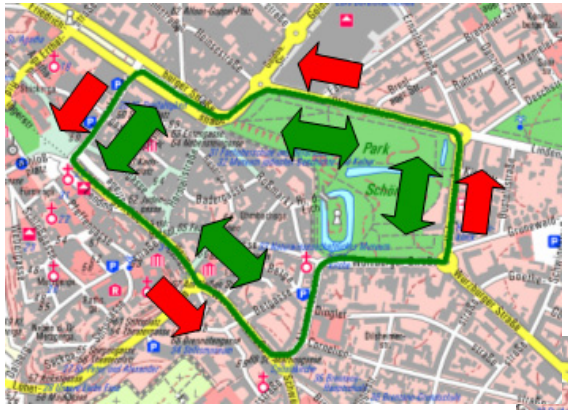
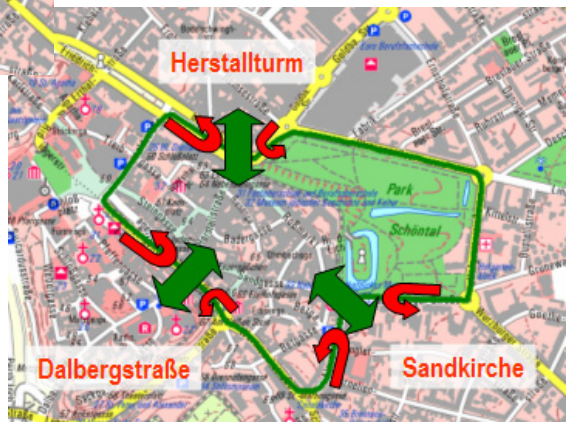
AB 2017 Alternative Verkehrskonzepte

zur Stärkung des Umweltverbundes in der Innenstadt



City-Ring Umweltverbund

Einkaufstaschen



Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg

adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Inhalt

1. Ausgangslage nach Ringschluss

2. „City-Ring Umweltverbund“
   - Idee, Umsetzung und Folgen

3. Einkaufstaschen
   - Idee, Umsetzung und Folgen

4. Zusammenfassung / Thesen

5. Forderung

Ausgangslage & Motivation

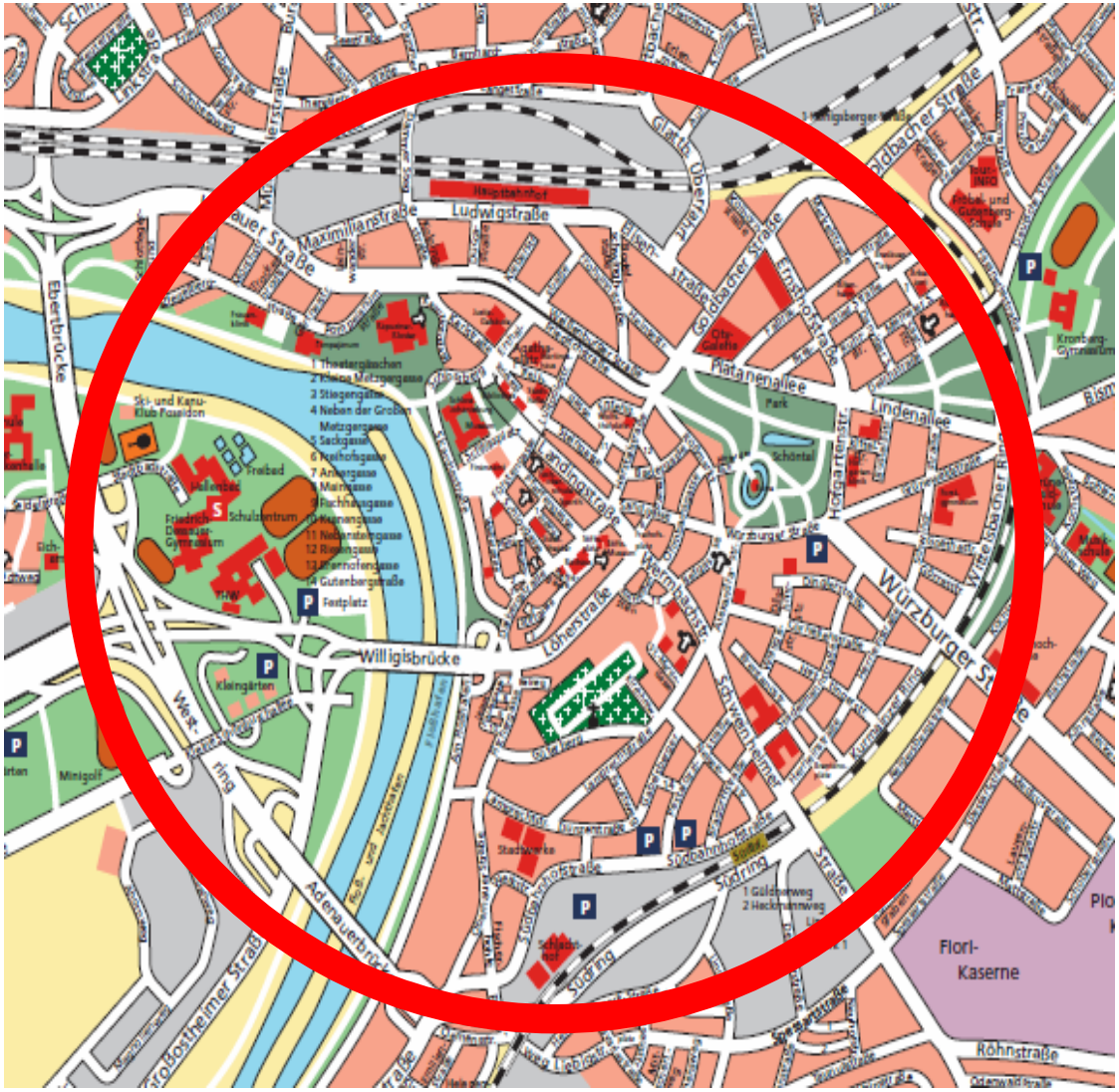
Der 2017 anstehende **Ringschluss in Aschaffenburg** bietet die große Chance, die Verkehrsanteile **in der Innenstadt** entscheidend zu beeinflussen. Hin zu einer **stärkeren Nutzung des Umweltverbundes**, bestehend aus Fußgängern, Fahrradfahrern und den öffentlichen Bussen. Weniger Kfz-Verkehr in der Innenstadt bedeutet dabei auch eine **höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität** und damit auch ein **Stärkung des lokalen Einzelhandels** und der Gastronomie.

Mit einer **einfachen, konsequenten** und **klar verständlichen** Verkehrsführung kann dies nach dem Ringschluss erreicht werden. Für das folgende Konzept ist eine **mutige politische Entscheidung,** gesellschaftlicher Konsens, gute Vorbereitung, sowie Bürgerbeteiligung und Information unbedingt erforderlich.

Der Ring

Der Ringschluss ist die Basisgrundlage. Damit ist dann die wichtigste und aufwendigste infrastrukturelle Voraussetzung geschaffen.

Denn die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs aus der Innenstadt wird dadurch erst ermöglicht.

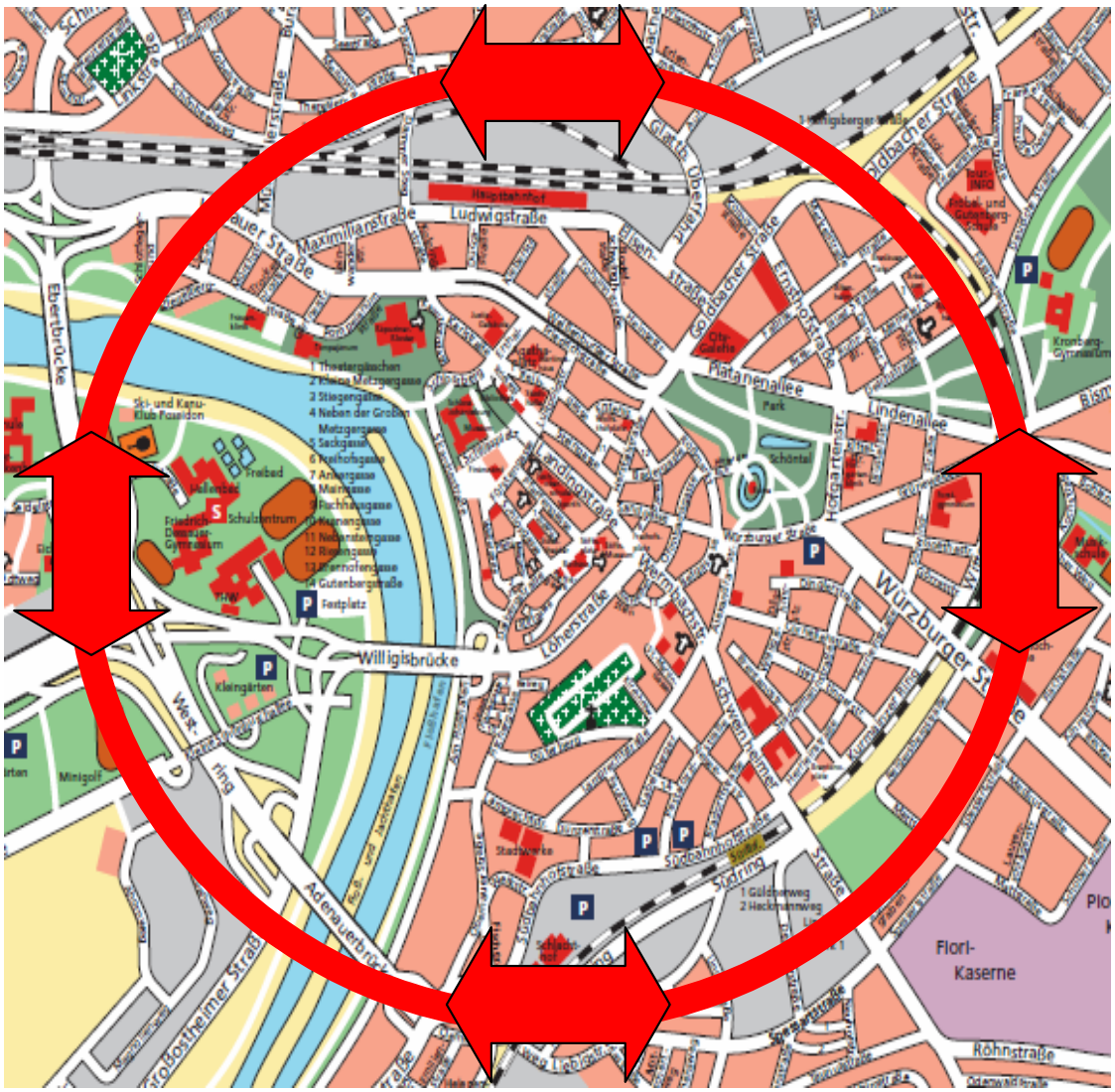


Der Ring – befahrbar in beide Richtungen

Denn alle **Kraftfahrzeuge**

können dann

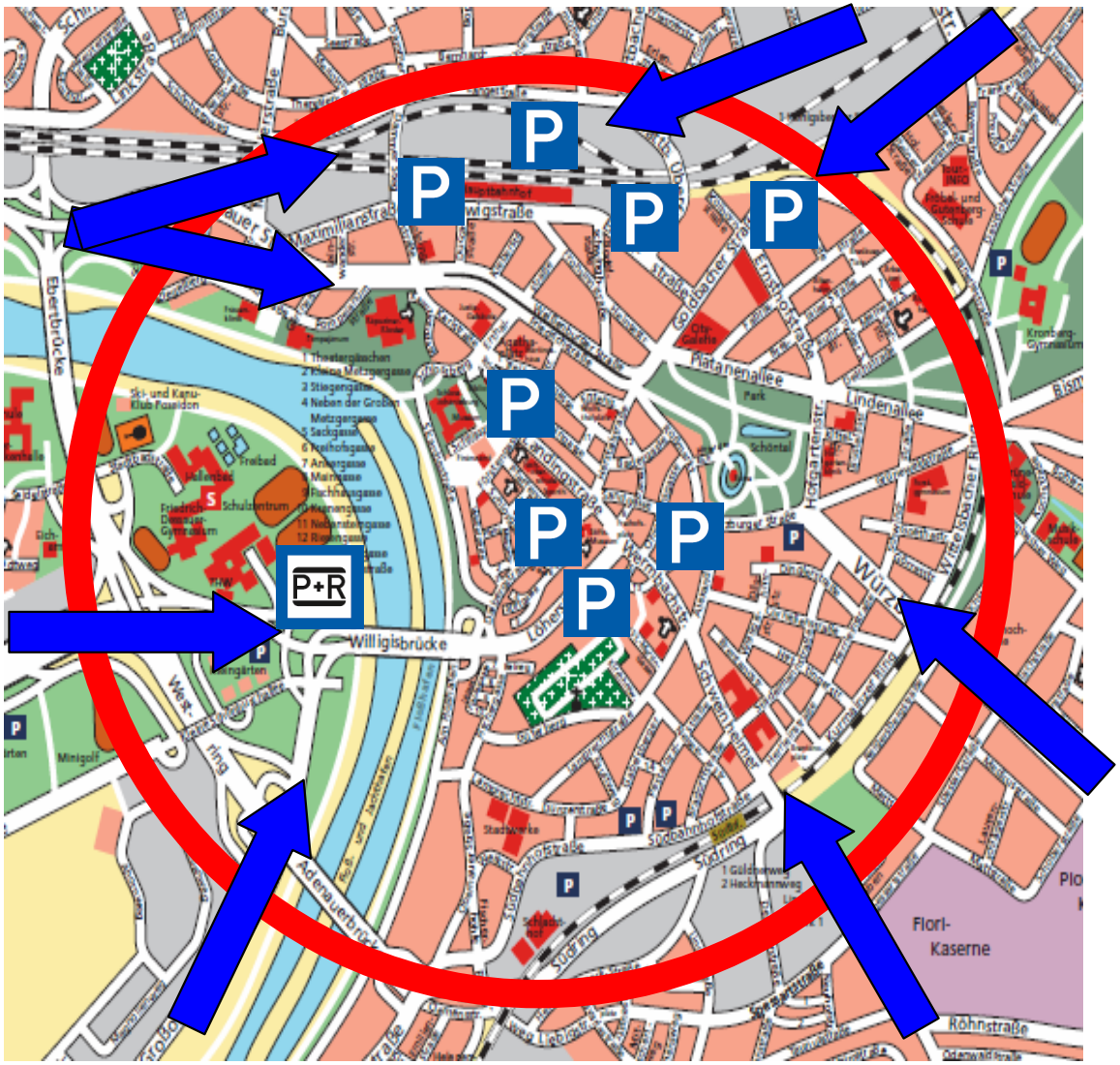
- in einem **engen Radius,**
- um die **gesamte Innenstadt,**
- in **beide Richtungen** fahren.



Der Ring – Parkhäuser an allen Zufahrtstraßen

Alle in die Innenstadt fahrende Kraftfahrzeuge können

- von **allen Zufahrtstraßen,**
- **schnell** und **direkt**,
- in **mindestens ein** bestehendes Parkhaus einfahren,
- das **fußläufig** von allen Innenstadt-Zielen entfernt ist.



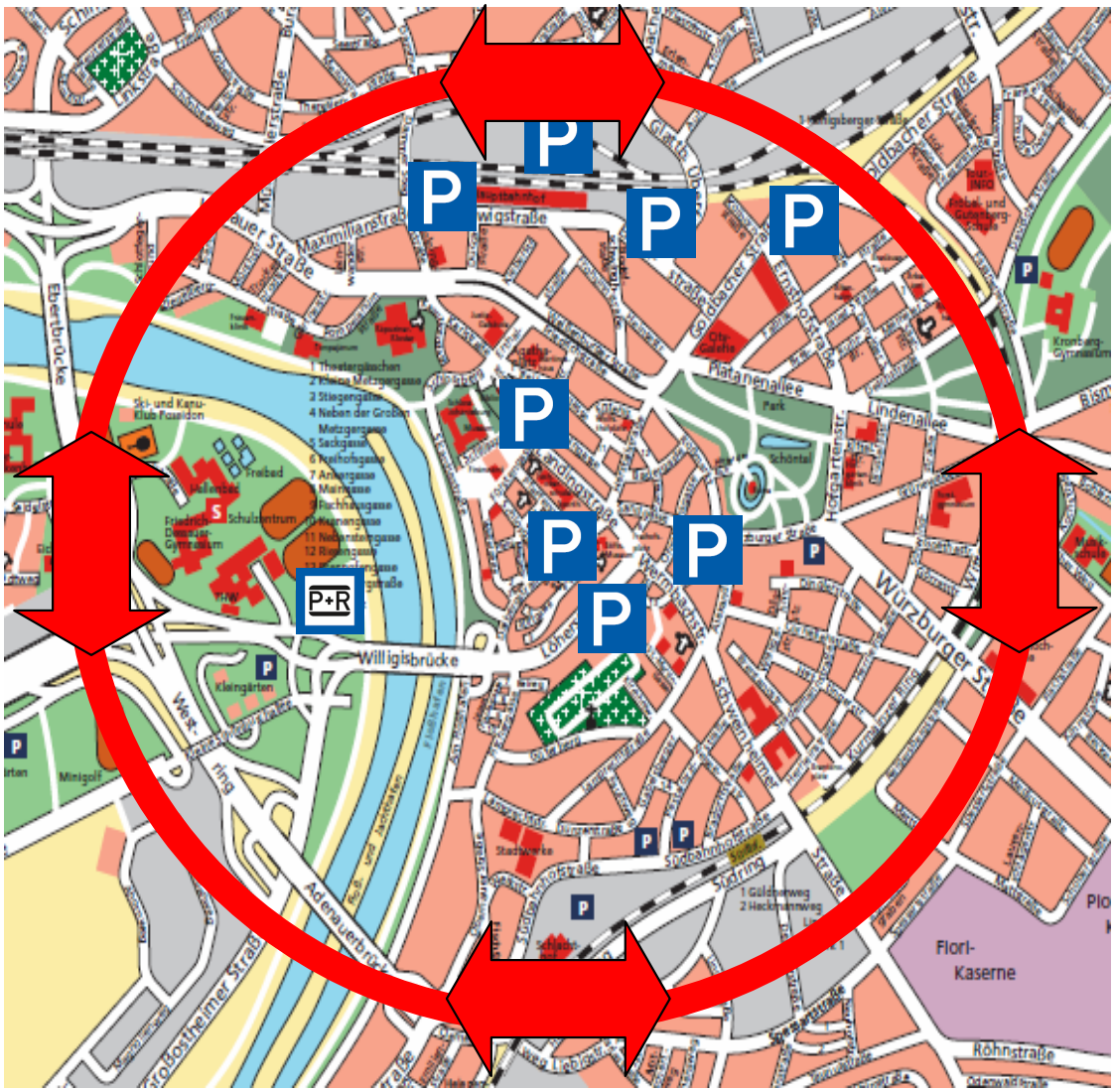
Der Ring – Ergebnis 2017

Das bedeutet, dass alle Kraftfahrzeuge auch

- **außen herum**
- **an alle** Zufahrtstraßen,
- und damit **an alle** Stellen rund um die Innenstadt gelangen.

Ohne durch die Innenstadt fahren zu müssen.

Ein **gutes** Ergebnis einer langfristigen und guten Planung.

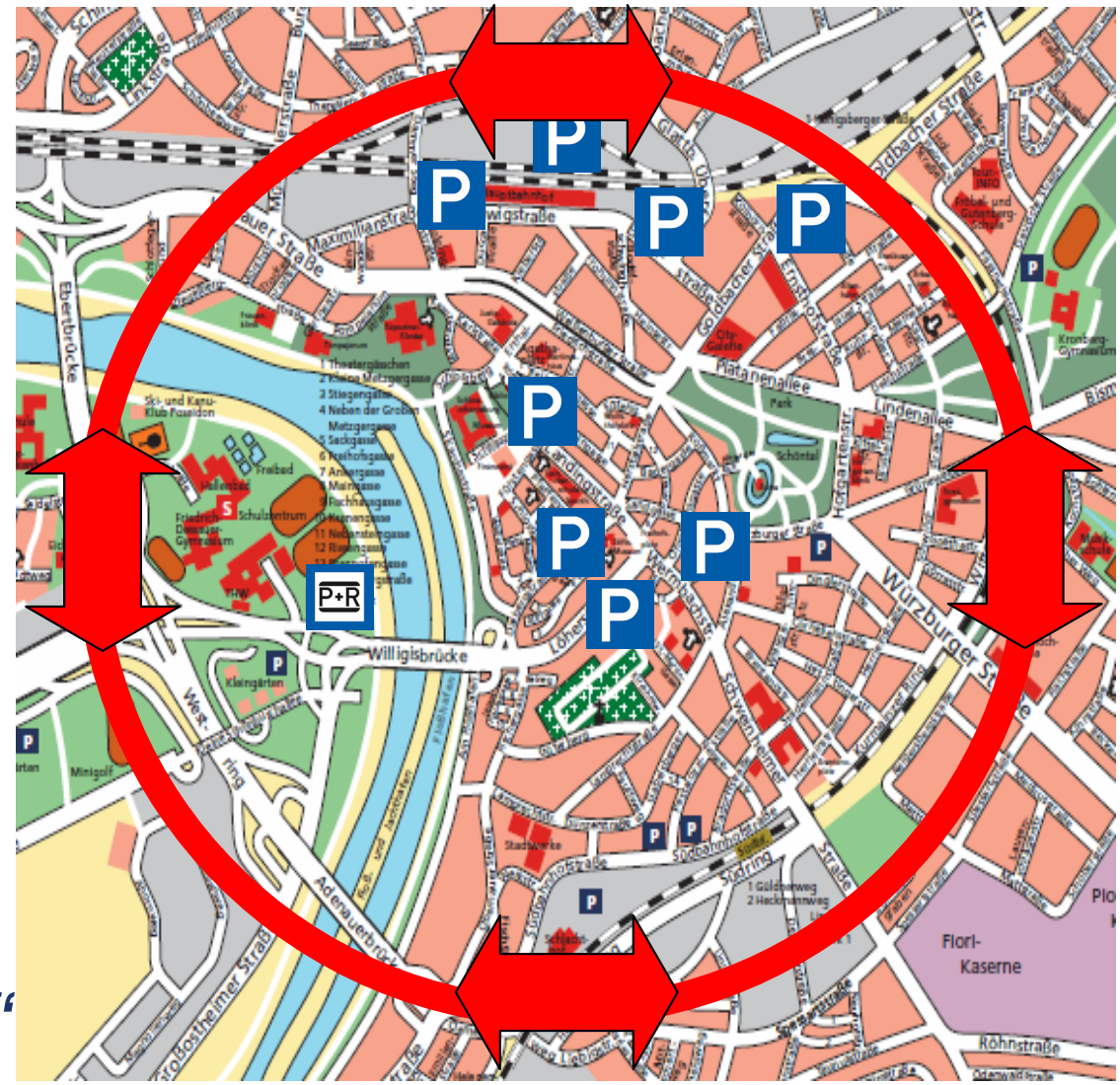


Der Ring – Ergebnis 2017

Das wird 2017 Realität sein.

Nach jahrelangen Diskussionen, vielen Millionen EUR Einsatz kann dann endlich das **politische Versprechen eingelöst** werden:

„Nach dem Ringschluss wird der Verkehrsraum in der Innenstadt umgestaltet.“



Stärkung Umweltverbund innerhalb des Ringes

Da es nach Ringschluss **nicht** mehr notwendig ist, dass alle Kfz **durch** die Innenstadt hindurch fahren können, können die Verkehrsflächen zu Gunsten des Umweltverbundes umverteilt werden. Der **Durchmesser** des Kfz-Rings ist kleiner als 2 km,

→ damit sind innendrin **optimale** Entfernungen für den Umwelt-verbund gegeben

Stärkung Umweltverbund innerhalb des Ringes

Die **Realität** zeigt leider schon jetzt, dass die Verlagerung der Kraftfahrzeuge auf den Ring nur teilweise funktioniert. Es ist

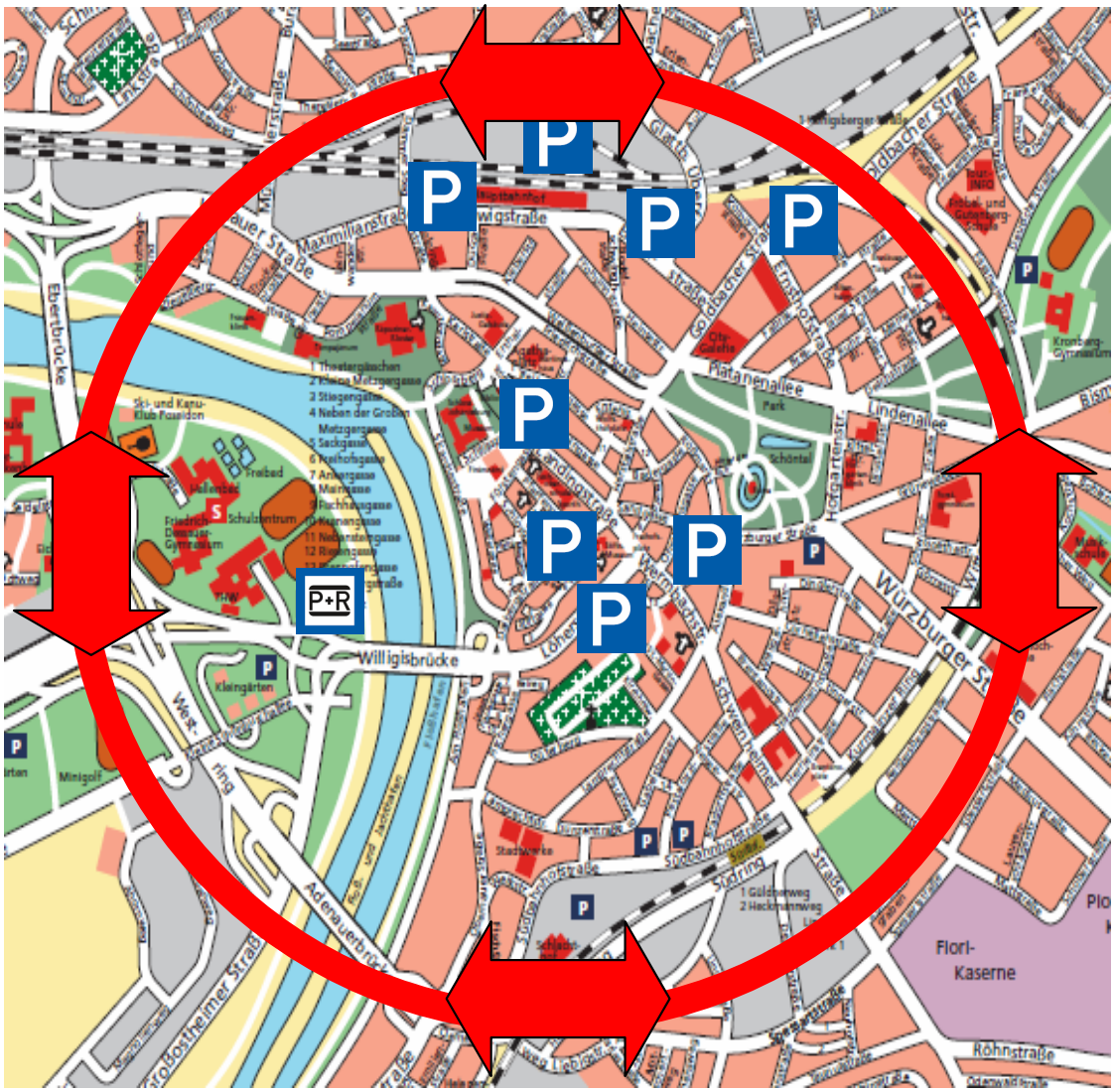
- Gewohnheit

- kürzer

- (fast) ampelfrei,

hindurch zu fahren. Daraus folgt:

Ohne geeignete Maßnahmen reduziert sich die Kfz-Belastung im Innenring nicht ausreichend.



1. Ausgangslage nach Ringschluss

2. „City-Ring Umweltverbund“
- Idee, Umsetzung und Folgen

3. Einkaufstaschen
- Idee, Umsetzung und Folgen

4. Zusammenfassung / Thesen

5. Forderung

Idee City-Ring I

Einen Ringverkehr sollte es auch für den Umweltverbund geben:

Einfach, konsequent,

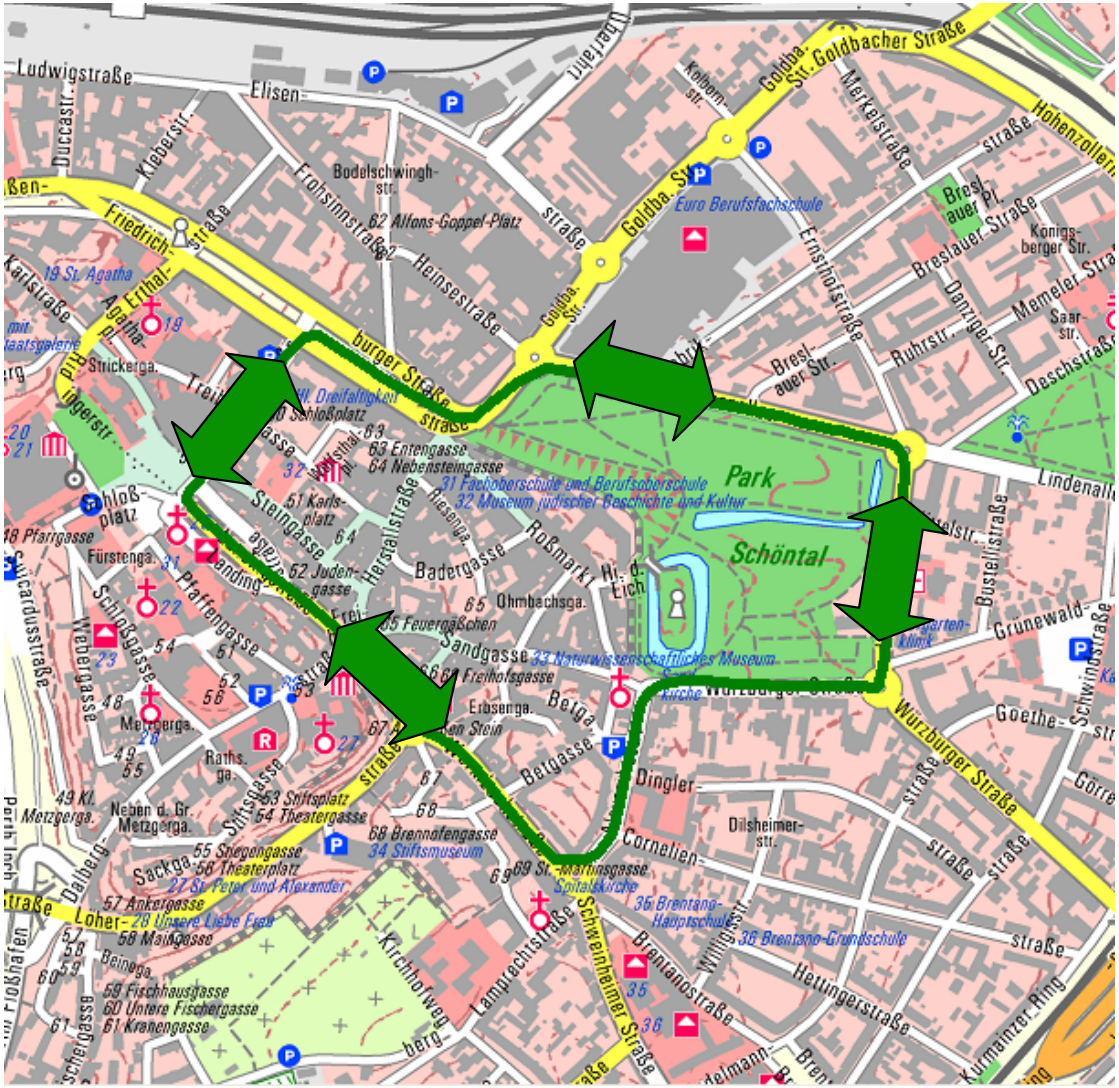
und klar verständlich:

Fußgänger,

Radfahrer,

Busverkehr

können sich **bevorteilt** in **beide** Richtungen rund um die **Stadtmitte** bewegen.

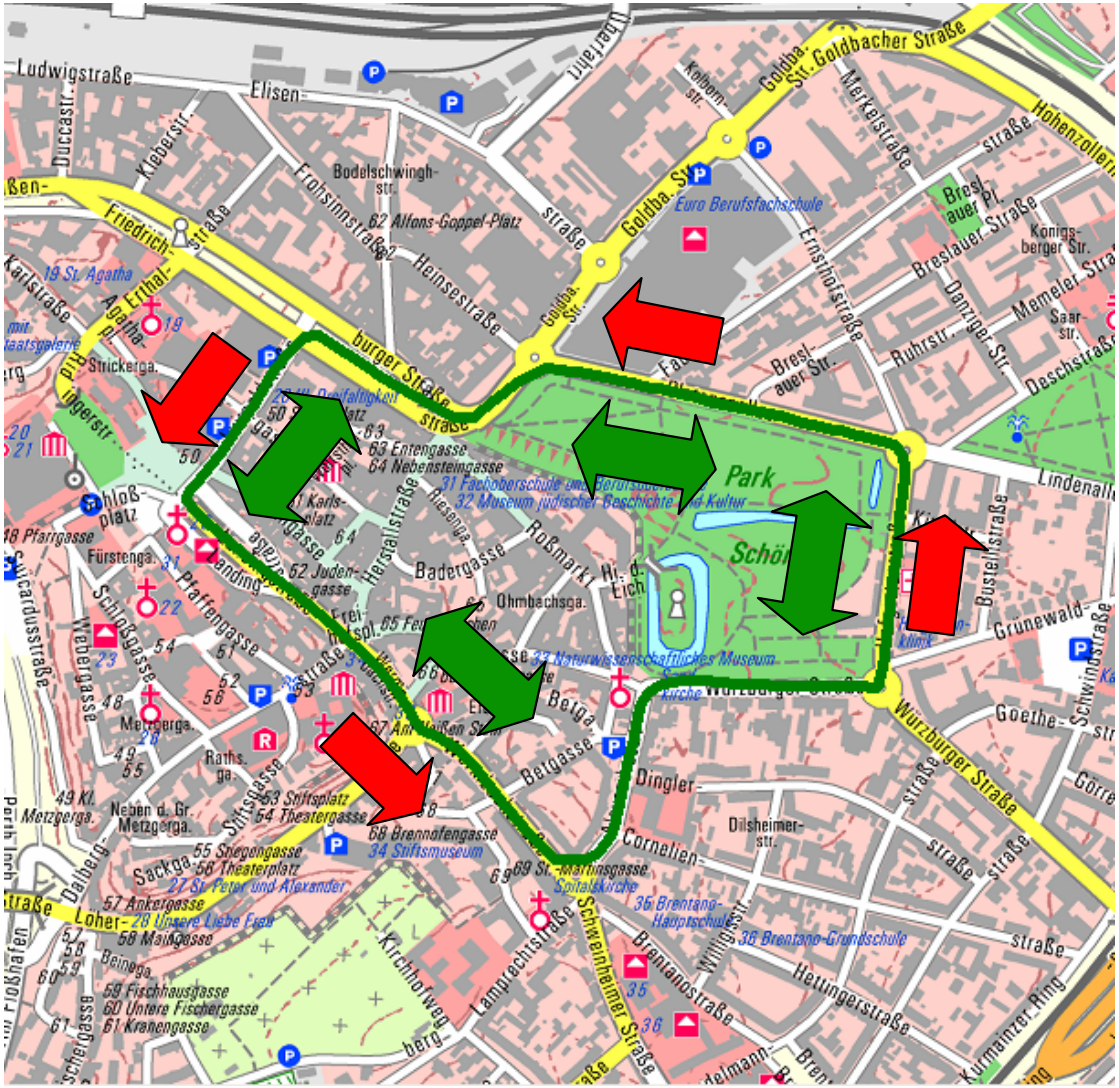


Umsetzung City-Ring I

Die dafür erforderlichen Flächen ergeben sich aus einer ganz **einfachen Maßnahme**:

Kraftfahrzeuge können künftig **nur noch in eine Richtung** um die Innenstadt fahren.

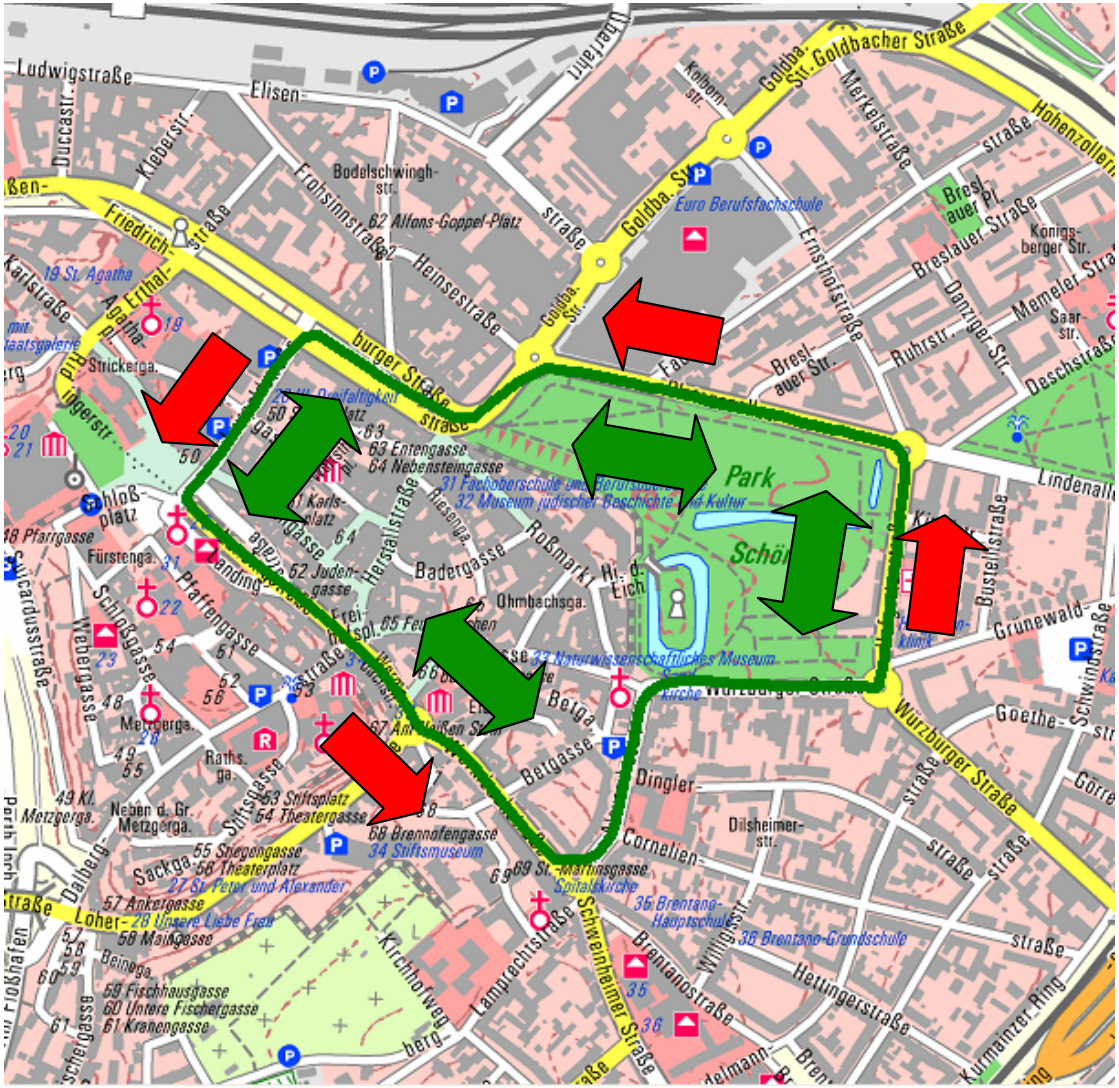
Der verfügbare Straßenraum ermöglicht keine andere konsequente Umsetzung.



Umsetzung City-Ring II

Die Streichung einer Fahrrichtung für Kraftfahrzeuge bringt **große Flächen** in eine neue Umverteilung, denn

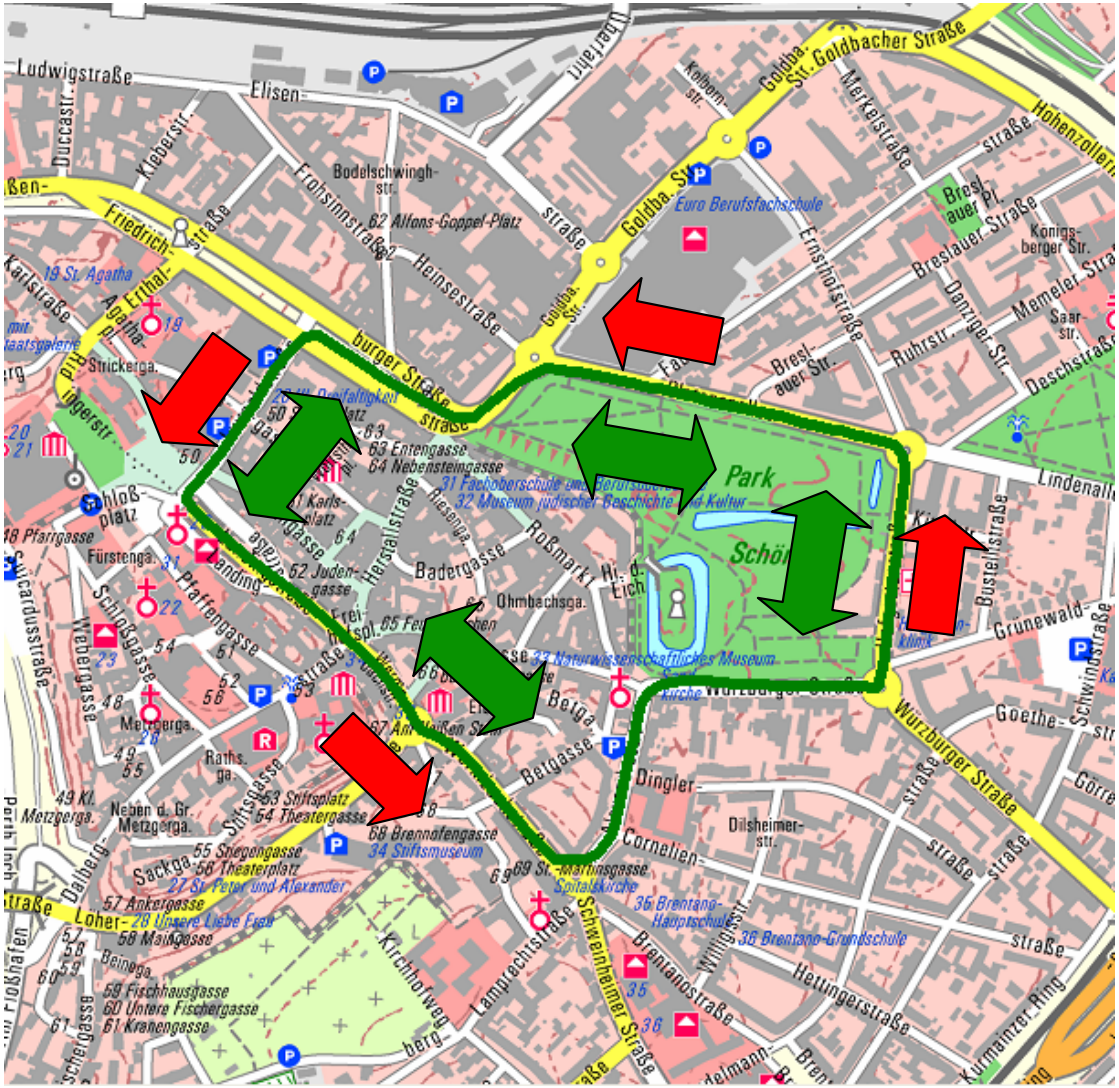
- **1 Kfz-Fahrspur** entfällt
- **Knotenpunkte** werden wegen weniger Verflechtungen schlanker
- **Busspuren** können ggf. entfallen
- **Inseln** können ggf. entfallen



Umsetzung City-Ring III

Als große Mischverkehrsflächen für alle oder mit **verkehrs-beruhigten Bereichen** und Aufpflasterungen wie z.B. in der Frohsinnstraße:

Die **Erschließung** der Innenstadt wird für den Umweltverbund flächendeckend deutlich besser und große Verlagerungen im modal-split sind möglich.

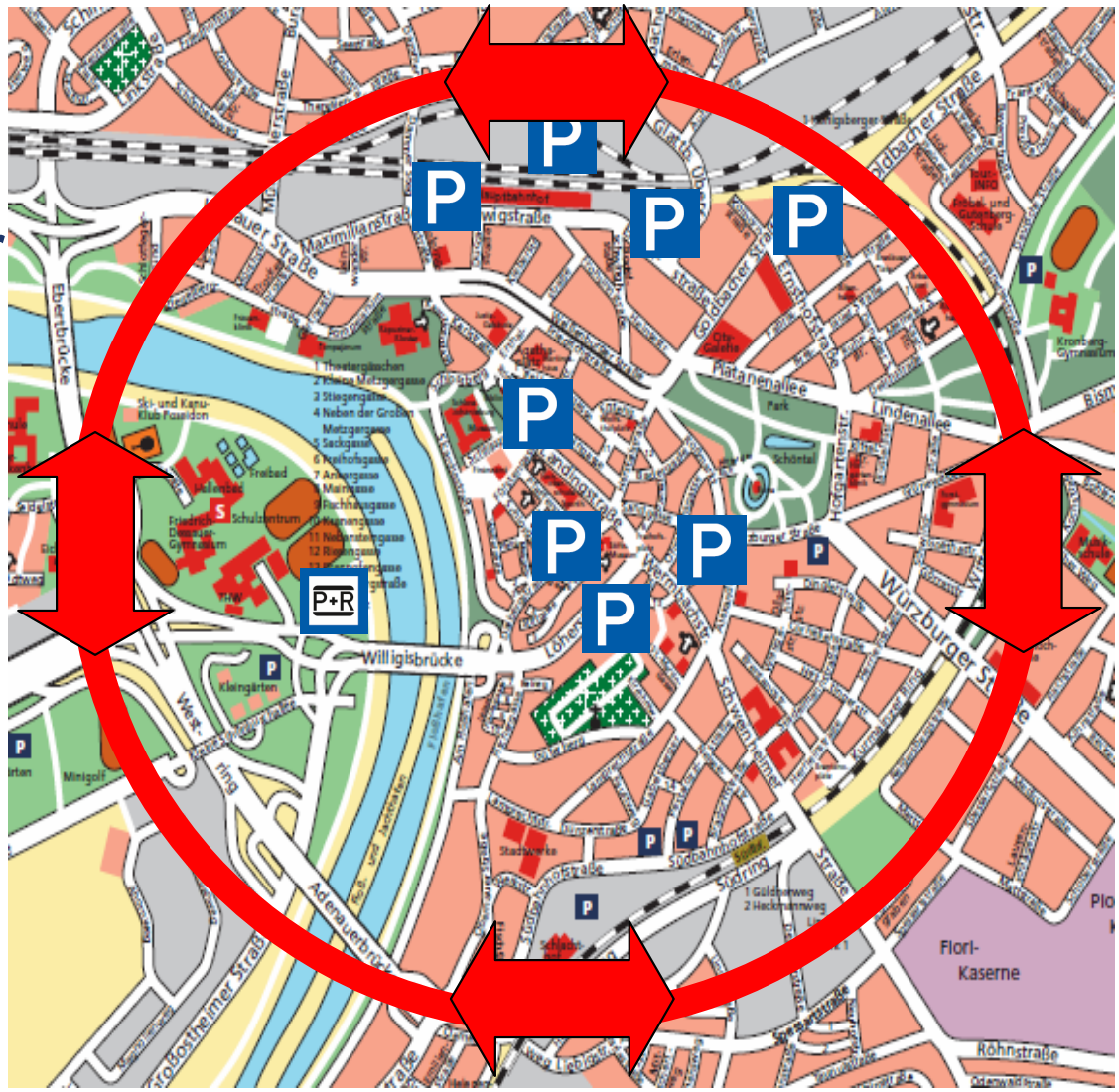


Folgen City-Ring I: Kraftfahrer

Die Umstellung des Verhaltens ist sicherlich sehr groß, die Einschränkungen sind für **Kraftfahrer** letztlich aber **gering**, denn

→ **wie heute** können **im Ring** alle Ziele, Einfahrten, Lieferungen in der Innenstadt **mit dem Kfz erreicht** werden

→ von außerhalb des Kfz-Rings kommend ist der **zeitliche Mehraufwand** ohnehin **minimal**

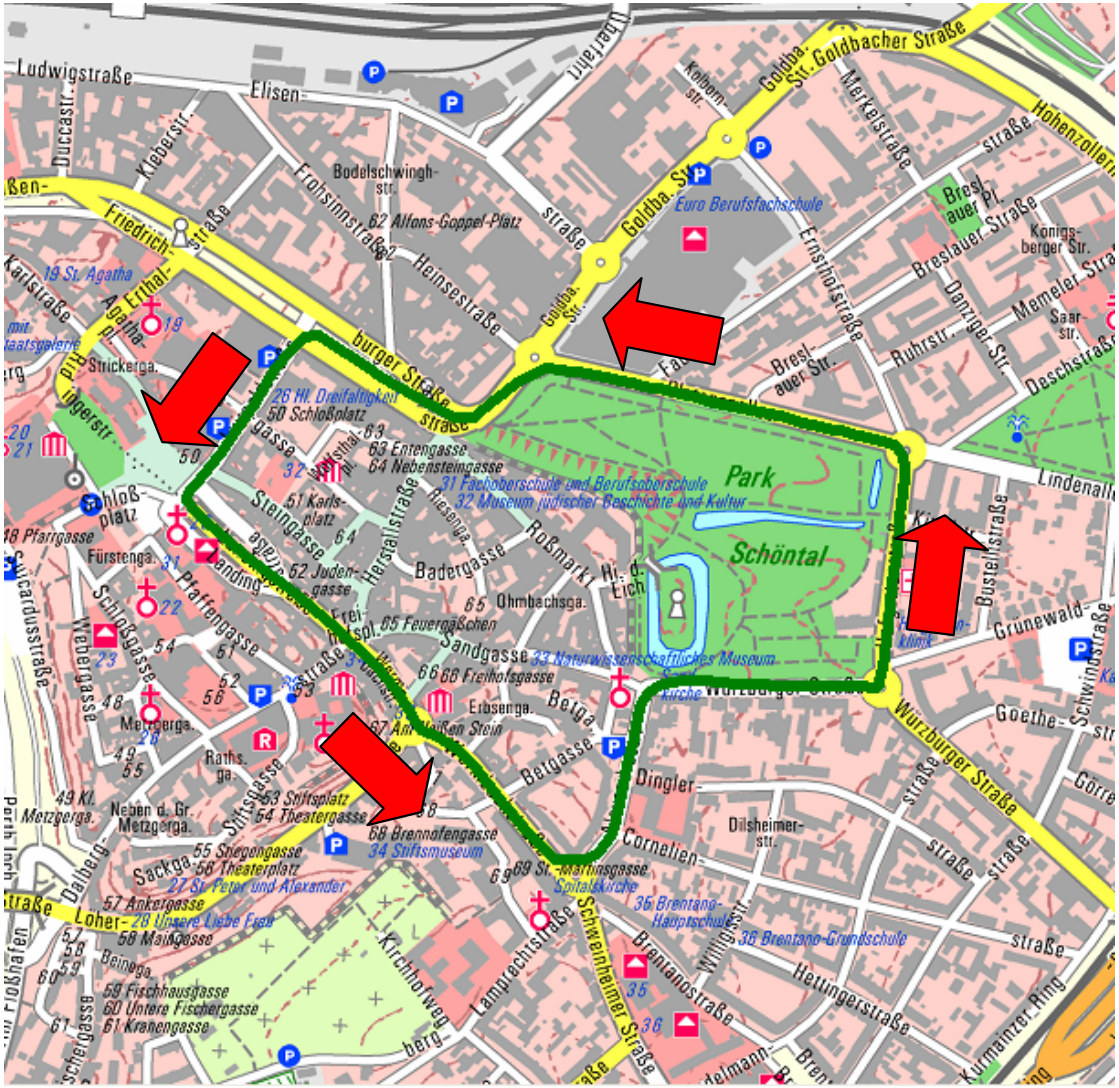


Folgen City-Ring II: Kraftfahrer

→ Für Fahrten innerhalb des Kfz-Rings können sich durch die Streichung einer Richtungs-fahrbahn längere Wege und Zeiten ergeben

→ Eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs ist die Folge und auch das politische Ziel

→ Für direkte Anwohner steigt die Attraktivität der Wohnlage deutlich



Folgen City-Ring III: Fußgänger & Radfahrer

Fußgänger und Radfahrer

werden sich im Ring

→ freier, schneller und sicherer

bewegen können.

→ ohne Ampeln, ohne große

Kreuzungen mit Wartezeiten,

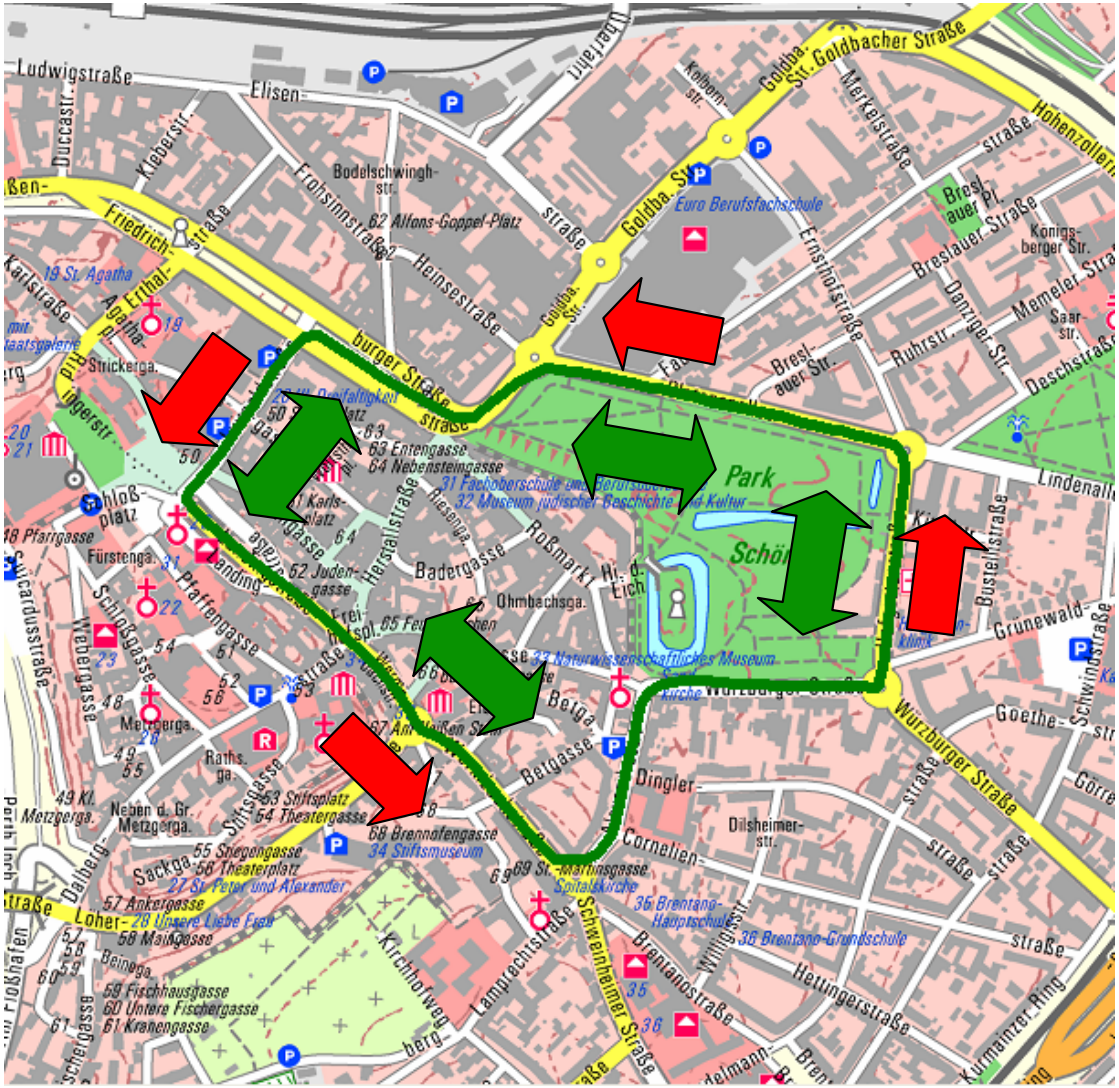
ohne bevorrechtigte Querungen

→ nach außen ist nur noch eine

Kfz-Fahrspur zu überwinden

→ Mehr Sicherheit, weniger

Stress, Lärm und Abgase



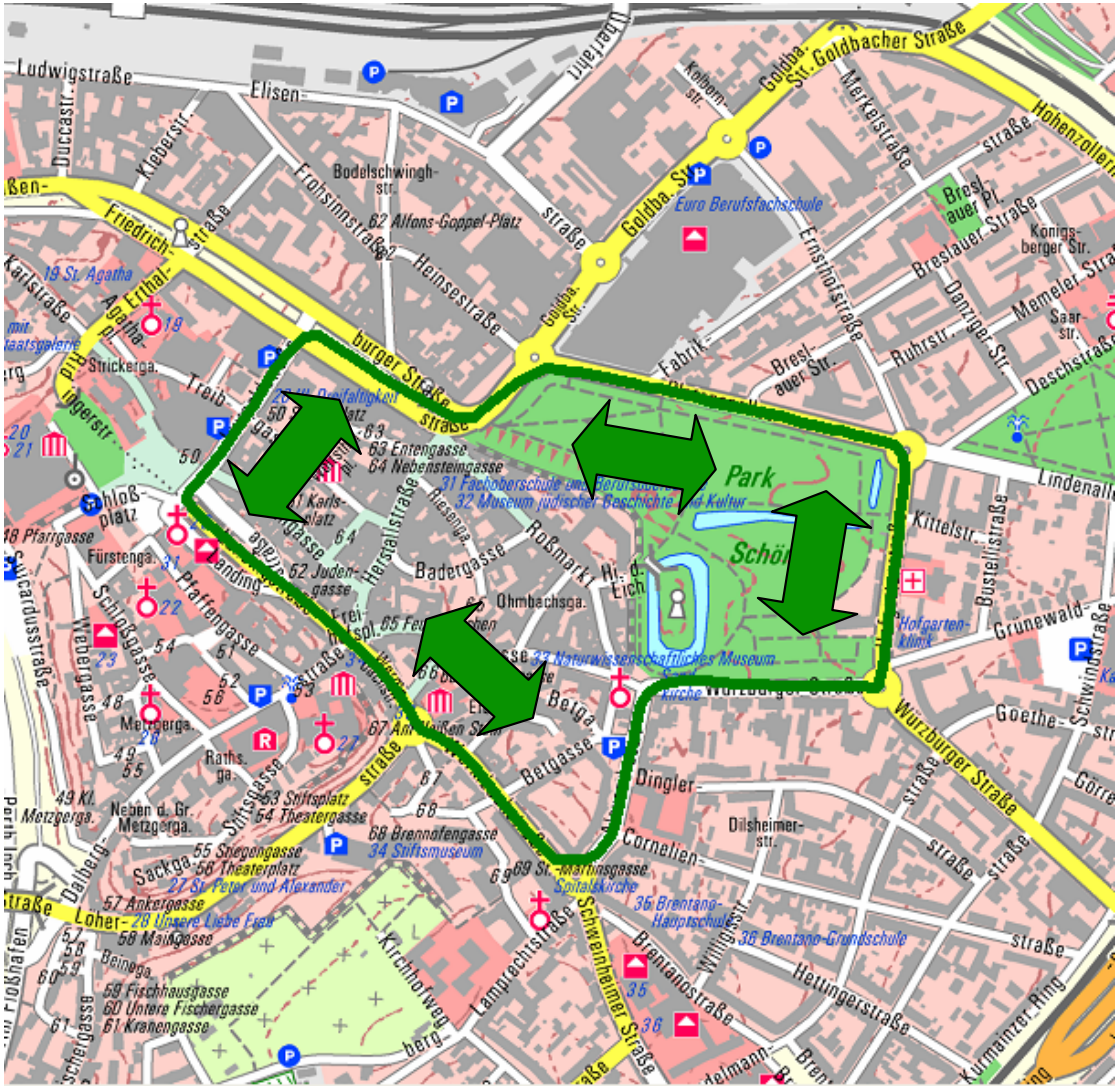
Folgen City-Ring IV: Busverkehr

Der **Busverkehr** wird im Innenring im „shared space“

→ in den Hauptverkehrszeiten etwas schneller sein,

→ in den Randzeiten durch reduziertes Tempo etwas langsamer sein, aber

→ insgesamt besser planbar, konstanter und unanfälliger für Verspätungen sein, da unkalkulierbare Stauzeiten entfallen



1. Ausgangslage nach Ringschluss

2. „City-Ring Umweltverbund“
- Idee, Umsetzung und Folgen

3. Einkaufstaschen
- Idee, Umsetzung und Folgen

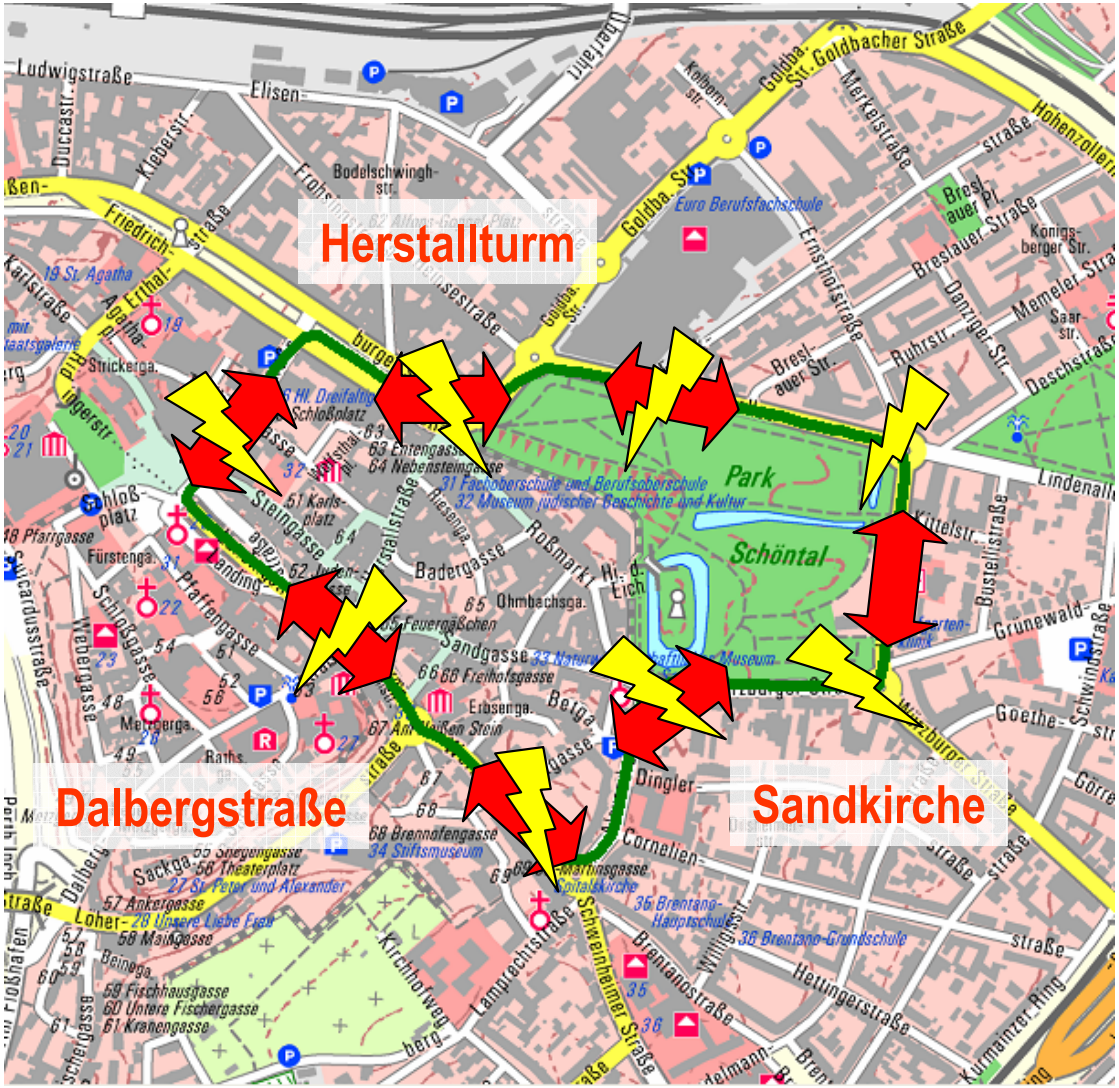
4. Zusammenfassung / Thesen

5. Forderung

Idee Einkaufstaschen I

Das **Durchfahren** der Innenstadt **ohne** ein konkretes Ziel dort ist als Grundproblem erkannt. Denn die hohe Kfz-Belastung

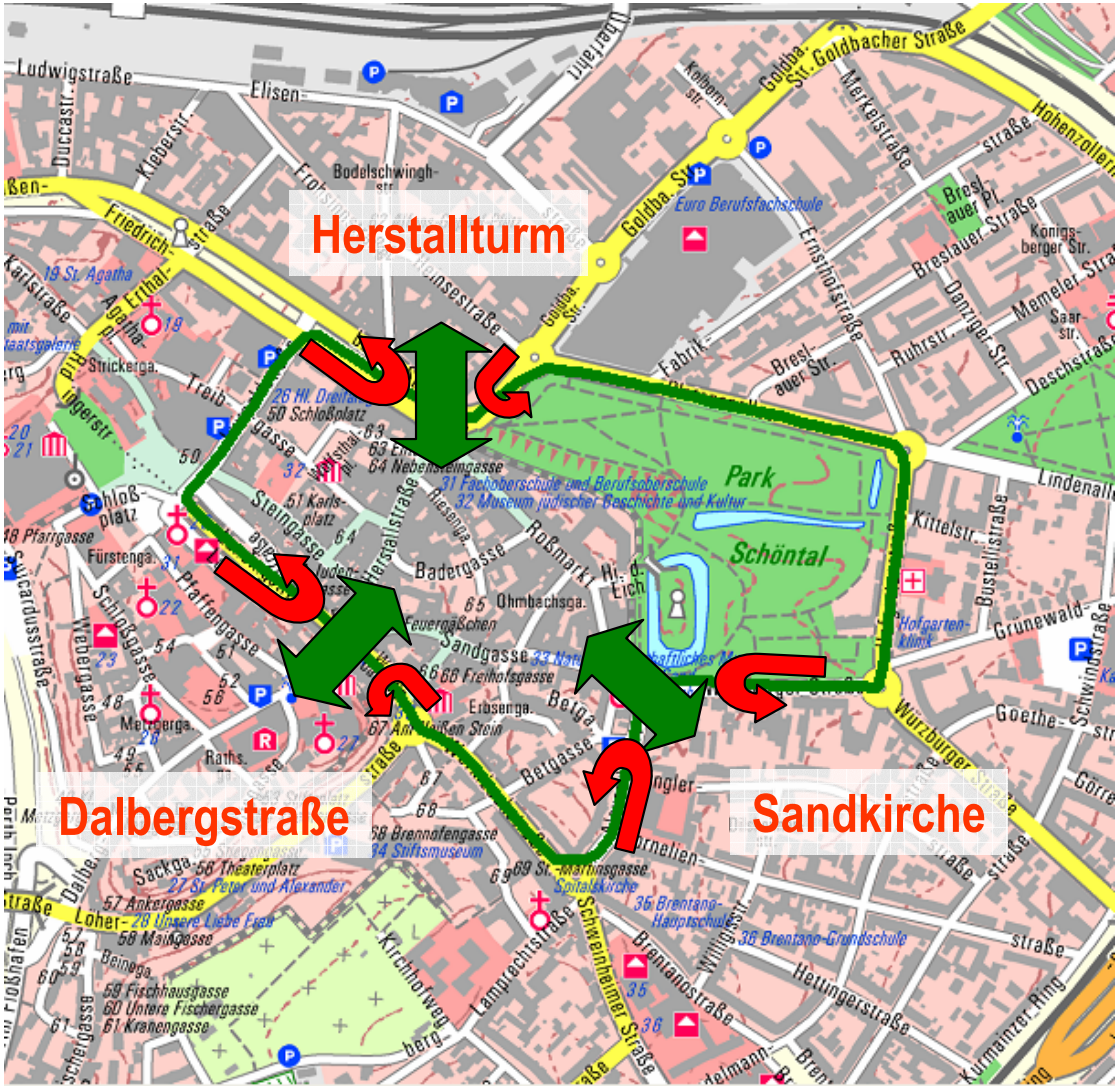
- **erschwert** Fußgängern und Radfahrern die Querung
- bewirkt **Konfliktsituationen**
- senkt die **Erreichbarkeit**
- senkt die **Aufenthalts-, Wohn und Einkaufsqualität** erheblich



Idee Einkaufstaschen II

Das **Durchfahren** kann durch eine ganz einfache Maßnahme unterbunden werden:

- an den **drei** markanten Stadtportalen werden Durchgänge und **Einkauftaschen** geschaffen
- die **Durchfahrung** dieser Stellen ist für Kraftfahrzeuge dann **nicht mehr möglich**
- Ein **Erreichen und Halten** zum Bringen und Abholen ist möglich



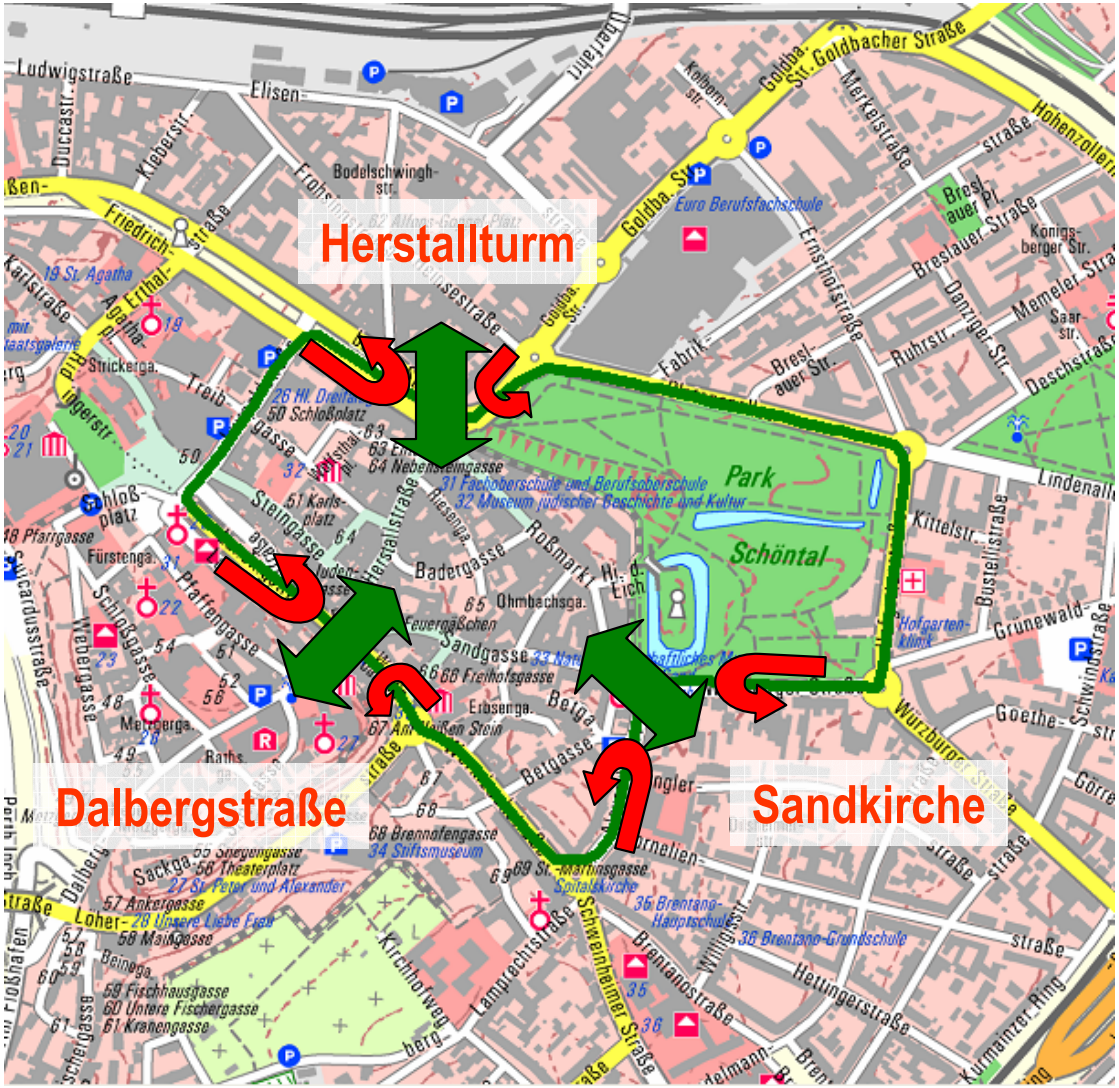
Folgen Einkaufstaschen I: Kraftfahrer

Die **Umstellung** für Kraftfahrer ist sicherlich **groß** – doch die Lasten sind letztlich minimal: Denn

→ durch die Verlagerung der „Durchfahrer“ und durch die „Umsteiger“ senkt sich das Verkehrsaufkommen erheblich

→ Fahrten zum **allen Einkaufs-zielen** sind weiterhin möglich

→ **alle Parkhäuser** können ebenfalls erreicht werden



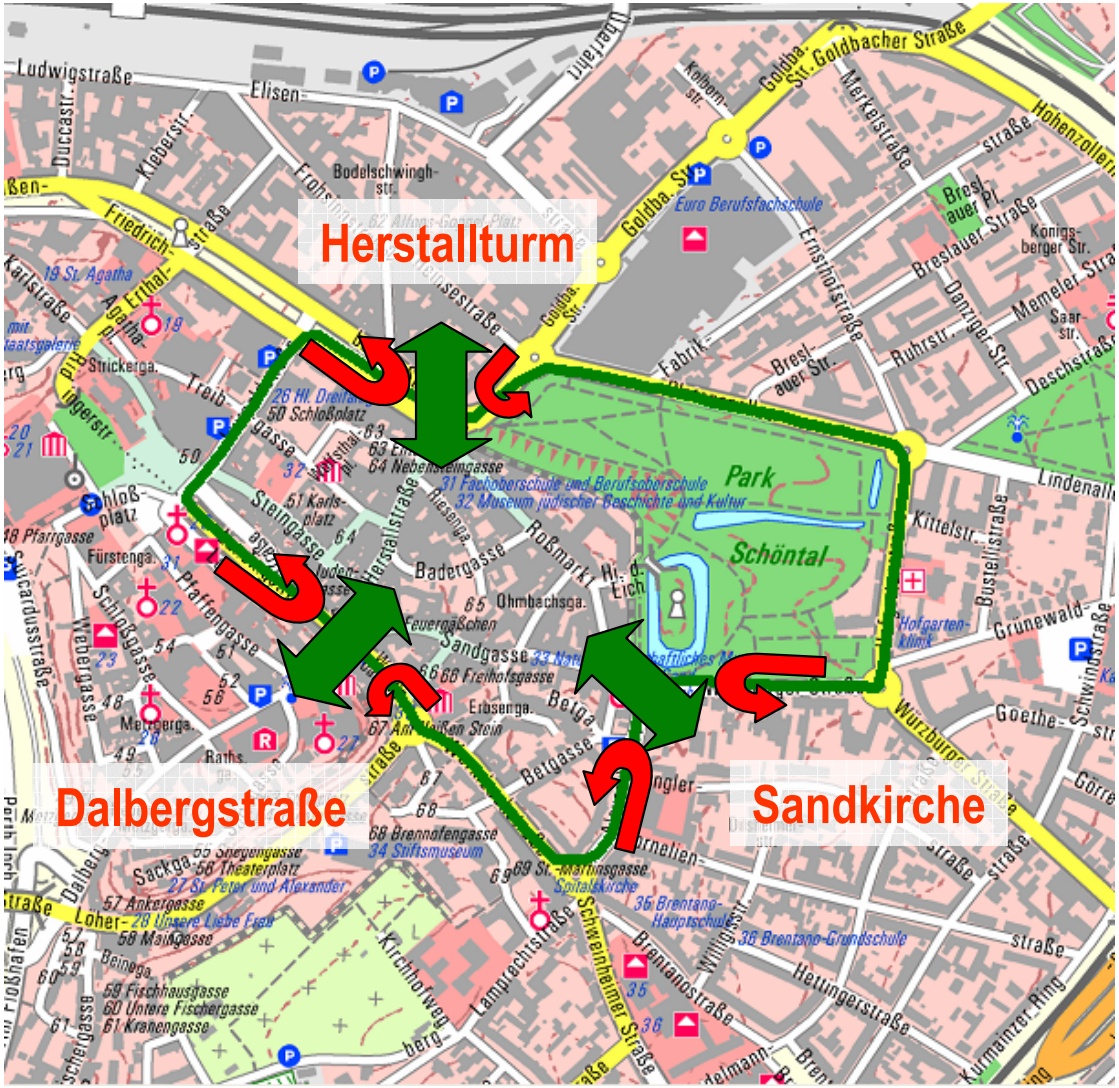
Folgen Einkaufstaschen II: Fußgänger und Radfahrer

An den drei Stadtportalen entlang der wichtigsten Wegebeziehungen können dann Fußgänger und Radfahrer frei in die Innenstadt

→ alle **drei Stadtportale** können deutlich vom Wegfall der Verkehrsbelastungen profitieren

→ die Aufenthalts- und Wohnqualität steigen

→ **Einkaufen** in der Innenstadt mit Fuß & Rad **wird attraktiver**



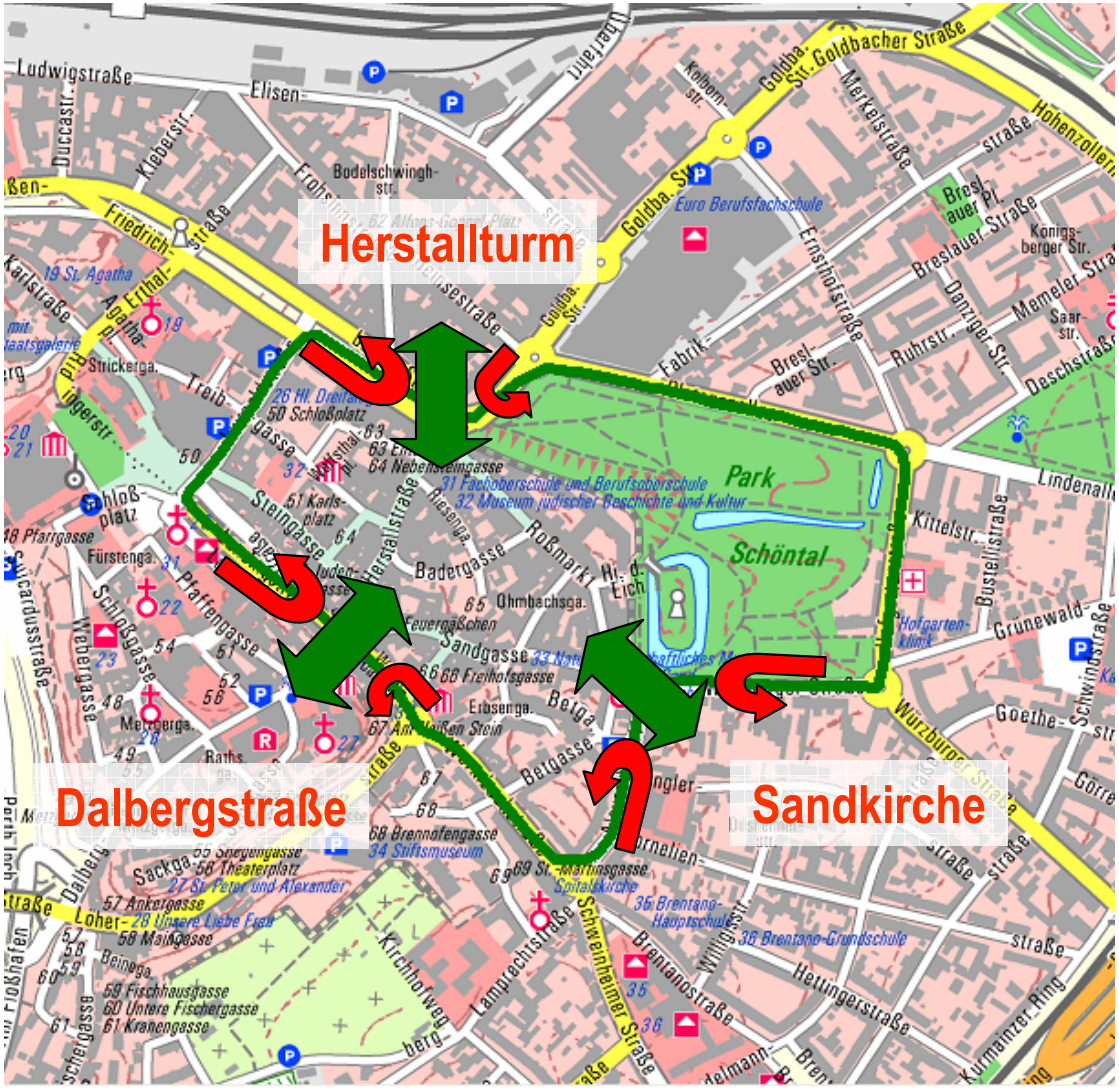
Folgen Einkaufstaschen III: Busverkehr

Der **Busverkehr** kann im „shared space“ langsam an den Stadtportalen queren

→ die **Fahrer** sind bekannt, geschult und gut für die neue Situation zu sensibilisieren

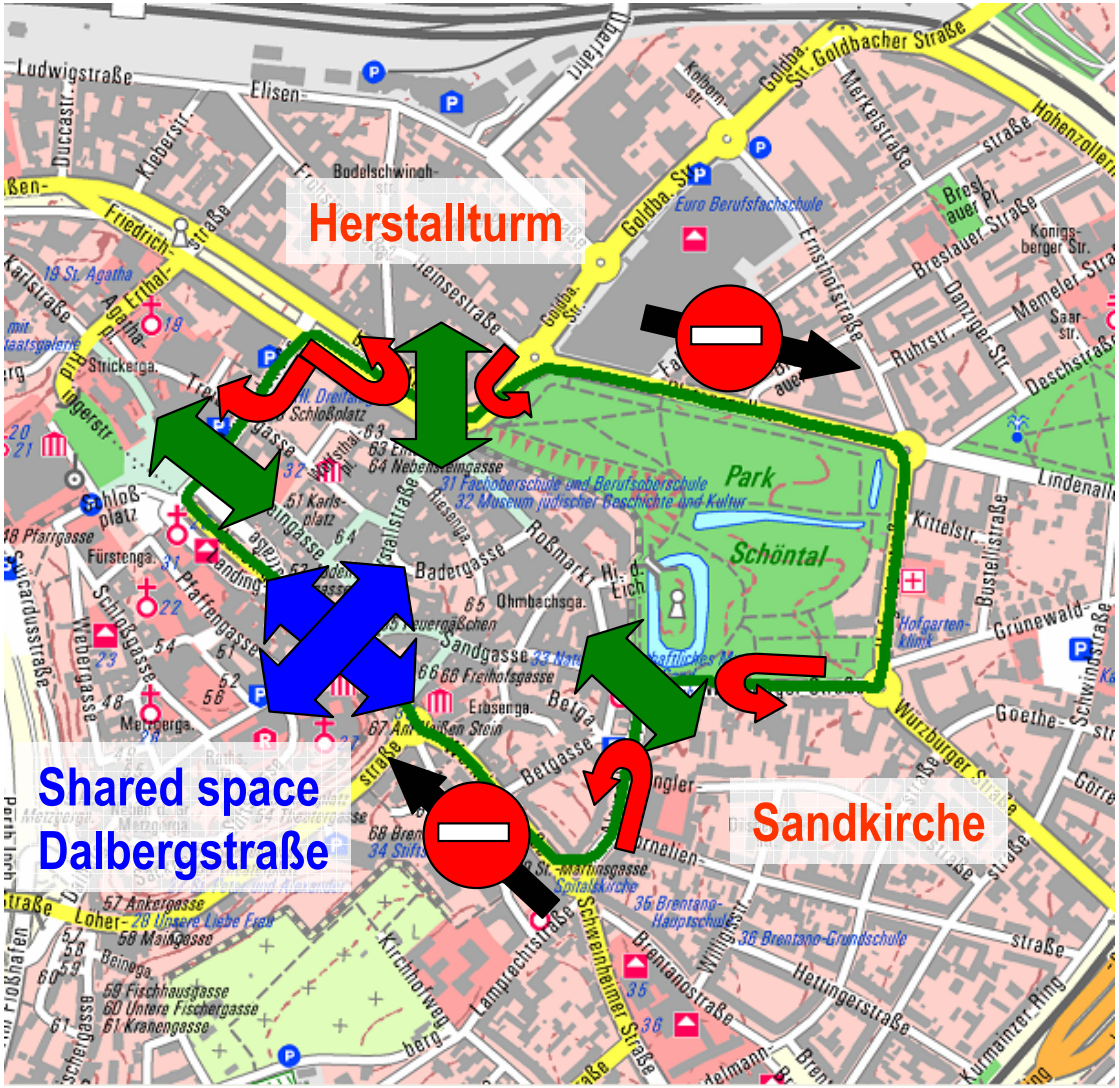
→ **Routen und Zeiten** können unverändert beibehalten werden

→ für „**Umsteiger**“ wird der bislang unattraktive Bus zur Verkehrsalternative



Idee Einkaufstaschen III – Optional flankierende Maßnahmen

- Durchfahrtsverbot Luitpoldstraße, Zufahrt Parkhaus Stadthalle bleibt möglich
- Stadtportalen werden Durchgänge und **Einkauftaschen** geschaffen
- die **Durchfahrung** dieser Stellen ist für Kraftfahrzeuge dann **nicht mehr möglich**
- Ein **Erreichen und Halten** zum Bringen und Abholen ist möglich

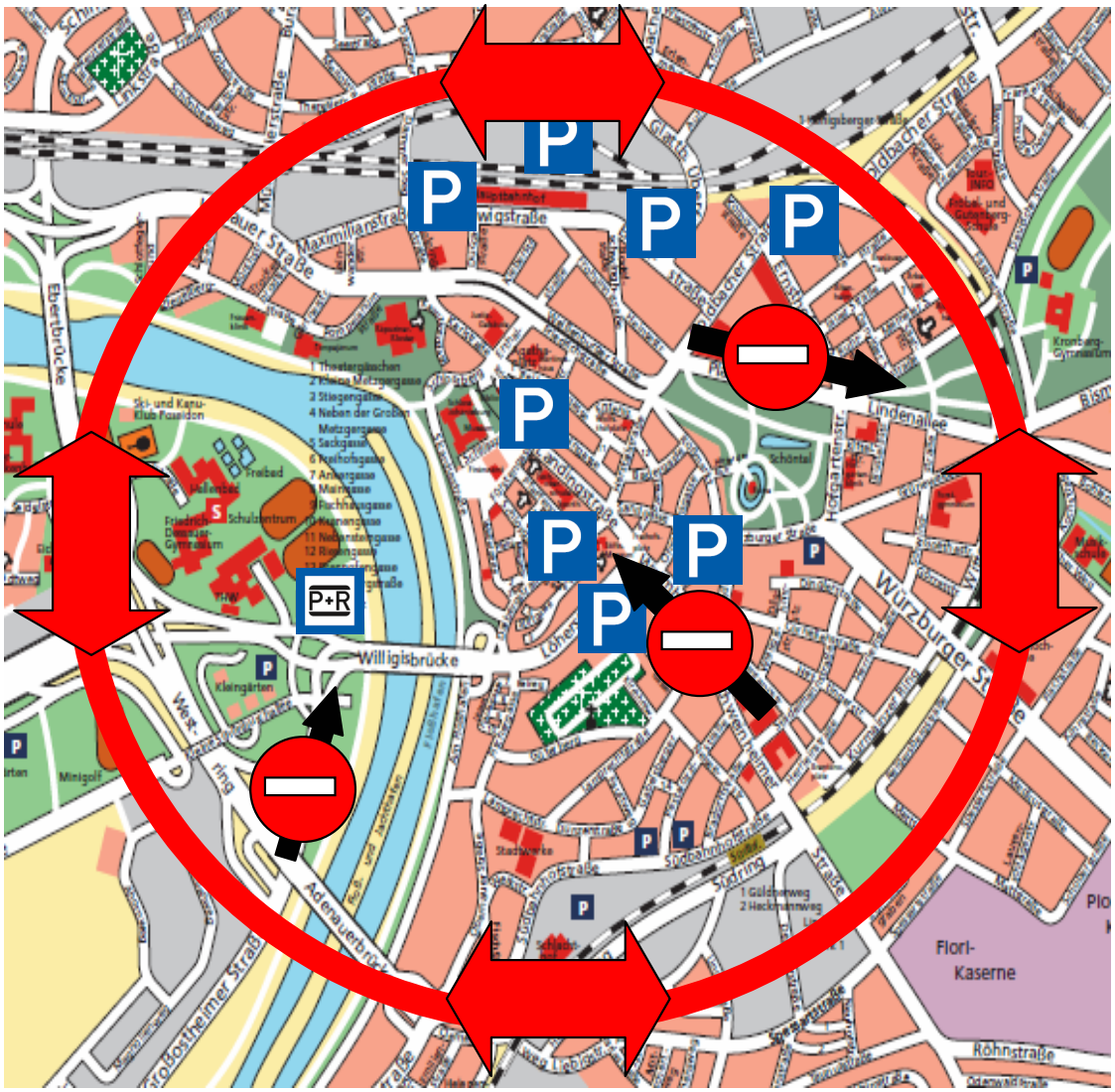


Idee Einkaufstaschen III – Optional flankierende Maßnahmen

Die Voraussetzung für beide Verkehrsalternativen ist es, dass alle Kraftfahrzeuge außen herum in die Innenstadt gelangen können.

Weitere Maßnahmen können die Ring-Nutzung unterstützen:

Beispiel Schließung Zufahrt Willigisbrücke aus Nilkheim



Positive Nebeneffekte I: Neugestaltung Platzsituationen

Zahlreiche **Plätze,** die heute unter dem Kfz-Verkehr leiden, können durch Rückgewinnung der Verkehrsflächen städtebaulich attraktiver gestaltet und revitalisiert werden. Vor allem:

- Scharfeck / Dalbergstraße
- Herstallturm
- Sandkirche

Breite Querung ohne Autos, ohne Ampel, durchgängig gepflastert. Busse können im „shared space“ langsam passieren. Eine „Einkaufstasche“ zum Bringen und Abholen wird durch einen Abzweig vom Kreisverkehr ermöglicht, ein Rundweg wird geschaffen wie aktuell in Friedrich-/Weißenburgerstraße mit Wendemöglichkeit.

Positive Nebeneffekte II: Aufwertung Straßenzüge

Beispiel Landingstraße

→ Eine Auflösung der Führung von Fußgängern in den beengten und dunklen Arkaden mit entsprechend benachteiligten Geschäftslagen wird möglich.

Fast 100% des freien Raumes zwischen den Häusern ist dem Durchfahrtsverkehr geopfert geworden

Große Aufwertungspotentiale in

- Wermbachstraße
- Weißenburger- / Friedrichstraße
- Luitpoldstraße

1. Ausgangslage nach Ringschluss

2. „City-Ring Umweltverbund“
   - Idee, Umsetzung und Folgen

3. Einkaufstaschen
   - Idee, Umsetzung und Folgen

4. Zusammenfassung / Thesen

5. Forderung

Zusammenfassung / Thesen

1. Der **Ringschluss 2017** bietet die erforderlich Grundlage zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs.

2. Der **„City-Ring Umweltverbund“** oder die **„Einkaufstaschen“** sind mit wenig Aufwand umsetzbar. Große Vorteile ergeben sich für alle Nutzer des Umweltverbundes. Es gibt neue Chancen für städtebauliche Entwicklung, die Aufenthalts- und Wohnqualität steigen. Davon profitiert auch der Einzelhandel maßgeblich.

3. Negative Folgen für den Kfz-Verkehr sind kaum vorhanden bzw. werden durch positive Effekte **mehr als aufgewogen**. Kfz-Nutzer bei Kurzfahrten **innerhalb** des Kfz-Rings müssen längere Wege zugunsten anderer Verkehrsarten akzeptieren.

1. Ausgangslage nach Ringschluss

2. „City-Ring Umweltverbund“
   - Idee, Umsetzung und Folgen

3. Einkaufstaschen
   - Idee, Umsetzung und Folgen

4. Zusammenfassung / Thesen

5. Forderung

Forderung

Beauftragung und Prüfung der Optionen des „City-Ring“ und „Einkaufstaschen“ durch ein externes und unabhängiges Planungs- und Beratungsbüro oder geeignete Verkehrsmodelle.

Zwei Kernfragen sind zu beantworten:

- Können die notwendigen Kfz-Fahrten in der Innenstadt bei beiden Varianten **unter Berücksichtigung der Potentiale zur Verkehrsverlagerung** weiterhin abgewickelt werden?

- Welche Auswirkungen sind durch die veränderten Verkehrsführungen auf die Entwicklung des lokalen Einzelhandels zu erwarten?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

ADFC Aschaffenburg/Miltenberg

Vorsitzender
Manfred Röllinghoff
Höhenweg 12
63743 Aschaffenburg

Tino Fleckenstein
Hibiskusweg 10
63741 Aschaffenburg

Jörn Büttner
Am Floßhafen 39
63739 Aschaffenburg