

Verkehrsentwicklung Innenstadt Aschaffenburg



Positionspapier vom ADFC Aschaffenburg/Miltenberg

Der ADFC-Aschaffenburg/Miltenberg versteht sich als Interessensvertretung für Radfahrer. Neben zahlreichen Vereinsangeboten gibt es einen verkehrspolitischen Arbeitskreis, der seinen Mitgliedern und den zahlreichen nicht-organisierten Radfahrern eine Stimme gibt. Vor allem sehen wir auch in unseren Kindern und den Jugendlichen eine Gruppe, die vor allem wegen vielfach berechtigter Sicherheitsbedenken nicht als Radfahrer am Verkehrsgeschehen teilnimmt.

Das Verkehrsmittel Fahrrad und der Spaß am Radfahren haben uns im ADFC zusammen kommen lassen, inhaltlich geht unsere Betrachtungsweise aber deutlich über diesen Horizont hinaus. Die konsequente Förderung und Stärkung des Umweltverbundes, bestehend aus Fußgängern, Radfahrens und öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist der Schwerpunkt unserer Arbeit. Wir haben die großen negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Versuches der „autogerechten Stadt“ auf unsere Lebensumwelt erkannt und möchten für unsere Stadt ein anderes Leitbild verfolgen. Denn der zur Verfügung stehende öffentliche Raum ist maßgeblich von dessen Verkehrsbestimmung dominiert und steht dem Menschen nur sehr eingeschränkt als positiver Erlebnisraum zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Ausgehen zur Verfügung.

Eine attraktive und belebte Innenstadt misst primär sich an attraktiver Stadtgestalt, an Durchgrünung mit Bäumen und Parks, an Räumen und Plätzen zum Flanieren. Dies ist mit einer hohen Menge an Autoverkehr schlichtweg nicht zu vereinbaren:

- ◆ Der hohe Flächenbedarf des Autos. Zehn Quadratmeter Raum erfordert jede einzelne Person zum Fahren, aber dann auch zum Parken. Es müssen dauerhaft beide Räume zur Verfügung gestellt werden.
- ◆ Die Lärm- und Geruchs Emissionen belasten andere Personen. Beim Wohnen, bei der Arbeit, beim Einkaufen oder im Café. Zu Ungunsten derer Gesundheit und der Umwelt. Die Nutzung des Autos stört das öffentliche Leben und auch die Sicherheit.
- ◆ Die Hauptverkehrsstraßen haben trennende Wirkung. Die Verkehrsbeziehungen von Fußgängern werden gestört und verlangsamt, auch die städtebauliche Attraktivität wird vielfach eingeschränkt.

Verkehrsplanung ist Angebotsplanung – und solange keine durchgängige und sichere Infrastruktur vorhanden ist, können auch keine Nutzer in großem Maße vorhanden sein. Zudem schafft Verkehr eine Raumstruktur, die mehr Verkehr schafft. Dies bestätigend hatte die konsequente Förderung des Autoverkehrs der letzten Jahrzehnte vor allem zwei negative Begleiterscheinungen. Zum einen gibt es durch die Bevorzugung des Autos bei der Flächenzuweisung Verdrängungseffekte und Sicherheitsprobleme bei den anderen Verkehrsarten, was zu geringeren Nutzungszahlen führte. Zum anderen hat die durch Förderung gesteigerte Attraktivität des Verkehrsmittels „Auto“ logischerweise zur Folge, dass mehr Bürger dieses Verkehrsmittel benutzen. Die kurzzeitige Entlastung durch Ausbau wurde innerhalb kürzester Zeit durch die Vermehrung der Benutzer wieder aufgehoben.

Die richtige Konsequenz zur Stauvermeidung muss es heute sein, nicht wieder mit weiterem Straßenausbau zu reagieren, sondern durch verstärkte Nutzung anderen Verkehrsarten eine Verlagerung und damit eine Reduzierung des Kfz-Aufkommens zu erreichen. Beim gegebenen durchschnittlichen Pkw-Besatz von 1,2 Personen je Auto bedeuten sechs Radfahrer, Fußgänger oder ÖPNV-Nutzer mehr jeweils auch fünf Autofahrer weniger.

Durch konsequente Förderung und Stärkung des Umweltverbundes gibt es die Möglichkeit zur Verlagerung und Reduzierung der Verkehrsbelastungen. Dies hätte auch eine maßgebliche Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zur Folge. Dies kommt insgesamt viel mehr Menschen zu Gute als der aktuelle Nutzen für die Teilgruppe der Autofahrer. Es bietet große Chancen für eine attraktivere Stadtgestaltung und eine damit eine aktive Stärkung der Innenstadt als Standort für Wohnen, Arbeiten, Dienstleistung und Einkaufen. Diese Nutzungsmischung auf engem und historisch geprägtem Raum ermöglicht städtisches und urbanes Leben der Menschen im öffentlichen Raum und ist prägend für eine attraktive und zukunftsfähige Stadt.

Hierfür muss eine neue Mobilitätskultur ermöglicht werden. Die Miteinanderzone in der Aschaffener Fußgängerzone ist ein erstes und positives Beispiel dafür. Viele andere Städte haben es schon erfolgreich vorgemacht und setzen mittlerweile konsequent auf eine Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund. Zweifelsfrei sind auch wir der Auffassung, dass eine gute Erreichbarkeit aller Stadtbereiche für den Lieferverkehr und für Kunden auch zukünftig gewährleistet sein muss. Ein sehr großes Angebot an Parkhäusern steht dafür aus allen Himmelsrichtungen zur Verfügung.

Der Ringschluss ist hierfür eine einzigartige und richtungsweisende Chance. Denn er ist zum einen die Grundlage dafür, den Durchgangsverkehr komplett zu verlagern. Zum anderen besteht dann ab 2017 die Möglichkeit, den Zielverkehr mit dem Auto um die Stadt herum in das Parkhaus zu führen, das den individuellen Zielen am nächsten kommt. Und fortan als Fußgänger von den neuen Qualitäten des öffentlichen Raumes zu profitieren. Das Anfahren zahlreicher Einzelziele mit dem Auto als Massenerscheinung nicht möglich und auch ist im Sinne des Allgemeinwohls und künftig nicht mehr erforderlich. Dies reduziert dessen negativen Emissionen auf das notwendige Maß zur Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse.

Die Nahmobilität in der Aschaffener Innenstadt kann durch die anderen Verkehrsmittel im Umweltverbund abgewickelt werden: Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer. Denn auch höher gelegene Ortsteile und Umlandgemeinden können innerhalb von nur geringer Entfernung ohne großen Kraftaufwand erreicht werden. Dies kann aber erst dann geschehen, wenn das Infrastrukturangebot dies auch sicher ermöglicht.

Die Stadt Aschaffenburg bietet mit seiner kompakten und kreisförmigen Siedlungsstruktur und damit kurzer Wege zum Zentrum ideale Voraussetzungen für Nahmobilität und den Radverkehr. Die funktionierende Elektromobilität beim Fahrrad kann durch die positive Entwicklung und Verbreitung der Pedelec/E-bikes einen stark steigenden Beitrag leisten. Alle Siedlungsbereiche Aschaffenburgs mit Ausnahme von Obernau und Gailbach sind innerhalb von 3 km Radius um das Zentrum. Im Umkreis von lediglich 5 Kilometern sind ca. 100.000 Einwohner vorhanden. Diese sind an störungsfreiem Wohnen, Einkaufen und Ausgehen interessiert und stellen ein enormes Potenzial für die Binnenwirtschaft dar.

Hierfür ist eine umfangreiche Umgestaltung der Verkehrswege vor allem in der Innenstadt erforderlich. Diese ist nach unserer Auffassung zur Stärkung Aschaffenburgs als zukunftsorientiertes Zentrum für Wohnen, Arbeiten, Handel, Dienstleistung und Gastronomie auch zwingend erforderlich. Die städtebauliche Attraktivität und die historischen Bauten können den Rahmen für ein erlebnisreiches und urbanes Leben bieten und zur Steigerung des Allgemeinwohls wesentlich beitragen.