

Tino Fleckenstein 11.12.2021

(ES GILT DAS GESPROCHENE WORT, IM NACHFOLGENDEN TEXT
ERFOLGTE KEINE RECHTSSCHREIBKORREKTUR ETC.)

der Verkehrssektor mit dem wir uns als ADFC besonders beschäftigen trägt bisher überhaupt nicht zur Erreichung der Klima- und Nachhaltigkeitsziele bei.

Der Sektor Verkehr ist der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland - und ein Bereich mit hohem Einsparpotenzial. Seit 1990 wurde in Bezug auf den Treibhausausstoß Nullkommanull erreicht.

Kommen wir nun zu unserer Stadt – was tun wir hier

Die Hälfte der Fahrten mit dem Auto unter 4 km Länge,

Bereits ab 2 km Entfernung dominiert heute noch das Auto.

Landingstraße – a. 18 m Breite, wie viel für den Fußverkehr – an den Rand gedrängt. Mischverkehr bei diesen Fahrzeugdichten kein Genuss

Die Ringstraße und die Bahnparallele haben 160 Mio. gekostet. 0,8 Mio. gibt es aktuell pro Jahr für die Radverkehrsförderung. 200 Jahre Radverkehrsförderung stecken also in EINER Straße.

Flächenverbrauch

Wer braucht welche Flächen

Die Busse die durchfahren? Es gibt bei der Stadt etwa 50 Busse die hier durchfahren, plus die von den anderen Busunternehmen.

Denen stehen aber 42.000 Kraftfahrzeuge der Einwohner plus nochmal die der rund 35.000 Einpendler gegenüber. Wir haben in Aschaffenburg eine Fahrzeugbesitzquote ähnlich den entlegenen Gebieten im Bayerischen Wald. Wollen wir Stadt oder Dorf sein?

Hier an dieser Stelle sind wir offenkundig nicht in der Lage diese Flächen zu den Menschen oder zum Umweltverbund umzuverteilen.

Experimente

Im Kommunalwahl klare Ansage der heutigen Stadtratsmehrheit: keine Experimente wie den Umweltring, den z.B. Der ADFC vorgeschlagen hatte.

Es wurde für eine innerstädtische Verkehrsberuhigung mit einer sogenannten V1Plus abgestimmt. Der erste Bausein ist die sogenannte Umweltstraße. Diese mutierte hier aber zu einem besonders traurigen Experimentierfeld. Erst "Anlieger frei" nun mit einem bunten Allerlei von Schildern und Hinweisen. Trotzdem sind es zwischen 2000-4000 Fahrzeuge als Durchfahrer. Die Ampel da vorne wieder in Betrieb um die Fußgänger zu schützen. Für Radfahrer aufgrund des Ampeltheaters eine Strecke zum Abgewöhnen. Wir haben im Fahrradforum der Stadt vorgetragen was wir von der Situation halten.

EINE FARCE erster Klasse!

Radfahrer und ÖPNV werden behindert, Fußgänger gefährdet. Sieht so die Verkehrswende in Aschaffenburg aus? Ist das das Ergebnis jahrzehntelanger Diskussionen mit den Bürgern?

Macht die Straße für die Autos dicht und gebt diese an die Menschen zurück und pflanzt ein Paar Bäume dort, damit es eine Allee wird, denn Alleen sind das was wir beim bevorstehenden Klimawandel brauchen

FROHSINNSTRASSE

Dies ist aktuell ein weiteres Beispiel ist die Frohsinnstraße Dieser Tage mal gezählt: etwa ein Durchfahrer pro Minute. War da nicht etwas mit Fußgängerzone. Ach ja, ist ja winzig.

Hoffnungsschimmer:

Die Zahlen der Fahrradzählanlage an der Alexandrastraße verraten es: die Anzahl der Radfahrer an diesem Punkt ist gemessen an den Vorjahreswerten gestiegen. Die Leute wollen sich anders fortbewegen. Das es anders geht zeigen auch in Deutschland Städte wie Erlangen, Freiburg oder Münster und mittlerweile auch Frankfurt oder Darmstadt.

Die Stadt tut zwar einiges für Radverkehr. Aber bei Push-and-Pull reicht eben einfach nur Push nicht aus. Die Verkehrsflächen müssen umverteilt, die Anzahl kostenloser Parkplätze reduziert und ein Parkmanagement gemacht werden, dass diesen Namen auch verdient.

Logischer Schritt: Parkhausgebühren und Parkgebühren anheben.

Wir vom ADFC sind der Verband, der sich für den Umweltverbund und dabei besonders das Radfahren einsetzt, damit es sicherer und an vielen Stellen überhaupt möglich wird.

An dieser Stelle für den Umweltverbund aus Radverkehr, Fußverkehr und öffentlichem Personennahverkehr

Und bewusst nicht für den motorisierten Individualverkehr!

Wir vom ADFC jedenfalls bleiben dran.