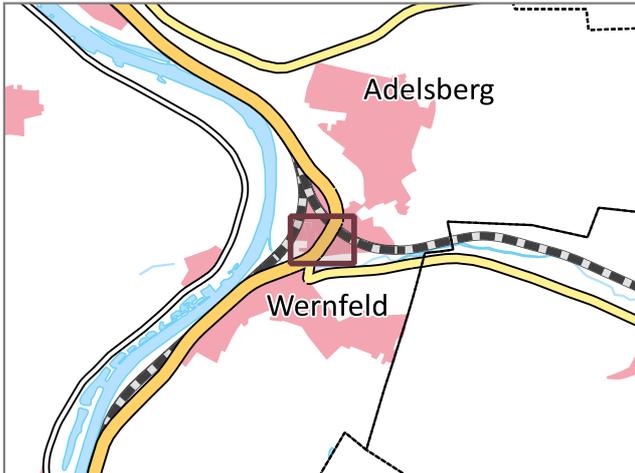
Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung: Wernfeld - Adelsberg
 Kommune 1: Wernfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 6471 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  8  0

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße(n): B 26
 Länge: Ca. 300 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Lage:



Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob durch Neuordnung des Straßenraums sowie einen Ausbau der Überführung der Bahntrasse der vorhandene Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr ausgebaut werden kann. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.

Fotos:



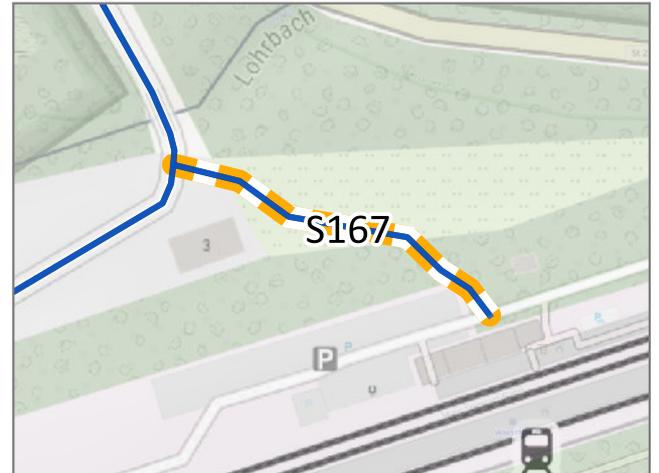
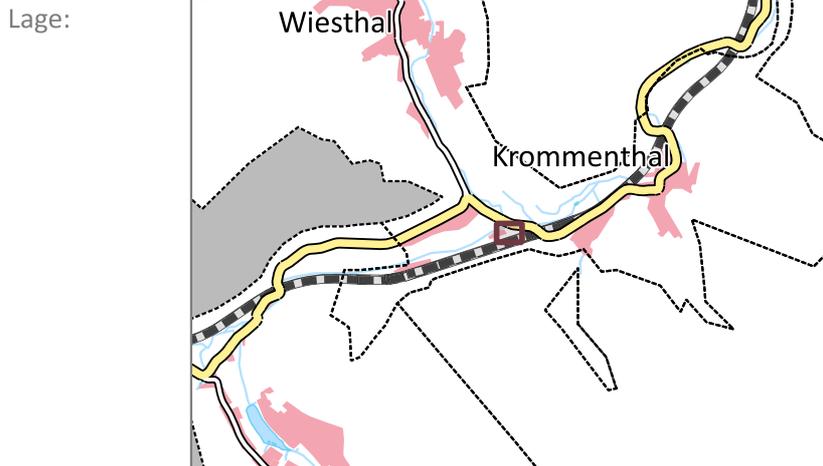
Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Unsichere Radfahrende können den freigegebenen Gehweg nutzen, während durch die Piktogrammreihe die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr erhöht wird.

Sonstiges: -

Verbindung: Bahnhof Wiesthal
 Kommune 1: Wiesthal
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  14  3

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Straße(n): Treppe
 Länge: Ca. 90 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Es existiert eine Treppe. Für den Radverkehr ergeben sich dadurch Umwege.

Beschreibung: Neubau einer Rampe.



Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Weite Umwege senken die Attraktivität der Radverkehrsverbindung. Durch den Neubau einer Rampe kann der Bahnhof direkter und sicherer erreicht werden.

Sonstiges: Neben der Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr wirkt sich die Rampe auch positiv auf die Barrierefreiheit aus. Bei entsprechender baulicher Umsetzung kann diese auch von Rollstuhlfahrenden und Menschen mit Rollator oder Kinderwagen genutzt werden. Es wird kein Kostenrahmen erstellt.

Musterlösung: -

Verbindung: Krommenthal - Wiesthal
 Kommune 1: Wiesthal
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / NSG / Naturpark
 Beteiligung:  7  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 750 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene, abschnittsweise gepflasterte Decke mit losem Untergrund und Entwässerungsrinnen. Auf der parallel verlaufenden St 2317 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: C Kostenrahmen: 380.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

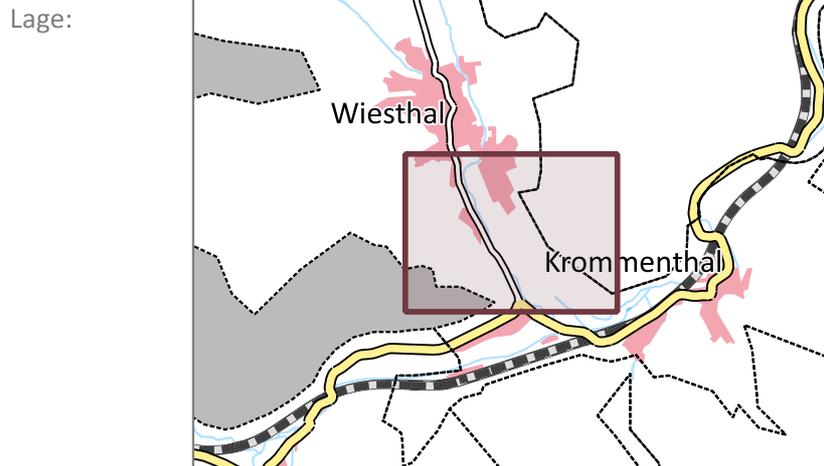
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wiesthal Bahnhof - Wiesthal
 Kommune 1: Wiesthal
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / NSG / Naturpark
 Beteiligung:  9  4

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1060 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



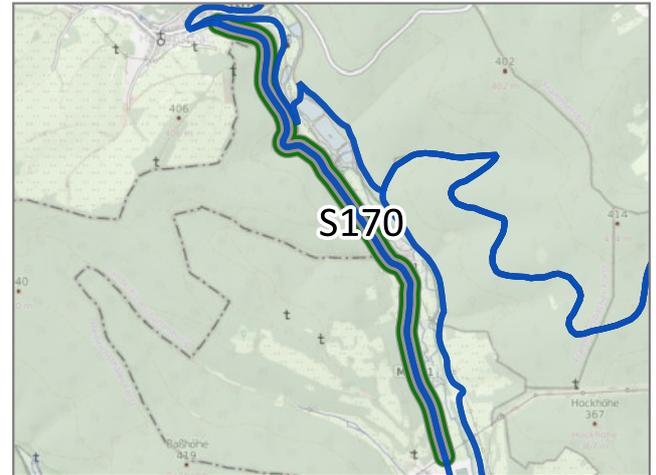
Priorität: C Kostenrahmen: 550.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

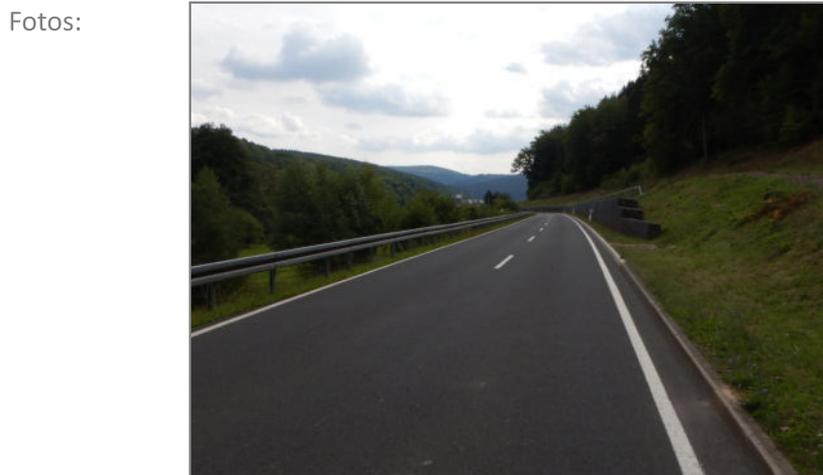
Verbindung: Wiesthal - Habichsthal
 Kommune 1: Wiesthal
 Kommune 2: Frammersbach
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: 547 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: LSG
 Beteiligung:  14  5

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): MSP 21
 Länge: Ca. 3430 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende den östlich verlaufenden Forstweg nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.



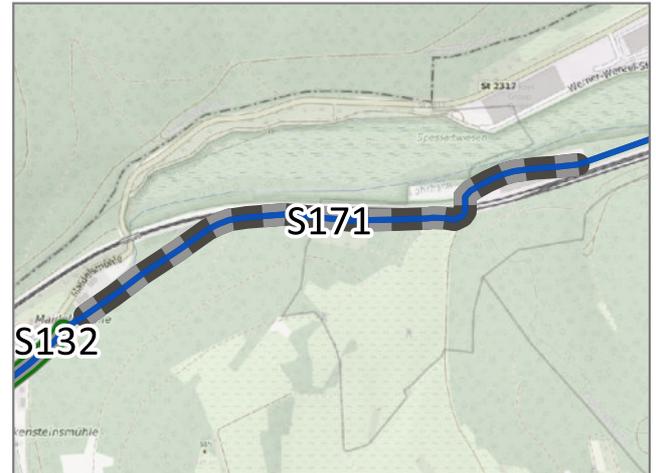
Priorität: C Kostenrahmen: 2.450.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und des Schwerlastverkehrs (ab ca. 150 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet. Eine Verbindung zwischen Wiesthal und Habichsthal ist aktuell nur umwegig über einen unbefestigten Forstweg vorhanden.

Sonstiges: Im Zuge des Straßenneubaus der MSP 21 wird geplant einen straßenbegleitenden Radweg einzurichten.

Verbindung: Wiesthal - Neuhütten
 Kommune 1: Wiesthal
 Kommune 2: Neuhütten
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: LSG / NSG / Naturpark
 Beteiligung:  16  3

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1160 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene und abschnittsweise schadhafte asphaltierte Deckschicht mit grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau und Sanieren des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: **B** Kostenrahmen: **600.000 €** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Teilstück dieser Verbindung befindet sich laut VWG Partenstein im Besitz der Deutschen Bahn.

Verbindung: Duttenbrunn - Zellingen
 Kommune 1: Zellingen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  2  0

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): St 2300 / Vorstadt
 Länge: Ca. 240 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



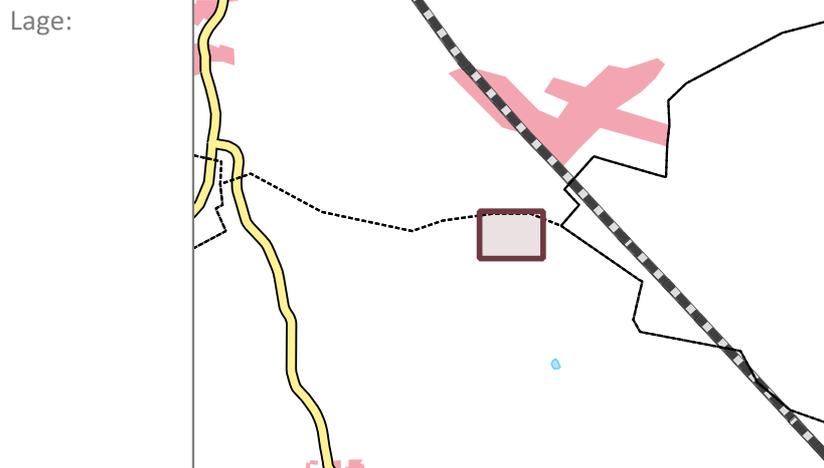
Priorität: D Kostenrahmen: 120.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Duttenbrunn - Laudenbach
 Kommune 1: Zellingen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  7  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 330 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



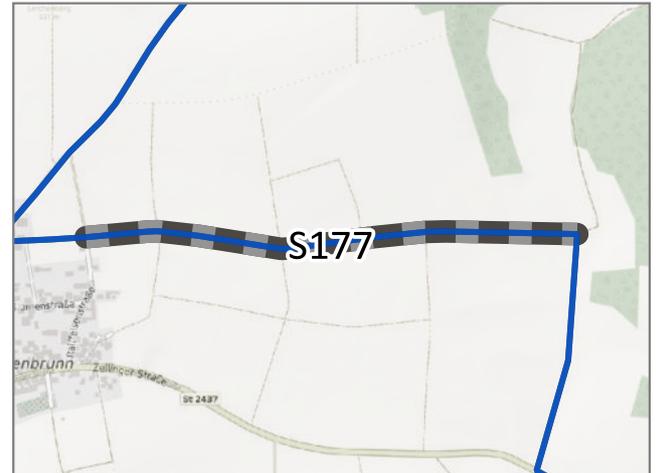
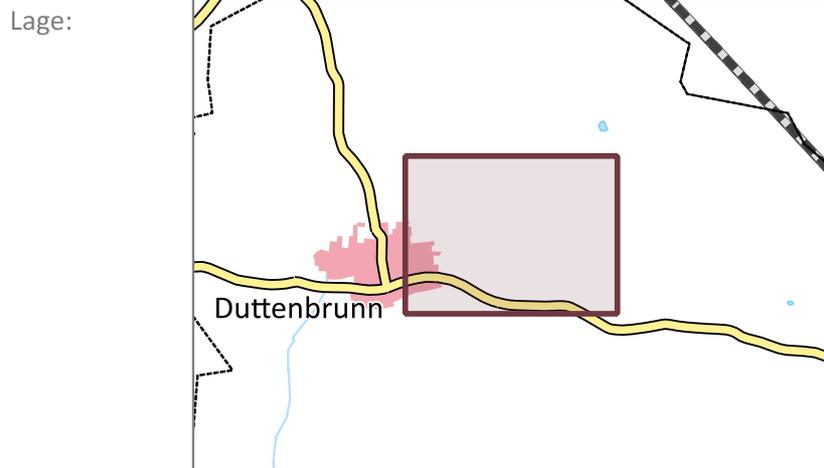
Priorität: D Kostenrahmen: 170.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Duttenbrunn - Zelllingen
 Kommune 1: Zelllingen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  10  1

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1050 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: D Kostenrahmen: 540.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Duttonbrunn - Zellingen
 Kommune 1: Zellingen
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: FFH
 Beteiligung:  20  8

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 4820 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: C Kostenrahmen: 3.310.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

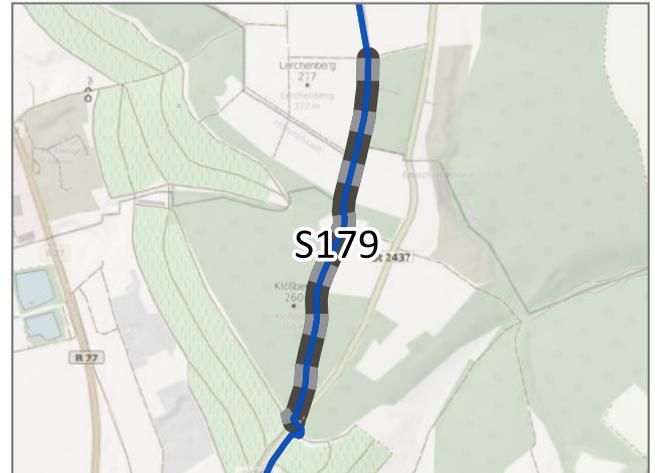
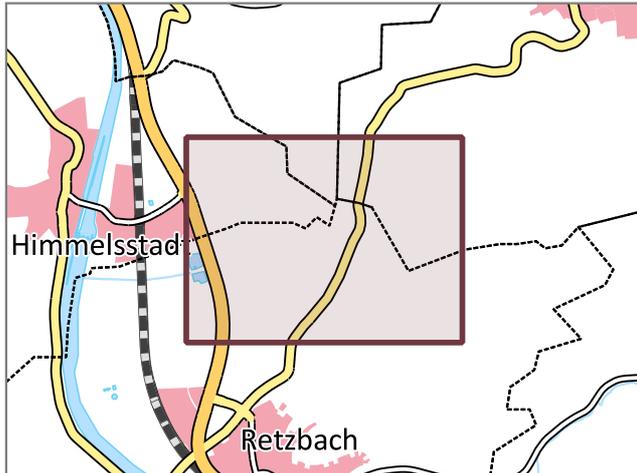
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Stetten - Retzbach
 Kommune 1: Zellingen
 Kommune 2: Thüngen
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: FFH
 Beteiligung:  13  7

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Forstwirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1280 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden St 2437 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



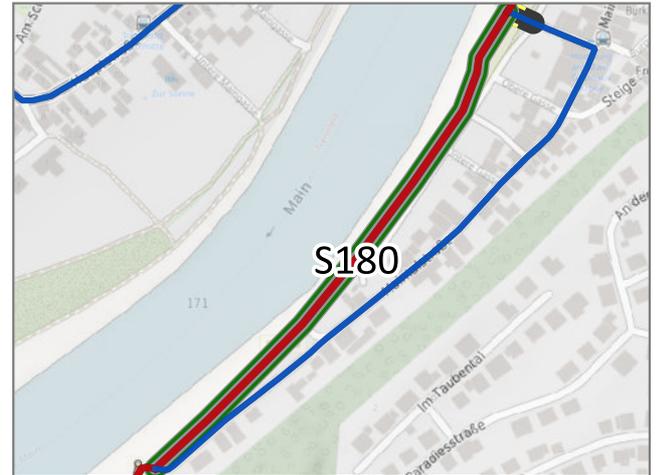
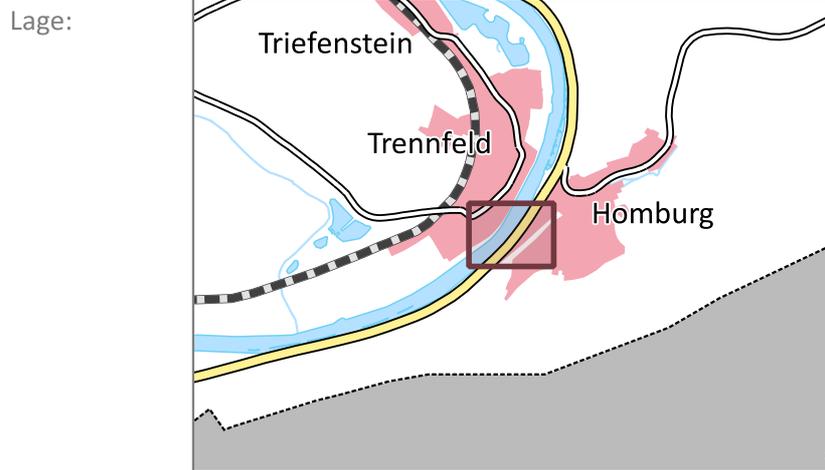
Priorität: D Kostenrahmen: 660.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Homburg - Wertheim
 Kommune 1: Triefenstein
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung
 DTV: 4675 Kfz / 24h
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2299
 Länge: Ca. 500 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Ja



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit können Radfahrende die Verbindung durch den Ortskern über die Maintalstraße in Homburg nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der St 2299 prüfen. Die genaue Trasse ist zu prüfen.



Priorität: C Kostenrahmen: 360.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung des Mainradweges verläuft derzeit durch den Ortskern von Homburg. Aufgrund der zu schmalen Unterführung und der teilweise eingeschränkten Sichtverhältnisse ist sie nur bedingt für den übergeordneten Radverkehr geeignet ist.

Sonstiges: Aufnahme dieser Maßnahme als Wunsch des Landkreises und des Bauamtes des Marktes Triefenstein.

Verbindung: Mainradweg
Kommune 1: Triefenstein
Kommune 2: -
Netzkategorie: Radhauptverbindung
DTV: k.A.
Schutzgebiet: Naturpark
Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Brücke / Unterführung**

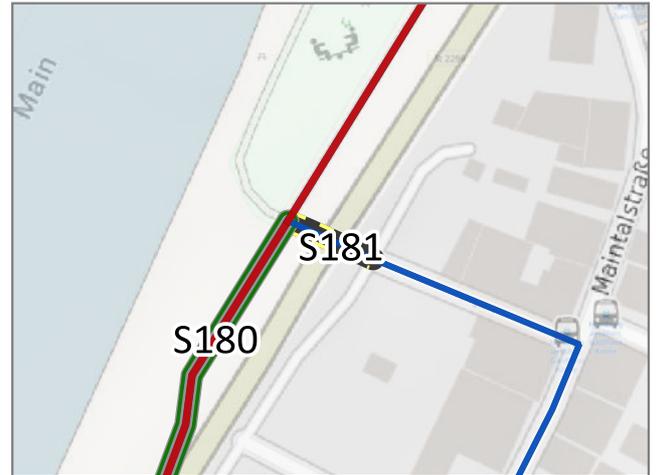
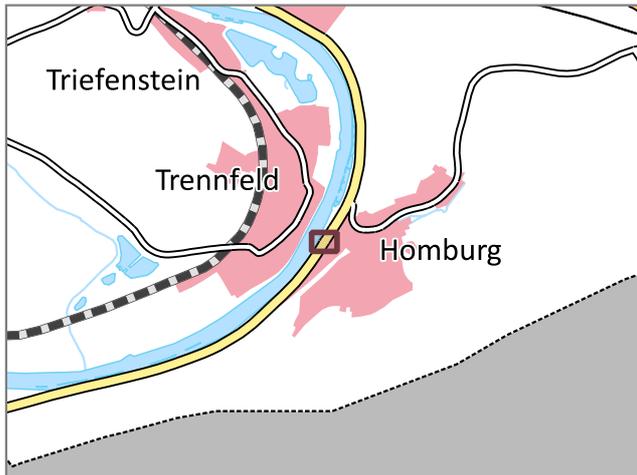
Straße(n): Unterführung Fahrgasse

Länge: Ca. 20 Meter

Schulverbindung: Nein

Bike & Ride-Verb.: Ja

Lage:



Situation: Die vorhandene Unterführung ist deutlich zu schmal. Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der Kurve eingeschränkt.

Beschreibung: Neubau und Verbreiterung der Unterführung, die den ERA-Regelmaßen für die gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr entspricht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: - Kosten-Nutzen-Verhältnis: k. A.

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme, insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Diese Markierung wurde von der Bürgermeisterin angeordnet. Das Bauamt Triefenstein erhebt schwerste Bedenken der jetzigen Situation (Unfallgefahr). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang eines Brückenbauwerkes im Rahmen dieses Konzeptes noch nicht abzuschätzen ist.

Musterlösung: SON_01

Verbindung: Glasofen - Altfeld
 Kommune 1: Marktheidenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße(n): Wirtschaftsweg
 Länge: Ca. 1530 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.



Priorität: C Kostenrahmen: 920.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel
 Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

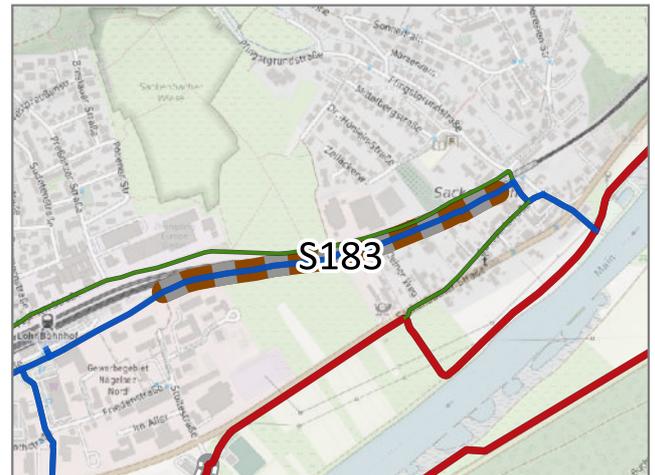
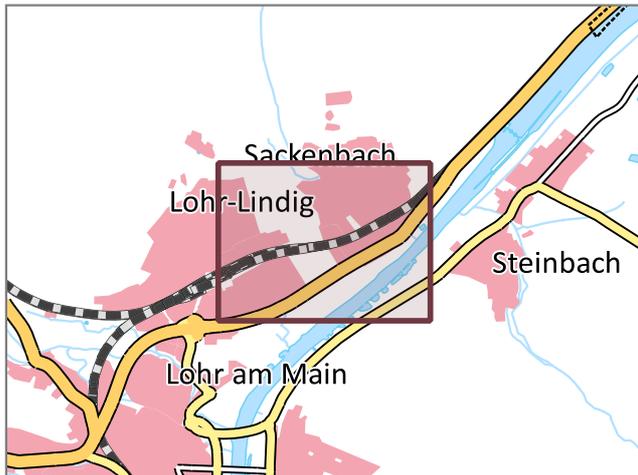
Sonstiges: -

Verbindung: Lohr - Sackenbach
 Kommune 1: Lohr a.Main
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: Naturpark
 Beteiligung:  10  0

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße(n): Schwarzer Pfad
 Länge: Ca. 750 Meter
 Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf
 Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



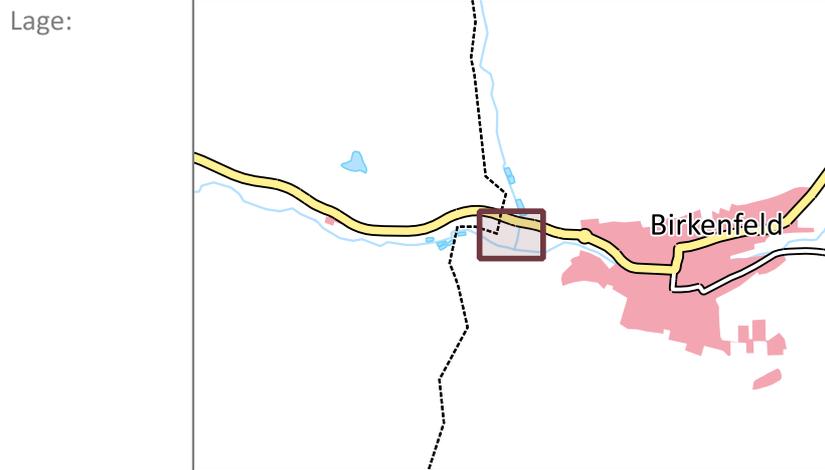
Priorität: A Kostenrahmen: 530.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

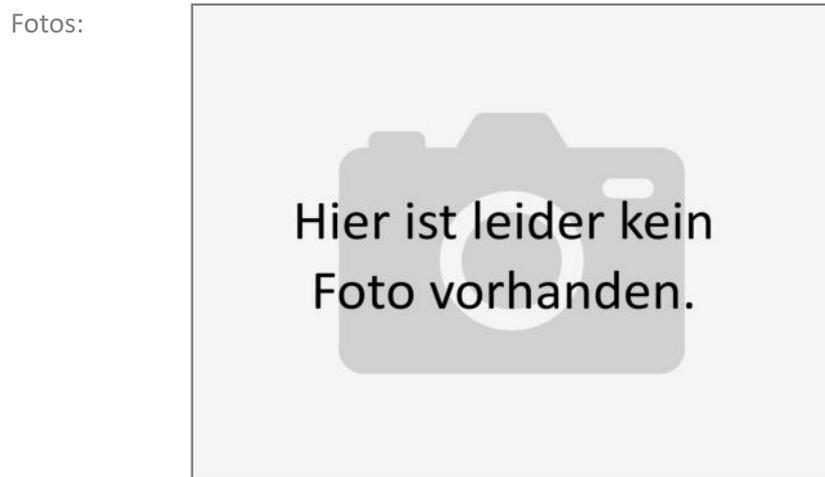
Verbindung: Urspringen - Birkenfeld
 Kommune 1: Birkenfeld
 Kommune 2: -
 Netzkategorie: Radhauptverbindung
 DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Beteiligung:  k.A.  k.A.

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**
 Straße(n): St 2299 / Weidenmühle
 Länge: Ca. 280 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Bike & Ride-Verb.: Nein



Situation: Derzeit können Radfahrende eine Verbindung in Richtung Westen auf der St 2299 ohne straßenbegleitenden Radweg nutzen.

Beschreibung: Ausbau der betrachteten Strecke als selbstständig geführter Geh- und Radweg.



Priorität: D Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut
 Begründung: Durch die empfohlene Verbindung kann eine Führung auf der St 2299 vermieden werden.

Sonstiges: -

Anlage 10

Plan und Tabelle *Sofortmaßnahmen und Anordnungen*

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- - - Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung

Sofortmaßnahmen und Anordnungen

Punktmaßnahmen

- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen
- Entwässerungsrinne entschärfen
- Ausfahrt/Einmündung sichern
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen
- Vorfahrtsregelung ändern
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben
- Sonstiges

Streckenmaßnahmen

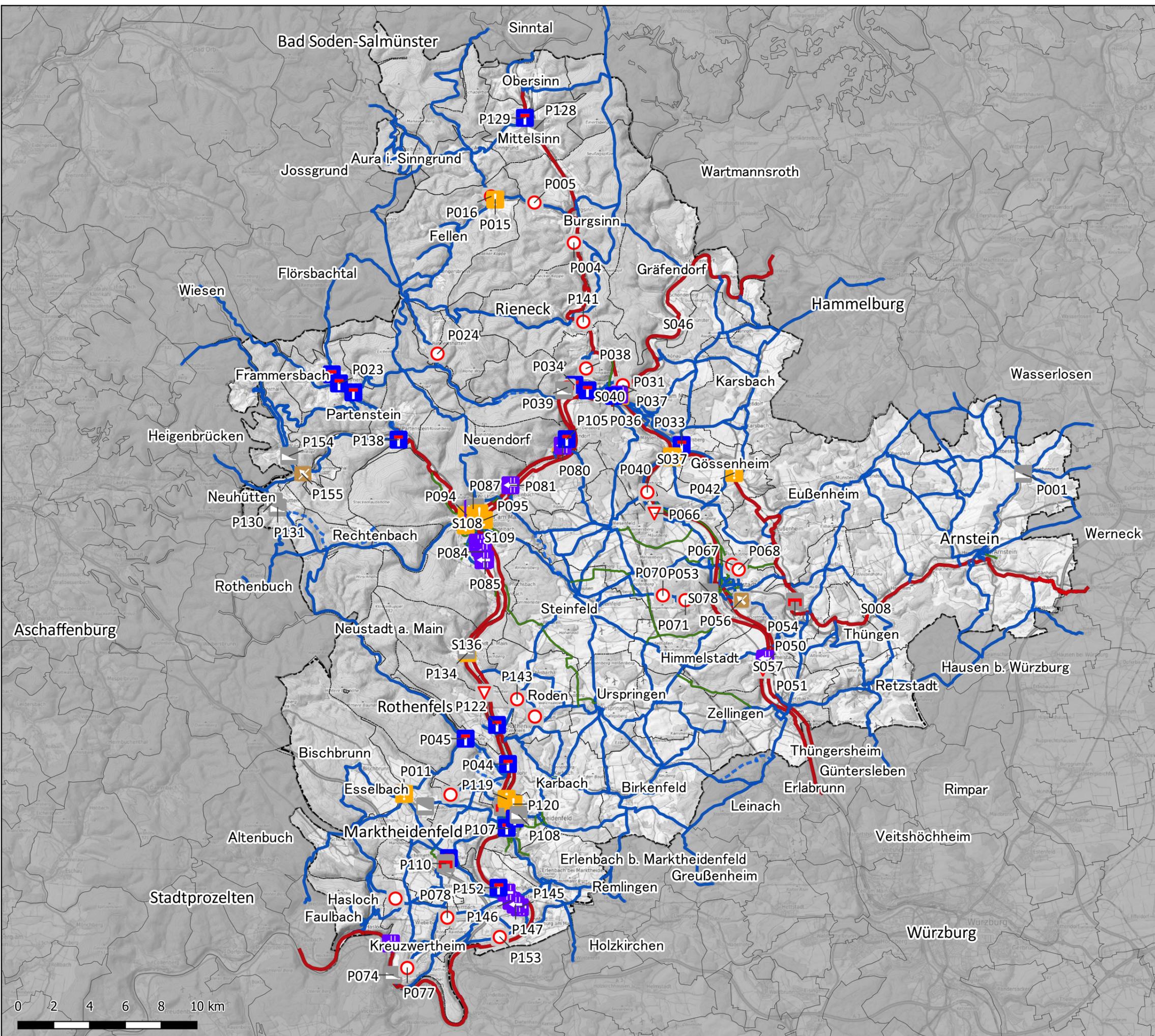
- Freigabe Einbahnstraße
- Piktogrammreihe markieren
- Sonstiges

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 09: (Anlage 10) Sofortmaßnahmen und Anordnungen

Projekt: Radverkehrskonzept Main-Spessart
 Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
 M.Eng. Thorsten Zobel
 Datum: Oktober 2023
 Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datenquelle: Eigene Erhebung



Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S008	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Arnstein	-	B 26	Ortsdurchfahrt Binsfeld
S014	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Burgsinn	-	St 2304	Burgsinn - Mittelsinn
S036	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Straßenbegleitenden Weg als Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ beibehalten.	PKM_01	Gemünden a.Main	-	B 26	Gemünden - Bahnhof Gemünden
S037	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Es soll geprüft werden ob der Gehweg verbreitert und für den Radverkehr freigegeben werden kann.	PKM_01	Gemünden a.Main	-	St 2301	Wernfeld - Adelsberg
S040	Freigabe des Betriebsgeländes für den Rad- und Fußverkehr.	-	Gemünden a.Main	-	Am Schutzhafen	Langenprozelten - Gemünden
S046	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Gräfenhof	-	St. 2302	Anbindung Bahnhof Wolfsmünster
S057	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Himmelstadt	-	MSP 8	Himmelstadt Mainquerung
S077	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Karlstadt	-	St 2301 / B 26	Ortsdurchfahrt Stetten
S078	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Karlstadt	-	Stadelhofer Straße (St 2438)	Ortsdurchfahrt Mühlbach
S102	Beschilderung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung. Die Notwendigkeit begleitender Maßnahmen, wie die Markierung von Piktogrammen, soll untersucht werden.	FGE_01	Lohr a.Main	-	Kaplan-Höfling-Straße	Ortskern Lohr
S103	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung. Die Notwendigkeit begleitender Maßnahmen (Schaffung von Ausgleichstellen, Markierung von Piktogrammen usw.) soll untersucht werden.	FGE_01	Lohr a.Main	-	Haaggasse	Ortsdurchfahrt Lohr
S108	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Entfernung der Mittellinie. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände.	PKM_01	Lohr a.Main	-	Alfred-Stumpf-Str.	Lohr Süd - Nord Verbindung
S109	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Entfernung der Mittellinie.	PKM_01	Lohr a.Main	-	St 2437	Ortsdurchfahrt Sendelbach
S111	Aufhebung der Benutzungspflicht. Langfristig: Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges mit einer Mindestbreite von 2,5 Metern.	BPR_01	Neuendorf	-	Nantenbacher Straße	Nantenbach - Neuendorf
S136	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Entfernung der Mittellinie prüfen. Freigabe der Nutzung des Gehweges für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ im Bereich des Spielplatzes.	PKM_01	Neustadt a.Main	-	St 2315	Neustadt - Rothenfels
S148	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Retzstadt	-	MSP 7	Ortsdurchfahrt Retzstadt

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S149	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung.	FGE_01	Roden	-	Ansbacher Straße	Roden - Ansbach
S158	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Freigabe der Nutzung des Gehweges an der B 26 für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.	PKM_01	Thüngen	-	B 26 / St 2437	Thüngen - Retzbach
P001	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Arnstein	-	St 2433 / Bücholder Weg	Ortsdurchfahrt Schwebenried
P004	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Burgsinn	-	Deutschlandroute 9	Burgsinn - Rieneck
P005	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Burgsinn	-	Radweg parallel St 2303	Burgsinn - Fellen
P009	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Esselbach	-	Spessartstraße	Esselbach - Glasofen
P011	Entfernung des Zusatzzeichens „Radfahrer absteigen“. Stattdessen sollte die Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen werden.	-	Esselbach	-	Steinmarker Straße	Steinmark - Esselbach
P015	Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr.	-	Fellen	-	St 2303	Burgsinn - Fellen
P016	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Fellen	-	Forstwirtschaftsweg	Fellen - Aura
P021	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Frammersbach	-	Hammerfurtweg	Frammersbach - Kempfenbrunn / Lohrhaupten
P022	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Frammersbach	-	Mützelsberg	Frammersbach - Ruppertshütten
P023	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Frammersbach	-	Jahnstraße	Frammersbach - Partenstein
P024	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Lohr a.Main	-	Forstweg	Ruppertshütten - Langenprozelten
P025	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01	Gemünden a.Main	-	Langenprozelten er Straße	Langenprozelten - Ruppertshütten
P026	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Gemünden a.Main	-	Duivenallee	Gemünden - Gräfendorf
P029	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32. Stattdessen soll die Gefahrenstelle beseitigt werden oder auf die geringe Durchfahrthöhe hingewiesen werden.	-	Gemünden a.Main	-	Kapellenweg / Wernradweg	Mainradweg - Sachsenheim

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P030	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32.	-	Gemünden a.Main	-	Wernweg / Wernradweg	Mainradweg - Sachsenheim
P031	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32.	-	Gemünden a.Main	-	Mühlgrabenbrücke	Gemünden - Gräfendorf
P033	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Hahnweg	Adelsberg - Gemünden
P034	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Wengertstraße	Langenprozelten - Ruppertshütten
P035	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Sandweg	Langenprozelten - Gemünden
P036	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Am Schutzhafen	Langenprozelten - Gemünden
P037	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Saaleradweg	Gemünden - Gräfendorf
P038	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Zollbergstraße	Schaippach - Langenprozelten
P039	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Wengertstraße	Langenprozelten - Ruppertshütten
P040	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Mainradweg	Karlstadt - Wernfeld
P042	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32.	-	Gössenheim	-	St 2301 / Wernradweg	Sachsenheim - Eußenheim
P044	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Hafenlohr	-	Hauptstraße	Hafenlohr - Rothenfels
P045	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Hafenlohr	-	Weg am Jugendzeltplatz Windheim	Steinmark - Windheim / Lindenfurterhof
P047	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Laudenbach
P048	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Laudenbach
P050	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	VOF_02	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Zelligen

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P051	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	VOF_02	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Zellingen
P053	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Karlstadt	-	St 2435	Karlstadt - Mainradweg
P054	Umlaufsperrren sowie Zusatzzeichen 1012-32 entfernen.	-	Karlstadt	-	Wernradweg	Stetten - Schönarts
P056	Bauliche Anpassung des Gitters mit quer verlaufenden Streben oder Anwendung einer ähnlichen Lösung.	EWR_01	Karlstadt	-	Stationsweg	Karlstadt - Stetten
P066	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	GVA_05	Gemünden a.Main	-	MSP 11	Karlbürg - Gemünden
P067	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Karlbürg - Eußenheim / Heßlar
P068	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Karlbürg - Eußenheim / Heßlar
P069	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Stationsweg	Karlstadt - Stetten
P070	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Forstwirtschaftsweg	Karlstadt - Steinfeld
P071	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Forstwirtschaftsweg	Karlstadt - Steinfeld
P074	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Kreuzwertheim	-	MSP 32 / Turnplatzstraße	Ortsdurchfahrt Kreuzwertheim
P075	Einmündung durch rote Markierung im Kurvenbereich in Anlehnung an Musterlösung sichern.	GVA_05	Kreuzwertheim	-	Mainradweg	Hasloch - Kreuzwertheim
P076	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Kreuzwertheim	-	Forstweg	Röttbach - Schollbrunn
P077	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Kreuzwertheim	-	Kreuzstraße	Kreuzwertheim - Altfeld
P078	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Kreuzwertheim	-	Rettersheimer Straße	Unterrittbach - Rettersheim
P079	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr - Zentrum

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P080	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_05	Neuendorf	-	Lohrer Straße	Neuendorf - Nantenbach
P081	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_05	Lohr a.Main	-	Mainradweg	Lohr - Gemünden
P082	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße / St 2315	Lohr - Rodenbach
P083	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße / St 2315	Lohr - Rodenbach
P084	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße / St 2315	Lohr - Rodenbach
P085	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Bürgermeister-Dr.-Nebel-Str.	Lohr - Rodenbach
P086	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Bürgermeister-Dr.-Nebel-Str.	Lohr - Rodenbach
P087	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_07	Lohr a.Main	-	Ladestraße	Lohr-Lindig - Zentrum
P088	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_07	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Lohr-Lindig - Zentrum
P089	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_07	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr - Zentrum
P093	Markierung einer Mittellinie.	-	Lohr a.Main	-	Radweg	Lohr Ortskern
P094	Markierung einer Mittellinie.	-	Lohr a.Main	-	Radweg	Partenstein - Lohr
P095	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Bevorrechtigung des Radverkehrs bei umlaufender Führung.	SON_07	Lohr a.Main	-	St 2435	Lohr - Sendelbach
P097	Prüfung der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.	-	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr / Lohr-Lindig - Zentrum
P099	Freigabe der Nutzung des Gehweges für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.	-	Lohr a.Main	-	Geh- und Radweg	Bahnhof Lohr - Franz-Ludwig-Erthal-Gymnasium
P105	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Neuendorf	-	Bahnhofstraße	Neuendorf - Langenprozelten

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P106	Eine mögliche Bevorrechtigung des selbstständig geführten Radweges soll geprüft werden.	VOF_01	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr - Zentrum
P107	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Marktheidenfeld	-	Lohgraben	Erlenbach - Marktheidfeld
P108	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Marktheidenfeld	-	Montfortstraße	Anbindung Schulzentrum
P109	Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m). Alternativ: Umlaufsperrren gemäß Musterlösung anpassen (Bodenmarkierung, Reflektoren, keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m).	DPE_06	Marktheidenfeld	-	MSP 31	Altfeld - Oberwittbach / Unterwittbach
P110	Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m). Alternativ: Umlaufsperrren gemäß Musterlösung anpassen (Bodenmarkierung, Reflektoren, keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m).	DPE_06	Marktheidenfeld	-	MSP 31	Altfeld - Oberwittbach / Unterwittbach
P111	Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).	DPE_06	Marktheidenfeld	-	Mainradweg	Mainradweg Marktheidenfeld
P119	Entfernung des Zusatzzeichens „Radfahrer absteigen“.	-	Marktheidenfeld	-	MSP 45 / St 2299	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P120	Entfernung des Zusatzzeichens „Ende“	GVA_01	Marktheidenfeld	-	Nordring (MSP 45)	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P122	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Erlacher Straße (Mainradweg)	Zimmern - Erlach
P123	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Friedrich-Raiffeisen-Str.	Altfeld - Oberwittbach / Unterwittbach
P124	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Lohgraben	Erlenbach - Marktheidfeld
P125	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Ringstraße / Heubrunnenstraße	Anbindung Schulzentrum
P126	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Marktheidenfeld	-	Wirtschaftsweg	Esselbach - Hafenlohr
P128	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Mittelsinn	-	St 2304	Mittelsinn - Bahnhof Mittelsinn
P129	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Mittelsinn	-	Brunnenstraße	Mittelsinn - Obersinn
P130	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Neuhütten	-	Mühlstraße	Neuhütten Ortskern

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P131	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Neuhütten	-	MSP 21	Neuhütten
P133	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Neustadt a.Main	-	St 2315	Ortsdurchfahrt Neustadt
P134	Aufstockung des Brückengeländers (empfohlene Höhe mind. 130 cm) für die Nutzung der Brücke durch den Radverkehr. Entfernung des Zusatzzeichens "Radfahrer absteigen".	SON_01	Neustadt a.Main	-	Mainbrücke	Neustadt - Erlach
P138	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Partenstein	-	Schneidweg	Partenstein - Krommenthal
P141	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Rieneck	-	Deutschlandroute 9	Rieneck - Gemünden
P142	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Roden	-	Wirtschaftsweg	Roden - Ansbach
P143	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Roden	-	Wirtschaftsweg	Roden - Ansbach
P144	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	GVA_06	Rothenfels	-	St 2315	Neustadt - Rothenfels
P145	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld
P146	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld
P147	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld
P148	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Mainradweg	Lengfurt - Marktheidenfeld
P152	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Triefenstein	-	Mainradweg	Lengfurt - Marktheidenfeld
P153	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Triefenstein	-	Wirtschaftsweg	Kreuzwertheim - Trennfeld
P154	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Wiesthal	-	Krommenthaler Straße	Wiesthal - Partenstein / Neuhütten
P155	Bauliche Anpassung der Entwässerungsrinne gemäß Musterlösung.	EWR_01	Wiesthal	-	Wirtschaftsweg	Wiesthal / Neuhütten - Partenstein

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P156	Bauliche Anpassung der Entwässerungsrinne gemäß Musterlösung.	EWB_01	Wiesthal	-	Wirtschaftsweg	Wiesthal / Neuhütten - Partenstein

Anlage 11

Plan und Tabelle *Weitere Maßnahmen*

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Radverkehrskonzept Main-Spessart

Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- - - Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung

Weitere Maßnahmen

Punktmaßnahmen

-  Führung an Knotenpunkt verbessern
-  Querungshilfe anlegen
-  Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen
-  Sonstiges

Streckenmaßnahmen

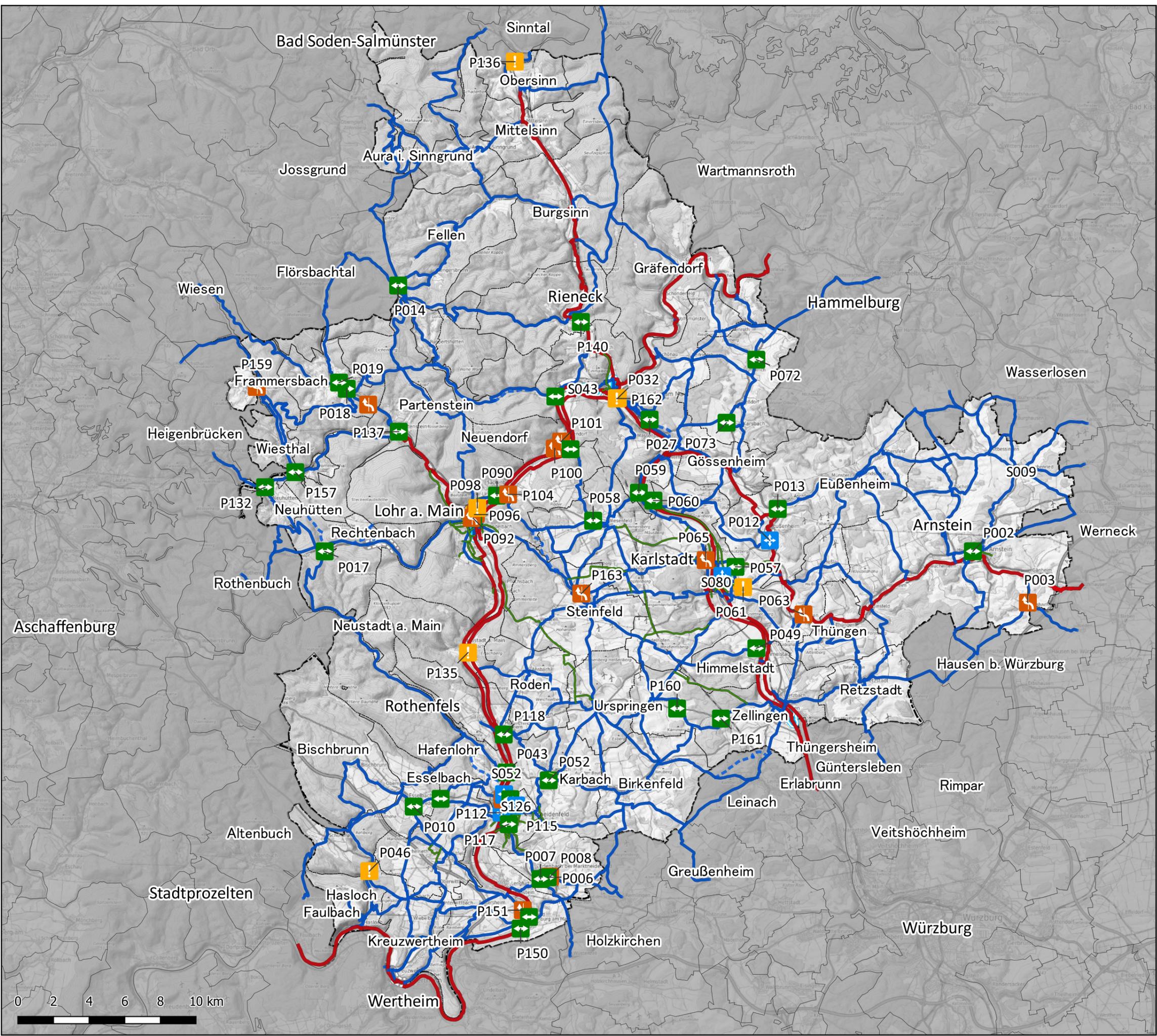
-  Fahrradstraße anordnen
-  Radverkehrsanlage markieren
-  Verkehrsberuhigende Umgestaltung
-  Sonstiges

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts Main-Spessart finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:

<https://rv-k.de/Main-Spessart/Radverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Plan 10: (Anlage 11) Weitere Maßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept Main-Spessart
 Bearbeitung: M.Sc. Natascha Mützel
 M.Eng. Thorsten Zobel
 Datum: Oktober 2023
 Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende
 Datenquelle: Eigene Erhebung



Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S009	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	VUG_02	Arnstein	-	St 2433	Ortsdurchfahrt Schwebenried
S024	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. Markierung von beidseitigen Piktogrammketten, in den Bereichen, die für die Anlage von Schutzstreifen zu schmal sind (<7,50 m).	RVM_03	Eußenheim	-	B 27	Ortsdurchfahrt Eußenheim
S031	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.).	FST_02	Gemünden a.Main	-	Hofweg	Gemünden - Mittelschule Gemünden
S032	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	FST_02	Gemünden a.Main	-	Sandweg	Langenprozelten - Gemünden
S038	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. Abschnittsweise Entfernung der Mittellinie.	RVM_03	Gemünden a.Main	-	Langenprozelten Straße	Ruppertshütten - Langenprozelten
S039	Es soll geprüft werden, ob der Abbiegestreifen notwendig ist. Durch den Entfall des Abbiegestreifens können beidseitige Radfahrstreifen markiert werden. Der Einmündungsbereich soll rot eingefärbt werden.	RVM_01	Gemünden a.Main	-	St 2302	Gemünden - Langenprozelten / Rieneck
S043	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	VUG_01	Gemünden a.Main	-	Langenprozelten & Würzburger Str.	Langenprozelten - Gemünden
S052	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums prüfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Bspw. geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	VUG_01	Hafenlohr	-	St 2315	Hafenlohr Ortsdurchfahrt
S079	Es soll geprüft werden, ob die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (>1,50 m) möglich ist. Entfall der Kfz- Parkstände auf der Fahrbahn.	RVM_03	Karlstadt	-	Alte Mainbrücke (St 2435)	Karlstadt - Mühlbach
S080	Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf.	RVM_02	Karlstadt	-	Eußenheimer Straße	Anbindung Karlstädter Altstadt
S081	Ausweisen als Einbahnstraße in Richtung Osten mit Freigabe für den Radverkehr in Richtung Westen. Um den Rad- und Fußverkehr stärker zu fördern, kann eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten dieser Verkehrsträger stattfinden.	-	Karlstadt	-	Johann-von-Korb-Straße	Bahnhof Karlstadt - Schulzentrum
S082	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	-	Karlstadt	-	Johann-Zahn-Straße	Ortskern Karlstadt - Wernradweg
S093	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen bei Umgestaltung der Ortsdurchfahrt prüfen. Entfernung der Mittellinie. Parkstände entfernen.	RVM_03	Kreuzwertheim	-	MSP 32	Kreuzwertheim Ortsdurchfahrt
S105	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.).	FST_02	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße	Lohr - Rodenbach
S110	Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen. Überführung Radfahrstreifen - Radweg am Beginn und Ende.	RVM_01	Lohr a.Main	-	Jahnstraße	Lohr - Nantenbach
S116	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Umgestaltung des Knotenpunktes über Luipoldstraße.	FST_02	Marktheidenfeld	-	Heubrunnenstraße	Innenstadt - Schule

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S117	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	FST_02	Marktheidenfeld	-	Friedenstraße	Marktheidenfeld - Erlenbach
S126	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen prüfen.	RVM_01	Marktheidenfeld	-	Nordring	Hafenlohr - Schulzentrum
S127	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen prüfen. Alternativ: Markierung von einseitigem Schutzstreifen auf südlicher Seite und Nutzung des bestehenden Radweges in Fahrtrichtung. Schaffung einer geeigneten Querungshilfe auf Höhe der Linksabbiegespur.	RVM_01	Marktheidenfeld	-	Äußerer Ring	Schulzentrum
S145	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen gemäß Musterlösung. Ggf. Entfernung der Parkstände. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind zu treffen.	RVM_02	Rechtenbach	-	Hauptstraße	Ortsdurchfahrt Rechtenbach
S172	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.	FST_02	Zellingen	-	Mainradweg	Zellingen - Würzburg
S173	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.	FST_02	Zellingen	-	Mainradweg	Zellingen - Würzburg
S174	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.	FST_02	Zellingen	-	Mainradweg	Zellingen - Würzburg
P002	Einrichtung einer signalisierten Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr.	-	Arnstein	-	B 26	Arnstein - Wernradweg
P003	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_10	Arnstein	-	MSP 4	Binsbach - Gänheim
P006	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_06	Erlenbach	-	MSP 36	Erlenbach - Wüstenzell
P007	Im Zuge der Schaffung einer Radverbindung zwischen Triefenstein und Erlenbach soll eine Querungshilfe in Anlehnung an die Musterlösung eingerichtet werden.	QHA_04	Erlenbach	-	MSP 36	Triefenstein - Erlenbach
P008	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_10	Erlenbach	-	MSP 41	Erlenbach - Tiefenthal
P010	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_02	Esselbach	-	MSP 28	Ortsdurchfahrt Krednbach
P012	Einrichtung umlaufender Radwege mit entsprechenden baulich geschützten Übergängen auf die Fahrbahn an den Knotenpunktarmen.	SON_07	Eußenheim	-	B 27	Eußenheim - Gambach / Karlstadt
P013	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_07	Eußenheim	-	B 27	Eußenheim - Aschfeld
P014	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Fellen	-	MSP 19	Rengersbrunn - Lohrhaupten

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P017	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_04	Forst Lohrerstraße	-	B 26 / MSP 21	Neuhütten - Bischbornerhof
P018	Sicherung der Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit prüfen.	-	Frammersbach	-	B 276	Frammersbach - Ruppertshütten
P019	Anpassung der LSA - Anforderungstaster an Einmündung Jahnstraße für den Radverkehr. Versetzen der Haltelinie für den Kfz-Verkehr zu Gunsten einer sicheren Querungsmöglichkeit für den Radverkehr prüfen. Absenken der Bordsteinkante.	BOR_01	Frammersbach	-	B 276	Frammersbach - Partenstein
P020	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Frammersbach	-	Gewerbestraße	Frammersbach - Partenstein
P027	Die vorhandene Fußgängerschutzanlage soll für die Mitnutzung des Radverkehrs umgestaltet werden.	-	Gemünden a.Main	-	St 2303	Adelsberg - Gemünden
P028	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Gemünden a.Main	-	MSP 19	Ruppertshütten - Langenprozelten
P032	Ausbau der Rampe. Falls der vorhandene Raum nicht ausreichend ist, können durch den Wegfall von zwei Stellplätzen am Parkplatz Mainstraße zusätzliche Flächen gewonnen werden.	-	Gemünden a.Main	-	B 26	Mainradweg - Altstadt Gemünden
P043	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Punktuelle Verbreiterung der Straße zur Einrichtung der Querungshilfe. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_03	Hafenlohr	-	St 2315 / MSP 27	Hafenlohr - Marktheidenfeld
P046	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Hasloch	-	MSP 31	Schollbrunn - Röttbach
P049	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Himmelstadt	-	St 2300	Himmelstadt - Duttonbrunn / Stadelhofen
P052	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_04	Karbach	-	St 2299	Birkenfeld - Karbach
P055	Umgestalten des Kreisverkehrs gemäß Musterlösung. Einrichten von baulichen Übergängen am Beginn und Ende jedes Kreisverkehrsarmes zur Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn/auf die umlaufenden Wege.	SON_07	Karlstadt	-	B 27 / Eußenheimer Straße	Karlstadt - Altstadt
P057	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_07	Karlstadt	-	Eußenheimer Straße (B 27)	Karlbürg - Eußenheim / Schönarts
P058	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Karlstadt	-	St 2435	Halsbach - Wiesenfeld
P059	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Gemünden a.Main	-	MSP 11	Wiesenfeld - Wernfeld
P060	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Karlstadt	-	B 26	Mainradweg - Gambach

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P061	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht, um so eine durchgängig asphaltierte Radverbindung zu schaffen.	-	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Karlstadt - Eußenheim / Heßlar
P063	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_12	Karlstadt	-	St 2301	Stetten - Thüngen / Schönarts
P065	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_12	Karlstadt	-	Karolingerstraße	Karlburg - Karlstadt
P072	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_07	Karsbach	-	B 27	Weyersfeld - Höllrich
P073	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Karsbach	-	B 27 / Am Steingraben	Karsbach - Adelsberg
P090	Einrichtung einer Querungshilfe. Nutzung der vorhandenen Querungshilfe prüfen.	QHA_01	Lohr a.Main	-	B 26	Sackenbach - Neuendorf
P091	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Lohr a.Main	-	MSP 11	Steinbach - Halsbach
P092	Einrichtung einer Querungshilfe und Wegeverbindung.	QHA_03	Lohr a.Main	-	St 2435	Sendelbach - Lohr
P096	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Radverkehr bevorzugen.	SON_04	Lohr a.Main	-	Jahnstraße / Bahnhofstraße	Lohr Zentrum - Bahnhof/Schule
P098	Neubau einer Rampe.	-	Lohr a.Main	-	Nägelseestraße	Bahnhof Lohr - Franz-Ludwig-Erthal-Gymnasium
P100	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn (Radfahrstreifen / Schutzstreifen) geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_06	Neuendorf	-	Nantenbacher Straße	Neuendorf - Nantenbach
P101	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_02	Neuendorf	-	Lohrer Straße	Neuendorf - Nantenbach
P102	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Lohr a.Main	-	Jahnstraße	Lohr - Neuendorf
P103	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden.	-	Lohr a.Main	-	Haaggasse	Lohr - Partenstein
P104	Anpassung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_03	Lohr a.Main	-	Lohrer Straße	Steinbach - Rettersbach
P112	Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende in alle Richtungen geschaffen werden. Anknüpfung an neu zu schaffende Radverkehrsanlage auf Mainbrücke.	DQE_02	Marktheidenfeld	-	Brückenstr. / Georg-Mayr-Str.	Ortsdurchfahrt Marktheidenfeld

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P113	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Radverkehr bevorzugen.	SON_04	Marktheidenfeld	-	MSP 45 / St 2299	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P114	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Radverkehr bevorzugen.	SON_04	Marktheidenfeld	-	MSP 45 / St 2299	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P115	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren.	SON_05	Marktheidenfeld	-	Nordring / Äußerer Ring	Anbindung Schulzentrum
P116	Einrichtung einer Querungshilfe in Anlehnung an die Musterlösung und Überführung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen prüfen.	UFR_17	Marktheidenfeld	-	Nordring (MSP 45)	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P117	Einrichtung einer Querungshilfe in Anlehnung an die Musterlösungen.	QHA_01	Marktheidenfeld	-	B 8 / Friedenstraße	Erlenbach - Marktheidenfeld
P118	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr schaffen (Bushaltestelle).	QHA_03	Marktheidenfeld	-	St 2438	Zimmern - Roden / Karbach
P121	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_06	Marktheidenfeld	-	St 2299	Ortsdurchfahrt Marktheidenfeld
P127	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Marktheidenfeld	-	St 2312	Esselbach - Hafenlohr
P132	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Neuhütten	-	St 2317	Neuhütten - Heigenbrücken
P135	Aufstockung des Brückengeländers (empfohlene Höhe mind. 130 cm) für die Nutzung der Brücke durch den Radverkehr. Entfernung des Zusatzzeichens "Radfahrer absteigen".	SON_01	Neustadt a.Main	-	Mainbrücke	Neustadt - Erlach
P136	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	-	Obersinn	-	Deutschlandroute 9	Obersinn - Jossa
P137	Einrichtung einer Querungshilfe. Anknüpfung an Radwegneubau Richtung Lohr.	QHA_03	Partenstein	-	St 2317	Partenstein - Lohr
P140	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer". Entfernen der Umlaufsperrle. Auf die Wartepflicht soll gemäß der Musterlösung hingewiesen werden.	QHA_7	Rieneck	-	St 2303	Rieneck - Bahnhof Rieneck
P149	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit prüfen.	QHA_04	Triefenstein	-	St 2299	Homburg - Lengfurt
P150	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit prüfen.	QHA_09	Triefenstein	-	St 2299	Homburg - Wertheim
P151	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P157	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Wiesthal	-	St 2317	Neuhütten - Wiesthal / Partenstein
P159	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Die Kfz-Geschwindigkeit soll reduziert werden.	QHA_09	Frammersbach	-	MSP 21	Habichtsthal - Heinrichsthal
P160	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Zellingen	-	St 2437	Duttenbrunn - Zellingen
P161	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Zellingen	-	St 2437	Duttenbrunn - Zellingen
P162	Herstellen einer für den Radverkehr sicher befahrbaren Oberfläche.	SON_12	Gemünden a.Main	-	Max-Josef-Straße	Gemünden - Gräfendorf
P163	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Steinfeld	-	St 2437	Steinfeld - Hausen

Anlage 12

Maßnahmenliste Kommunen

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
Arnstein						
S001	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	-	Arnstein	-	Gehweg	Heugrumbach - Arnstein
S002	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Arnstein	-	MSP 1	Altbessingen - Schwebenried
S003	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	NRW_02	Arnstein	-	B 26	Heugrumbach - Büchold
S004	Es soll geprüft werden, ob eine Neuordnung des Straßenraums und der Ausbau des vorhandenen Gehwegs als Geh- und Radweg möglich ist. Es soll zudem eine gesicherte Quermöglichkeit in die Schützenbergstraße geschaffen werden.	-	Arnstein	-	B 26 / St 2277	Arnstein - Schraudenbach
S005	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Arnstein	-	Wirtschaftsweg	Arnstein - Schwebenried
S006	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Arnstein	-	St 2294	Büchold - Arnstein
S007	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Arnstein	-	MSP 4	Binsbach - Gänheim
S008	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Arnstein	-	B 26	Ortsdurchfahrt Binsfeld
S009	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	VUG_02	Arnstein	-	St 2433	Ortsdurchfahrt Schwebenried
S011	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Arnstein	Hammelburg	St 2294	Gauaschach - Büchold
P001	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Arnstein	-	St 2433 / Bücholder Weg	Ortsdurchfahrt Schwebenried
P002	Einrichtung einer signalisierten Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr.	-	Arnstein	-	B 26	Arnstein - Wernradweg
P003	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_10	Arnstein	-	MSP 4	Binsbach - Gänheim
Birkenfeld						
S012	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Birkenfeld	Remlingen (LK Würzburg)	Wirtschaftsweg	Birkenfeld - Tiefenthal
S013	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Birkenfeld	Urspringen	Wirtschaftsweg	Birkenfeld - Urspringen

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S033	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	NRW_02	Birkenfeld	-	MSP 43	Birkenfeld - Billingshausen
S184	Ausbau der betrachteten Strecke als selbstständig geführter Geh- und Radweg.	NRW_01	Birkenfeld	-	St 2299 / Weidenmühle	Urspringen - Birkenfeld
S061	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karbach	Birkenfeld	Wirtschaftsweg	Marktheidenfeld - Birkenfeld
Burgsinn						
S014	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Burgsinn	-	St 2304	Burgsinn - Mittelsinn
P004	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Burgsinn	-	Deutschlandroute 9	Burgsinn - Rieneck
P005	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Burgsinn	-	Radweg parallel St 2303	Burgsinn - Fellen
Erlenbach						
S015	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Erlenbach	-	B 8	Tiefenthal - Homburg
S016	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Erlenbach	-	Wirtschaftsweg	Tiefenthal - Erlenbach
S017	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Bau eines Radweges bis zum Kreisverkehr (Anschluss nach Erlenbach).	OAA_01	Erlenbach	-	MSP 41	Erlenbach - Tiefenthal
S018	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Erlenbach	-	Wirtschaftsweg	Erlenbach - Wüstenzell
S019	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Erlenbach	Remlingen (LK Würzburg)	Wirtschaftsweg	Tiefenthal - Remlingen
S162	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung einer baulich gesicherter Quermöglichkeit am Ortseingang Lengfurt sowie bei der Querung der MSP 36 (siehe Fotos).	OAA_01	Triefenstein	Erlenbach	MSP 36	Triefenstein - Erlenbach
P006	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_06	Erlenbach	-	MSP 36	Erlenbach - Wüstenzell
P007	Im Zuge der Schaffung einer Radverbindung zwischen Triefenstein und Erlenbach soll eine Querungshilfe in Anlehnung an die Musterlösung eingerichtet werden.	QHA_04	Erlenbach	-	MSP 36	Triefenstein - Erlenbach
P008	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_10	Erlenbach	-	MSP 41	Erlenbach - Tiefenthal

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
Esselbach						
S020	Neubau (Verbreiterung) der Unterführung sowie Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn am Ortseingang Esselbach geschaffen werden.	UFR_08	Esselbach	-	Steinmarker Straße	Steinmark - Esselbach
S131	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Marktheidenfeld	Esselbach	MSP 32	Esselbach - Michelrieth
P009	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Esselbach	-	Spessartstraße	Esselbach - Glasofen
P010	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_02	Esselbach	-	MSP 28	Ortsdurchfahrt Kredenbach
P011	Entfernung des Zusatzzeichens „Radfahrer absteigen“. Stattdessen sollte die Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen werden.	-	Esselbach	-	Steinmarker Straße	Steinmark - Esselbach
Eußenheim						
S010	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Eußenheim	-	Wirtschaftsweg	Obersfeld - Arnstein
S021	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Eußenheim	Karlstadt	Wirtschaftsweg	Gambach - Eußenheim
S022	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit asphaltierter Deckschicht.	OAU_01	Eußenheim	-	Geh- und Radweg	Hundsbach - Obersfeld
S023	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit asphaltierter Deckschicht.	OAU_01	Eußenheim	-	Geh- und Radweg	Bühler - Hundsbach
S024	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. Markierung von beidseitigen Piktogrammketten, in den Bereichen, die für die Anlage von Schutzstreifen zu schmal sind (<7,50 m).	RVM_03	Eußenheim	-	B 27	Ortsdurchfahrt Eußenheim
P012	Einrichtung umlaufender Radwege mit entsprechenden baulich geschützten Übergängen auf die Fahrbahn an den Knotenpunktarmen.	SON_07	Eußenheim	-	B 27	Eußenheim - Gambach / Karlstadt
P013	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_07	Eußenheim	-	B 27	Eußenheim - Aschfeld
Fellen						
S025	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Fellen	-	MSP 18	Neuhof - Rengersbrunn / Fellen
S026	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung eines baulichen Übergangs Fahrbahn - Radweg am Ortseingang Rengersbrunn.	OAA_01	Fellen	-	Forstwirtschaftsweg	Fellen - Rengersbrunn

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S027	Sanieren der schadhafte wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt gemäß Musterlösung.	OAU_01	Fellen	-	Forstwirtschaftsweg	Fellen - Lohrhaupten
P014	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Fellen	-	MSP 19	Rengersbrunn - Lohrhaupten
P015	Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr.	-	Fellen	-	St 2303	Burgsinn - Fellen
P016	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Fellen	-	Forstwirtschaftsweg	Fellen - Aura
Frammersbach						
S028	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges prüfen.	-	Frammersbach	-	Privatgrundstück	Frammersbach - Partenstein
S030	Sanieren der schadhafte wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Frammersbach	Ruppertshütten er Forst	Forstwirtschaftsweg	Ruppertshütten - Frammersbach
S170	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Wiesthal	Frammersbach	MSP 21	Wiesthal - Habichtsthal
P018	Sicherung der Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit prüfen.	-	Frammersbach	-	B 276	Frammersbach - Ruppertshütten
P019	Anpassung der LSA - Anforderungstaster an Einmündung Jahnstraße für den Radverkehr. Versetzen der Halteinie für den Kfz-Verkehr zu Gunsten einer sicheren Querungsmöglichkeit für den Radverkehr prüfen. Absenken der Bordsteinkante.	BOR_01	Frammersbach	-	B 276	Frammersbach - Partenstein
P020	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Frammersbach	-	Gewerbestraße	Frammersbach - Partenstein
P021	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Frammersbach	-	Hammerfurtweg	Frammersbach - Kempfenbrunn / Lohrhaupten
P022	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Frammersbach	-	Mützelsberg	Frammersbach - Ruppertshütten
P023	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Frammersbach	-	Jahnstraße	Frammersbach - Partenstein
P159	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Die Kfz-Geschwindigkeit soll reduziert werden.	QHA_09	Frammersbach	-	MSP 21	Habichtsthal - Heinrichsthal
Gemünden a.Main						
S031	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.).	FST_02	Gemünden a.Main	-	Hofweg	Gemünden - Mittelschule Gemünden

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S032	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	FST_02	Gemünden a.Main	-	Sandweg	Langenprozelten - Gemünden
S034	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Gemünden a.Main	-	Wirtschaftsweg	Adelsberg - Sachsenheim
S035	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Gemünden a.Main	Neuendorf	Mainradweg	Neuendorf - Langenprozelten
S036	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Straßenbegleitenden Weg als Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ beibehalten.	PKM_01	Gemünden a.Main	-	B 26	Gemünden - Bahnhof Gemünden
S037	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Es soll geprüft werden ob der Gehweg verbreitert und für den Radverkehr freigegeben werden kann.	PKM_01	Gemünden a.Main	-	St 2301	Wernfeld - Adelsberg
S038	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. Abschnittsweise Entfernung der Mittellinie.	RVM_03	Gemünden a.Main	-	Langenprozelten Straße	Ruppertshütten - Langenprozelten
S039	Es soll geprüft werden, ob der Abbiegestreifen notwendig ist. Durch den Entfall des Abbiegestreifens können beidseitige Radfahrstreifen markiert werden. Der Einmündungsbereich soll rot eingefärbt werden.	RVM_01	Gemünden a.Main	-	St 2302	Gemünden - Langenprozelten / Rieneck
S040	Freigabe des Betriebsgeländes für den Rad- und Fußverkehr.	-	Gemünden a.Main	-	Am Schutzhafen	Langenprozelten - Gemünden
S041	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer wassergebundenen Decke.	UWA_01	Gemünden a.Main	-	Wirtschaftsweg	Seifriedsburg - Gemünden
S042	Ausbau des unbefestigten Weges als Geh- und Radweg.	UWA_01	Gemünden a.Main	-	Wanderweg	Adelsberg - Gemünden
S043	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	VUG_01	Gemünden a.Main	-	Langenprozelten & Würzburger Str.	Langenprozelten - Gemünden
S044	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges bis Ruppertshütten. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Gemünden a.Main	-	MSP 19	Langenprozelten - Ruppertshütten
S071	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Gemünden a.Main	-	Radweg	Wiesenfeld - Wernfeld
S047	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Gräfendorf	Gemünden a.Main	Saaleradweg	Schönau - Wolfsmünster
S084	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karlstadt	Gemünden a.Main	Forstwirtschaftsweg	Gambach - Wernfeld
S088	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Karsbach	Gemünden a.Main	St 2303	Heßdorf - Adelsberg

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S155	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Abschnittsweise ist ein asphaltierter Ausbau eines Forstweges möglich. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Lohr a.Main	Gemünden a.Main	MSP 19	Ruppertshütten - Langenprozelten
P025	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01	Gemünden a.Main	-	Langenprozelten Straße	Langenprozelten - Ruppertshütten
P026	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Gemünden a.Main	-	Duivenallee	Gemünden - Gräfendorf
P027	Die vorhandene Fußgängerschutzanlage soll für die Mitnutzung des Radverkehrs umgestaltet werden.	-	Gemünden a.Main	-	St 2303	Adelsberg - Gemünden
P028	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Gemünden a.Main	-	MSP 19	Ruppertshütten - Langenprozelten
P029	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32. Stattdessen soll die Gefahrenstelle beseitigt werden oder auf die geringe Durchfahrthöhe hingewiesen werden.	-	Gemünden a.Main	-	Kapellenweg / Wernradweg	Mainradweg - Sachsenheim
P030	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32.	-	Gemünden a.Main	-	Wernweg / Wernradweg	Mainradweg - Sachsenheim
P031	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32.	-	Gemünden a.Main	-	Mühlgrabenbrücke	Gemünden - Gräfendorf
P032	Ausbau der Rampe. Falls der vorhandene Raum nicht ausreichend ist, können durch den Wegfall von zwei Stellplätzen am Parkplatz Mainstraße zusätzliche Flächen gewonnen werden.	-	Gemünden a.Main	-	B 26	Mainradweg - Altstadt Gemünden
P033	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Hahnweg	Adelsberg - Gemünden
P034	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Wengertstraße	Langenprozelten - Ruppertshütten
P035	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Sandweg	Langenprozelten - Gemünden
P036	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Gemünden a.Main	-	Am Schutzhafen	Langenprozelten - Gemünden
P037	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Saaleradweg	Gemünden - Gräfendorf
P038	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Zollbergstraße	Schaippach - Langenprozelten
P039	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Wengertstraße	Langenprozelten - Ruppertshütten

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P040	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Gemünden a.Main	-	Mainradweg	Karlstadt - Wernfeld
P059	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Gemünden a.Main	-	MSP 11	Wiesefeld - Wernfeld
P066	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	GVA_05	Gemünden a.Main	-	MSP 11	Karlburg - Gemünden
P162	Herstellen einer für den Radverkehr sicher befahrbaren Oberfläche.	SON_12	Gemünden a.Main	-	Max-Josef-Straße	Gemünden - Gräfendorf
Gössenheim						
S048	Ausbau des Abschnitts mit einer asphaltierten Decke sowie Ertüchtigung der Brücke für den Radverkehr.	UWA_01	Gössenheim	-	Privatweg	Sachsenheim - Gössenheim
S085	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_01	Karlstadt	Gössenheim	MSP 10 / St 2301	Gambach - Gössenheim
P042	Entfernen des Zusatzzeichens 1012-32.	-	Gössenheim	-	St 2301 / Wernradweg	Sachsenheim - Eußenheim
Gräfendorf						
S045	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Gräfendorf	-	Saaleradweg	Michelau - Morlesau
S046	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Gräfendorf	-	St. 2302	Anbindung Bahnhof Wolfsmünster
S047	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Gräfendorf	Gemünden a.Main	Saaleradweg	Schönau - Wolfsmünster
S067	Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke mit Freigabe für Rettungsfahrzeuge.	-	Gräfendorf	-	Saalebrücke Roßmühle	Saaleradweg - Weickersgrüben
Hafenlohr						
S049	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	-	Hafenlohr	-	MSP 26	Hafenlohr - Windheim
S050	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Hafenlohr	-	Wirtschaftsweg	Marktheidenfeld - Marienbrunn
S051	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Hafenlohr	-	Wirtschaftsweg	Hafenlohr - Windheim

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S052	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums prüfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Bspw. geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	VUG_01	Hafenlohr	-	St 2315	Hafenlohr Ortsdurchfahrt
P043	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Punktuelle Verbreiterung der Straße zur Einrichtung der Querungshilfe. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_03	Hafenlohr	-	St 2315 / MSP 27	Hafenlohr - Marktheidenfeld
P044	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Hafenlohr	-	Hauptstraße	Hafenlohr - Rothenfels
P045	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Hafenlohr	-	Weg am Jugendzeltplatz Windheim	Steinmark - Windheim / Lindenfurterhof
Hasloch						
S053	Neubau sowie abschnittsweiser Ausbau eines bestehenden Weges als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende.	NRW_02	Hasloch	-	St 2315	Hasloch - Faulbach
S054	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges auf der östlichen Seite des Haslochbaches (teilw. Nutzung vorhandener Wege). Ggfs. Brückenbau über den Haslochbach. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	OAA_01	Hasloch	Schollbrunn	Privat- und Forstwirtschaftswege	Hasloch - Schollbrunn
P046	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Hasloch	-	MSP 31	Schollbrunn - Röttbach
Himmelstadt						
S055	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichten einer baulichen Querungshilfe (Mittelinsel) an der B 27.	OAA_01	Himmelstadt	-	Wirtschaftsweg	Himmelstadt - Karlstadt
S056	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Himmelstadt	-	Wirtschaftsweg	Stadelhofen - Himmelstadt
S057	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Himmelstadt	-	MSP 8	Himmelstadt Mainquerung
P047	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Laudenbach
P048	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Laudenbach
P049	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Himmelstadt	-	St 2300	Himmelstadt - Duttonbrunn / Stadelhofen
P050	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	VOF_02	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Zelligen
P051	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	VOF_02	Himmelstadt	-	Mainradweg	Himmelstadt - Zelligen

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
Karbach						
S059	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karbach	-	Forstwirtschaftsweg	Zimmern - Karbach/Roden
S060	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Abschnitte mit wassergebundener Oberfläche asphaltieren.	OAU_01	Karbach	Roden	Wirtschaftsweg	Roden - Karbach
S061	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karbach	Birkenfeld	Wirtschaftsweg	Marktheidenfeld - Birkenfeld
S128	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. Anlegen einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.	UWA_01	Karbach	-	St 2438	Zimmern - Roden
S130	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	Karbach	Forstwirtschaftsweg	Karbach - Marktheidelfeld
S164	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Urspringen	Karbach	Gemeindeverbindungsstraße	Karbach - Urspringen
P052	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_04	Karbach	-	St 2299	Birkenfeld - Karbach
Karlstadt						
S062	Neubau einer Brücke oder Unterführung für den Radverkehr zur Verbindung der Altstadt und dem westlich der Bahntrasse gelegenen Siedlungsgebiet. Alternativ Ausbau der betrachteten Unterführung.	-	Karlstadt	-	Unterführung Bahnhof Karlstadt	Anbindung Karlstädter Altstadt
S063	Neubau einer Brücke oder Unterführung.	-	Karlstadt	-	Bahnhofstraße	Gambach - Karlstadt
S064	Langfristig: Neubau oder Ausbau der Überführung und Schaffung von Radverkehrsanlagen, die den ERA-Standards entsprechen. Kurzfristig: Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer" und Markierung einer Piktogrammreihe.	PKM_01	Karlstadt	-	St 2435	Anbindung Industriegebiet Laudenbacher Weg
S065	Umgestaltung des Parkplatzes und Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radweges.	-	Karlstadt	-	Mainradweg	Mainradweg Karlstadt
S066	Umgestaltung des Parkplatzes und Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radweges.	-	Karlstadt	-	Mainradweg	Mainradweg - Karlstadt
S068	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf dem betrachteten Abschnitt.	NRW_02	Karlstadt	-	MSP 8	Himmelstadt - Stetten
S069	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen sowie zur Attraktivierung des Fußverkehrs. (Teilweiser) Entfall der Kfz-Parkstände.	-	Karlstadt	-	Bodelschwinghstraße	Karlstadt Nord-Süd
S070	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karlstadt	-	Forstwirtschaftsweg	Stetten - Karlstadt

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S072	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Karlburg - Gemünden
S073	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung gesicherter baulicher Quermöglichkeiten über die St 2435 und Einrichtung von Radverkehrsanlagen am Kreisverkehr.	OAA_01	Karlstadt	-	St 2435 / Wirtschaftsweg	Rohrbach - Karlburg
S074	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Rohrbach - Karlburg
S075	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karlstadt	-	Am Saupurzel / Am Stadion	Schönarts - Karlstadt
S076	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karlstadt	-	Forstwirtschaftsweg	Steinfeld - Karlstadt
S077	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Karlstadt	-	St 2301 / B 26	Ortsdurchfahrt Stetten
S078	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Karlstadt	-	Stadelhofer Straße (St 2438)	Ortsdurchfahrt Mühlbach
S079	Es soll geprüft werden, ob die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (>1,50 m) möglich ist. Entfall der Kfz- Parkstände auf der Fahrbahn.	RVM_03	Karlstadt	-	Alte Mainbrücke (St 2435)	Karlstadt - Mühlbach
S080	Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf.	RVM_02	Karlstadt	-	Eußenheimer Straße	Anbindung Karlstädter Altstadt
S081	Ausweisen als Einbahnstraße in Richtung Osten mit Freigabe für den Radverkehr in Richtung Westen. Um den Rad- und Fußverkehr stärker zu fördern, kann eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten dieser Verkehrsträger stattfinden.	-	Karlstadt	-	Johann-von-Korb-Straße	Bahnhof Karlstadt - Schulzentrum
S082	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	-	Karlstadt	-	Johann-Zahn-Straße	Ortskern Karlstadt - Wernradweg
S084	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Karlstadt	Gemünden a.Main	Forstwirtschaftsweg	Gambach - Wernfeld
S085	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_01	Karlstadt	Gössenheim	MSP 10 / St 2301	Gambach - Gössenheim
S087	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Karlstadt	Steinfeld	Wirtschaftsweg	Steinfeld - Karlstadt
S165	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Karlstadt	-	St 2438	Stadelhofen - Duttonbrunn
S021	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Eußenheim	Karlstadt	Wirtschaftsweg	Gambach - Eußenheim

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S112	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	UWA_01	Lohr a.Main	Karlstadt	Forstwirtschaftsweg	Wiesefeld - Steinbach
P053	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Karlstadt	-	St 2435	Karlstadt - Mainradweg
P054	Umlaufsperrren sowie Zusatzzeichen 1012-32 entfernen.	-	Karlstadt	-	Wernradweg	Stetten - Schönarts
P055	Umgestalten des Kreisverkehrs gemäß Musterlösung. Einrichten von baulichen Übergängen am Beginn und Ende jedes Kreisverkehrsarmes zur Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn/auf die umlaufenden Wege.	SON_07	Karlstadt	-	B 27 / Eußenheimer Straße	Karlstadt - Altstadt
P056	Bauliche Anpassung des Gitters mit quer verlaufenden Streben oder Anwendung einer ähnlichen Lösung.	EWR_01	Karlstadt	-	Stationsweg	Karlstadt - Stetten
P057	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_07	Karlstadt	-	Eußenheimer Straße (B 27)	Karlburg - Eußenheim / Schönarts
P058	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Karlstadt	-	St 2435	Halsbach - Wiesefeld
P060	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Karlstadt	-	B 26	Mainradweg - Gambach
P061	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht, um so eine durchgängig asphaltierte Radverbindung zu schaffen.	-	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Karlstadt - Eußenheim / Heßlar
P063	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_12	Karlstadt	-	St 2301	Stetten - Thüngen / Schönarts
P065	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_12	Karlstadt	-	Karolingerstraße	Karlburg - Karlstadt
P067	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Karlburg - Eußenheim / Heßlar
P068	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Wirtschaftsweg	Karlburg - Eußenheim / Heßlar
P069	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Stationsweg	Karlstadt - Stetten
P070	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Forstwirtschaftsweg	Karlstadt - Steinfeld
P071	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Karlstadt	-	Forstwirtschaftsweg	Karlstadt - Steinfeld

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
Karsbach						
S088	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Karsbach	Gemünden a.Main	St 2303	Heßdorf - Adelsberg
S089	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Karsbach	Hammelburg	St 2434 / B 27	Weyersfeld - Obereschenbach
P072	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung.	QHA_07	Karsbach	-	B 27	Weyersfeld - Höllrich
P073	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Karsbach	-	B 27 / Am Steingraben	Karsbach - Adelsberg
Kreuzwertheim						
S090	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Kreuzwertheim	Triefenstein	Forstwirtschaftsweg	Untertwittbach - Rettersheim
S091	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Kreuzwertheim	-	Forstwirtschaftsweg	Kreuzwertheim - Wiebelbach
S092	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Kreuzwertheim	-	Wirtschaftsweg	Kreuzwertheim - Untertwittbach
S093	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen bei Umgestaltung der Ortsdurchfahrt prüfen. Entfernung der Mittellinie. Parkstände entfernen.	RVM_03	Kreuzwertheim	-	MSP 32	Kreuzwertheim Ortsdurchfahrt
S094	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn - Radweg an der Einmündung zur MSP 33.	OAA_01	Kreuzwertheim	Marktheidenfeld	St 2315	Untertwittbach - Oberwittbach
S096	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Kreuzwertheim	Triefenstein	Forstwirtschaftsweg	Kreuzwertheim - Rettersheim
S097	Neubau der Brücke und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen.	-	Kreuzwertheim	Wertheim	Alte Mainbrücke	Kreuzwertheim - Wertheim
S121	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	Kreuzwertheim	Wirtschaftsweg	Röttbach - Michelrieth
P074	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Kreuzwertheim	-	MSP 32 / Turnplatzstraße	Ortsdurchfahrt Kreuzwertheim
P075	Einmündung durch rote Markierung im Kurvenbereich in Anlehnung an Musterlösung sichern.	GVA_05	Kreuzwertheim	-	Mainradweg	Hasloch - Kreuzwertheim
P076	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Kreuzwertheim	-	Forstweg	Röttbach - Schollbrunn

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P077	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Kreuzwertheim	-	Kreuzstraße	Kreuzwertheim - Altfeld
P078	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Kreuzwertheim	-	Rettersheimer Straße	Unterrittbach - Rettersheim
Lohr a.Main						
S098	Neubau (Verbreiterung) der Brücke.	SON_01	Lohr a.Main	-	MSP 11	Steinbach - Hofstetten
S099	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Schaffung geeigneter Querungen für den Radverkehr über die Ruppertshüttener Straße in Linding.	-	Lohr a.Main	-	Ruppertshüttener Straße	Lohr - Lohr-Lindig
S100	Neubau oder Verbreiterung der Brücke.	SON_01	Lohr a.Main	-	Brücke	Partenstein / Bahnhof Lohr - Lohr
S101	Im Zuge der angedachten Sanierung der Mainbrücke sollen Radverkehrsanlagen geschaffen werden, die den ERA-Standards entsprechen. Kurzfristig: Markierung einer Piktogrammreihe. Gesicherte Querungsmöglichkeit auf der westlichen Mainseite schaffen.	PKM_01	Lohr a.Main	-	Alte Mainbrücke	Lohr West-Ost-Verbindung
S102	Beschilderung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung. Die Notwendigkeit begleitender Maßnahmen, wie die Markierung von Piktogrammen, soll untersucht werden.	FGE_01	Lohr a.Main	-	Kaplan-Höfling-Straße	Ortskern Lohr
S103	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung. Die Notwendigkeit begleitender Maßnahmen (Schaffung von Ausgleichstellen, Markierung von Piktogrammen usw.) soll untersucht werden.	FGE_01	Lohr a.Main	-	Haaggasse	Ortsdurchfahrt Lohr
S105	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.).	FST_02	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße	Lohr - Rodenbach
S106	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges zur Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung zwischen Lohr und Partenstein.	NRW_02	Lohr a.Main	-	B 276	Lohr - Partenstein
S107	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Lohr a.Main	-	Geh- und Radweg	Partenstein / Lohr Bahnhof - Lohr
S108	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Entfernung der Mittellinie. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände.	PKM_01	Lohr a.Main	-	Alfred-Stumpf-Str.	Lohr Süd - Nord Verbindung
S109	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Entfernung der Mittellinie.	PKM_01	Lohr a.Main	-	St 2437	Ortsdurchfahrt Sendelbach
S110	Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen. Überführung Radfahrstreifen - Radweg am Beginn und Ende.	RVM_01	Lohr a.Main	-	Jahnstraße	Lohr - Nantenbach
S112	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	UWA_01	Lohr a.Main	Karlstadt	Forstwirtschaftsweg	Wiesenfeld - Steinbach

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S113	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Asphaltieren des wassergebundenen Weges zum Anschluss an die Radverbindung nach Hausen.	NRW_02	Lohr a.Main	Steinfeld	St 2437	Sendelbach - Steinfeld
S155	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Abschnittsweise ist ein asphaltierter Ausbau eines Forstweges möglich. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Lohr a.Main	Gemünden a.Main	MSP 19	Ruppertshütten - Langenprozelten
S183	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	UWA_01	Lohr a.Main	-	Schwarzer Pfad	Lohr - Sackenbach
S146	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges durch das Rechtenbachtal. Die genaue Wegeführung ist im nächsten Schritt zu prüfen. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Rechtenbach	Lohr a.Main	B 26	Rechtenbach - Lohr
P024	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Lohr a.Main	-	Forstweg	Ruppertshütten - Langenprozelten
P079	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr - Zentrum
P081	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_05	Lohr a.Main	-	Mainradweg	Lohr - Gemünden
P082	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße / St 2315	Lohr - Rodenbach
P083	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße / St 2315	Lohr - Rodenbach
P084	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Rodenbacher Straße / St 2315	Lohr - Rodenbach
P085	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Bürgermeister-Dr.-Nebel-Str.	Lohr - Rodenbach
P086	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Lohr a.Main	-	Bürgermeister-Dr.-Nebel-Str.	Lohr - Rodenbach
P087	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_07	Lohr a.Main	-	Ladestraße	Lohr-Lindig - Zentrum
P088	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_07	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Lohr-Lindig - Zentrum
P089	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_07	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr - Zentrum
P090	Einrichtung einer Querungshilfe. Nutzung der vorhandenen Querungshilfe prüfen.	QHA_01	Lohr a.Main	-	B 26	Sackenbach - Neuendorf

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P091	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Lohr a.Main	-	MSP 11	Steinbach - Halsbach
P092	Einrichtung einer Querungshilfe und Wegeverbindung.	QHA_03	Lohr a.Main	-	St 2435	Sendelbach - Lohr
P093	Markierung einer Mittellinie.	-	Lohr a.Main	-	Radweg	Lohr Ortskern
P094	Markierung einer Mittellinie.	-	Lohr a.Main	-	Radweg	Partenstein - Lohr
P095	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Bevorrechtigung des Radverkehrs bei umlaufender Führung.	SON_07	Lohr a.Main	-	St 2435	Lohr - Sendelbach
P096	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Radverkehr bevorzugen.	SON_04	Lohr a.Main	-	Jahnstraße / Bahnhofstraße	Lohr Zentrum - Bahnhof/Schule
P097	Prüfung der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.	-	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr / Lohr-Lindig - Zentrum
P098	Neubau einer Rampe.	-	Lohr a.Main	-	Nägelseestraße	Bahnhof Lohr - Franz-Ludwig-Erthal-Gymnasium
P099	Freigabe der Nutzung des Gehweges für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.	-	Lohr a.Main	-	Geh- und Radweg	Bahnhof Lohr - Franz-Ludwig-Erthal-Gymnasium
P102	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Lohr a.Main	-	Jahnstraße	Lohr - Neuendorf
P103	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden.	-	Lohr a.Main	-	Haaggasse	Lohr - Partenstein
P104	Anpassung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_03	Lohr a.Main	-	Lohrer Straße	Steinbach - Rettersbach
P106	Eine mögliche Bevorrechtigung des selbstständig geführten Radweges soll geprüft werden.	VOF_01	Lohr a.Main	-	Bahnhofstraße	Bahnhof Lohr - Zentrum
Marktheidenfeld						
S095	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Asphaltierung der wassergebundenen Oberfläche in Altfeld.	NRW_02	Marktheidenfeld	Triefenstein	MSP 31	Lengfurt- Altfeld
S114	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einmündungen gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Marktheidenfeld	-	Nordring (MSP 45)	Hafenlohr - Marktheidenfeld

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S115	Langfristig: Neubau einer Brücke und Schaffung von Radverkehrsanlagen, die den ERA-Standards entsprechen. Kurzfristig: Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit auf 30 km/h und Markierung einer Piktogrammreihe innerorts prüfen. Gesicherte Querungsmöglichkeit auf der westlichen Mainseite schaffen.	PKM_02	Marktheidenfeld	-	Alte Mainbrücke (B 8)	Marktheidenfeld - Glasofen
S116	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Umgestaltung des Knotenpunktes über Luipoldstraße.	FST_02	Marktheidenfeld	-	Heubrunnenstraße	Innenstadt - Schule
S117	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	FST_02	Marktheidenfeld	-	Friedenstraße	Marktheidenfeld - Erlenbach
S118	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der B 8. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Marktheidenfeld	-	B 8	Altfeld - Marktheidenfeld
S119	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	-	Wirtschaftsweg	Esselbach - Hafenofer
S120	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	-	Wirtschaftsweg	Altfeld - Oberwittbach
S121	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	Kreuzwertheim	Wirtschaftsweg	Röttbach - Michelrieth
S122	Umgestaltung des Parkplatzes und Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radweges zum Anschluss an den Mainradweg.	-	Marktheidenfeld	-	Parkplatz	Anschluss Mainradweg
S123	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	-	Forstwirtschaftsweg	Altfeld - Michelrieth
S124	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	-	Mainradweg	Marktheidenfeld - Zimmern
S125	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Marktheidenfeld	-	Wirtschaftsweg	Glasofen - Marktheidenfeld
S126	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen prüfen.	RVM_01	Marktheidenfeld	-	Nordring	Hafenofer - Schulzentrum
S127	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen prüfen. Alternativ: Markierung von einseitigem Schutzstreifen auf südlicher Seite und Nutzung des bestehenden Radweges in Fahrtrichtung. Schaffung einer geeigneten Querungshilfe auf Höhe der Linksabbiegespur.	RVM_01	Marktheidenfeld	-	Äußerer Ring	Schulzentrum
S129	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen.	VUG_02	Marktheidenfeld	-	Georg-Mayr-Straße	Marktheidenfeld - Hafenofer
S130	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	Karbach	Forstwirtschaftsweg	Karbach - Marktheidenfeld
S131	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Marktheidenfeld	Esselbach	MSP 32	Esselbach - Michelrieth

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S182	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Marktheidenfeld	-	Wirtschaftsweg	Glasofen - Altfeld
S094	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn - Radweg an der Einmündung zur MSP 33.	OAA_01	Kreuzwertheim	Marktheidenfeld	St 2315	Unterrittbach - Oberwittbach
P107	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Marktheidenfeld	-	Lohgraben	Erlenbach - Marktheidenfeld
P108	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Marktheidenfeld	-	Montfortstraße	Anbindung Schulzentrum
P109	Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m). Alternativ: Umlaufsperrern gemäß Musterlösung anpassen (Bodenmarkierung, Reflektoren, keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m).	DPE_06	Marktheidenfeld	-	MSP 31	Altfeld - Oberwittbach / Unterrittbach
P110	Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m). Alternativ: Umlaufsperrern gemäß Musterlösung anpassen (Bodenmarkierung, Reflektoren, keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m).	DPE_06	Marktheidenfeld	-	MSP 31	Altfeld - Oberwittbach / Unterrittbach
P111	Ersetzen durch Sperrpfosten gemäß Musterlösung (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).	DPE_06	Marktheidenfeld	-	Mainradweg	Mainradweg Marktheidenfeld
P112	Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende in alle Richtungen geschaffen werden. Anknüpfung an neu zu schaffende Radverkehrsanlage auf Mainbrücke.	DQE_02	Marktheidenfeld	-	Brückenstr. / Georg-Mayr-Str.	Ortsdurchfahrt Marktheidenfeld
P113	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Radverkehr bevorzugen.	SON_04	Marktheidenfeld	-	MSP 45 / St 2299	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P114	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren. Radverkehr bevorzugen.	SON_04	Marktheidenfeld	-	MSP 45 / St 2299	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P115	Führung am Kreisverkehr gemäß Musterlösung optimieren.	SON_05	Marktheidenfeld	-	Nordring / Äußerer Ring	Anbindung Schulzentrum
P116	Einrichtung einer Querungshilfe in Anlehnung an die Musterlösung und Überführung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen prüfen.	UFR_17	Marktheidenfeld	-	Nordring (MSP 45)	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P117	Einrichtung einer Querungshilfe in Anlehnung an die Musterlösungen.	QHA_01	Marktheidenfeld	-	B 8 / Friedenstraße	Erlenbach - Marktheidenfeld
P118	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr schaffen (Bushaltestelle).	QHA_03	Marktheidenfeld	-	St 2438	Zimmern - Roden / Karbach
P119	Entfernung des Zusatzzeichens „Radfahrer absteigen“.	-	Marktheidenfeld	-	MSP 45 / St 2299	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern
P120	Entfernung des Zusatzzeichens „Ende“	GVA_01	Marktheidenfeld	-	Nordring (MSP 45)	Marktheidenfeld - Hafenlohr / Zimmern

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P121	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_06	Marktheidenfeld	-	St 2299	Ortsdurchfahrt Marktheidenfeld
P122	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Erlacher Straße (Mainradweg)	Zimmern - Erlach
P123	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Friedrich-Raiffeisen-Str.	Altfeld - Oberwittbach / Unterwittbach
P124	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Lohgraben	Erlenbach - Marktheidfeld
P125	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Marktheidenfeld	-	Ringstraße / Heubrunnenstraße	Anbindung Schulzentrum
P126	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Marktheidenfeld	-	Wirtschaftsweg	Esselbach - Hafenlohr
P127	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Marktheidenfeld	-	St 2312	Esselbach - Hafenlohr
P164	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_14	Marktheidenfeld	-	B 8	Marktheidenfeld - Glasofen
Mittelsinn						
P128	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Mittelsinn	-	St 2304	Mittelsinn - Bahnhof Mittelsinn
P129	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Mittelsinn	-	Brunnenstraße	Mittelsinn - Obersinn
Neuendorf						
S111	Aufhebung der Benutzungspflicht. Langfristig: Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges mit einer Mindestbreite von 2,5 Metern.	BPR_01	Neuendorf	-	Nantenbacher Straße	Nantenbach - Neuendorf
S035	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Gemünden a.Main	Neuendorf	Mainradweg	Neuendorf - Langenprozelten
P080	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_05	Neuendorf	-	Lohrer Straße	Neuendorf - Nantenbach
P100	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn (Radfahrstreifen / Schutzstreifen) geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_06	Neuendorf	-	Nantenbacher Straße	Neuendorf - Nantenbach
P101	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_02	Neuendorf	-	Lohrer Straße	Neuendorf - Nantenbach

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P105	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Neuendorf	-	Bahnhofstraße	Neuendorf - Langenprozelten
Neuhütten						
S132	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Neuhütten	-	St 2317	Wiesthal - Neuhütten
S133	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. Verbreiterung des Weges.	UWA_01	Neuhütten	-	Geh- und Radweg	Neuhütten - Heigenbrücken
S134	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Neuhütten	Heigenbrücken	Forstwirtschaftsweg	Neuhütten - Heigenbrücken
S171	Ausbau und Sanieren des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Wiesthal	Neuhütten	Wirtschaftsweg	Wiesthal - Neuhütten
P130	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Neuhütten	-	Mühlstraße	Neuhütten Ortskern
P131	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Neuhütten	-	MSP 21	Neuhütten
P132	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer".	QHA_09	Neuhütten	-	St 2317	Neuhütten - Heigenbrücken
Neustadt a.Main						
S135	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Mögliche Führung entlang der alten Bahntrasse. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Neustadt a.Main	-	St 2315	Neustadt - Rothenfels
S136	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Entfernung der Mittellinie prüfen. Freigabe der Nutzung des Gehweges für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ im Bereich des Spielplatzes.	PKM_01	Neustadt a.Main	-	St 2315	Neustadt - Rothenfels
P133	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Neustadt a.Main	-	St 2315	Ortsdurchfahrt Neustadt
P134	Aufstockung des Brückengeländers (empfohlene Höhe mind. 130 cm) für die Nutzung der Brücke durch den Radverkehr. Entfernung des Zusatzzeichens "Radfahrer absteigen".	SON_01	Neustadt a.Main	-	Mainbrücke	Neustadt - Erlach
P135	Aufstockung des Brückengeländers (empfohlene Höhe mind. 130 cm) für die Nutzung der Brücke durch den Radverkehr. Entfernung des Zusatzzeichens "Radfahrer absteigen".	SON_01	Neustadt a.Main	-	Mainbrücke	Neustadt - Erlach
Obersinn						
S137	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Obersinn	-	Deutschlandroute 9	Obersinn - Jossa

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P136	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	-	Obersinn	-	Deutschlandroute 9	Obersinn - Jossa
Partenstein						
S138	Neubau einer Brücke und Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Schaffung einer direkteren Radverkehrsverbindung und Vermeidung von 90 Grad Kurven.	OAA_01	Partenstein	-	Brücke	Partenstein - Lohr
S139	Der Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges als durchgehende Verbindung in Partenstein soll geprüft werden.	-	Partenstein	-	Privatgrundstück	Partenstein - Frammersbach
S140	Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg prüfen. Einrichtung gesicherter baulicher Querungen am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Partenstein	-	B 276	Anschluss Bahnhof Partenstein
S143	Sanieren der schadhafte wassergebundene Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt zur Nutzung für den Alltagsradverkehr. Asphaltierung empfohlen.	OAA_01	Partenstein	Wiesthal	Forstwirtschaftsweg	Partenstein - Krommenthal
P137	Einrichtung einer Querungshilfe. Anknüpfung an Radwegneubau Richtung Lohr.	QHA_03	Partenstein	-	St 2317	Partenstein - Lohr
P138	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Partenstein	-	Schneidweg	Partenstein - Krommenthal
Rechtenbach						
S145	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen gemäß Musterlösung. Ggf. Entfernung der Parkstände. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind zu treffen.	RVM_02	Rechtenbach	-	Hauptstraße	Ortsdurchfahrt Rechtenbach
S146	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges durch das Rechtenbachtal. Die genaue Wegeföhrung ist im nächsten Schritt zu prüfen. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Rechtenbach	Lohr a.Main	B 26	Rechtenbach - Lohr
Retzstadt						
S147	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Retzstadt	-	MSP 7 / WÜ 9	Gramschatz - Retzstadt
S148	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Retzstadt	-	MSP 7	Ortsdurchfahrt Retzstadt
Rieneck						
P140	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 138-10 "Achtung Radfahrer". Entfernen der Umlaufsperrle. Auf die Wartepflicht soll gemäß der Musterlösung hingewiesen werden.	QHA_7	Rieneck	-	St 2303	Rieneck - Bahnhof Rieneck
P141	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Rieneck	-	Deutschlandroute 9	Rieneck - Gemünden
Roden						

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S149	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung.	FGE_01	Roden	-	Ansbacher Straße	Roden - Ansbach
S150	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Roden	-	MSP 12	Ansbach - Zimmern
S151	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Roden	-	MSP 12	Ansbach - Waldzell
S153	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Roden	-	Wirtschaftsweg	Urspringen - Ansbach
S060	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Abschnitte mit wassergebundener Oberfläche asphaltieren.	OAU_01	Karbach	Roden	Wirtschaftsweg	Roden - Karbach
S152	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Urspringen	Roden	Wirtschaftsweg	Roden - Urspringen
P142	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Roden	-	Wirtschaftsweg	Roden - Ansbach
P143	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Roden	-	Wirtschaftsweg	Roden - Ansbach
Rothenfels						
S154	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Entfernung der Parkflächen prüfen. Die Grundstückszuwege sind zu sichern.	GVA_01	Rothenfels	-	Hauptstraße	Rothenfels - Hafenlohr
P144	Bevorrechtigung des straßenbegleitenden Radweges gemäß Musterlösung.	GVA_06	Rothenfels	-	St 2315	Neustadt - Rothenfels
Steinfeld						
S087	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Karlstadt	Steinfeld	Wirtschaftsweg	Steinfeld - Karlstadt
S113	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Asphaltieren des wassergebundenen Weges zum Anschluss an die Radverbindung nach Hausen.	NRW_02	Lohr a.Main	Steinfeld	St 2437	Sendelbach - Steinfeld
P163	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Steinfeld	-	St 2437	Steinfeld - Hausen
Thüngen						
S157	Asphaltieren der Wirtschaftswege sowie Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf dem betrachteten Abschnitt.	NRW_02	Thüngen	-	St 2437	Retzbach - Thüngen

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S158	Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn. Freigabe der Nutzung des Gehweges an der B 26 für den Radverkehr durch Kennzeichnung als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.	PKM_01	Thüngen	-	B 26 / St 2437	Thüngen - Retzbach
S179	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Zellingen	Thüngen	Forstwirtschaftsweg	Stetten - Retzbach
Triefenstein						
S159	Neubau oder Ausbau der Brücke zur Schaffung von Radverkehrsanlagen, die den ERA-Standards entsprechen.	PKM_02	Triefenstein	-	Neuffstraße	Lengfurt - Trennfeld
S160	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Triefenstein	-	MSP 36	Rettersheim - Lengfurt
S161	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Triefenstein	-	MSP 31	Lengfurt - Altfeld
S162	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Einrichtung einer baulich gesicherter Quermöglichkeit am Ortseingang Lengfurt sowie bei der Querung der MSP 36 (siehe Fotos).	OAA_01	Triefenstein	Erlenbach	MSP 36	Triefenstein - Erlenbach
S180	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der St 2299 prüfen. Die genaue Trasse ist zu prüfen.	NRW_02	Triefenstein	-	St 2299	Homburg - Wertheim
S181	Neubau und Verbreiterung der Unterführung, die den ERA-Regelmaßen für die gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr entspricht.	SON_01	Triefenstein	-	Unterführung Fahrgasse	Mainradweg
S090	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Kreuzwertheim	Triefenstein	Forstwirtschaftsweg	Unterwittbach - Rettersheim
S096	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Kreuzwertheim	Triefenstein	Forstwirtschaftsweg	Kreuzwertheim - Rettersheim
S095	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Asphaltierung der wassergebundenen Oberfläche in Altfeld.	NRW_02	Marktheidenfeld	Triefenstein	MSP 31	Lengfurt- Altfeld
P145	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld
P146	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld
P147	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld
P148	Einmündung gemäß Musterlösung sichern.	GVA_01	Triefenstein	-	Mainradweg	Lengfurt - Marktheidenfeld

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
P149	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit prüfen.	QHA_04	Triefenstein	-	St 2299	Homburg - Lengfurt
P150	Einrichtung einer Querungshilfe gemäß Musterlösung. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit prüfen.	QHA_09	Triefenstein	-	St 2299	Homburg - Wertheim
P151	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	UFR_01	Triefenstein	-	Bahnhofstraße	Lengfurt - Trennfeld
P152	Beschilderung mit VZ 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01	Triefenstein	-	Mainradweg	Lengfurt - Marktheidenfeld
P153	Das Zeichen soll durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.	VVS_01	Triefenstein	-	Wirtschaftsweg	Kreuzwertheim - Trennfeld
Urspringen						
S152	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Urspringen	Roden	Wirtschaftsweg	Roden - Urspringen
S163	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Urspringen	Zellingen	Wirtschaftsweg	Duttenbrunn - Urspringen
S164	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Urspringen	Karbach	Gemeindeverbindungsstraße	Karbach - Urspringen
S013	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Birkenfeld	Urspringen	Wirtschaftsweg	Birkenfeld - Urspringen
Wernfeld						
S166	Es soll geprüft werden, ob durch Neuordnung des Straßenraums sowie einen Ausbau der Überführung der Bahntrasse der vorhandene Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr ausgebaut werden kann. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn.	PKM_01	Wernfeld	-	B 26	Wernfeld - Adelsberg
Wiesthal						
S167	Neubau einer Rampe.	-	Wiesthal	-	Treppe	Bahnhof Wiesthal
S168	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Wiesthal	-	Wirtschaftsweg	Krommenthal - Wiesthal
S169	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Wiesthal	-	Wirtschaftsweg	Wiesthal Bahnhof - Wiesthal
S170	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	NRW_02	Wiesthal	Frammersbach	MSP 21	Wiesthal - Habichtsthal

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S171	Ausbau und Sanieren des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Wiesthal	Neuhütten	Wirtschaftsweg	Wiesthal - Neuhütten
S143	Sanieren der schadhafte wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt zur Nutzung für den Alltagsradverkehr. Asphaltierung empfohlen.	OAA_01	Partenstein	Wiesthal	Forstwirtschaftsweg	Partenstein - Krommenthal
P154	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Wiesthal	-	Krommenthaler Straße	Wiesthal - Partenstein / Neuhütten
P154	Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	BOR_01	Wiesthal	-	Krommenthaler Straße	Wiesthal - Partenstein / Neuhütten
P155	Bauliche Anpassung der Entwässerungsrinne gemäß Musterlösung.	EWR_01	Wiesthal	-	Wirtschaftsweg	Wiesthal / Neuhütten - Partenstein
P156	Bauliche Anpassung der Entwässerungsrinne gemäß Musterlösung.	EWR_01	Wiesthal	-	Wirtschaftsweg	Wiesthal / Neuhütten - Partenstein
P157	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Wiesthal	-	St 2317	Neuhütten - Wiesthal / Partenstein
Zellingen						
S172	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.	FST_02	Zellingen	-	Mainradweg	Zellingen - Würzburg
S173	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.	FST_02	Zellingen	-	Mainradweg	Zellingen - Würzburg
S174	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung.	FST_02	Zellingen	-	Mainradweg	Zellingen - Würzburg
S175	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Zellingen	-	St 2300 / Vorstadt	Duttenbrunn - Zellingen
S176	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Zellingen	-	Wirtschaftsweg	Duttenbrunn - Laudenbach
S177	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Zellingen	-	Wirtschaftsweg	Duttenbrunn - Zellingen
S178	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Zellingen	-	Wirtschaftsweg	Duttenbrunn - Zellingen
S179	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Zellingen	Thüngen	Forstwirtschaftsweg	Stetten - Retzbach

Nr.	Beschreibung	Musterlösung	Kommune 1	Kommune 2	Straße	Verbindung
S163	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	OAA_01	Urspringen	Zellingen	Wirtschaftsweg	Duttenbrunn - Urspringen
P160	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Zellingen	-	St 2437	Duttenbrunn - Zellingen
P161	Sicherung der Querungsstelle gemäß Musterlösung.	QHA_09	Zellingen	-	St 2437	Duttenbrunn - Zellingen
Gemeindefreie Gebiete						
S144	Schaffung einer geeigneten Wegeverbindung von Rechtenbach Richtung Bischbornerhof, Neuhütten und LK Aschaffenburg. Teilweise Neubau eines Weges sowie Sanieren der schadhafte Oberfläche auf vorhandenen Forstwegen. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Rechtenbach.	NRW_02	Forst Lohrerstraße	Rothenbacher Forst	B 26	Rechtenbach - Rothenbuch
S030	Sanieren der schadhafte wassergebundene Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	OAU_01	Frammersbach	Ruppertshütten er Forst	Forstwirtschaftsweg	Ruppertshütten - Frammersbach

Anlage 13

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Bordsteinkante absenken (ML: 3.6)

Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

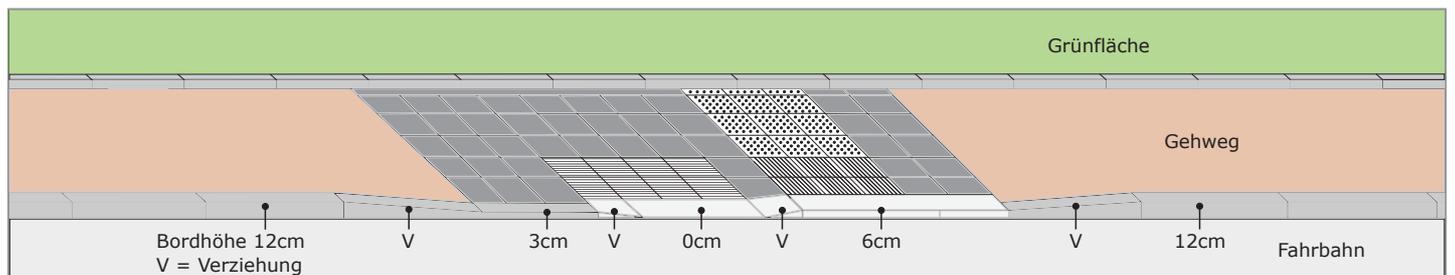
Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bordsteinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984

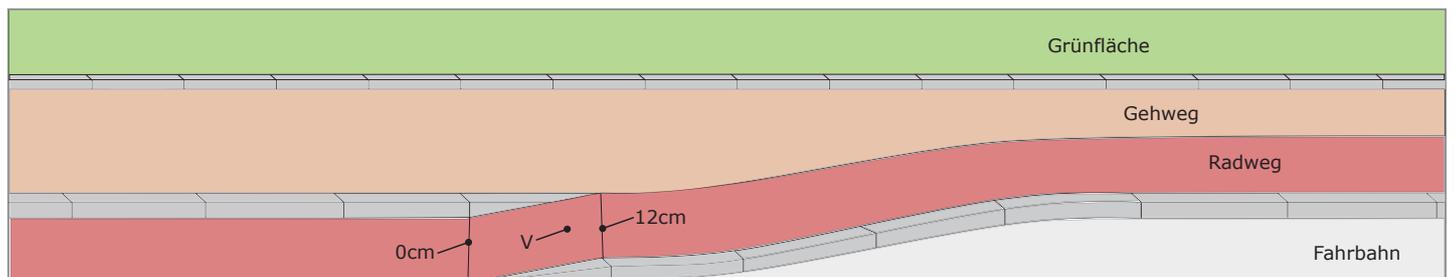


Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main



Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

maßstabslos



Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

maßstabslos

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (ML: 3.2)

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Danach dürfen diese nur ausnahmsweise angeordnet werden, wenn:

- aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Gefährdung für Verkehrsteilnehmende
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind
- sie ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen sind.

Angestrebte Wirkung:

- Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- schnelleres Vorankommen für geübte Radfahrende
- mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für den Radverkehr

Hinweise:

- Um den Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit zu verdeutlichen, sollte darüber informiert werden (vgl. Abbildung 2). Zusätzlich können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden.
- Wo keine ausreichende Breite möglich ist, können gemeinsame Geh- und Radwege durch Beschilderung "Gehweg" mit Zz "Radfahrer frei" gekennzeichnet werden. Unsichere Radfahrer können so den Seitenraum mitbenutzen (Schrittgeschwindigkeit).
- Auch Radwege ohne Benutzungspflicht sollten regelwerkskonform gestaltet werden.

Quelle: § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, VwV-StVO, Urteil BVerwG 3 C 42.09 von 2010



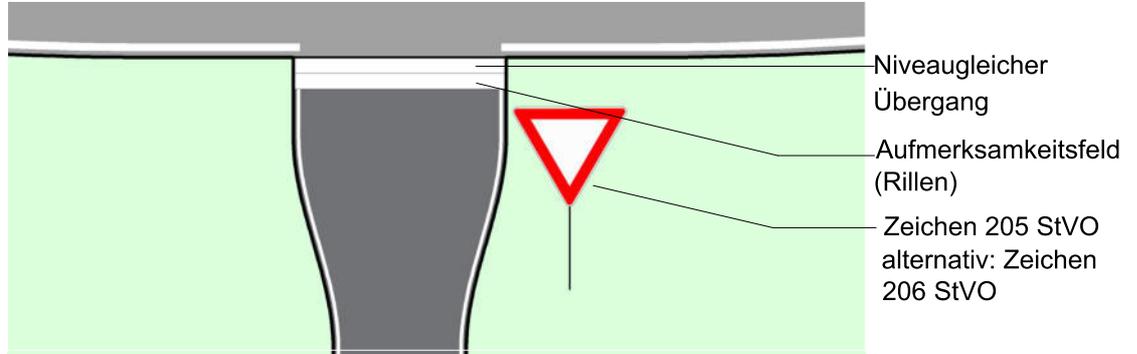
Sehr schmaler Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Platz für den Fußverkehr - Frankfurt am Main



Die Stadt Köln informiert über Wahlfreiheit des Radverkehrs

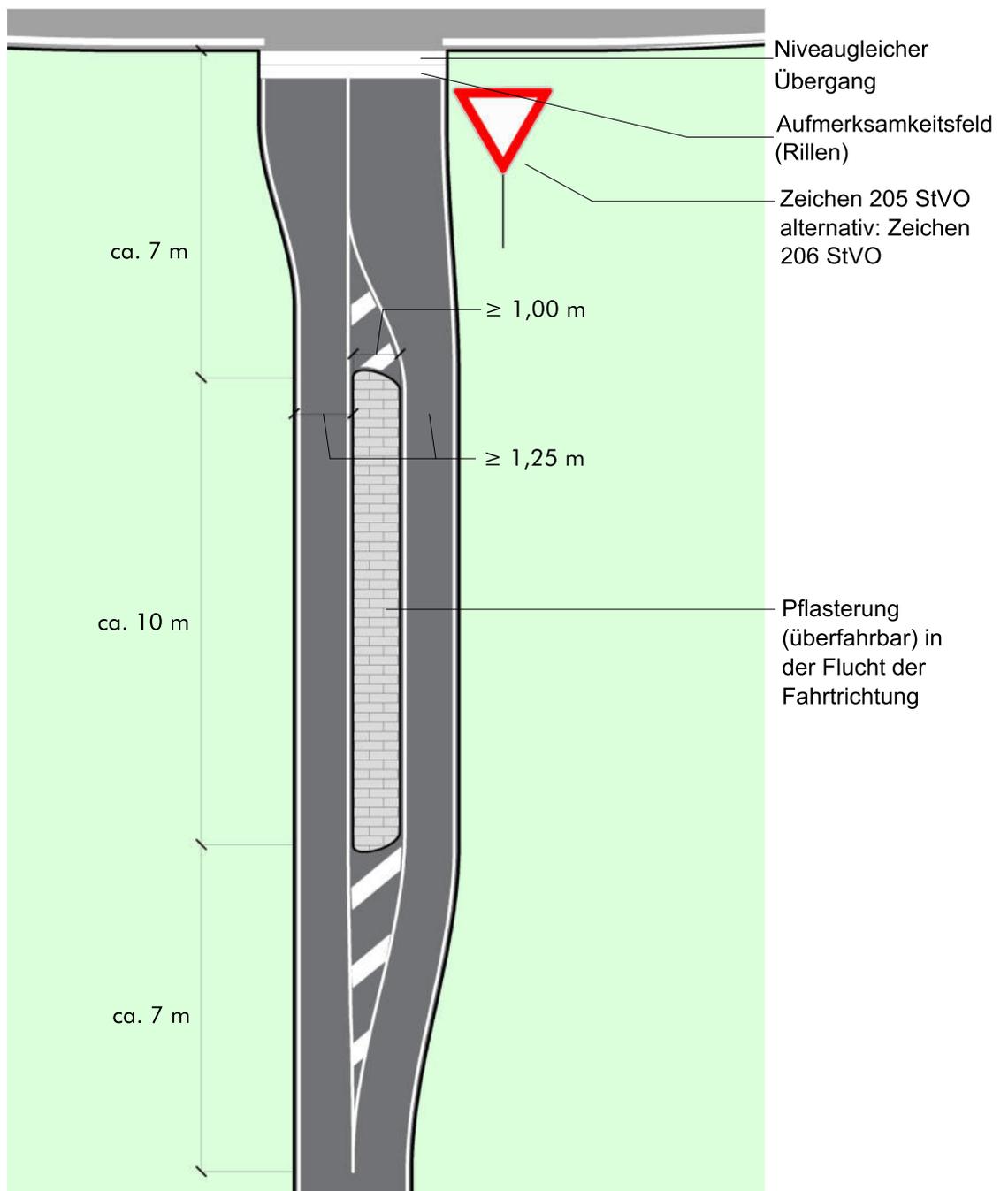
Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr außerorts

Verkehrszeichen und Markierung (Regelfall)



Materialwechsel in der Einmündung

(im Ausnahmefall, z. B. bei schwerer Erkennbarkeit der Querungsstelle oder an Gefällestrecken)



ML: Zufahrtssperren optimieren / entfernen / versetzen

Situation:

Zufahrtssperren sind dann sinnvoll, wenn Geh- und Radwege für anliegenden oder durchfahrenden Kfz-Verkehr attraktiv sind. Zufahrtssperren (z.B. Sperrpfosten) stellen insbesondere für Radfahrende mit Anhängern, Lastenrädern oder Gepäcktaschen ein erhebliches Hindernis dar. Für unsichere Radfahrende besteht an zu eng gesetzten Sperrpfosten Sturzgefahr.

Maßnahme:

Optimieren der Radverkehrsverbindung durch Entfernen, Versetzen oder Ersetzen der Zufahrtssperre. Falls das vollständige Entfernen aus Gründen besonderer Gefahrenlagen nicht möglich ist, sollen anstelle der Sperrpfosten andere Elemente zur Aufmerksamkeitssteigerung eingesetzt werden. Dies können Markierungen, Beschilderungen oder taktile Elemente sein.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Hinweise:

- Sperrpfosten dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage aufgestellt werden. Sie bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung. Der Einsatz ist auf den absolut notwendigen Umfang zu begrenzen.
- Sperrpfosten sind auffällig und reflektierend zu markieren und in 2,50 m Abstand zueinander anzuordnen.
- Beim Einsatz von Sperrpfosten ist das Umfahren über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Diese müssen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.
- Die verbleibende Wegebreite sollte für jede nutzbare Seite mindestens 1,5 m betragen.
- Aufmerksamkeitsstreifen sollten baulich mittels Rippen- oder Noppenplatten angelegt werden.
- Vorfahrtszeichen können ergänzend großflächig auf die Wegeoberfläche markiert werden.



Abbildung 1: Bereits angefahrener und schiefer Sperrpfosten mit zu geringer Durchgangsbreite

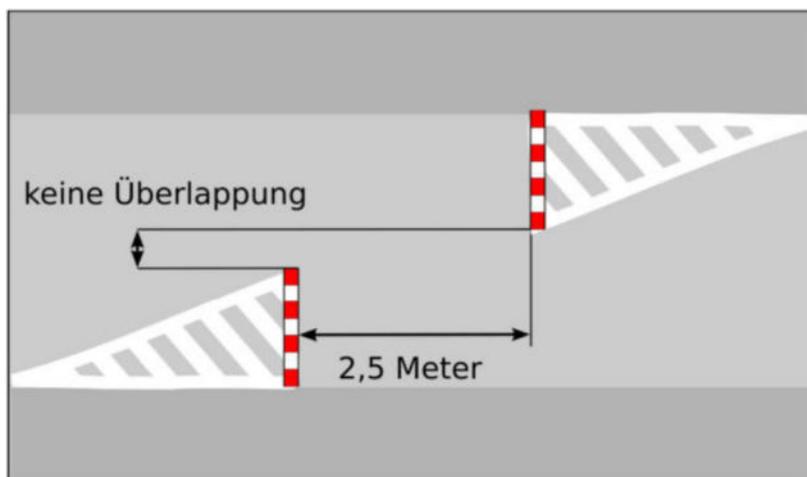
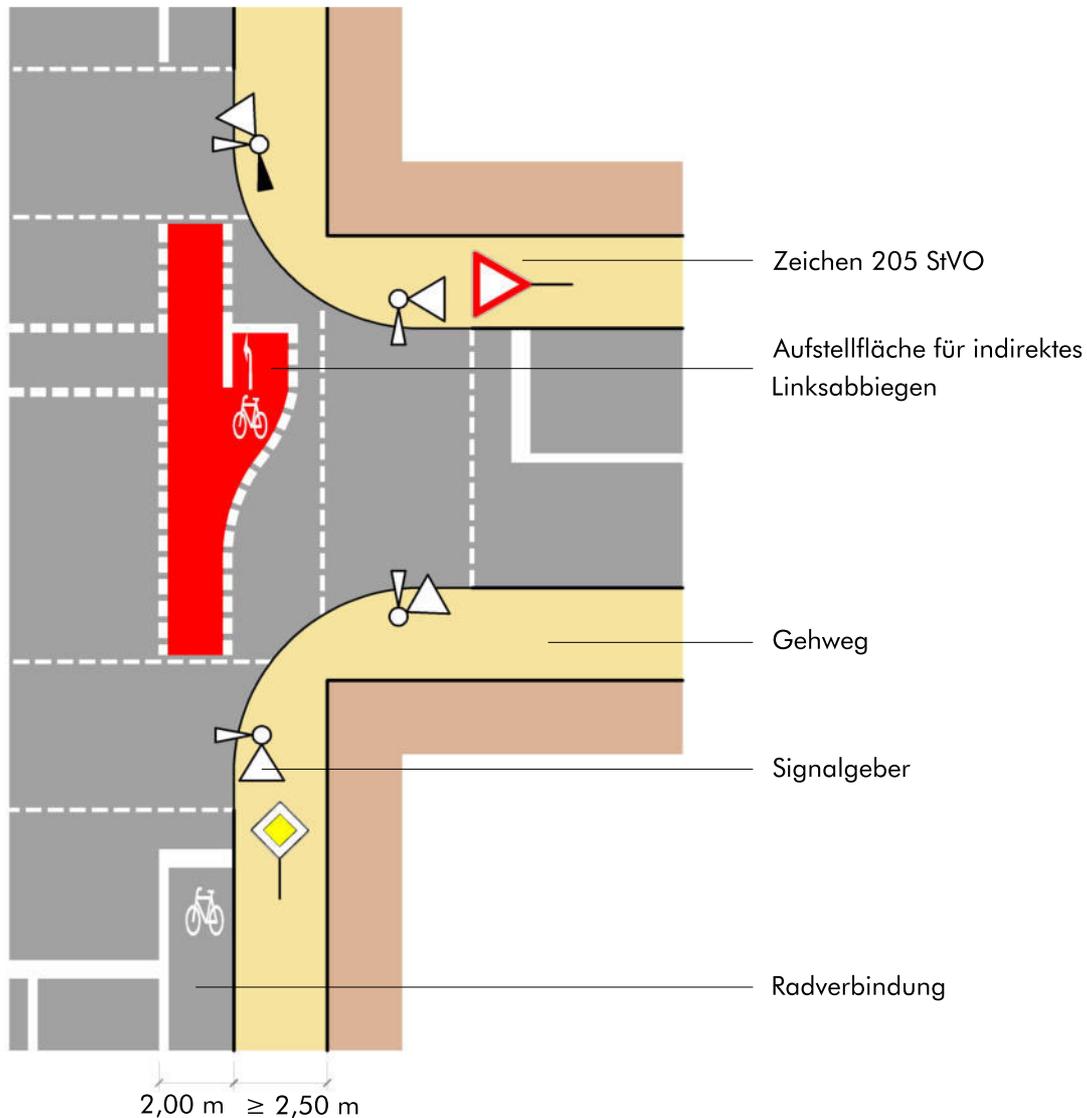


Abbildung 2: Empfohlene Anordnung von Umlaufsperrern - Einsatz von Umlaufsperrern nur bei besonderer Gefahrenlage



Abbildung 3: Baulicher "Rüttelstreifen" mit taktilen Elementen (Rippenplatten) zur Aufmerksamkeitssteigerung

Indirektes Linksabbiegen am signalisierten Knoten innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4

Anwendungsbereiche:

- Indirektes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage

Hinweise:

- Bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringem Anteil abbiegender Radler
- Rote Einfärbung ist optional
- Bei verkehrabhängig gesteuerter LSA sind Anforderungserfassung und Phasenfolge zu berücksichtigen
- Der indirekt abbiegende Radverkehr sollte zwei bis vier Sekunden eher grün erhalten als der nachfolgende Kraftverkehr von rechts
- Abhängig von der Örtlichkeit ist auch eine Überquerung mit der Fußgängersignalisierung möglich
- Das Signal für den indirekt links abbiegenden Radverkehr muss eindeutig erkennbar sein
- Die Aufstellfläche für den indirekten Linksabbieger soll geringfügig versetzt neben der Geradeausspur und im Blickfeld der querenden Kfz deutlich erkennbar markiert sein

Entwässerungsrinnen (ML: 3.7)

Situation:

Entwässerungsrinnen sind häufig auf Wirtschaftswegen quer zur Fahrbahn vorhanden. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten oder Gefälle stellen Entwässerungsrinnen eine erhöhte Unfallgefahr für Radfahrende dar. Radfahrende sehen diese Rinnen oftmals erst spät und können bei hohen Geschwindigkeiten nicht rechtzeitig abbremsen.

Maßnahme:

Entwässerungsrinnen können mit einem Gitter befahrbar gemacht werden. Alternativ können diese durch großzügige und offene Mulden ersetzt werden, wodurch der Fahrkomfort erhöht und die Sturzgefahr verringert wird.



Entwässerungsrinne auf Wirtschaftsweg

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Frühzeitige Sichtbarkeit durch StVO-Zeichen 112 "Unebene Fahrbahn"

Hinweise:

Vor allem bei Gefälle sind Entwässerungsrinnen eine große Gefahr für Radfahrende und können zu schweren Stürzen führen. Grundsätzlich sollte bei Entwässerungsrinnen eine rechtzeitige Warnung mit StVO-Zeichen 112 "Unebene Fahrbahn" erfolgen, damit Radfahrende sich frühzeitig auf die Gefahr einstellen können und diese auch bei Dunkelheit wahrnehmen.

Die Mulde muss großzügig und ausreichend breit ausgestaltet sein, damit Kanten verhindert werden und keine weitere Gefahr für Radfahrende entsteht.

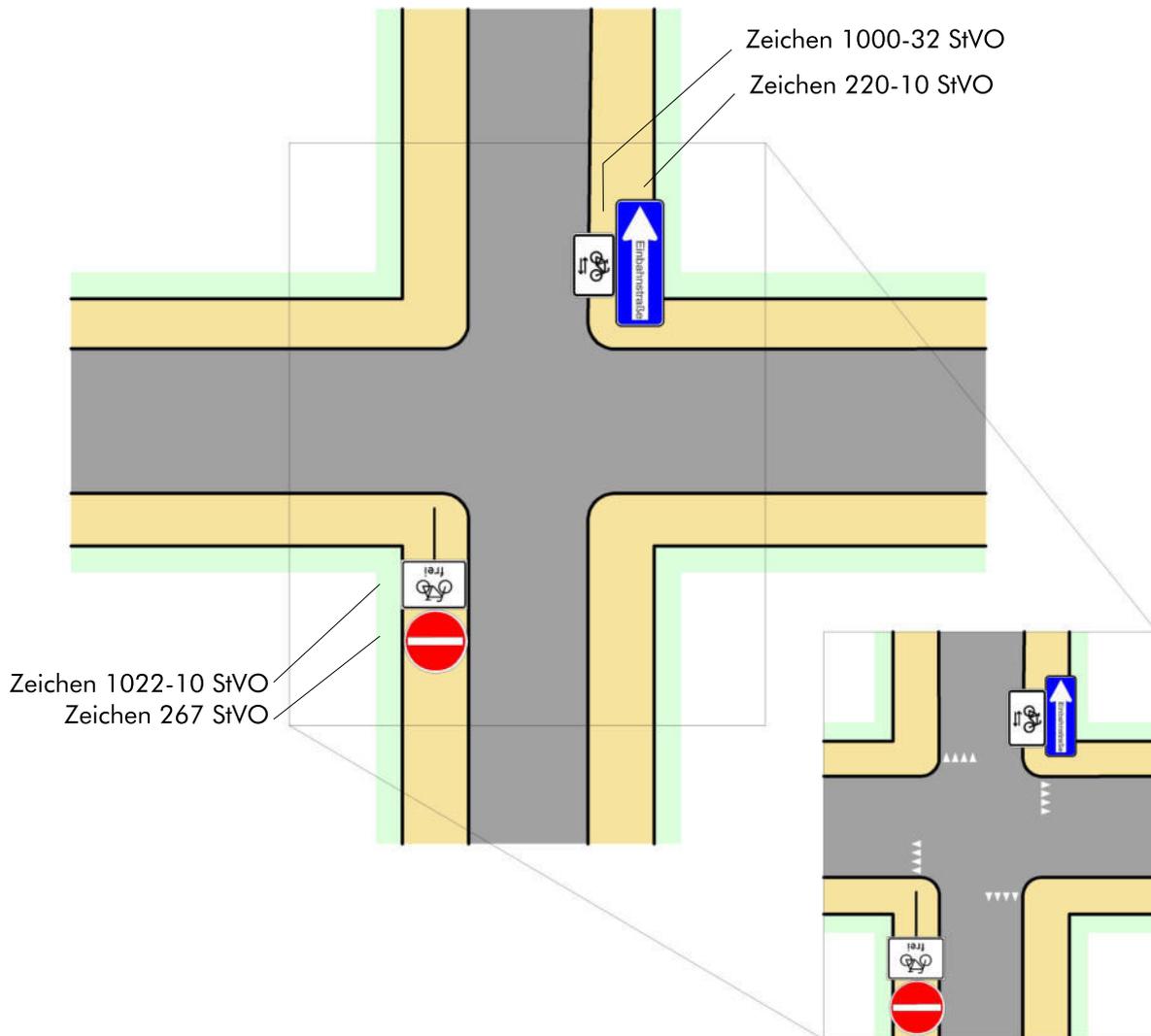


Großzügige Mulde als Entwässerungsrinne



Entwässerungsrinne mit befahrbarem Gitter

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



Regelungen:

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtsschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahrten wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.

Maßnahme:

Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.



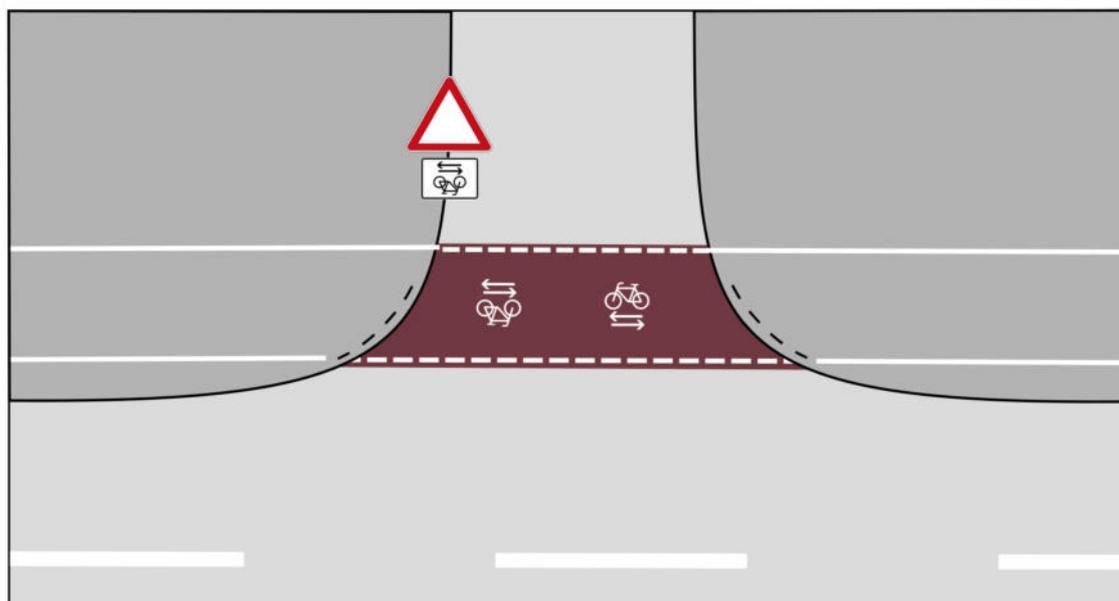
Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

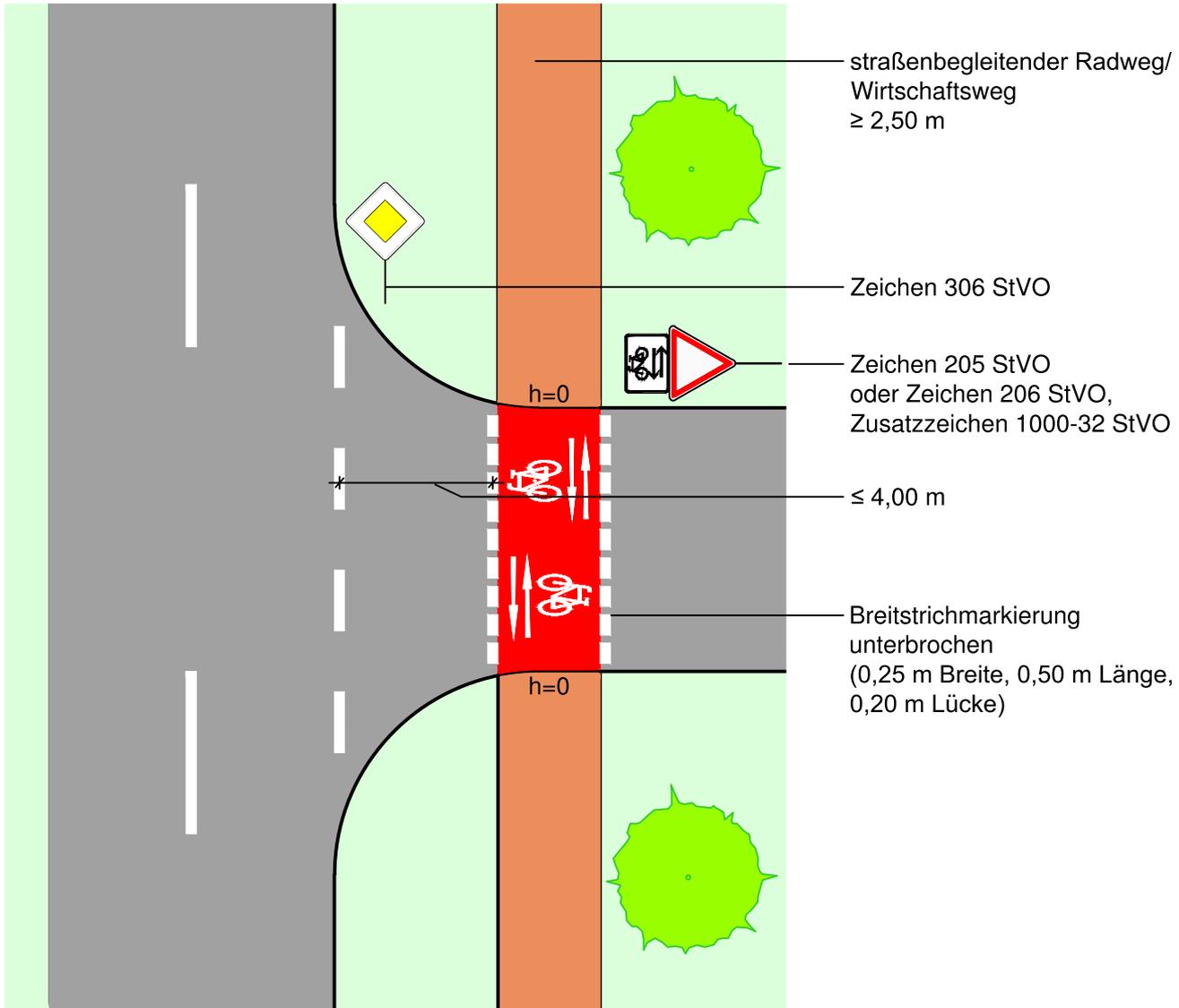
Hinweise:

Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

**Bevorrechtigter straßenbegleitender
Zweirichtungsweg (1)****Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

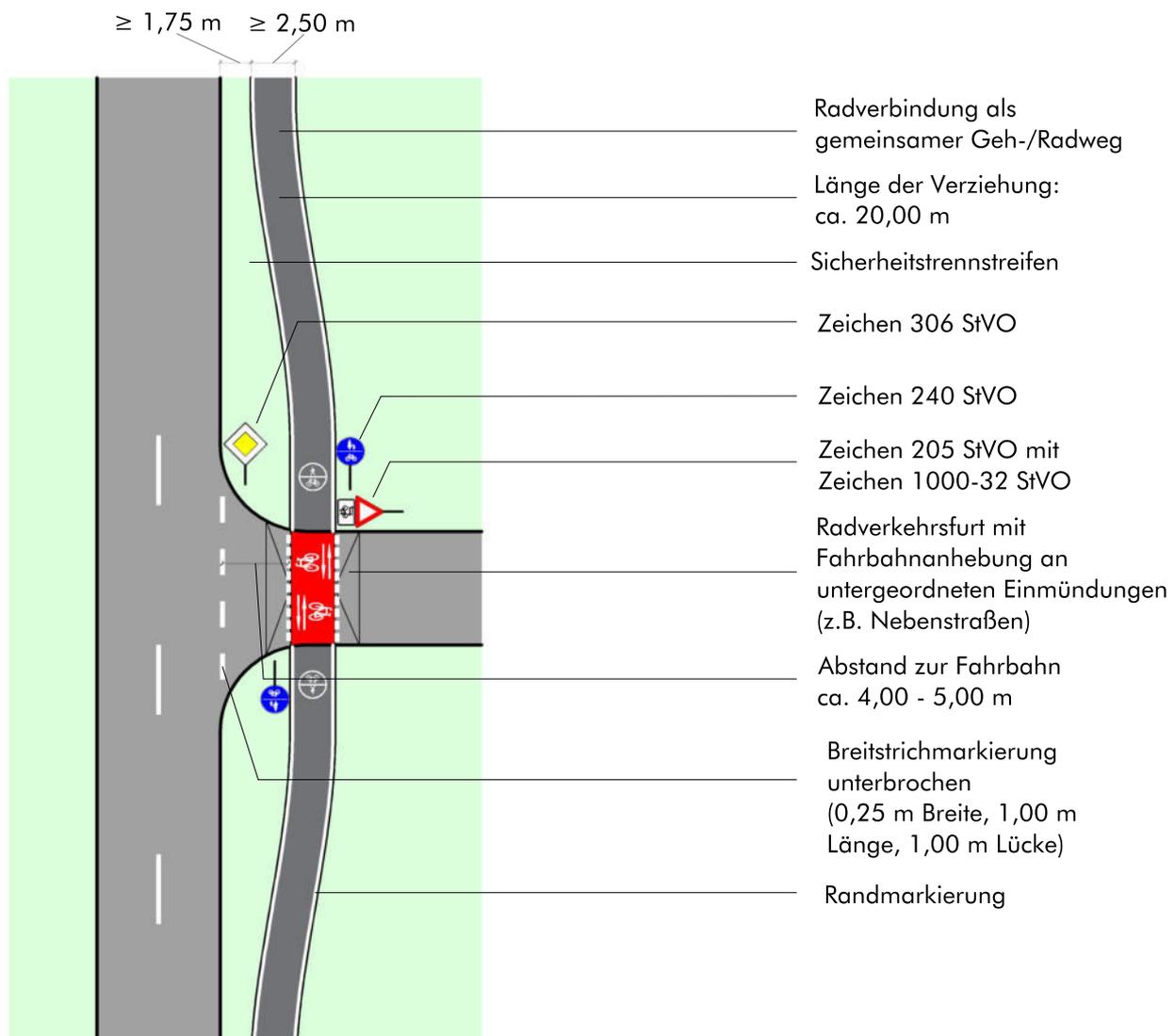
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von $< 3.000\text{ Kfz}/24\text{h}$ im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

Hinweise:

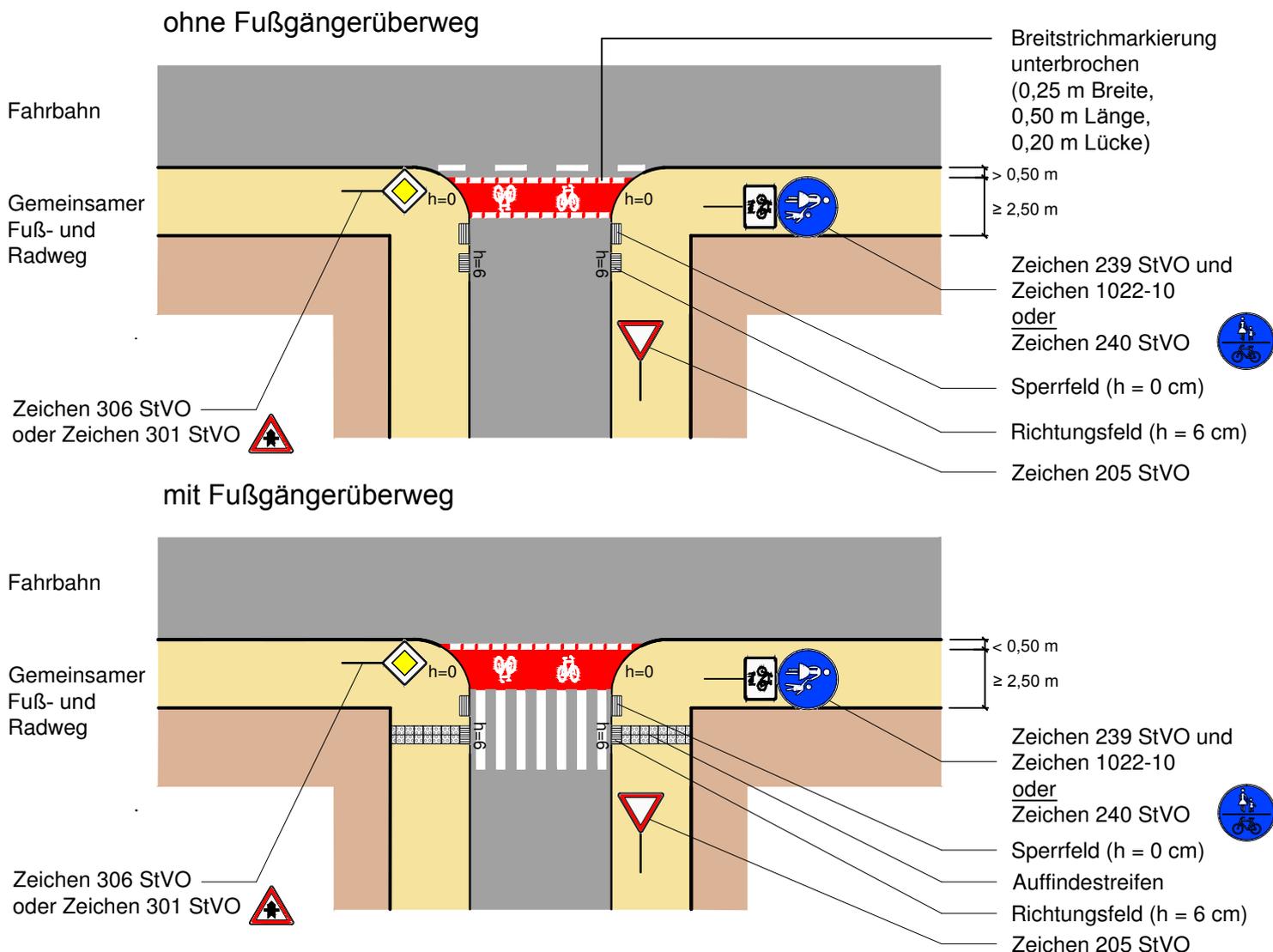
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt ($> 20,00\text{ m}$) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1



Querung einer nachgeordneten Straße ohne Mittelinsel im Zuge einer übergeordneten Straße außerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
 - Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.
- Anwendungsbereiche:**
- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen und schwach belasteten Einmündungen
- Hinweise:**
- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (maximal 5,00 m entfernt, entsprechend StVO und VwV-StVO zu § 9 Abs. 3) über die Einmündung geführt.
 - Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verzögerungslänge darf maximal 1:10 betragen.
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

**Regelungen:**

- H BVA (Ausgabe 2011); VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:

- innerorts, mit und ohne FGÜ, auch an Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehren

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen unterscheiden sich nur durch Beschilderung
- rote Einfärbung der Furt an konflikträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- bei Zweirichtungsverkehr (erhöhte Gefährdung, enge Einsatzgrenzen): Ergänzung von Richtungspfeilen, Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Zeichen 205 StVO
- bei ausreichendem Platzangebot sollte die Radverkehrsfurt beidseitige Randmarkierungen erhalten
- wenn die Furtmarkierung weniger als 0,50 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, dann kann eine parallele Fahrbahnrandmarkierung entfallen

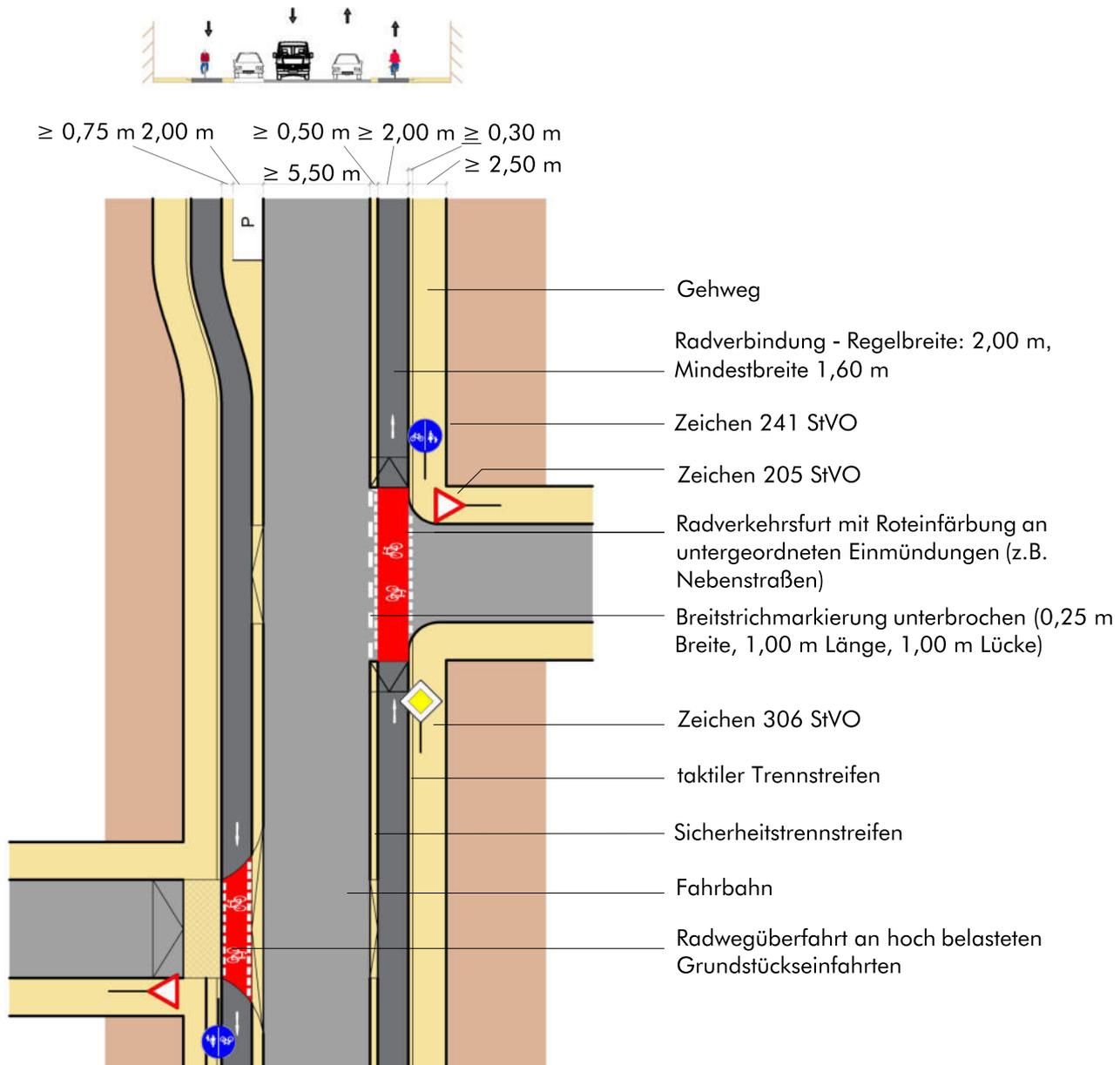
Gegenstand der Qualitätsstandards

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 3.6-2
Stand: November 2017



Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

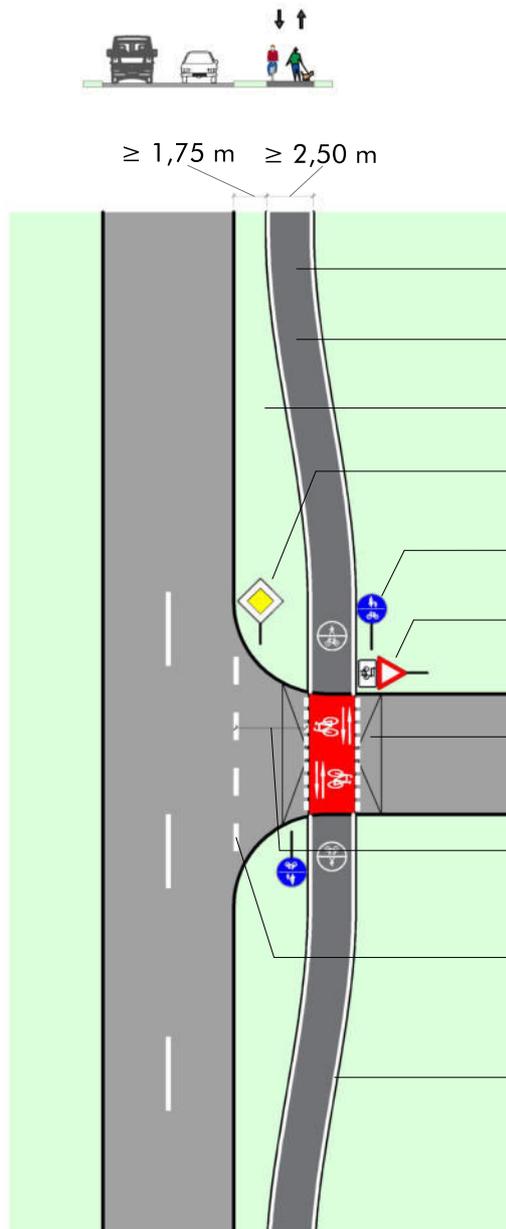
Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

Hinweise:

- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite $> 5,50$ m betragen

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)



Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de
 > Rubrik Musterlösungen

Radverbindung als
gemeinsamer Geh-/Radweg

Länge der Verziehung:
ca. 20,00 m

Sicherheitstrennstreifen

Zeichen 306 StVO

Zeichen 240 StVO

Zeichen 205 StVO mit
Zeichen 1000-32 StVO

Radverkehrsfurt mit
Fahrbahnanhebung an
untergeordneten Einmündungen
(z.B. Nebenstraßen)

Abstand zur Fahrbahn
ca. 4,00 - 5,00 m

Breistrichmarkierung
unterbrochen
(0,25 m Breite, 1,00 m
Länge, 1,00 m Lücke)

Randmarkierung

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundenen, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt insbesondere auf Gefällestrrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.

Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit den klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.



Abbildung 1, Negativbeispiel: Verdichteter Wassergebundene Decke mit Pfützenbildung und schlechter Wasserdurchlässigkeit

Maßnahme:

Die betrachteten Wege sollen asphaltiert oder mittels alternativer Ausbaumöglichkeiten (bspw. Basaltstein/ Spezialsande - siehe Hinweise und Abbildung 2) ausgebaut werden.

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern¹.

Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.

Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Reduzierung Verschleiß und Verschmutzung
- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Erhalt des Wasserhaushaltes



Abb. 2-3: Alternative, asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden - Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt / Abb. 4: Heller Split-Mastix-Asphalt

¹ Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegkonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.



Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahrradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.

Hinweise:

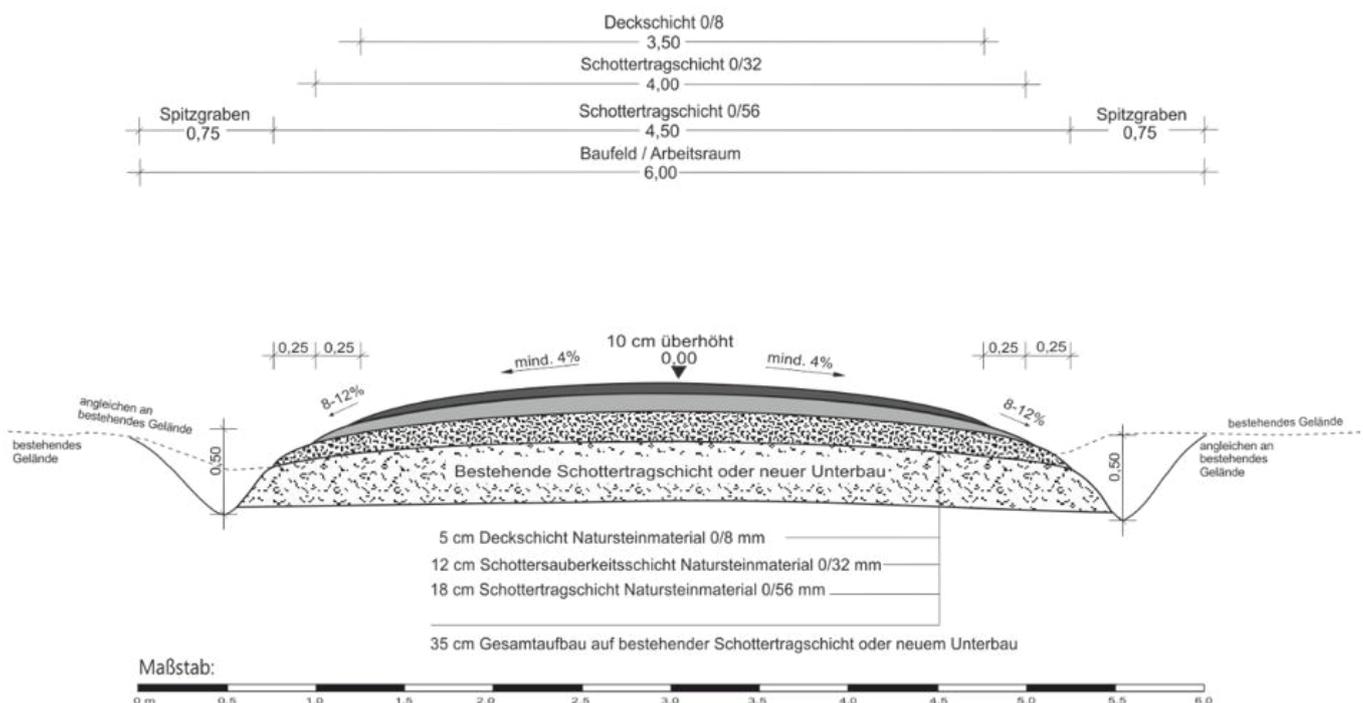
- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauquerschnitts (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanlagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle: RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).

Regelquerschnitt Schotterwegbau 4,5 m Breite Aufbau wassergebundener Weg nach Walzen und Verdichten

Quelle:

 Auf dem Hütten 25
 66123 Saarbrücken
 Tel.: 0681 - 83 18 606
 E-Mail: Bernd.Zobner@vodobuero-saar.de
 Internet: www.vodobuero-saar.de



Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammreihe

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit für den Radverkehr sowie das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, können Piktogrammreihen eingesetzt werden, sofern die Situation Radverkehrsanlagen erfordert, der verfügbare Straßenraum eine regelkonforme Umsetzung jedoch nicht zulässt. Sie kommen insbesondere zur Schließung von Netzlücken in Frage oder auf Abschnitten, wo der Kfz-Verkehr nicht mit Radfahrenden rechnet.



Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen in Frankfurt Höchst.

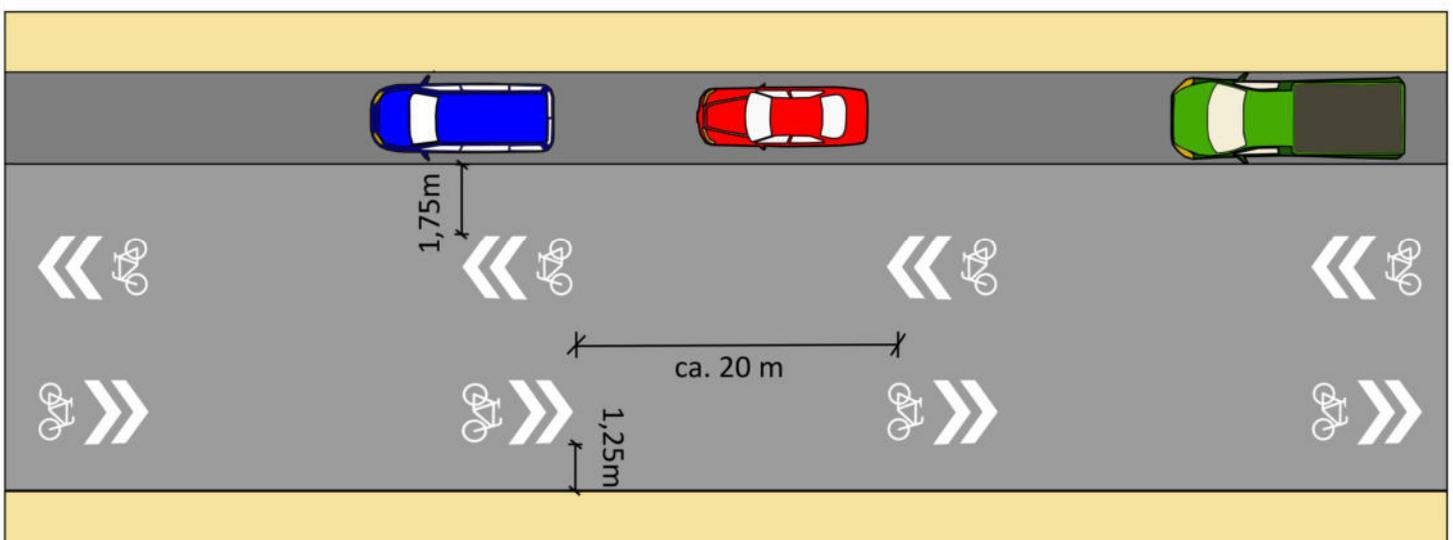
Angestrebte Wirkung:

- Verdeutlichung des Nutzungsrechts der Fahrbahn für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken ohne Radverkehrsanlagen auf Verbindungen mit besonderer Netzrelevanz
- Reduzierung der (illegalen) Seitenraumnutzung und Verhinderung von Konflikten zwischen Fußgehenden und Radfahrenden

Hinweise:

Fahrradpiktogrammreihe am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 20 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren.

Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammreihen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit - Bergische Universität Wuppertal / Technische Universität Dresden - Juni 2021



Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammreihe.

maßstabslos

Radverkehrsführung auf klassifizierten Straßen außerorts mittels einer Piktogrammreihe (ML: 1.3b)

Situation:

An klassifizierten Straßen außerorts mit geringer Kfz-Verkehrsbelastung, geringer Fahrbahnbreite und geringem oder bspw. nur saisonal auftretendem Radverkehrspotenzial existieren meist keine straßenbegleitenden Geh- und Radwege. Der Kfz-Verkehr hat außerorts eine höhere Geschwindigkeit und rechnet nicht mit Radfahrenden auf der Fahrbahn. Insbesondere auf kurvenreichen oder topografisch bewegten Straßen entstehen so häufig gefährliche Situationen.

Maßnahme:

Es kann im beschriebenen Fall eine Piktogrammreihe markiert werden, wenn ein baulicher Radweg aufgrund von Natur- und Umweltschutz, Grunderwerb oder zu hohen Kosten nicht realisierbar ist. Die Piktogrammreihe verdeutlicht, dass die Strecke Bestandteil des Radverkehrsnetzes ist.



Keine Radinfrastruktur außerorts

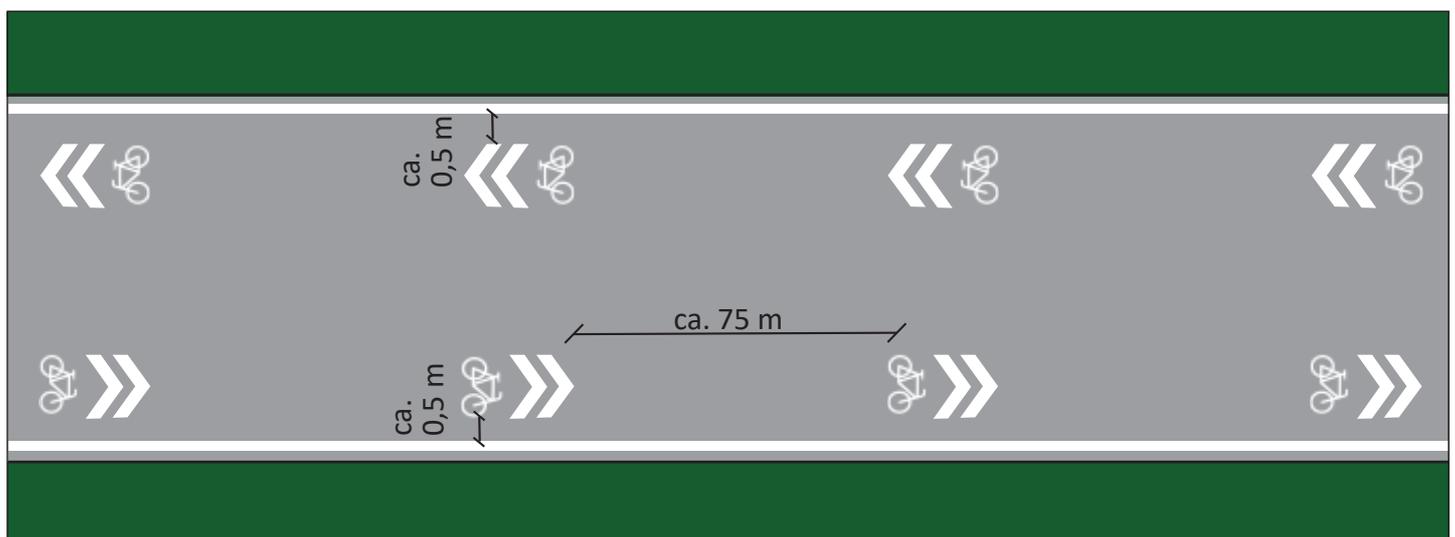
Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Hinweis auf möglicherweise auftretenden Radverkehr
- Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Hinweise:

Piktogrammreihen sind jeweils am rechten Fahrbahnrand und in ausreichendem Abstand zum Bord zu markieren. Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen sollten in Fahrtrichtung weisende Pfeile ergänzt werden. Die Piktogramme haben einen Abstand von etwa 75 m. Dieser kann jedoch abhängig von der Situation abweichen und flexibel gehandhabt werden. Bei einer Breite kleiner als 6 m soll die Mittellinie entfernt werden.

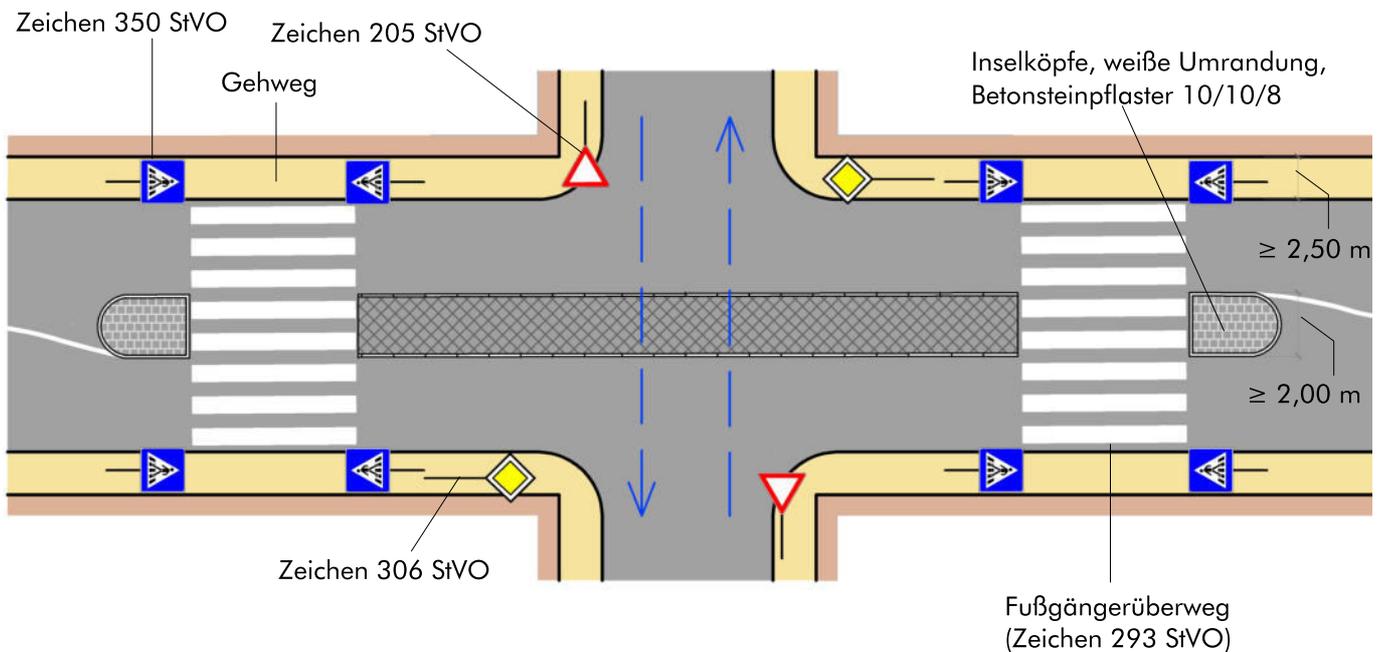
Piktogrammreihen sind keine Radverkehrsanlagen und bisher in keinem Regelwerk enthalten. Es handelt sich dabei um Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.



Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammreihe

maßstabslos

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberwegen innerorts



Regelungen:

- StVO §26, Richtlinien für die Anlage von FGÜ, EFA

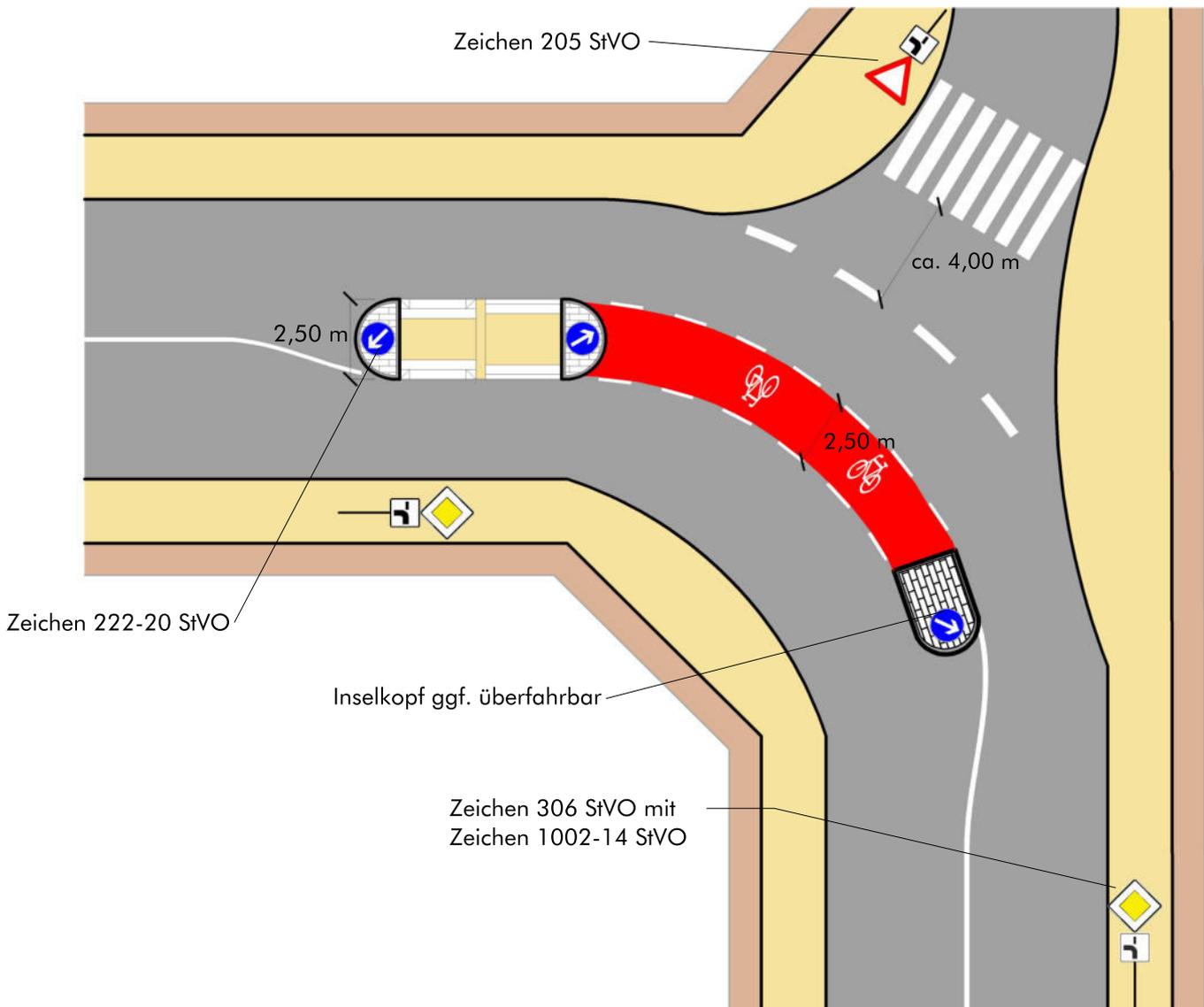
Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegende und links einbiegenden Radverkehr

Hinweise:

- Bei starkem Überquerungsbedarf durch zu Fuß Gehende
- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert werden

Querungshilfe an einer abknickenden Vorfahrt innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.5, Bild 40

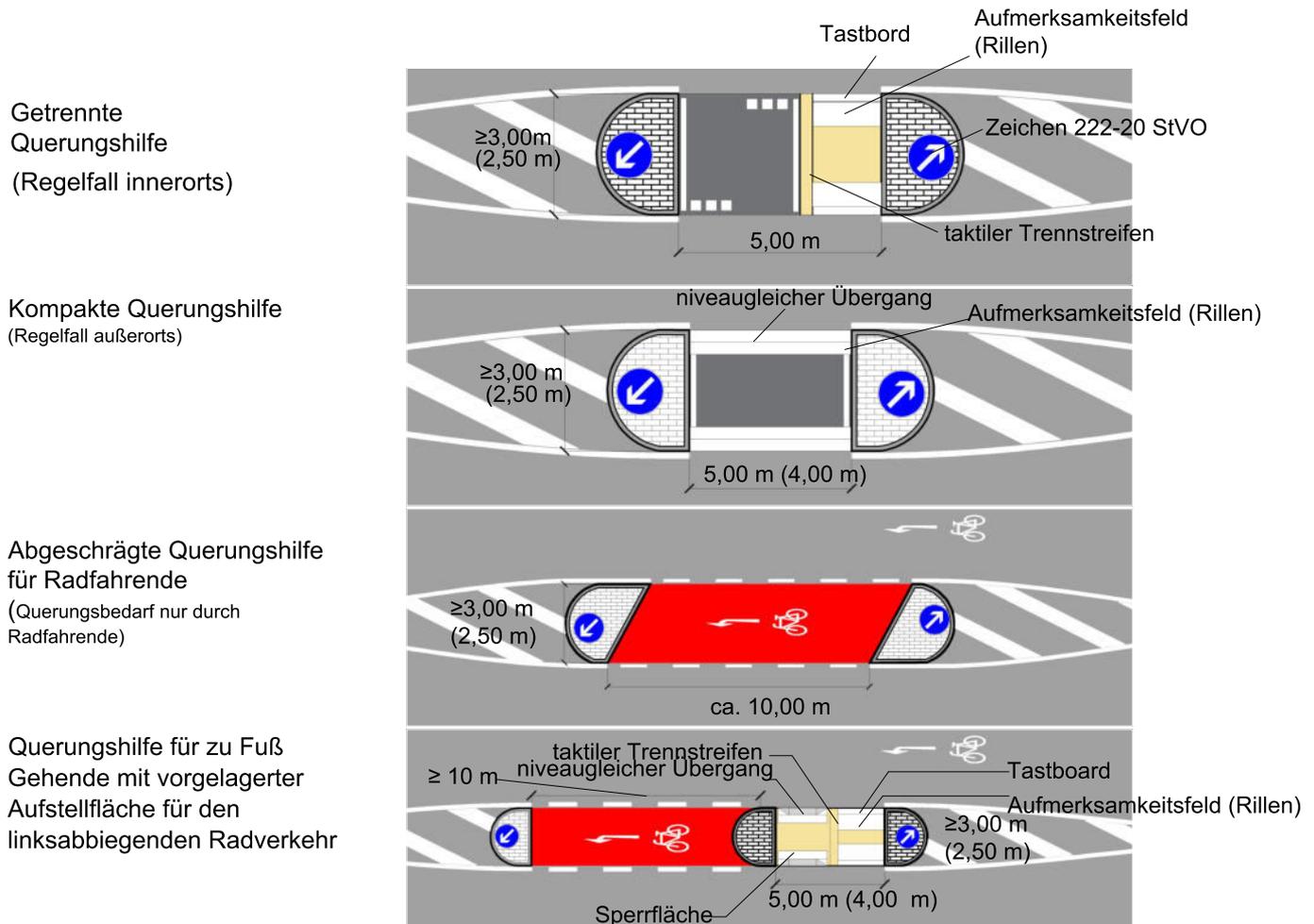
Anwendungsbereiche:

- Ein- und Abbiegen für den Radverkehr in zwei Zügen durch geteilte Mittelinsel

Hinweise:

- Der untere Inselkopf kann bei Bedarf überfahrbar ausgestaltet werden.
- Die Querungshilfe ist für den einbiegenden Radverkehr ab einer Breite von ca. 2,00 m nutzbar.
- Die Befahrbarkeit für große Fahrzeuge ist sicherzustellen.
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel innerorts und außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RAST 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

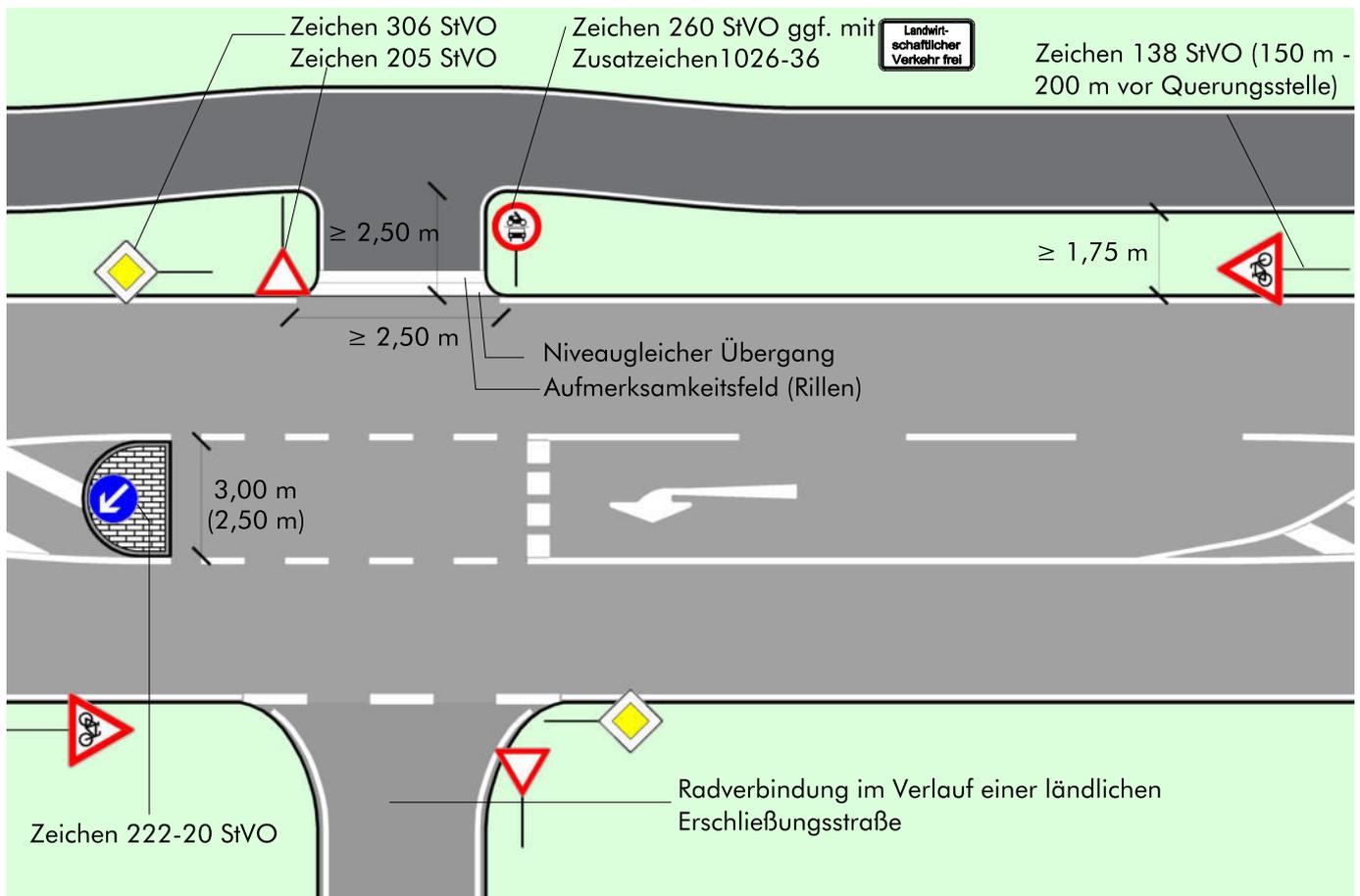
Anwendungsbereiche:

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Querung einer übergeordneten Straße.

Hinweise:

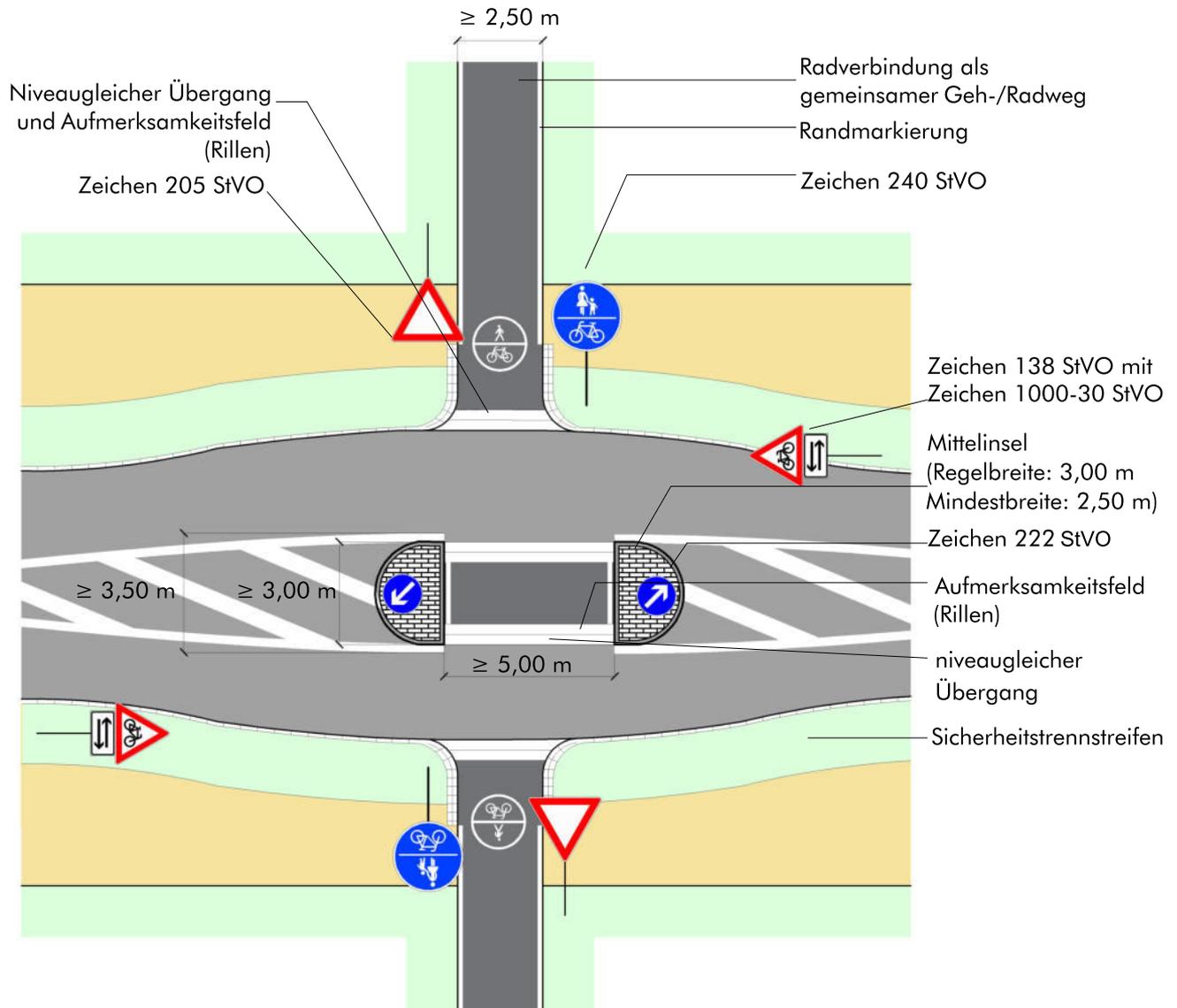
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - aber außerhalb von Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Anwendungsbereiche:**
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
 - siehe Abschnitt Einsatzgrenzen
- Hinweise:**
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
 - Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
 - Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
 - Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
 - Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)



Regelungen:
Anwendungsbereiche:

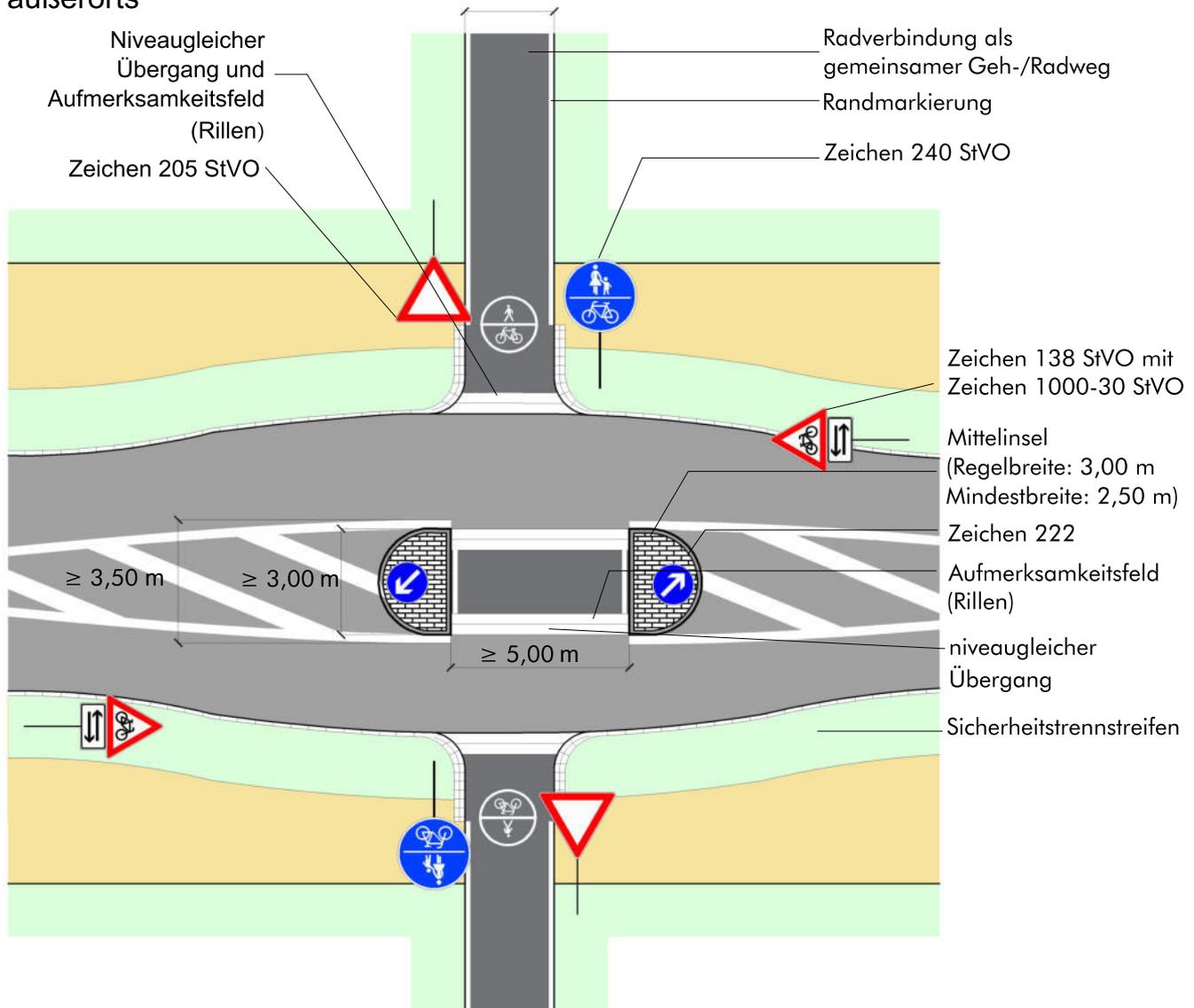
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen / bis max. 15.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke mit Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

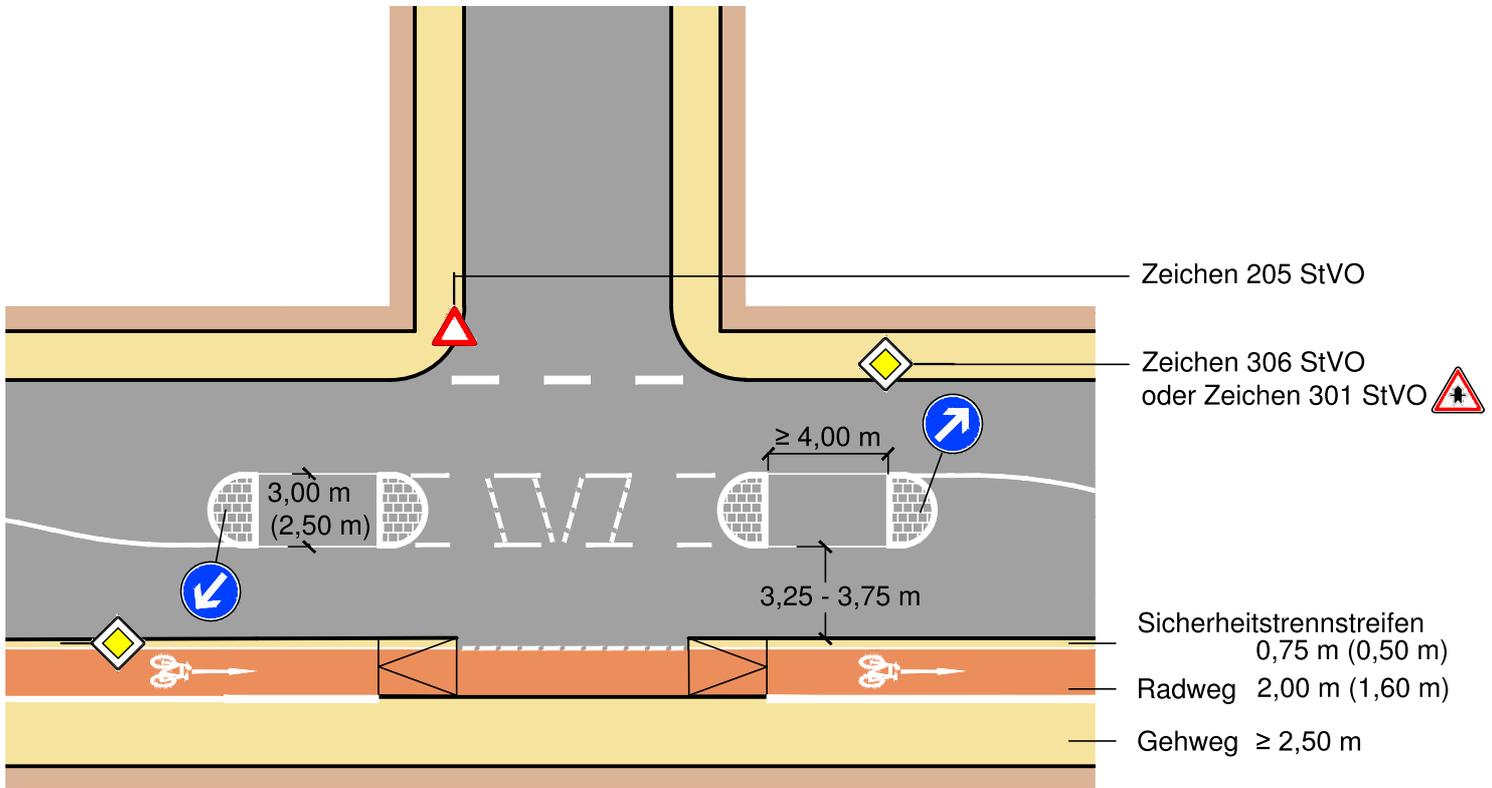
Anwendungsbereiche:

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

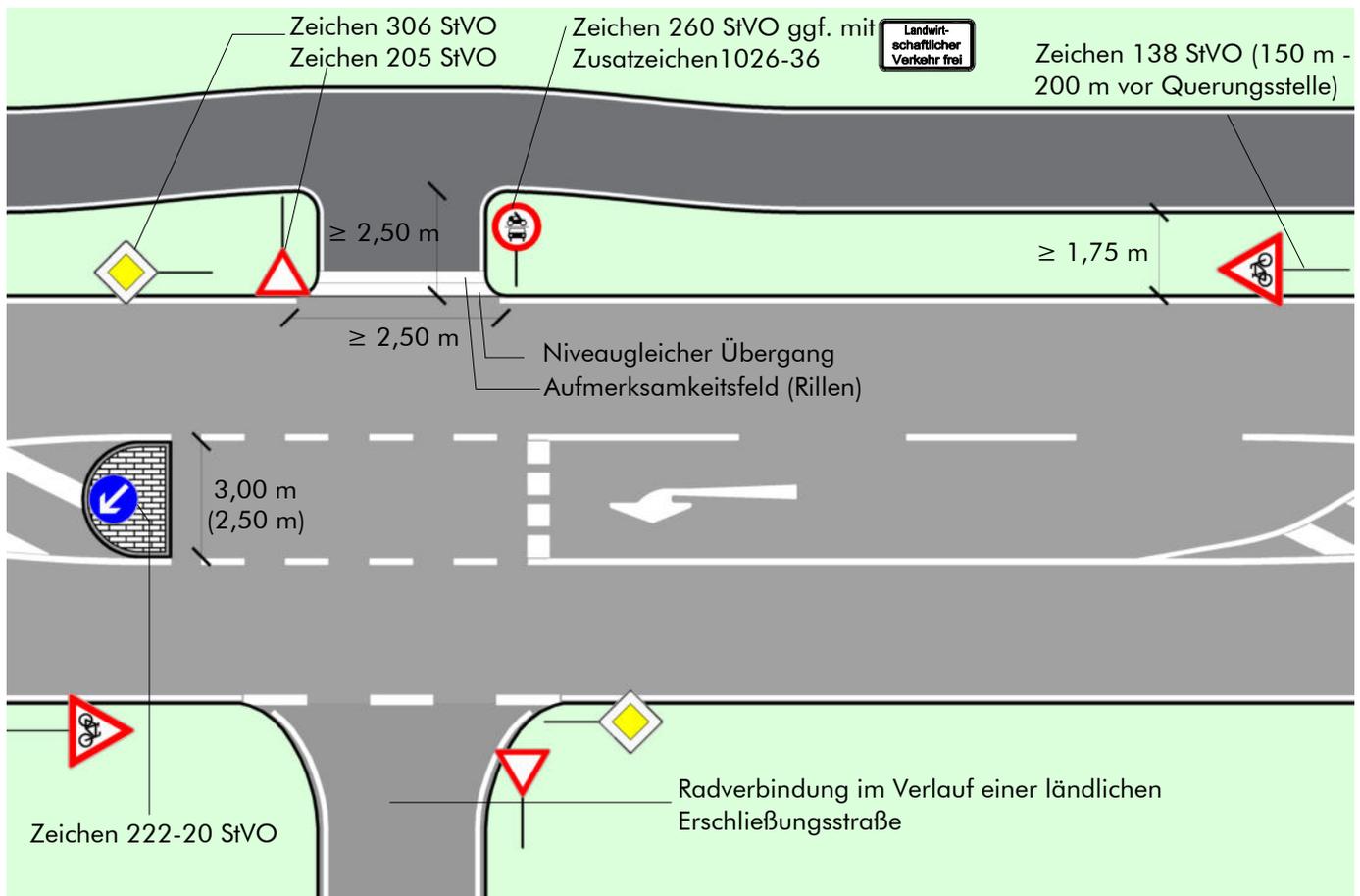
- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll



Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

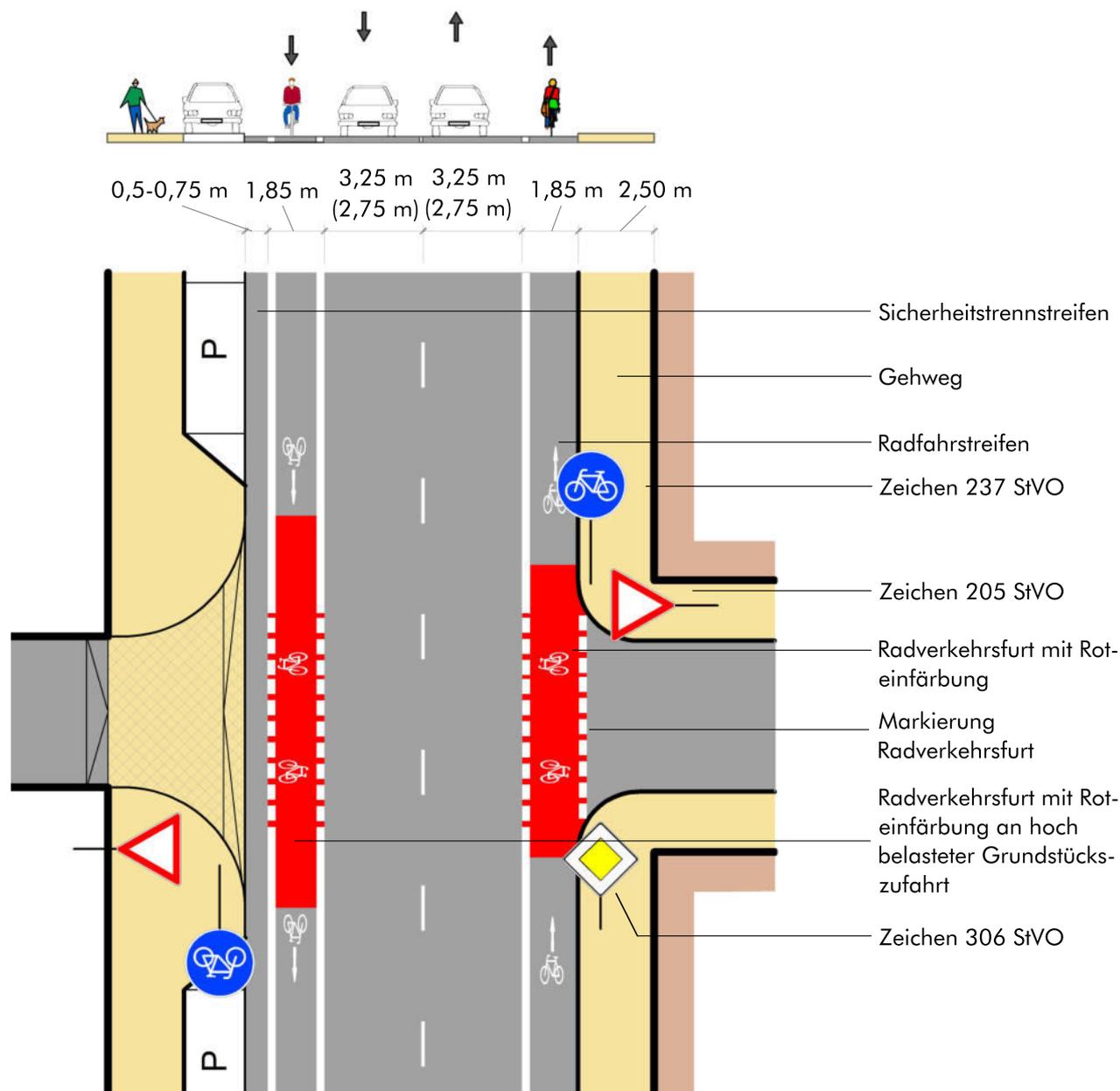
Anwendungsbereiche:

- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Führung auf Radfahrstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

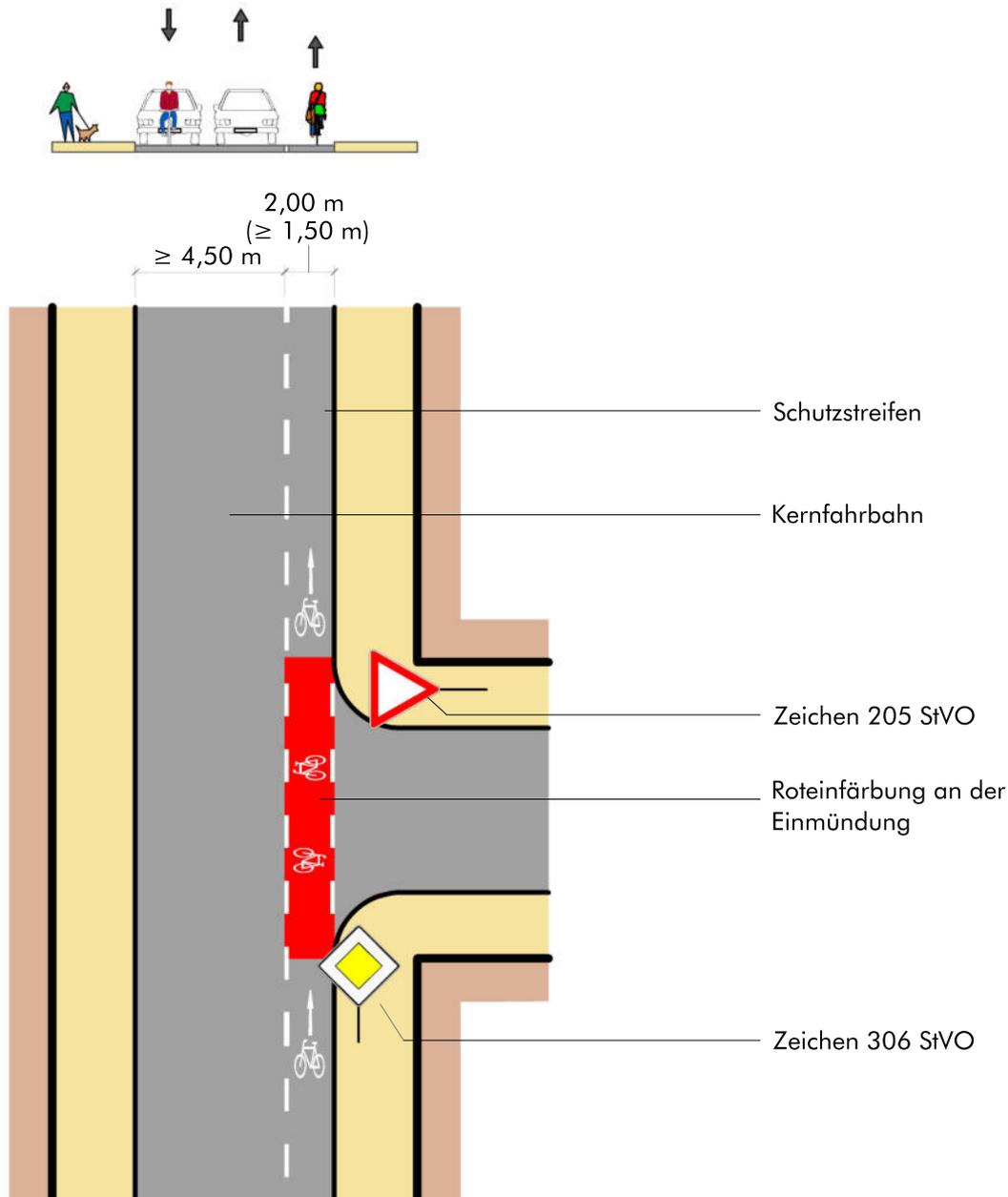
Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen

Hinweise:

- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

Führung auf einseitigem Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen auf Steigungsstrecken



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

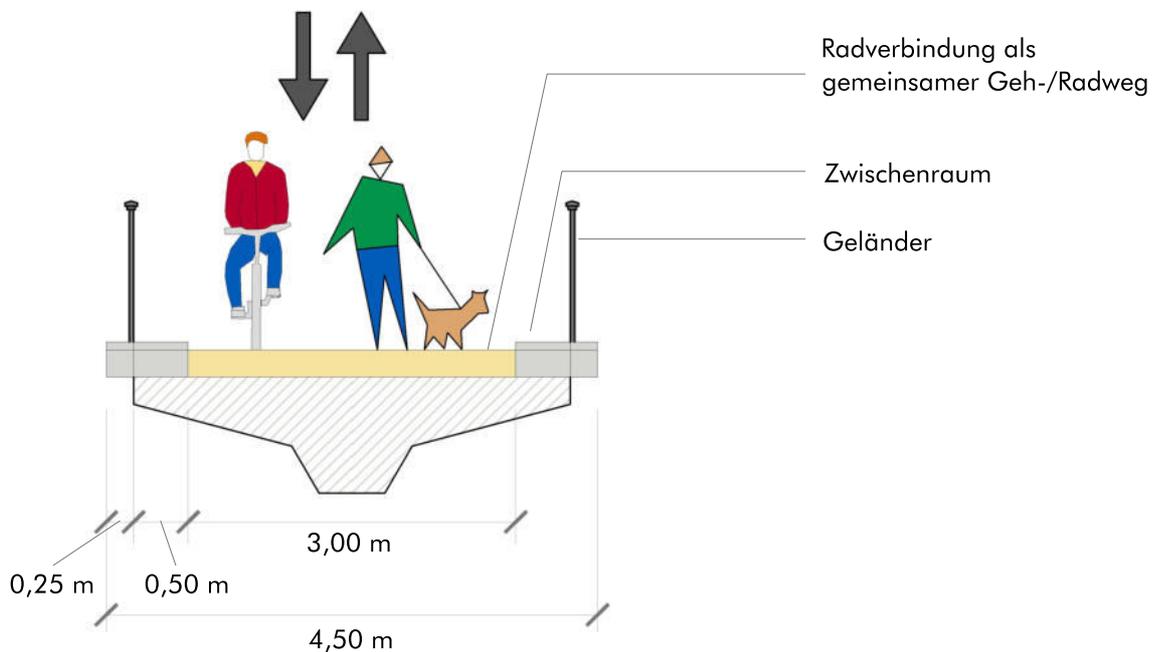
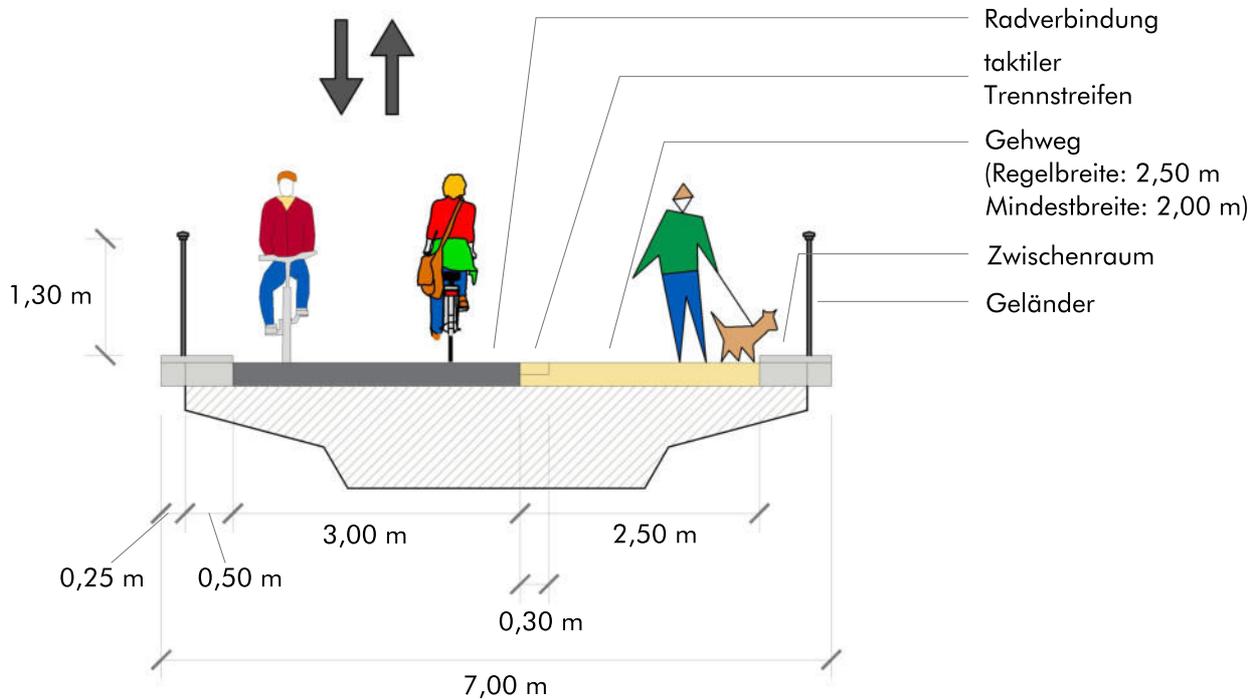
Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Steigungsstrecken

Hinweise:

- Bei Steigungsstrecken ($\sim 2\%$) wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
- Der Schutzstreifen ist so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Überführung innerorts/außerorts



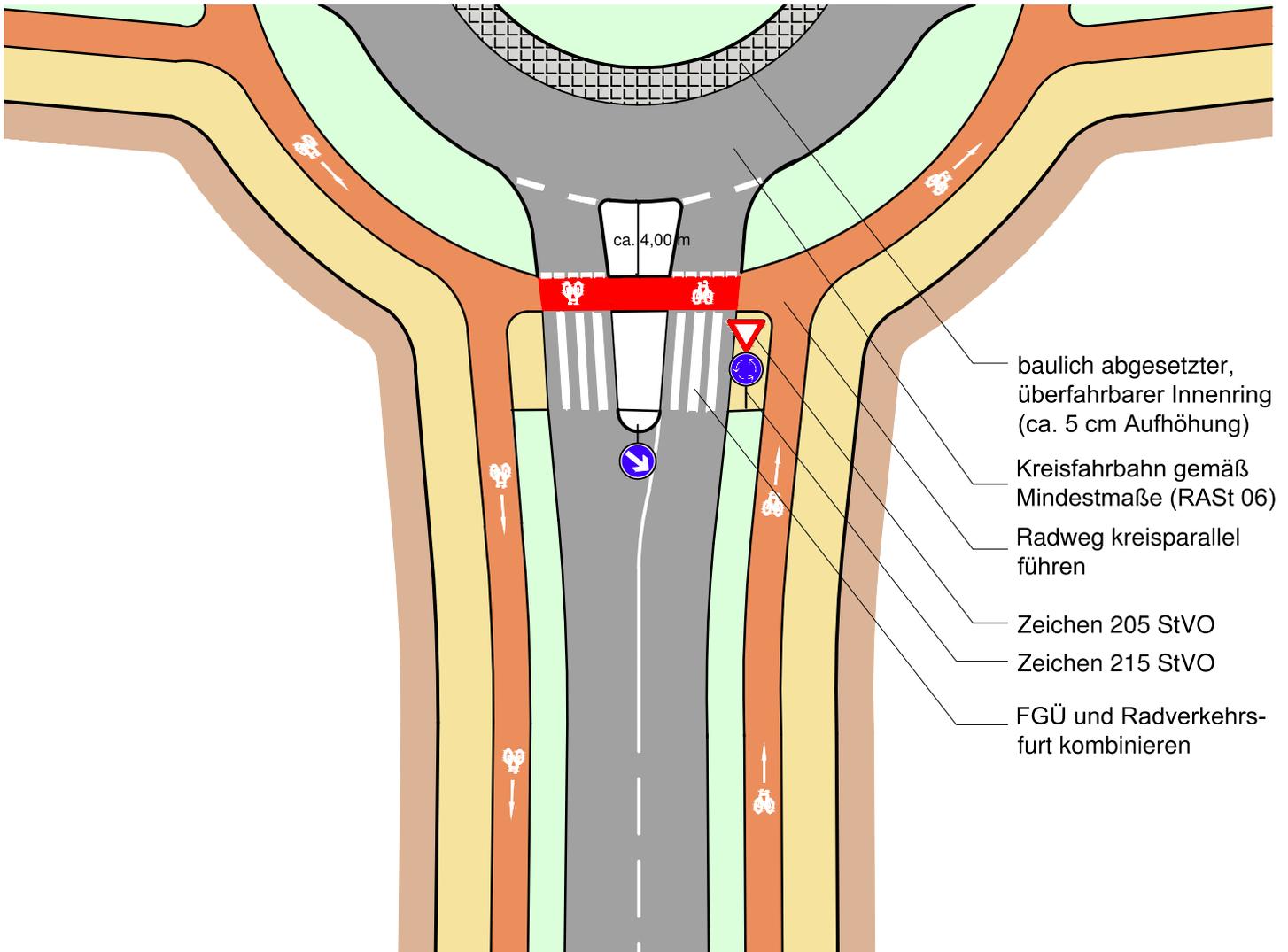
Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen, Kapitel 11.11.11
- Querung von Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten
- Bei straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen außerorts mit hohem Fußverkehr kann das Gesamtmaß auf 4,00 m erhöht werden.
- Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
- Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
- Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

Kreisverkehr - Führung des Radverkehrs auf Radwegen



Regelungen:

- RAST, Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigt im Zuge der vorfahrtsberechtigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R FGÜ genügt

Anwendungsbereiche:

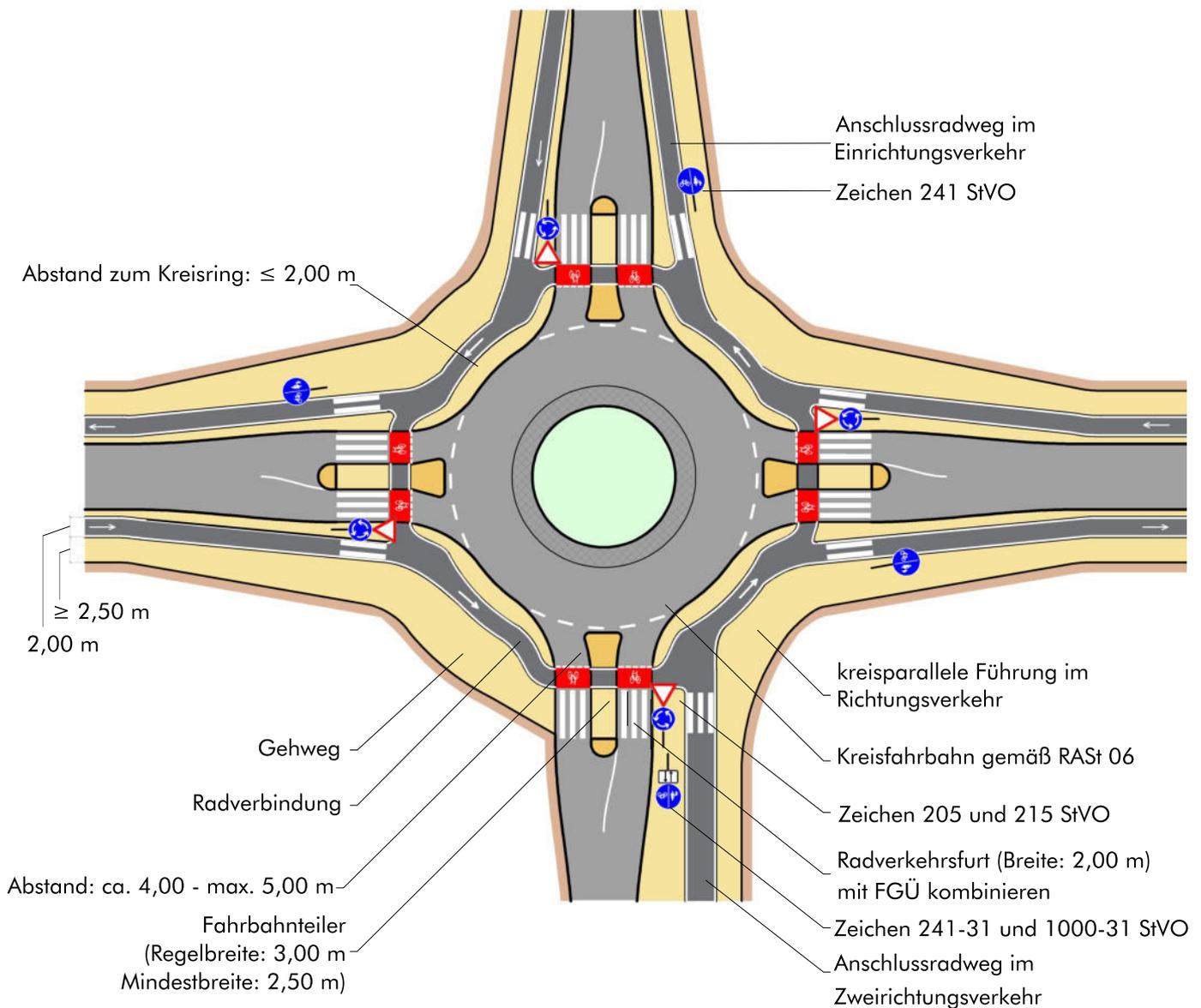
- Kreisverkehre innerorts mit Radverkehr auf Radwegen
- Kfz-Knotenbelastung ab ca. 15.000 Kfz/24h
- bei ausreichendem Platzangebot

Hinweise:

- die Radwege sollen im Abstand von etwa 4,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn, und damit dieser zugehörig, bevorrechtigt geführt werden
- beidseitige Randmarkierung der Radverkehrsfurt ebenfalls möglich
- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil wegen deutlich höherer Unfallgefährdung falsch fahrender Radfahrer
- rote Einfärbung der Furt an konflikträchtigen oder schlecht einsehbaren Zu- bzw. Ausfahrten



Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:

- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

Hinweise:

- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
- Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden

Ersetzen Kopfsteinpflaster

Maßnahmentyp SON - Kopfsteinpflaster (ML: 1.12)

Situation:

Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unattraktiv und insbesondere bei feuchtem Untergrund mit hoher Sturzgefahr verbunden. Kopfsteinpflaster führt häufig dazu, dass Radfahrende regelwidrig Gehwege nutzen.

Häufig ist Kopfsteinpflaster in zentralen Straßen anzufinden und trägt zum besonderen Charakter einer Straße bei.

Maßnahme:

Das klassische Kopfsteinpflaster soll durch eine für den Radverkehr attraktivere Fahrbahnoberfläche ersetzt werden. Hierfür kommt Asphalt oder andere Pflasterarten in Frage.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Vermeidung der Gehweg-Nutzung durch Radfahrende und damit von Konflikten mit zu Fuß Gehenden
- Erhalt des Straßencharakters als innerstädtische (Geschäfts-) Straße mit Aufenthaltsqualität

Hinweise:

- Asphaltstreifen sind nur dann möglich, wenn ein ausreichender Straßenquerschnitt vorhanden ist und die erforderlichen Sicherheitsräume zum Fahrbahnrand oder zu parkenden Kfz eingehalten werden können. Daher sind Asphaltstreifen in der Regel in Innenstadtbereichen nicht möglich.
- Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen.
- Geräuschemissionen werden durch das Ersetzen von Kopfsteinpflaster verringert.



Kopfsteinpflaster

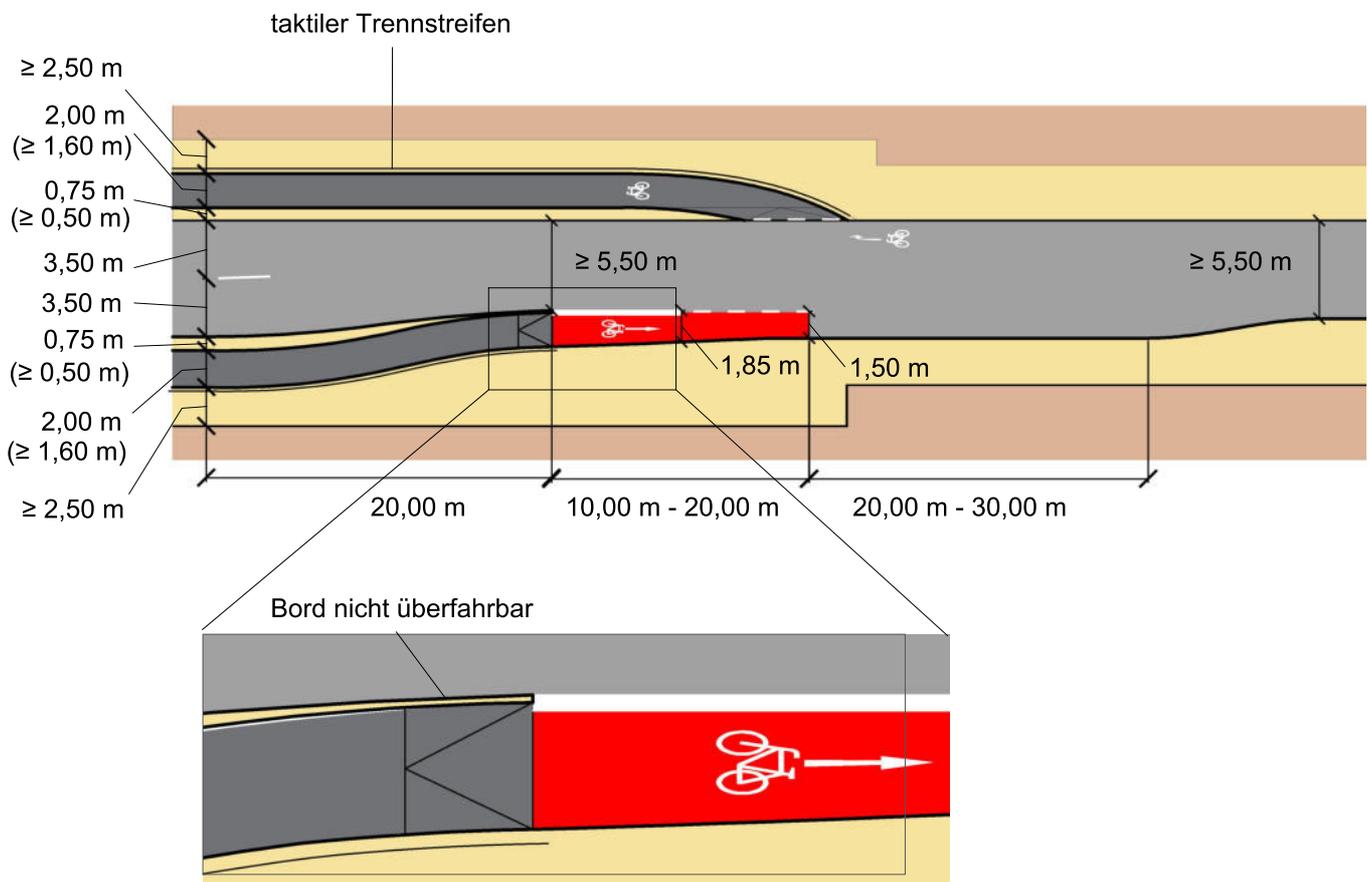


Gut befahrbare, gepflasterte Fahrbahnoberfläche, Fulda



Gut befahrbarer Asphaltstreifen in Kombination mit Kopfsteinpflaster in Verden

Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

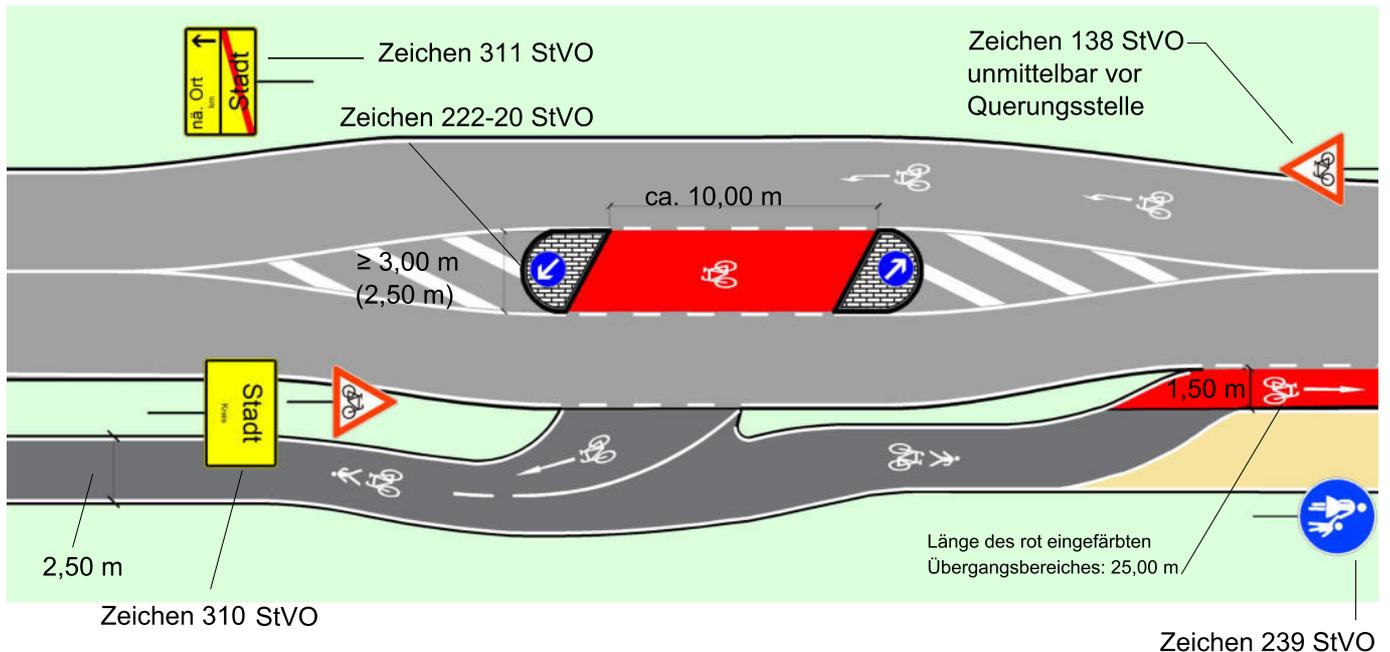
Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Einrichtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radweges ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungsradwege ändert.
- Die rote Einfärbung ist optional. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Rampenneigung sollte zwischen 4 % bis 6 % betragen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

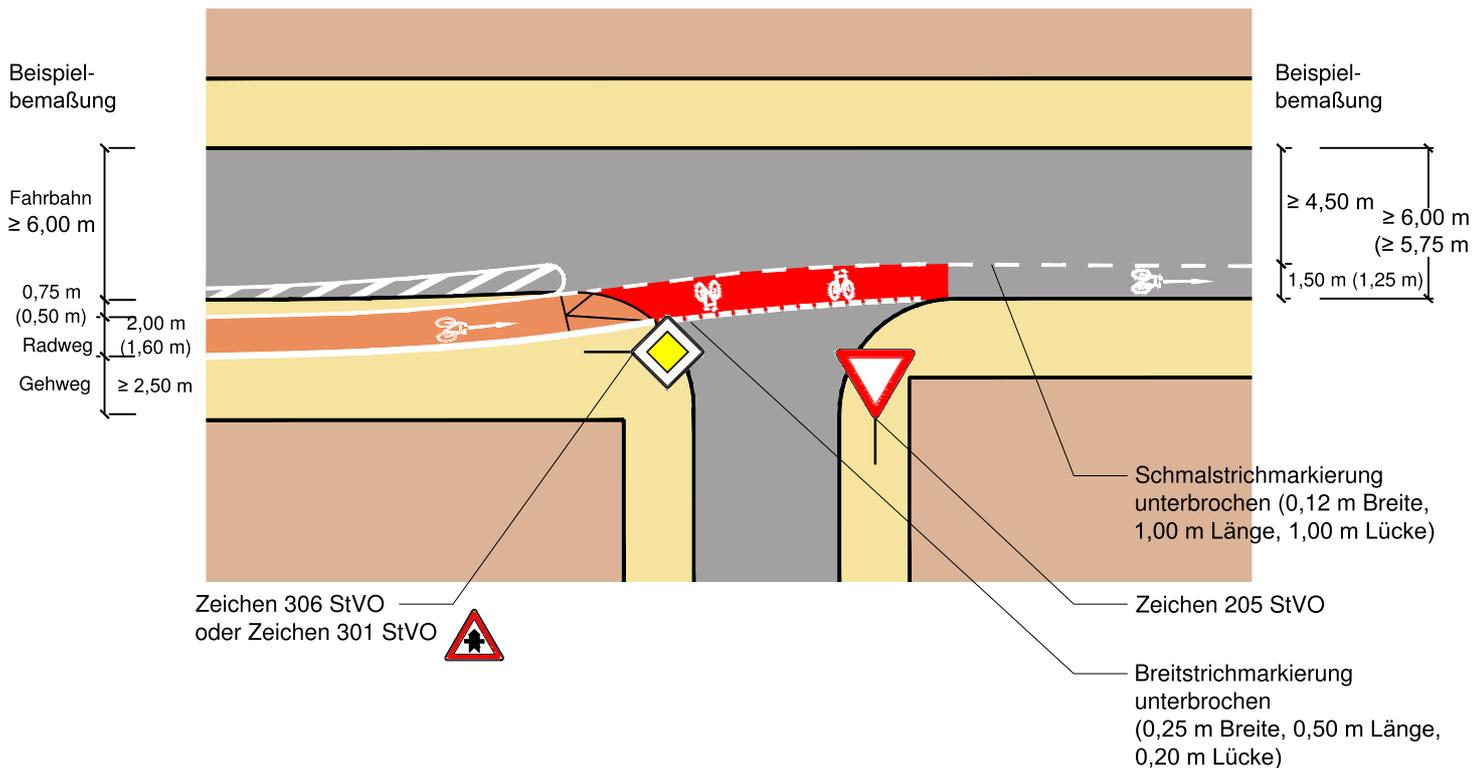
Anwendungsbereiche:

- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Liegt die Querungsstelle außerorts, ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.
- Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts eine Beschilderung vorgesehen werden.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordföhrung und 3,75 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Übergang an Einmündung



Regelungen:

- nicht im FGSV-Regelwerk enthalten
- Sonderlösungen zur Anwendung unter spezifischen örtlichen Gegebenheiten, z. B. bei beengten Platzverhältnissen

Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in Fahrbahnführung oder in einen Schutzstreifen
- zur Verdeutlichung und Akzeptanz der Radverkehrsführung

Hinweise:

- der Radverkehr ist deutlich vor der Führung auf Fahrbahnniveau (10,00 m bis 20,00 m) ohne Sichtverdeckungen parallel zum Kraftfahrzeugverkehr zu führen
- rote Einfärbung der Furt
- Rampenneigung 4% bis 6%
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen
- ein baulich geschützter Übergang gemäß Musterblatt 3.4-2 ist nach Möglichkeit zu bevorzugen

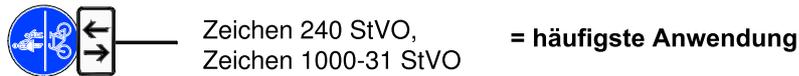
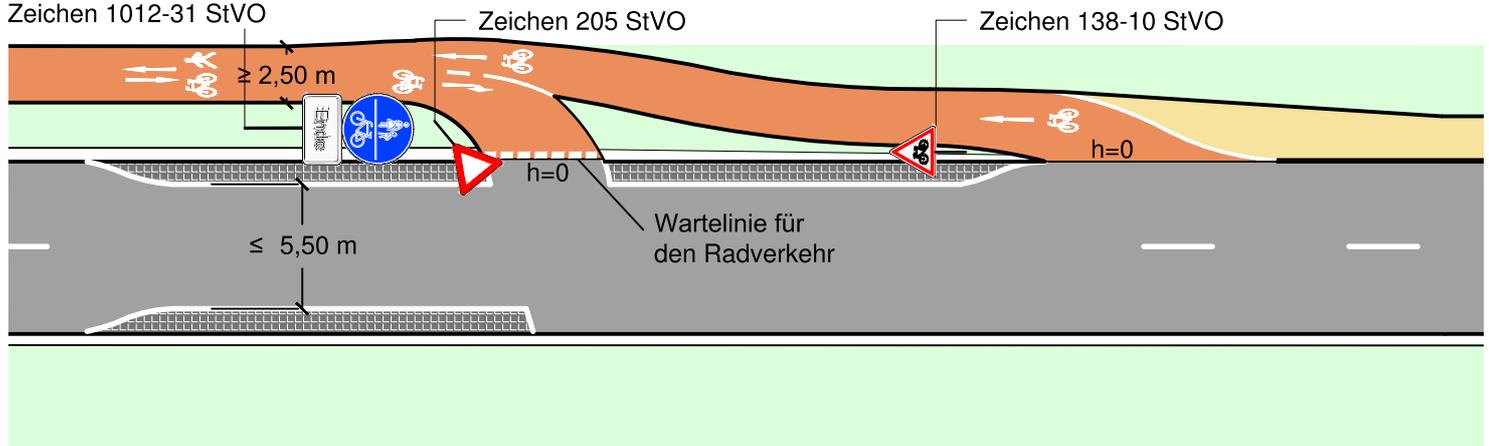




oder



oder

Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1012-31 StVO

* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

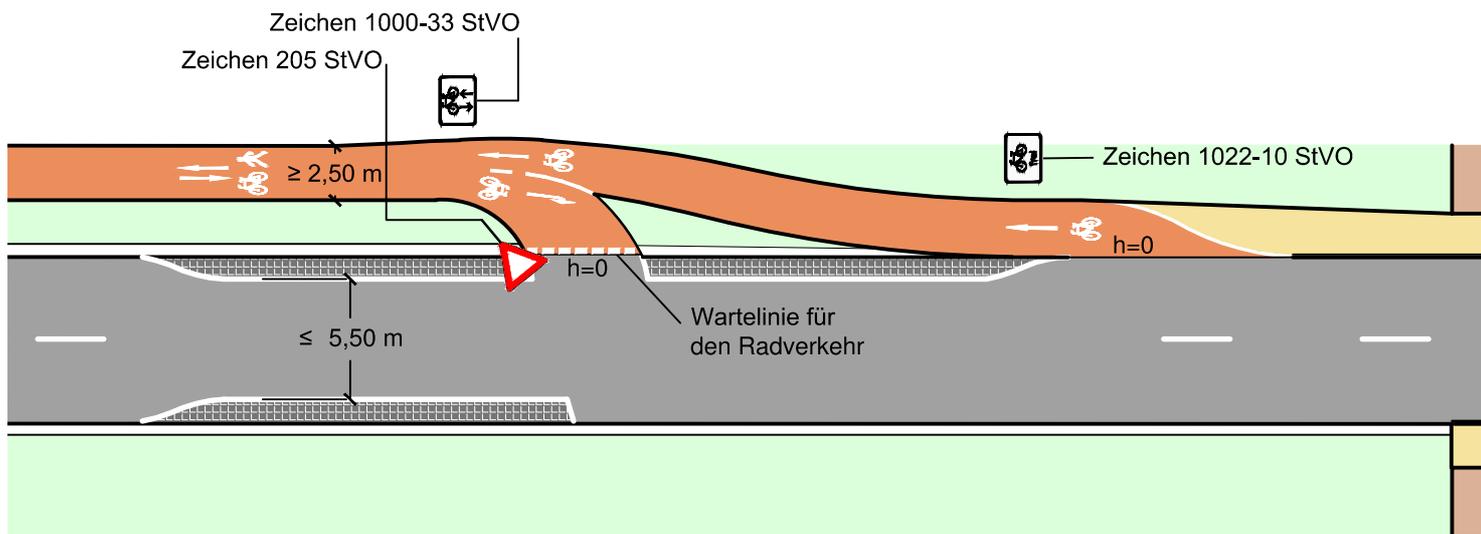
Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen



Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungsrecht

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

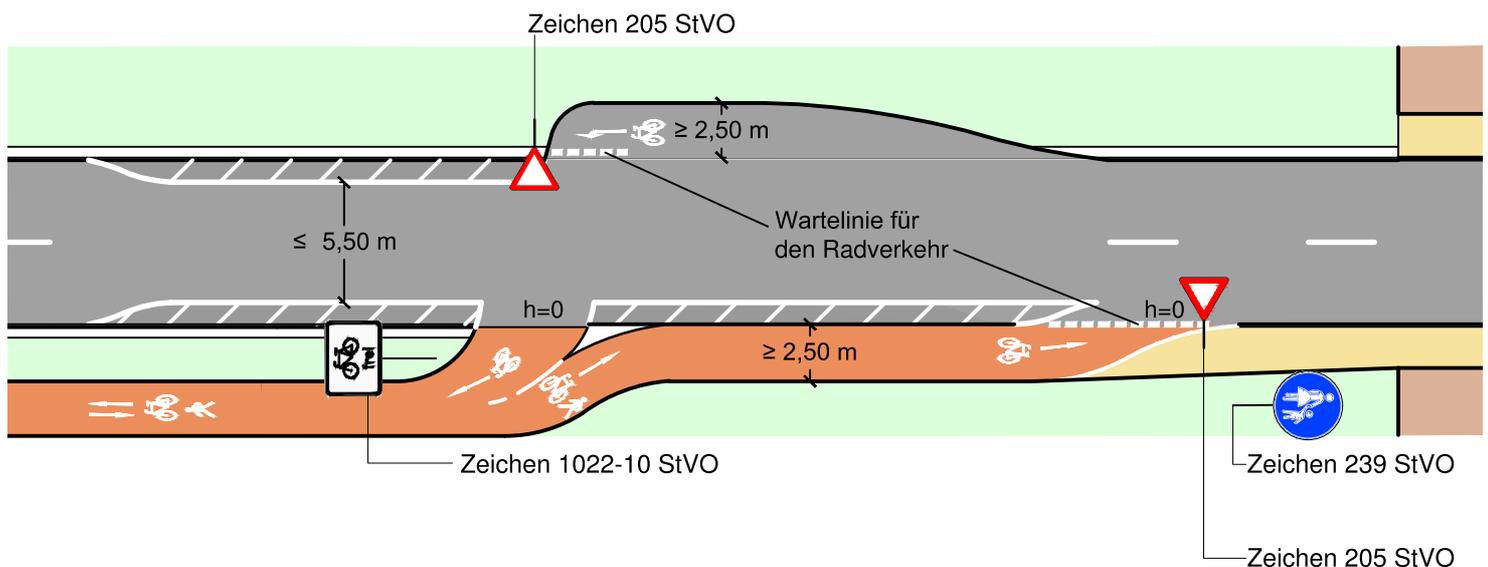
- mit Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-1
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich



Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-7
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich



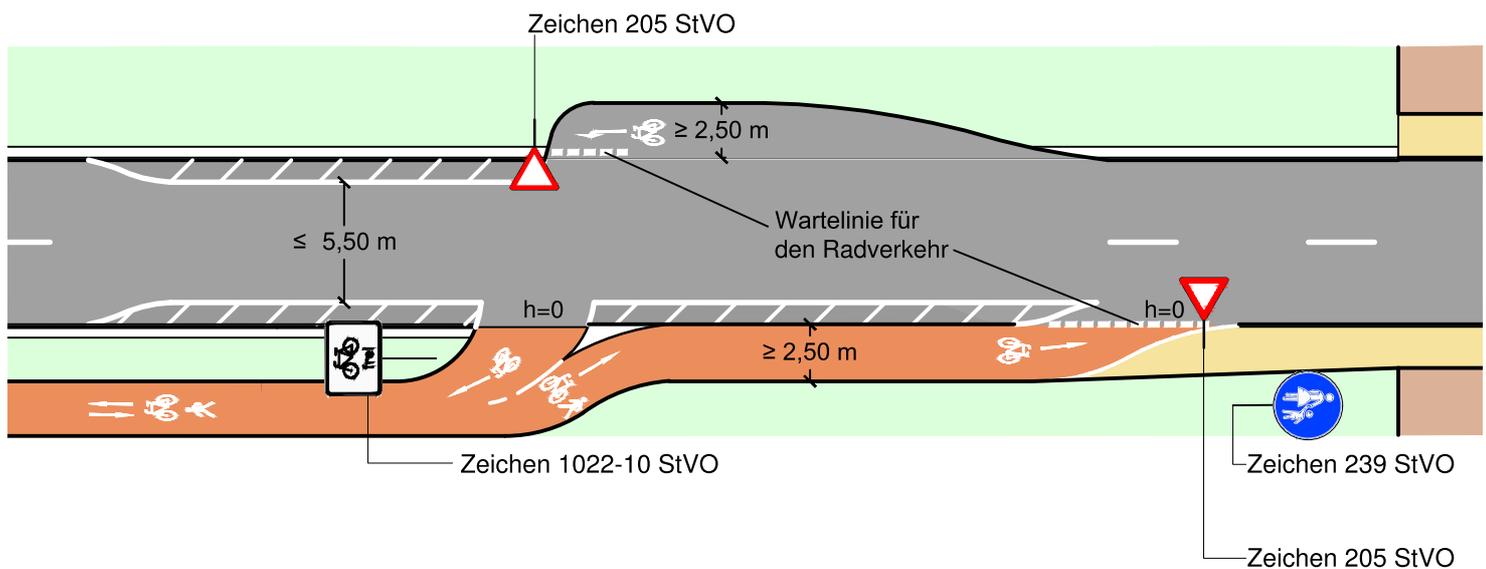
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-8
Stand: November 2017



Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

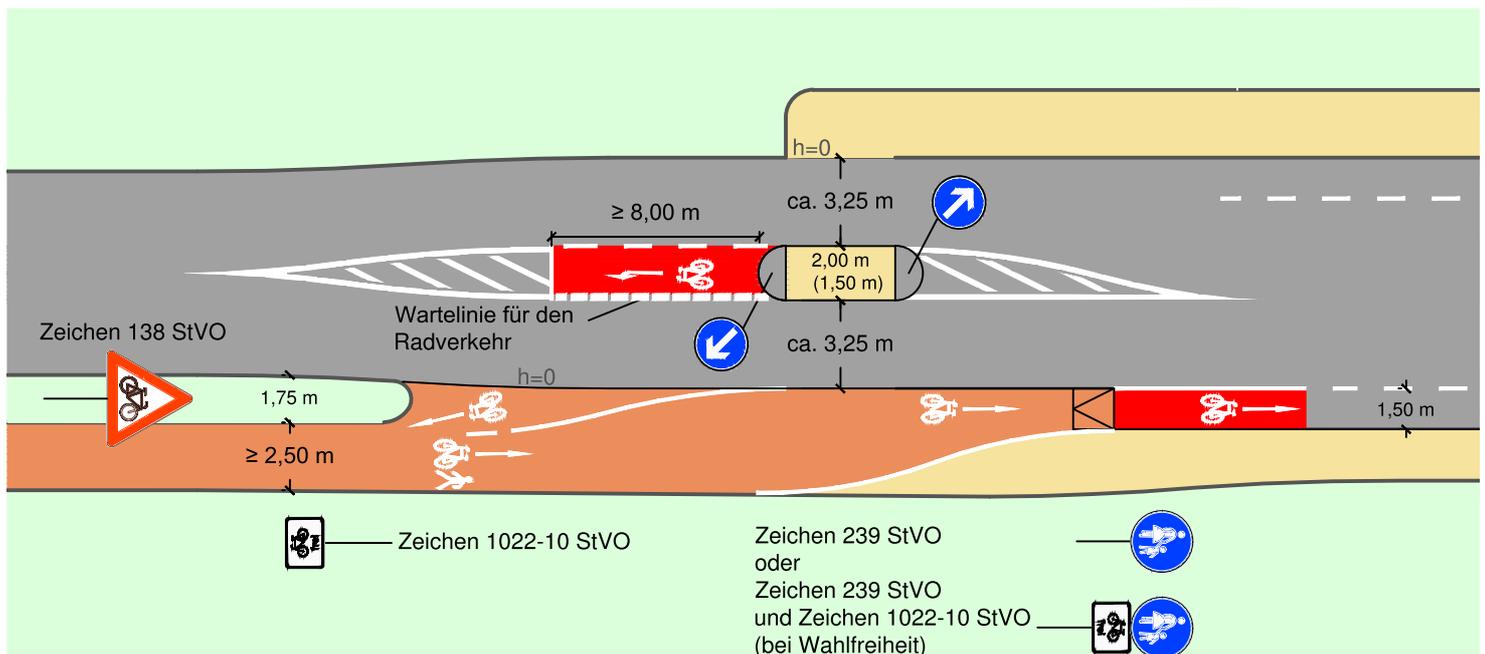
Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-7
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich



**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

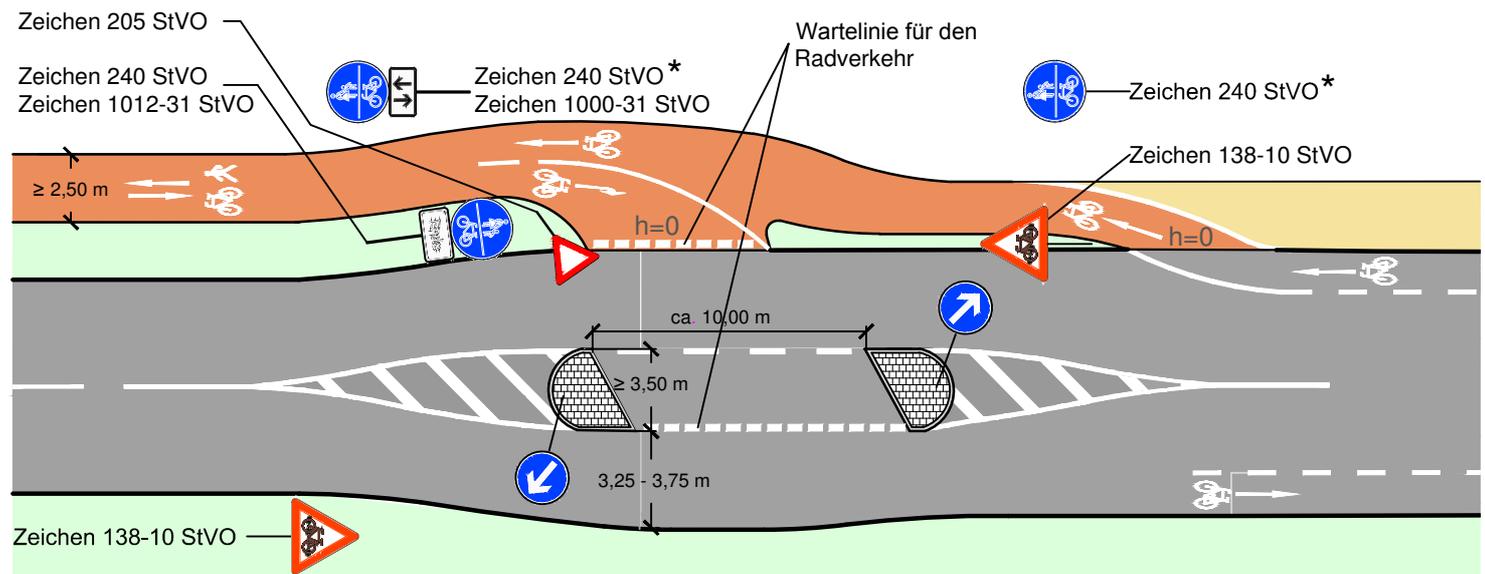
Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem nicht benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-11
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen ($\geq 10,00$ m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich





* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO  oder Zeichen 241 StVO  möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

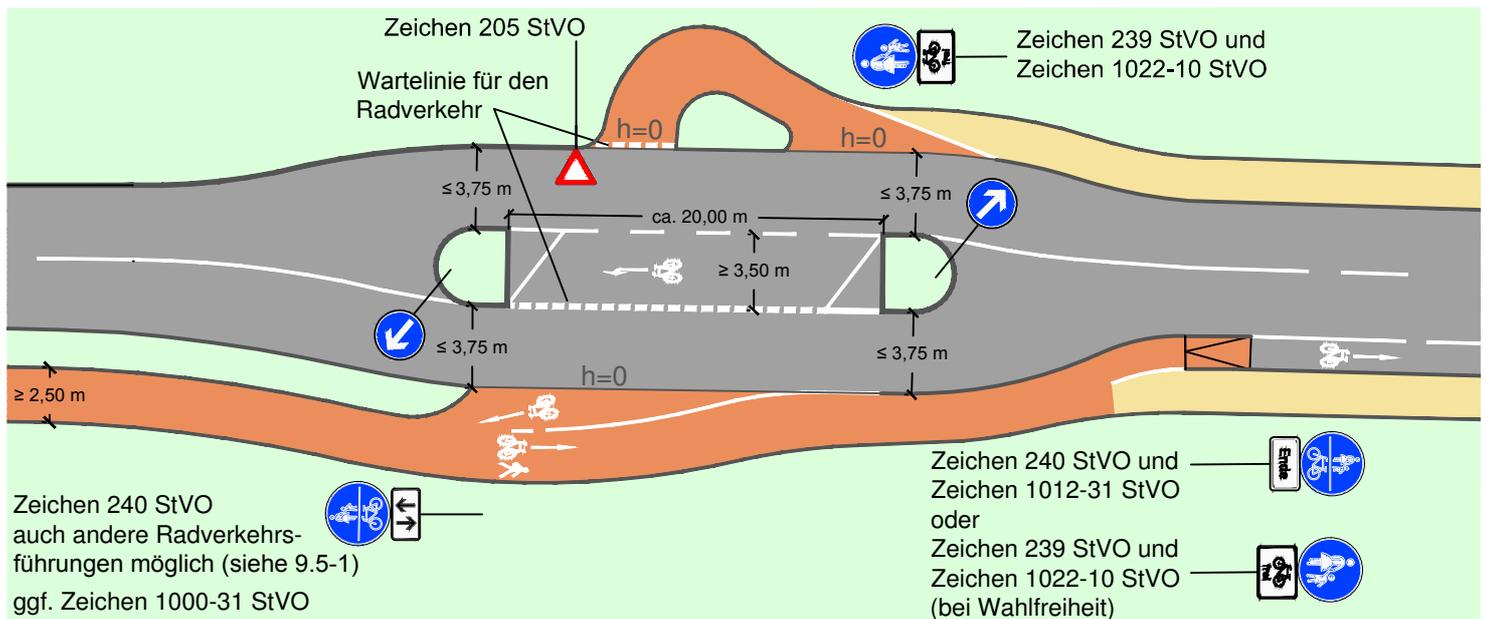
- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr



Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel**Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (1)****Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang zwischen Ortsdurchfahrten und außerorts zur Sicherung des Radverkehrs beim Wechsel von Richtungsbetrieb zu benutzungspflichtigem Zweirichtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

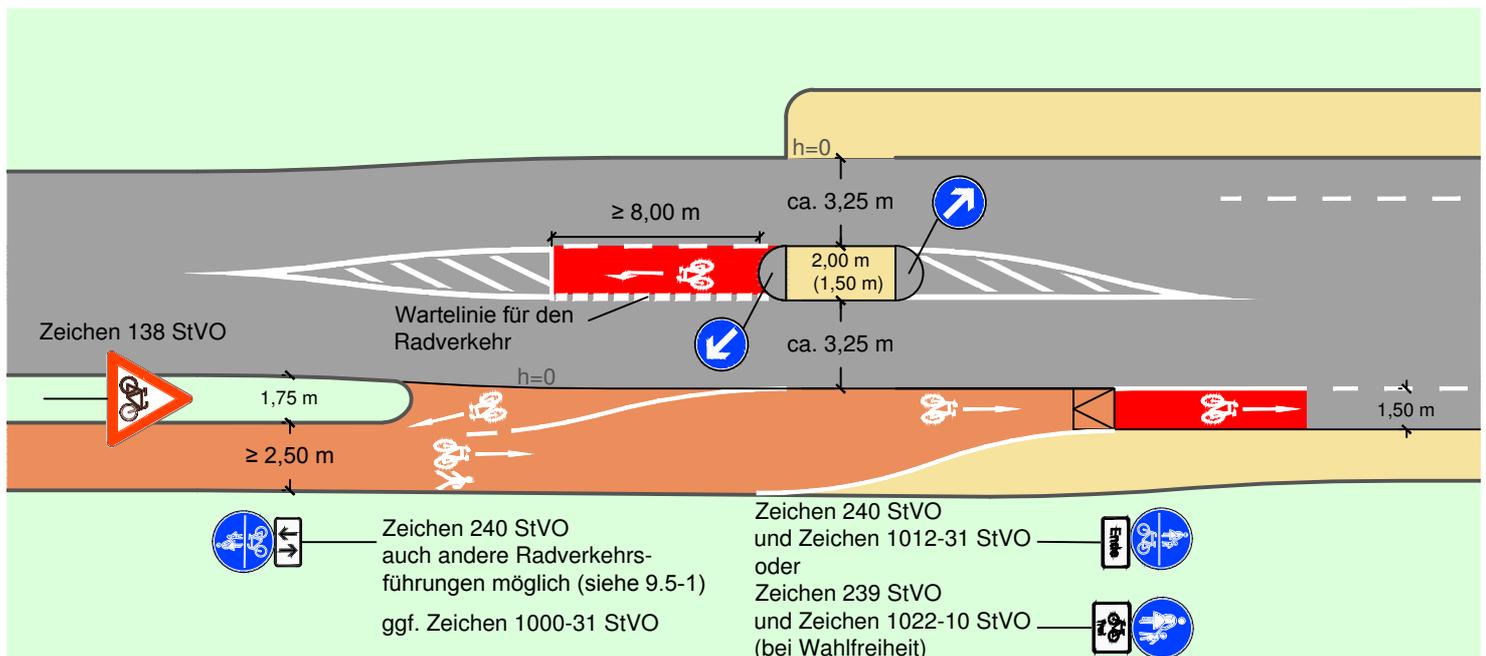
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-10
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- der Abstand zwischen den Inselköpfen ist in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit stets ausreichend zu wählen (Bremsweg), um eine sichere und akzeptable Führung zu gewährleisten
- rote Einfärbung der Furt bzw. Ausleitung optional
- die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-9
Stand: November 2017



**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional



ML: Unbefestigten Weg ausbauen (UWA)

Situation:

Bei diesem Weg handelt es sich z.B. um einen unbefestigten Pfad, einen unbefestigten forst- oder landwirtschaftlich genutzten Weg oder einen Wiesenweg. Wege ohne befestigte Oberfläche sind für Radverkehr grundsätzlich ungeeignet. Während oder nach Niederschlag sind Oberflächen von unbefestigten Wegen aufgeweicht und unbefahrbar. Unbefestigte Wege führen zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Räumen und Reinigen der Wege ist nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist nicht erreichbar.



Abb. 1: Unbefestigter Wiesenweg

Maßnahme:

- Asphaltieren oder alternativ befestigen (bspw. Basaltstein/Spezialsande - siehe Hinweise)
- Breite möglichst 3,00 m, mindestens jedoch 2,50 m
- Bei landwirtschaftlicher Nutzung ist eine Breite von 3,50 m vorzusehen
- Fahrdynamische Linienführung, kleine Kurvenradien vermeiden
- Reflektierende Randmarkierungen



Abb. 2: Asphaltierter Geh- und Radweg mit fahrdynamischer Linienführung und Randmarkierungen

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt.¹ Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden. Es können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.



Abb. 3-4: Alternative asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden (Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer Ideen-Werkstatt) / Abb. 5: Heller Split-Mastix-Asphalt

¹ Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



VZ357-50

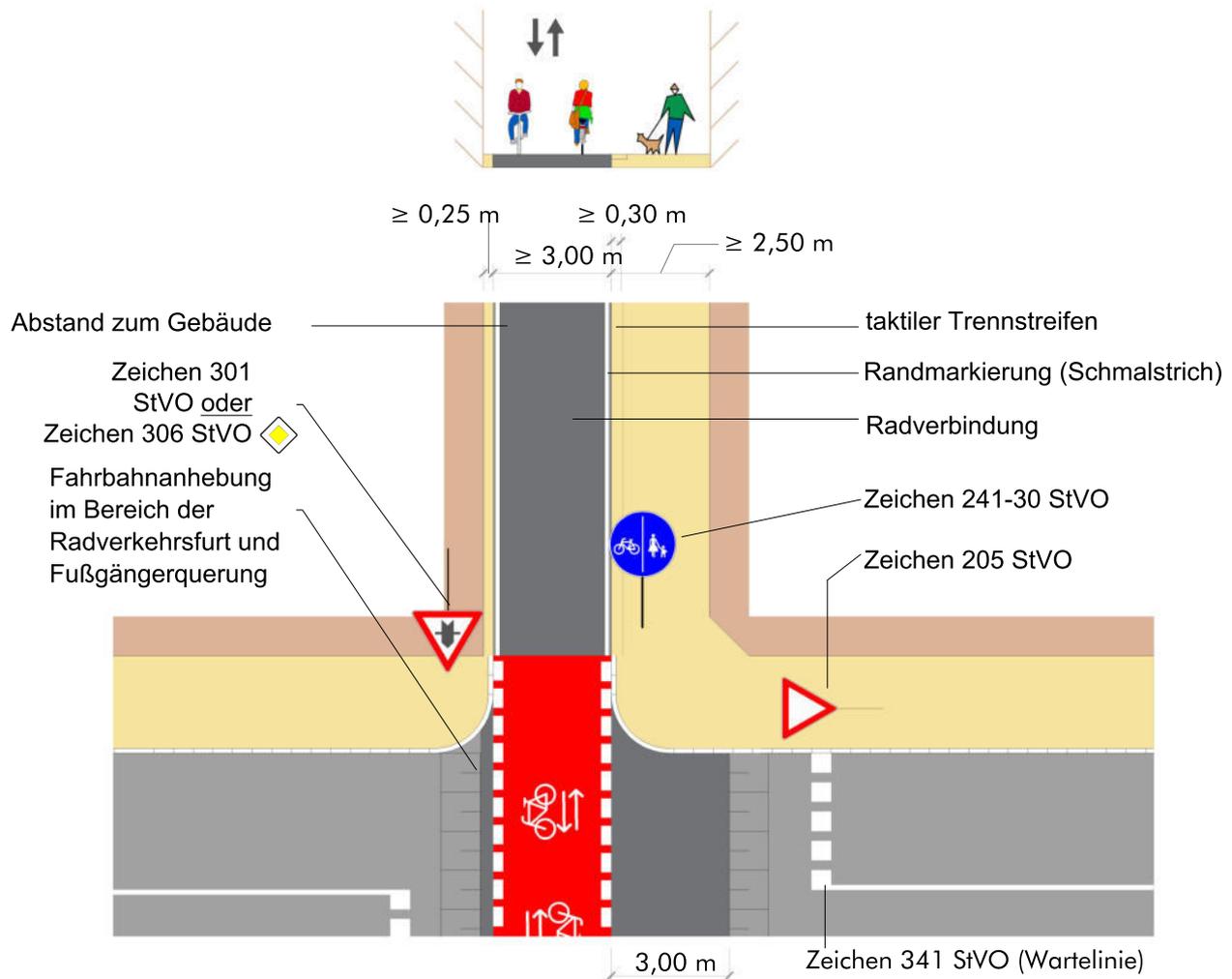


VZ357-51



VZ357-52

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

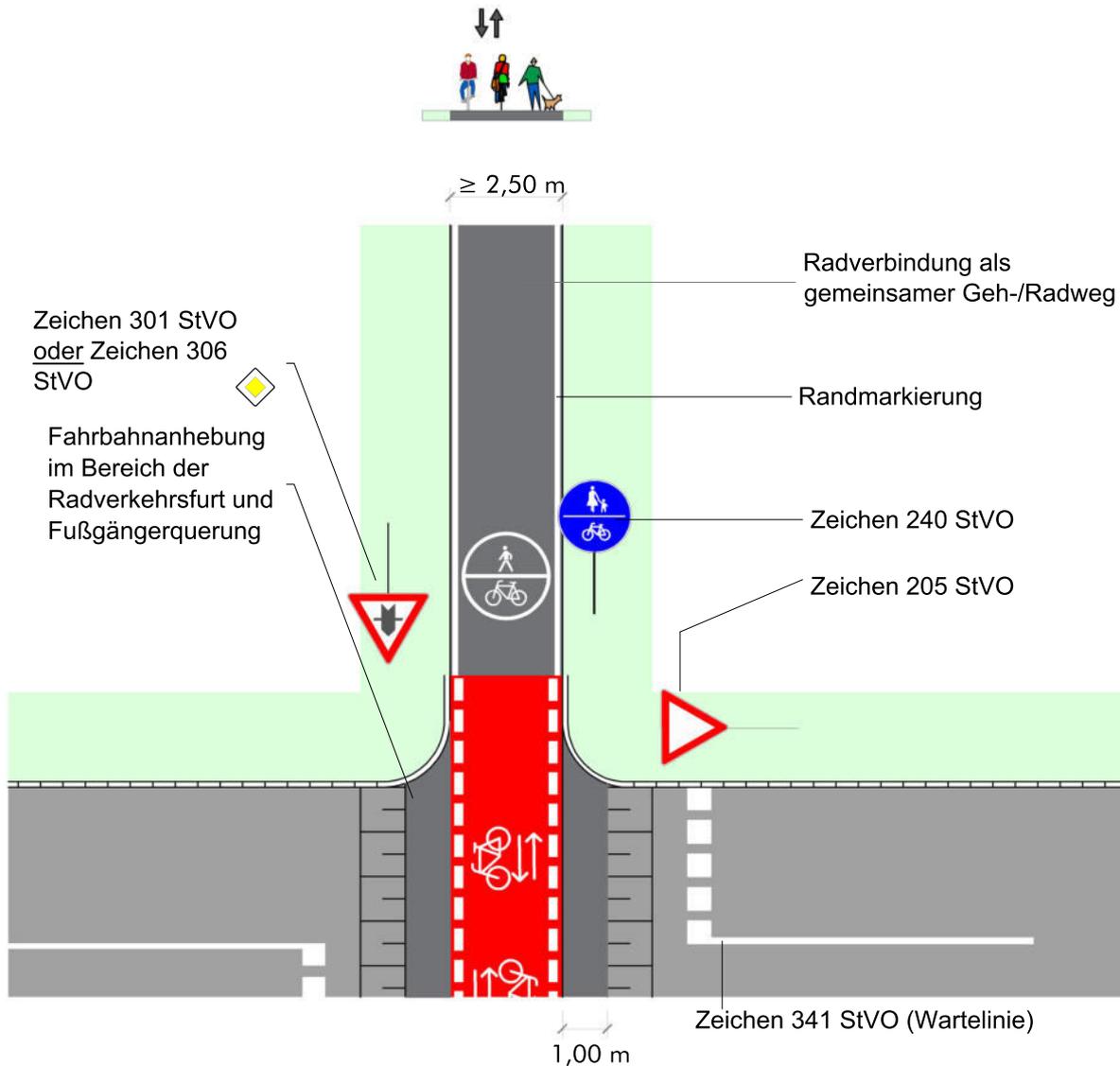
Anwendungsbereiche:

- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Mittleres Fußgängeraufkommen (25-60 zu Fuß Gehende in der rechnerischen Spitzenstunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)

Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In gestalterisch sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Die Breite von Zweirichtungsradwegen kann bei straßenunabhängiger Führung auf 2,50 m reduziert werden (Ausschluss von Gefährdung durch Kfz-Verkehr)
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Selbstständige Führung (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Anwendungsbereiche:**
- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
 - Ländliche Erschließungsstraßen
- Hinweise:**
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
 - Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
 - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
 - In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
 - Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

ML: 1.5.1 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (geringe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Aufpflasterungen oder Bodenschwellen, die vom Radverkehr um-/überfahren werden können
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.

Quelle: RAST (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA



Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt



Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung



Beispiel 3: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr

ML: 1.5.2 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (hohe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Bauminseln, Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.



Beispiel 1: Vorher-Nachher-Betrachtung der Ortsdurchfahrt Rudersberg - www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de



Beispiel 2: Multifunktionsstreifen (Abbiegestreifen, Querungshilfe) mit verkehrsberuhigenden Elementen auf der Friedberger Straße in Bad Vilbel



ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen. Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden. Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen.
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende.

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben. Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.

Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.



VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei

Bike + Ride-Analyse



Radverkehrskonzept Landkreis Main-Spessart

Anlage 14
Oktober 2023



Auftraggeber:

Landkreis Main-Spessart

Marktplatz 8

97753 Karlstadt



Auftragnehmer:

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

Bearbeitung:

Natascha Mützel

Thorsten Zobel



Gefördert durch:



Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

Frankfurt am Main, Oktober 2023

Inhalt

1	GRUNDLAGEN	3
2	POTENZIALE BIKE AND RIDE-NUTZUNG	4
3	TYPEN VON ABSTELLANLAGEN.....	5
4	METHODIK	7
5	BESTAND.....	8
6	ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN	17
7	FÖRDERUNG UND UMSETZUNG	18

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Denn das Angebot von geeigneten Abstellanlagen beeinflusst die Nutzung des Fahrrads in hohem Maße. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als B+R-Anlagen (Bike and Ride-Anlagen), also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund eingeschränkter Kapazitäten, insbesondere im Berufsverkehr, nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell den Bike and Ride-Anlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV¹ und an den Hinweisen für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen des ADFC-Bayern².

Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche an Abstellanlagen (Quelle: Eigene Darstellung)

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	+
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	+
Schule / Ausbildungsstätte	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	-	-	x	x	-	+	+	++	+	+
Wohngebäude	x	x	x	x	x	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

('x'=relevant / '-'=nicht relevant / '++'=sehr hohe Anforderungen / '+'=hohe Anforderungen / 'o'=weniger Anforderungen)

1 Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

2Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen, ADFC Bayern, 2021: https://bayern.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bayern/Fahr_Rad/Im_Alltag_Radverkehr/Infrastruktur/ADFC_BY_Hinweise_Planung_Abstellanlagen_Stand202107_web.pdf

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften wohingegen die Standsicherheit nur über eine geringere Bedeutung verfügt.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

2 Potenziale Bike and Ride-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017)³ beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrenden in Deutschland vier Kilometer. Mit Blick auf die stetig zunehmende Verbreitung der Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet. Trotzdem sind und bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrenden. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD (2017) 16 Kilometer. Dabei unterscheiden sich die Wegelängen nach Raumtypen deutlich. In ländlichen Regionen, wie bspw. dem Landkreis Main-Spessart, beträgt die mittlere Distanz in städtisch geprägten Räumen 14 Kilometer und in dörflich geprägten Räumen sogar 19 Kilometer (MiD 2017)⁴. Ein Großteil der Wege zur Arbeit wird folglich nicht ausschließlich mit dem Fahrrad bewältigt werden können.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPNV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellmöglichkeit.

Der Einzugsbereich des Radverkehrs eines Bahnhofs wird dabei mit etwa fünf Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt vom Startpunkt (bspw. dem Wohnort) zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort (bspw. der Arbeitsstätte), zu betrachten. Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit höherwertige Fahrräder, bspw. Pedelecs, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrende auch höhere Anfahrten in Kauf.

³ Mobilität in Deutschland 2017, infas, DLR, IVT und infas 360 (2019)

⁴ ebd.

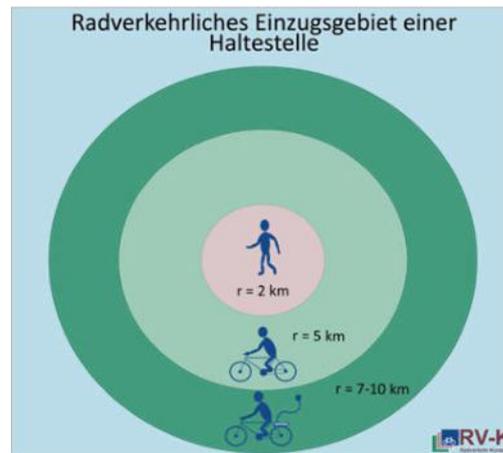


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet (Quelle: Eigene Darstellung)

3 Typen von Abstellanlagen

Um die Akzeptanz von Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, müssen diese verschiedenste Kriterien erfüllen. Das wichtigste Kriterium stellt hierbei die Diebstahlsicherheit dar. Daneben sind auch die Kriterien Standsicherheit, Bequemlichkeit sowie Parkdichte zu beachten. Darüber hinaus sollten alle Typen von Fahrradabstellanlagen einen Wetterschutz aufweisen. In der nachfolgenden Tabelle findet sich eine Liste mit einer Bewertung von gängigen Fahrradabstellanlagen. Weitere und tiefergehende Informationen zu Herstellern und qualifizierten Abstellanlagen finden sich bspw. in einem Qualitätsbericht des ADFC⁵.

Tabelle 2: Typen von Abstellanlagen

Nr. und Abk.	Typ	Bewertung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahlsicherheit	Einstellkomfort/Stand-sicherheit	Bequemlichkeit	Parkdichte	
1. AB	Anlehnbügel	+	+	+	+	+	
2. PH	Fahrradparkhaus	+	+	+	0	+	

⁵ ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle 2022, ADFC, Internet: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle>

Nr. und Abk.	Typ	Bewertung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahlsicherheit	Einstellkomfort/ Stand-sicherheit	Bequemlichkeit	Parkdichte	
3. Box	Fahrradbox	+	+	+	0	-	
4. Beta	Beta-parker	+	+	+	0	+	
5. SA-R	Sonderausführungen mit Rahmenanschluss	0	0	+	+	-	
6. SP	Senkrecht-parker	-	0	0	-	-	
7. FK	Felgenklemmer	-	-	-	-	-	
8. Alt	Ältere Modelle	-	-	-	-	-	

('+'=gut / '0'=mittel / '-'=schlecht)

4 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine B+R-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption für den Landkreis Main-Spessart sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Stattdessen erfolgt als Grundlage für weitere Untersuchungen eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Bahnhöfe werden dafür mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht. Die Untersuchung fand im Oktober 2022 außerhalb der Schulferien zwischen 8:00 und 12:30 Uhr statt.

Alle Bahnhöfe des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs im Landkreis Main-Spessart werden in Kategorien eingeteilt. Es werden insgesamt drei Kategorien „stark frequentiert“, „frequentiert“ und „schwach frequentiert“ gebildet, die sich aus der Anzahl an Zugverbindungen pro Tag ergeben. Dementsprechend werden Bahnhöfe mit über 100 Verbindungen als „stark frequentiert“, Bahnhöfe mit 50-99 Verbindungen pro Tag als „frequentiert“ und Bahnhöfe mit 1-49 Verbindungen pro Tag als „schwach frequentiert“ kategorisiert.

Pro Station wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl der sogenannten „Wildparker“, also Fahrräder, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt sind, erfasst. Ist diese überdurchschnittlich hoch, kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandenen Abstellanlagen ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzenden nicht angenommen werden.

Abschließend wird jede Station bewertet und es werden Verbesserungspotenziale aufgezeigt. Auf Basis dieser Bewertung werden in Kapitel 7 Empfehlungen abgegeben. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind gegebenenfalls weitergehende Untersuchungen notwendig.

5 Bestand

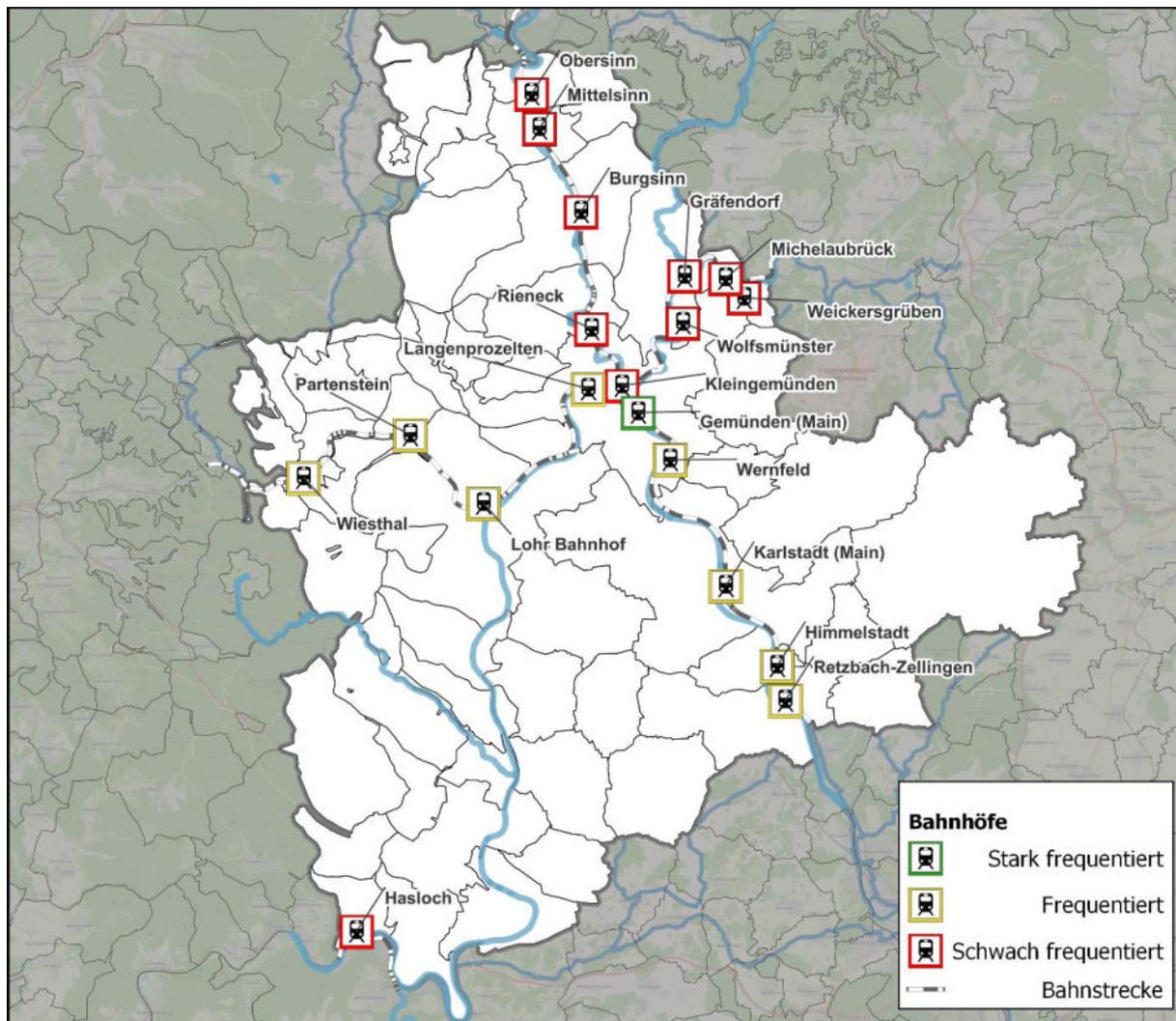


Abbildung 2: Übersicht der Bahnlinien und Bahnhöfe im Landkreis Main-Spessart

In Gemünden treffen bzw. teilen sich die Linien *Frankfurt a.M. – Würzburg* sowie *Schlüchtern – Würzburg*. Wenig Schienenverkehr gibt es auf der Strecke *Gemünden – Schweinfurt*. Der Südwesten des Landkreises ist – mit Ausnahme von Hasloch – nicht durch den Schienenverkehr erschlossen. Die Bahnhöfe werden im Folgenden in die oben genannten Kategorien eingeteilt und die vorhandenen Fahrradabstellanlagen mit den Bezeichnungen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“, „ausreichend“ und „mangelhaft“ bewertet.

5.1 Kategorie 1: Stark frequentierter Bahnhof

Bahnhöfe der Kategorie 1 haben Anschluss an mehrere regionale Zugverbindungen und weisen mind. 100 Zugverbindungen pro Tag auf. Die stark frequentierten Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendelaufkommen und dementsprechend einem hohen B+R-Nutzungspotenzial. Potenzielle Nutzende sind auch an solchen Bahnhöfen bereit, längere Anfahrtswege mit hochwertigen Fahrrädern zurückzulegen.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Gemünden	114	0	1	52	35%	Nein				Gut
			1	52	35%	Nein	Beta	+	+	-
Gemünden: Die Anlage verfügt über ein ausreichendes Angebot an modernen Abstellmöglichkeiten. Die Lage ist gut und soziale Kontrolle ist gegeben. Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder fehlen.										

5.2 Kategorie 2: Frequentierter Bahnhof

Bahnhöfe an denen 50 bis 99 Zugverbindungen pro Tag bestehen, werden der Kategorie 2, frequentierter Bahnhof, zugeordnet. Die folgenden Stationen werden sowohl von der Regionalbahn als auch vom Regional-Express angefahren.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Himmelstadt	84	0	2	24	20%	Nein				Ausreichend
			1	12	33%	Nein	Alt	o	+	Alte Anlagen sollten durch moderne Anlagen ersetzt werden
			2	12	8%	Nein	Alt	o	+	Alte Anlagen sollten durch moderne Anlagen ersetzt werden
<p>Himmelstadt: Es sind keine modernen und sicheren Abstellanlagen vorhanden. Soziale Kontrolle ist durch die nahegelegenen Wohnhäuser gegeben. Es sind lediglich auf einer Seite der Gleise Abstellanlagen vorhanden. Die Einrichtung einer zweiten Anlage auf der gegenüberliegenden Seite sollte geprüft und die vorhandene Anlage modernisiert werden.</p>										
Wernfeld	84	3	1	20	25%	1				Ausreichend
			1	20	25%	1	FK	o	+	
<p>Wernfeld: Felgenklemmer-Anlagen bieten keine ausreichende Sicherheit. An der Anlage steht ein zurückgelassenes Vorderrad, was den mangelnden Diebstahlschutz aufzeigt. Viele Wildparker lassen auf die Unattraktivität der Anlage schließen. Die Lage ist gut und die soziale Kontrolle gegeben. Die Anlage sollte modernisiert werden.</p>										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Retzbach-Zellingen	84	0	2	128	5%	0				Gut
			1	40	13%	0	Beta	+	-	-
			2	88	33%	0	Beta	+	+	-
<p>Retzbach-Zellingen: Die Anlage verfügt über ein ausreichendes Angebot an modernen und sicheren Abstellmöglichkeiten. Nicht alle Stellplätze sind überdacht. Die Lage ist gut, allerdings ist die soziale Kontrolle nur eingeschränkt gegeben, da die Anlage vom Bahnhofszugang teilw. schlecht einsehbar ist. Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder fehlen.</p>										
Karlstadt	84	0	1	108	25%	Nein				Gut
			1	108	25%	Nein	Doppelstockparker	+	+	Neue Abstellanlage vom Dezember 2022.
<p>Karlstadt: Im Dezember 2022 und damit nach dem Zeitpunkt der Vor-Ort-Erhebung wurde im Rahmen der Bike+Ride-Offensive eine neue und moderne Fahrradabstellanlage mit 108 Stellplätzen errichtet⁶. Die Erhebung der Auslastung fand während der Schulferien statt. Es ist daher anzunehmen, dass die Anlage i.d.R. eine höhere Auslastung aufweist. Es fehlen Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder.</p>										

⁶ <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride/Karlstadt-Main--9987944#>

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Langenprozelten	50	1	1	6	17%	0				Mangelhaft
			1	6	0%	0	FK	o	-	Alte Anlagen sollten durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden
<p>Langenprozelten: Die Anlage entspricht nicht den allgemeinen Standards. Felgenklemmer weisen einen geringen Diebstahlschutz auf und es besteht zudem die Gefahr, dass sich Felgen verbiegen. Viele Wildparker lassen auf die Unattraktivität der Anlage schließen. Es fehlt zudem ein Witterungsschutz. Die Einrichtung beidseitiger Abstellanlagen nach modernen Standards sollte geprüft werden. Die Lage ist gut und soziale Kontrolle gegeben.</p>										
Lohr	50	29	2	58	110%	0				Mangelhaft
			1	24	66%	0	Alt	o	+	Alte Anlagen sollten durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden
			2	34	58%	0	SP	o	+	Alte Anlagen sollten durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden
<p>Lohr: Die Auslastung der Anlage inklusive der Wildparker übersteigt die maximale Kapazität der Anlagen. Die große Anzahl an Wildparkern lässt zudem auf die Unattraktivität der Abstellanlagen schließen. Soziale Kontrolle ist eingeschränkt gegeben, da sich die Anlage nicht in unmittelbarer Nähe zum Eingang befindet. Ein attraktiverer Standort für eine Anlage nach modernen Standards sollte geprüft werden. Darüberhinaus fehlen Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder.</p>										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Defekte Fahrräder	Auslastung in %	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Partenstein	50	2	1	17	0	30%				Ausreichend
			1	17	0	19%	SP	o	+	Alte Anlagen sollten durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden.
Partenstein: Es sind keine modernen und sicheren Abstellanlagen vorhanden. Die Anlagen sollten modernisiert werden, um die Attraktivität zu steigern. Die Lage ist gut und soziale Kontrolle gegeben.										
Wiesthal	50	0	1	14	0	14	Beta			Gut
			1	14	0	14	Beta	+	+	-
Wiesthal: Die Anlage verfügt über ein ausreichendes Angebot an modernen Abstellmöglichkeiten. Die Lage ist gut, allerdings ist die soziale Kontrolle nicht gegeben, da der Bahnhof abseits liegt. Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder fehlen.										

5.3 Kategorie 3: Schwach frequentierter Bahnhof

An den folgenden Stationen gibt es täglich 1 bis 50 Zugverbindungen. Es sind keine Umsteigebeziehungen zu anderen Linien des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs vorhanden.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Burgsinn	26	0	1	12	33%	0				Ausreichend
			1	12	33%	0	Alt	o	+	Alte Anlagen sollten durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden
<p>Burgsinn: Die vorhandenen Anlagen entsprechen nicht den modernen und sicheren Standards. Sie sollten modernisiert werden, um die Attraktivität zu steigern. Die Lage ist gut, allerdings ist soziale Kontrolle nur eingeschränkt gegeben.</p>										
Mittelsinn	26	1	1	6	115%	0				Mangelhaft
			1	6	100%	0	FK	-	-	Alte Anlagen sollten durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden
<p>Mittelsinn: Die bestehende Anlage ist vollständig ausgelastet. Zudem entspricht sie nicht den modernen und sicheren Standards. Sie befindet sich fußläufig zwei Minuten vom Bahnhof entfernt. Zudem fehlt ein Witterungsschutz. Die Einrichtung von Abstellanlagen nach modernen Standards in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof sollte geprüft werden. Dort wäre auch soziale Kontrolle gegeben.</p>										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Obersinn	26	0	1	17	0%	0				Ausreichend
			1	17	0%	0	SP	o	+	Alte Anlagen sollten durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden
<p>Obersinn: Die Anlage entspricht nicht den modernen und sicheren Standards. Zudem befinden sich die Abstellmöglichkeiten lediglich auf einer Seite der Gleise. Soziale Kontrolle ist gegeben. Die Anlage sollte modernisiert werden und die Schaffung eine neuen Anlage auf der anderen Seite geprüft werden, um die Attraktivität zu steigern.</p>										
Rieneck	26	0	1	10	70%	0				Gut
			1	10	70%	0	AB	+	+	4 weitere Fahrräder würden bereits zur Überlastung der Anlage führen.
<p>Rieneck: Die Anlage ist modern aber fast ausgelastet. Sie bietet zum Erhebungszeitpunkt lediglich für drei weitere Fahrräder Abstellmöglichkeiten. Die Lage ist gut, allerdings ist die soziale Kontrolle durch die Abgelegenheit des Bahnhofs kaum gegeben. Es fehlen Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder.</p>										

An folgenden Bahnhöfen der Kategorie 3 sind keine Fahrradabstellanlagen vorhanden:

- Gräfendorf
- Hasloch
- Kleingemünden
- Michelaubrück
- Weickersgrüben
- Wolfsmünster

Diese sind daher mit „mangelhaft“ zu bewerten.

5.4 Zusammenfassung

Die folgende Übersicht fasst die oben detaillierter untersuchten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie deren Bewertung zusammen.

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung in %	Wildparker	Bewertung	Details
Gemünden	1	52	35 %	0	Gut	S. 9
Retzbach-Zellingen	2	128	5 %	0	Gut	S. 11
Karlstadt	2	108	25 %	0	Gut	S. 11
Wiesthal	3	14	14 %	0	Gut	S. 13
Rieneck	3	10	70 %	0	Gut	S. 15
Himmelstadt	2	24	19 %	0	Ausreichend	S. 10
Wernfeld	2	20	25 %	3	Ausreichend	S. 10
Partenstein	3	17	19 %	2	Ausreichend	S. 13
Burgsinn	3	12	33 %	0	Ausreichend	S. 14
Obersinn	3	17	0 %	0	Ausreichend	S. 15
Langenprozelten	3	6	17 %	1	Mangelhaft	S. 12
Lohr	3	58	110 %	29	Mangelhaft	S. 12
Mittelsinn	3	6	115 %	1	Mangelhaft	S. 14
Hasloch	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 13
Gräfendorf	3	N.A.	N.A.	1	Mangelhaft	S. 15
Kleingemünden	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15
Michelaubrück	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15
Weickersgrüben	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15
Wolfsmünster	3	N.A.	N.A.	0	Mangelhaft	S. 15

Lediglich die Bahnhöfe Gemünden, Retzbach-Zellingen, Karlstadt (nach der Modernisierung im Dezember 2022), Wiesthal und Rieneck weisen moderne Abstellanlagen in ausreichender Zahl auf. In Rieneck sollte jedoch über einen längeren Zeitraum tiefergehend geprüft werden, ob die vorhandene Anzahl an Abstellanlagen ausreichend ist.

Die Abstellanlagen an allen weiteren Bahnhöfen im Landkreis weisen nur einen ausreichenden oder mangelhaften Zustand auf. Teilweise sind keine vorhanden. Moderne Abstellanlagen fehlen weitestgehend und ein Witterungsschutz besteht nur in Ausnahmefällen. An diesen Bahnhöfen herrscht dringender Handlungsbedarf. Insbesondere die Anlagen der Bahnhöfe in Lohr und Mittelsinn, deren maximale Kapazitätsgrenze bereits überschritten ist, sollten dringend ersetzt werden.

Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder können an keinem Bahnhof im Landkreis gefunden werden. Mit Sicht auf die wachsende Anzahl an Pedelecs und deren Vorteile in dieser topografisch anspruchsvollen Gegend, wie dem Landkreis Main-Spessart, sollten diese an allen Bahnhöfen nachgerüstet werden.

6 Zusammenfassung und Empfehlungen

Von den insgesamt 19 Haltestellen und Bahnhöfen im Landkreis Main-Spessart entsprechen die bestehenden Abstellanlagen – mit Ausnahme von Gemünden, Retzbach-Zellingen, Karlstadt, Wiesthal und Rieneck – nicht den modernen Standards für Fahrradabstellanlagen. An sechs Haltestellen sind keine Abstellanlagen vorhanden. Zudem existieren an keiner der Haltestellen Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder. Mit Blick auf die zunehmende Nutzung von Pedelecs besteht hier enormer Handlungsbedarf zur Errichtung höherwertiger Abstellanlagen wie bspw. Fahrradboxen. Nur die fünf o.g. Bahnhöfe schnitten bei der durchgeführten Bewertung mit „gut“ ab, während ebenso fünf Stationen lediglich mit „ausreichend“ und sogar neun Stationen mit „mangelhaft“ bewertet wurden. Mit dem Bahnhof Lohr wurde sogar ein Bahnhof mit sehr hoher Bedeutung für den Landkreis Main-Spessart mit „mangelhaft“ bewertet.

Für die Stationen, die mit „gut“ bewertet wurden, besteht kein dringender Handlungsbedarf. An Stationen, die mit „ausreichend“ und „mangelhaft“ bewertet wurden, besteht dringender Verbesserungsbedarf. Insbesondere in Hinblick auf die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils in Bayern von 20 % bis 2025⁷. Die Anzahl von Abstellplätzen der mit „ausreichend“ oder „mangelhaft“ bewerteten Abstellanlagen ist in der Regel nicht ausreichend und die Abstellanlagen weisen keinen modernen und sicheren Standard auf. Weitere Mängel beziehen sich auf den fehlenden Witterungsschutz. Vor allem in Lohr besteht dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Modernisierung und Kapazitätserhöhung. Als Vorbilder können dabei die Haltestellen dienen, die mit „gut“ bewertet worden sind wie bspw. Gemünden und Retzbach-Zellingen. Das dort vorhandene Angebot erfüllt nahezu alle Anforderungen an sichere, komfortable und zielnahe Abstellanlagen. Handlungsbedarf an diesen Bahnhöfen besteht nur mit Sicht auf das Abstellen höherwertiger Fahrräder und damit beispielsweise die Einrichtung von Fahrradboxen. Zudem sollte die Einrichtung überdachter Abstellanlagen nach modernem und sicherem Standard an den mit „ausreichend“ bewerteten Standorten geprüft werden. Außerdem wird die Ersteinrichtung von Abstellanlagen nach modernem Standard für die Haltestellen Gräfendorf, Hasloch, Kleingemünden, Michelaubrück, Weickersgrüben und Wolfsmünster, an denen noch keine Abstellanlagen bestehen, dringend empfohlen.

Keiner der Bahnhöfe und Haltestellen im Landkreis ist barrierefrei gestaltet. Lediglich ein Bahnsteig ist an einigen Haltestellen und Bahnhöfen barrierefrei erreichbar. Auch existieren im gesamten Landkreis keine Treppenhilfen für Fahrräder.

Im Verbund mit dem öffentlichen Personenverkehr kann das Fahrrad längere Autofahrten ersetzen. Damit kann der Ausbau von Fahrradabstellanlagen als Chance gesehen werden, zur Senkung der CO₂-Emissionen beizutragen. Ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen wird somit empfohlen.

⁷ <https://www.bayern.de/herrmann-stellt-radverkehrsprogramm-bayern-2025-vor/>

Der Bedarf an Art und Anzahl an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsradverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger (Abbildung 3), Kindertransporter und Lastenräder. Diese sind bei der Planung von Abstellanlagen dringend zu berücksichtigen. Ebenso kann an Bahnhöfen mit entsprechendem Potenzial eine Kombination aus Abstellanlage und Servicestation, wie sie beispielsweise in Karlstadt an der Touristeninformation eingerichtet wurde, sinnvoll sein.



Abbildung 3: Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger
(Quelle: Eigene Aufnahme)

7 Förderung und Umsetzung

Es existieren zahlreiche Fördermöglichkeiten für den Bau von Fahrradabstellanlagen. Einen guten Wegweiser aller Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, aufgeschlüsselt nach Bundesland und Art der Fördermaßnahme, stellt das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) mit der [Förderfibel](#)⁸ bereit. Diese wird laufend aktualisiert und kann daher unabhängig der nachfolgenden zum jetzigen Zeitpunkt gültigen Auflistung genutzt werden. Ebenso stellt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine [Übersicht](#)⁹ mit Förderprogrammen für alle Maßnahmen des Radverkehrs, darunter auch Abstellanlagen an Stationen des ÖPV, bereit.

Aktuell sind dabei folgende Förderprogramme zu nennen:

- **Bike+Ride Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten**¹⁰:
 - Bundesweit
 - Kooperation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und der Deutschen Bahn (umfassendes Beratungsangebot)
 - Förderquote 70 % (85 % für finanzschwache Kommunen)
 - Bagatellgrenze 5.000 Euro

8 https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392

9 <https://www.radverkehr.bayern.de/foerderung/index.php>

10 <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive>

-
- **Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs¹¹**
 - Förderquote 75 % (90 % für finanzschwache Kommunen)
 - Förderfähig ab mind. 100 Stellplätzen
 - Förderfähig sind ebenso Ausstattungselemente für ergänzende Serviceleistungen

 - **Förderung nach BayGVFG¹²**
 - Nur Bayern
 - Förderquote bis 75 % (Regelfördersatz 50 %)
 - Förderhöchstsätze wurden 2023 deutlich erhöht

 - **Sonderprogramm: Stadt und Land bis 2026**
 - Bundesweit
 - Förderquote i. d. R. 75 % (bei Finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %)
 - Keine Bagatellgrenze durch Bund vorgegeben

Um Kommunen bei der Planung, dem Bau sowie der Finanzierung von Fahrradabstellanlagen umfassend zu informieren und zu unterstützen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Informationsstelle [Fahrradparken an Bahnhöfen](#)¹³ eingerichtet. Das Ziel dabei ist, zwischen den Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen, Deutsche Bahn sowie Flächeneigentümer*innen zu vermitteln und den Ausbau zu beschleunigen.

¹¹https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/InvestiveMassnahmen/Foerderaufuf_Fahrradparken/foerderaufuf__fahrradparken_node.html

¹² <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGVFG>

¹³ <https://radparken.info/>