Radverkehr in Aschaffenburg

Wo stehen wir heute?

Was ist unser Ziel?

Was benötigen wir?



Wo stehen wir heute?







Folie 2



Verkehrsentwicklungsplan 2002

Verkehrsleitbild für die Stadt Aschaffenburg:

Die Verkehrsmengen (des Kfz-Verkehrs) sollen, um die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes weitgehend zu gewährleisten, die Verkehrsmengen des Jahres 1995 (Analysewert) auch in Zukunft nicht überschreiten (Plafondierung).

Es sollen weitergehende Verringerungen (Reduktion) bei den Verkehren angestrebt werden, für die akzeptable Alternativen angeboten werden oder geschaffen werden können, um eine dauerhafte Funktionsfähigkeit des Straßennetzes (der Mobilität) und eine bessere Stadtverträglichkeit des Verkehrs zu
erreichen.



Modal Split Aschaffenburg 1995/2013

Entwicklung 1995-2013 Verkehrsmittelwahl Aschaffenburg (BV Stadt AB 10.02.2015)

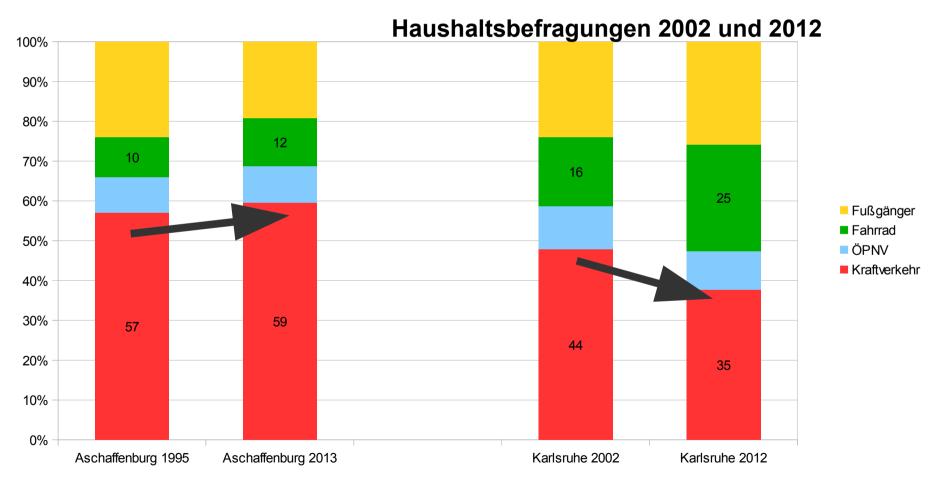
Verkehrsmittel	1995		2013		Veränderungen
	Wege / Tag	%	Wege / Tag	%	
Wege insgesamt	204.900	100,00%	213.000	100,00%	4,00%
Pkw-Selbstfahrer	87.819	42,90%	103.000	48,30%	17,20%
Pkw-Mitfahrer	23.911	11,70%	22.000	10,30%	-8,00%
Motorrad	3.442	1,70%	1.000	0,50%	-70,90%
Summe MIV	115.172	56,30%	126.000	59,10%	9,40%
Bus & Bahn	17.867	8,70%	20.000	9,40%	11,90%
Fahrrad	19.773	9,60%	26.000	12,20%	31,50%
zu Fuß	49.933	24,40%	41.000	19,20%	-17,90%
Summe Umweltverbund	87.573	42,70%	87.000	40,80%	-0,70%
Sonstiges / k. Angabe	2.131	1,00%	-	-	



Ausgangsbasis Historie

Entwicklung 1995-2013 Verkehrsmittelwahl Aschaffenburg (BV Stadt AB 10.02.2015)

Anderes Beispiel Karlsruhe,





Ausgangsbasis Historie und Modal Split

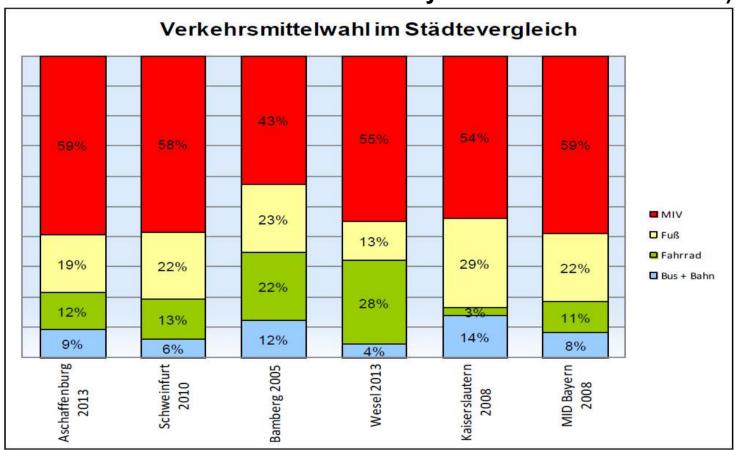
Einschätzung des ADFC:

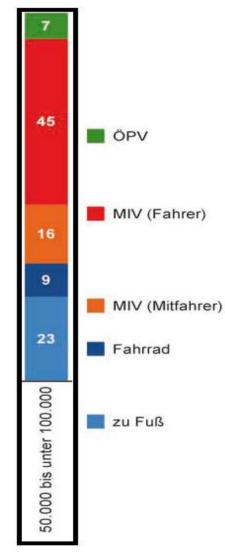
- Erfreulich: Radanteil gestiegen (+ 31 %), absoluter Wert gestiegen.
 Allerdings in anderen Städten deutlich höhere Radverkehrsanteile: hier 12 %, u.a. in Bamberg 22 % (siehe nächste Folie), es werden allenfalls die Mittelwerte von Bayern 2008 erreicht, welche aufgrund der weithin ländlichen Struktur hier eigentlich höher sein müssten.
- Offensichtlich deutliche Verlagerungseffekte von Fußgängern zu Auto und Fahrrad
- → Das Ziel von 1995, den MIV in der Stadt zu "plafondieren" wurde definitiv nicht erreicht. Wege Selbstfahrer PKW um 17,2 % gestiegen.
- Das ist ein Ergebnis einer nachhaltig auto-orientierten Politik (u.a. Ringstraße, Parkhausneubauten, Raumordnung?).
- 1,21 Personen pro Kraftfahrzeug (Summe Fahrer und Mitfahrer/Fahrten)



Vergleich andere Städte

MiD 2008 / Rechts: Mittlerer MD für Bayern Städte 50-100.000 Ew)







Ausgangsbasis nach Stadtteilen

BV Stadt Aschaffenburg 10.02.2015

Stadtteil	Kfz	zu Fuß	Fahrrad	ÖV
Damm + Strietwald	63,90%	16,10%	11,40%	8,50%
Innenstadt + Obernauer Kolonie	48,50%	29,60%	12,80%	9,10%
Leider	61,60%	14,30%	12,60%	11,50%
Nilkheim	59,50%	13,40%	16,60%	10,50%
AB-Ost + Ö sterreicher Kolonie	56,00%	20,80%	16,30%	7,00%
Gailbach + Schweinheim	66,40%	15,70%	6,80%	11,10%
Obernau	69,40%	10,50%	9,80%	10,30%
Gesamtstadt	59,30%	19,30%	12,10%	9,30%



Ausgangsbasis nach Stadtteilen

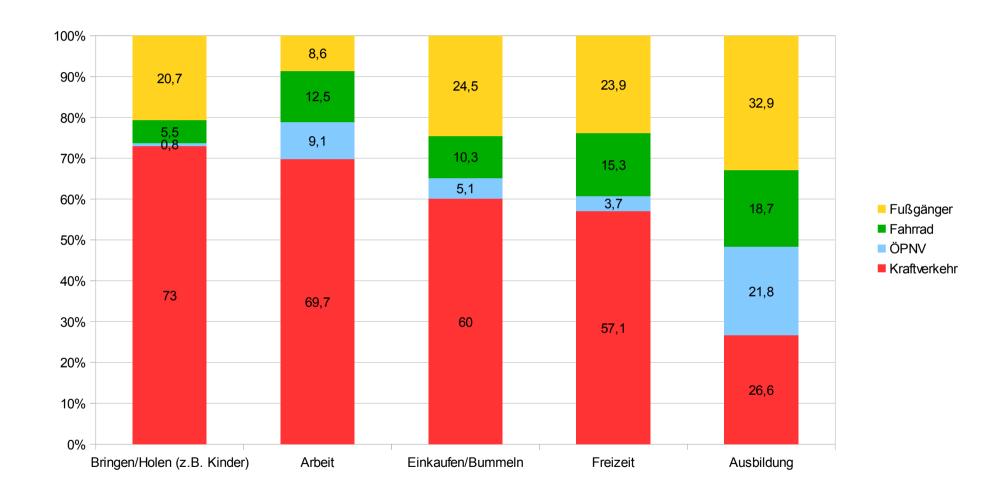
Einschätzung des ADFC:

- Fahrradanteile sind in zentrumsnahen Stadtteilen relativ groß.
- Nilkheim ist hierbei positiver Spitzenreiter /16,6 % Radverkehrsanteil (Nahversorgung gut?)
- Damm/Strietwald unter Erwartung, relativ eben, vorhandene Wege
- Schweinheim und Gailbach wohl eher topographisch bedingt weniger Radfahrer, auch teilweise Wegesituation (Würzburger Str.)
- Obernau immerhin, obwohl rel. weit von Stadt



Ausgangsbasis nach Reisezweck

Aus BV Stadt Aschaffenburg 10.02.2015 - Haushaltsbefragung





Ausgangsbasis nach Reisezweck

Einschätzung des ADFC zu einzelnen Reisezwecken:

- Bringverkehre (Kinder zur Schule) wirken besonders kontraproduktiv
 - Schulweg wird für andere Kinder gefährlicher (u.a. Grundschulen)
 - Autoanteil bei 73 %
 - Umweltverbund spielt hier kaum eine Rolle

Einkaufsverkehr

- Wichtig für den Einzelhandel, dass 40 % der Kunden aus dem Stadtgebiet nicht mit Auto kommen (die 60 % Autofahrer werden nach Erreichen des Parkplatzes ebenso zu Fußgängern!).
- Ähnliches für Besorgungen und Banken!

Ausbildung

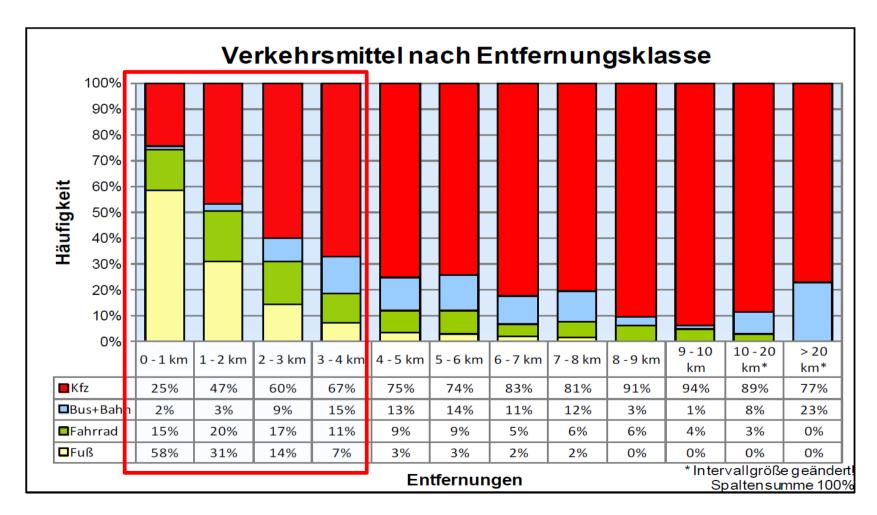
Hier schon 26,6 % mit dem Auto ist nicht unerheblich! ? Rolle der FH im Verkehrsgeschehen?



Wegeanteil nach Entfernung

BV Stadt Aschaffenburg 10.02.2015

- Schon bei kurzen Entfernungen hoher Autoanteil, ab 2 km dominiert das Auto!
- 51 % der Autofahrten kürzer als 4 km!



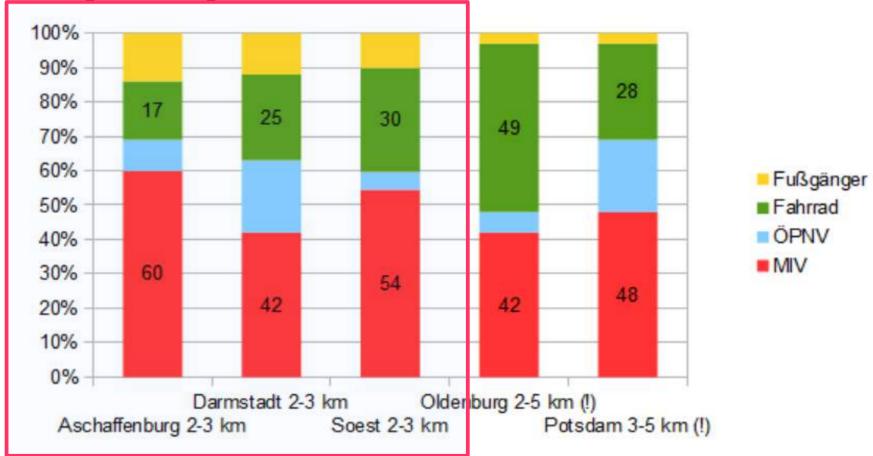


Modal Split nach Entfernung 2 - 3 km

60 % der Wege von 2-3 km werden in Aschaffenburg mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt.

In Potsdam oder Oldenburg werden diese Werte selbst bei größerer

Entfernungsskalierung nicht erreicht!



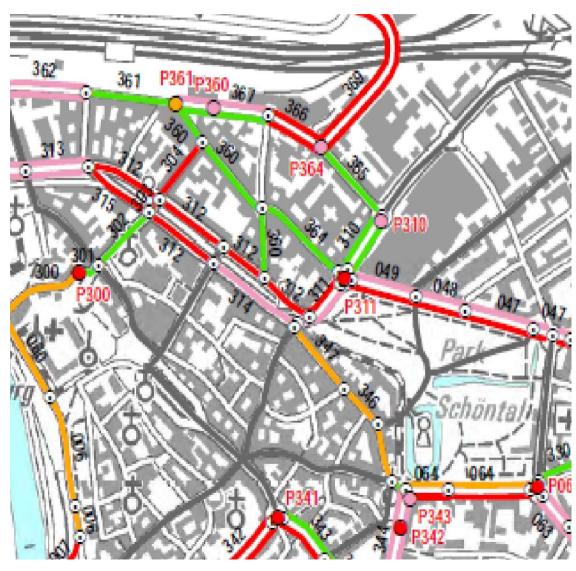
Ausgangsbasis Modal Split anch Entfernung

Einschätzung des ADFC:

- Selbst bei 0 bis 1 km Entfernung werden schon 25 % der Wege mit dem Kraftfahrzeugen gefahren, d.h. auf alle Fälle innerhalb der Stadt!
- Bei Entfernung 1 bis 2 km schon ca. 47 % der Wege mit dem Auto.
- 51 % der Autofahrten in Aschaffenburg kürzer/gleich 4 km
- Hier besteht noch deutliches Verlagerungspotential (insbesondere bei Distanzen bis ca. 3 km = ca. 10 Radminuten). Es werden sehr viel mehr Wege mit Auto zurückgelegt, als eigentlich sein müsste
 - → Ist Stadt für Fußgänger noch attraktiv oder gibt es andere Ursachen für den regelrechten Einbruch?

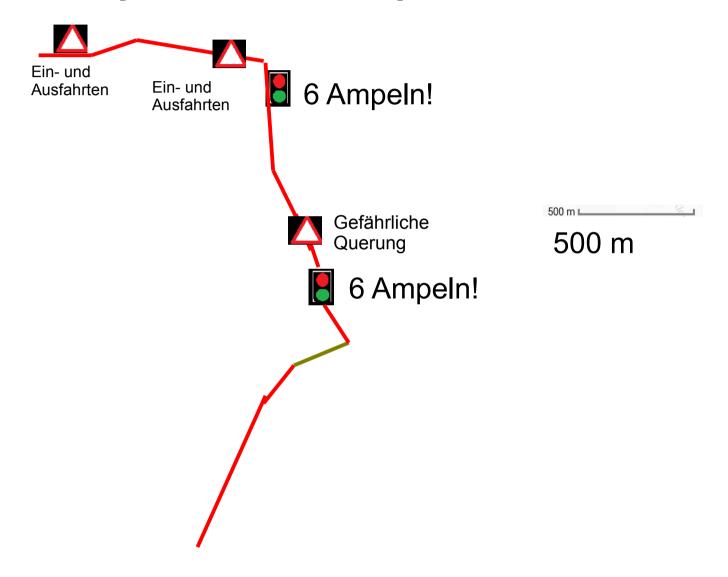


Ausschnitt Mängellandkarte Radverkehrskonzept





Wegebeispiel Berufspendler





Wegebeispiel Berufspendler





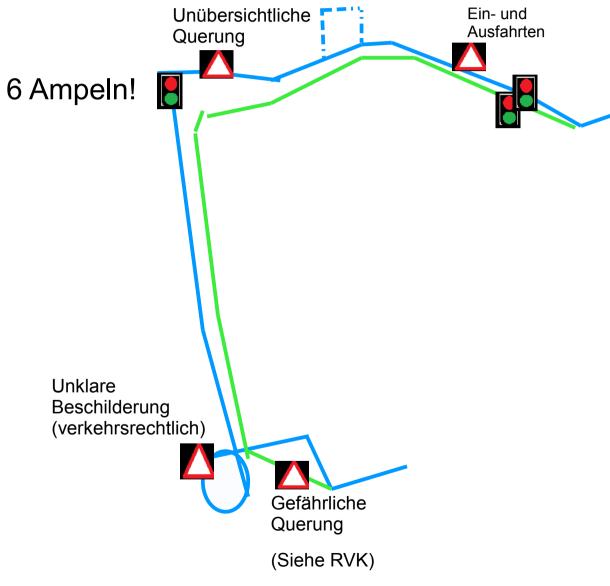
500 m

Hier: Mitarbeiterin Real von Hibiskusweg Nilkheim

ca. 3,1 km
14 Minuten,
davon 4,5 an
Ampeln

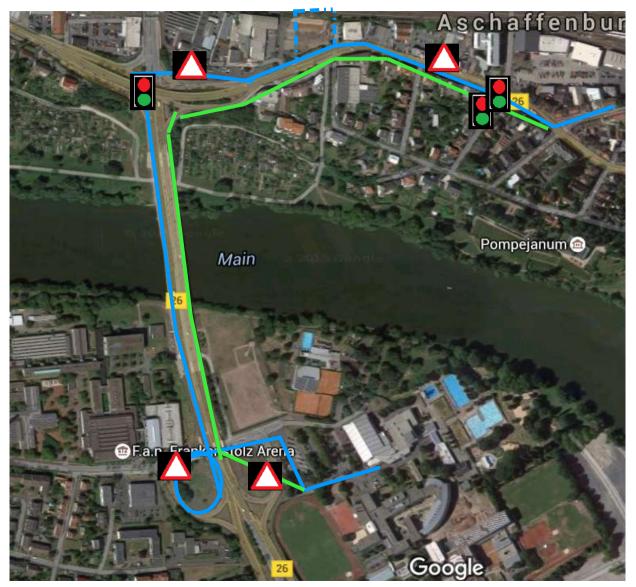


Wegebeispiel Schulkind





Wegebeispiel Schulkind





Wegebeispiel Schulkind (Fahrrad)

Blau = Hinweg, grün abweichender Rückweg ca. 1 km,

Radwegkreuzung

Radwegkreuzung

Radwegkreuzung

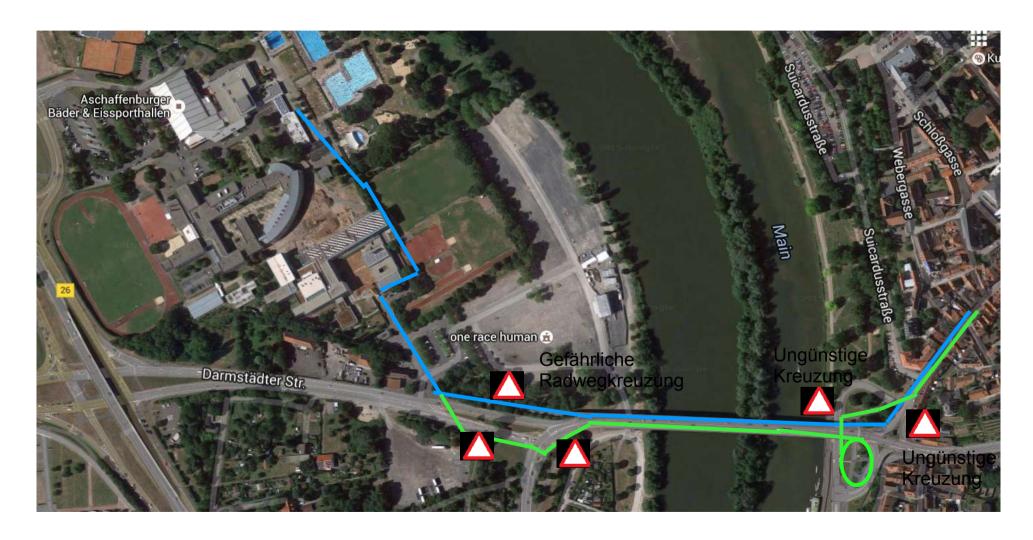
Radwegkreuzung

Radwegkreuzung

Radwegkreuzung



Wegebeispiel Schulkind (Fahrrad)





AGFK-Bereisung – offene Aufgaben Stadt Aschaffenburg

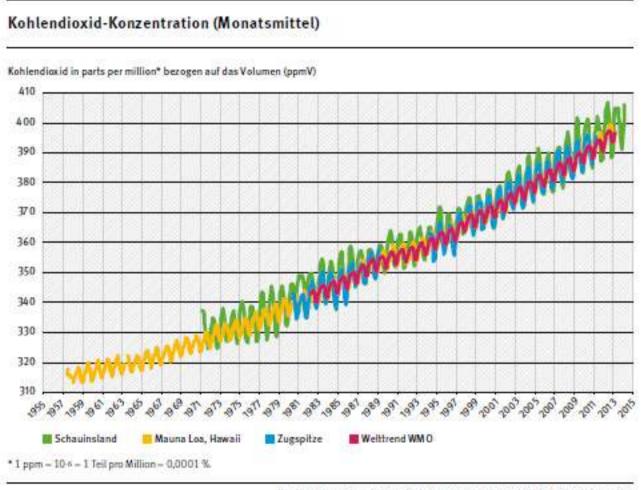
- Fehlen eines Radverkehrsbeauftragten
- Modal-Split Erhöhung sollte 5% bis 2020 sein und nicht die 3 %, wie sie im Beschluss des Planungs- und Verkehrssenates stehen!
- Durchgängige Radverkehrsführungen und radfahrerfreundlichere Lichtsignalsteuerungen
- Wegweisende Beschilderung und Piktogramme (zur Sichtbarkeit des Fahrradfahrens). Die Beschilderung Mainradweg (verwaschene Logos, siehe Foto!) geradezu peinlich. Selbst an der verkehrsrechtlichen Beschilderung (z.B. entlang Rad/Fußweg entlang Ringstraße) bestehen deutliche Defizite.
- Winterdienstplan und Baustellenmanagement
- Informationen für Radfahrer (Internet)

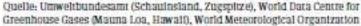


Übergeordnete Trends



Entwicklung der Kohlendioxid-Konzentrationen

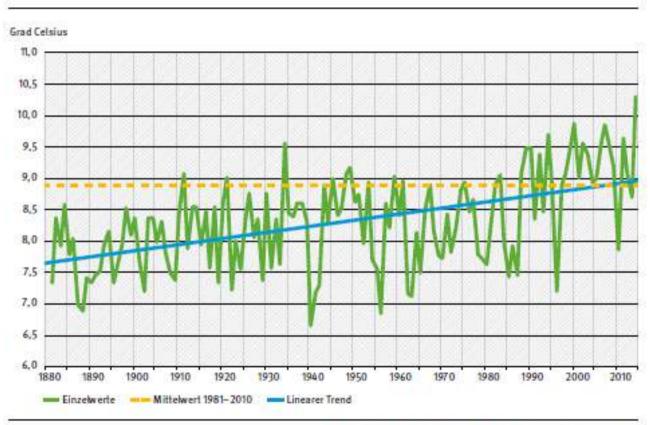






Trends der Lufttemperatur

Jährliche mittlere Tagesmitteltemperatur in Deutschland 1881 bis 2014

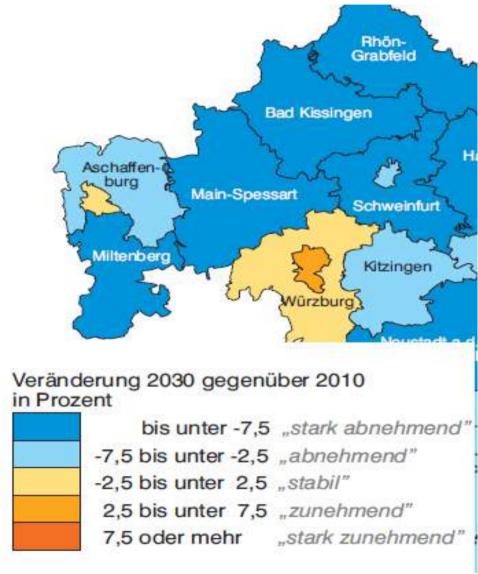


Quelle: Deutscher Wetterdienst (LWD), Mittellung vom 20. April 2015



Demographische Trends absolut

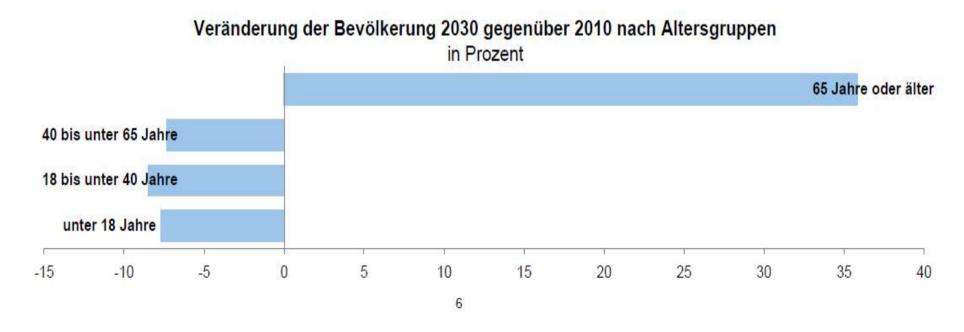
- Region eher mehr Rückgänge als in der Stadt Aschaffenburg
- Aschaffenburg eher auf stabilem Niveau





Demographische Trends nach Alter

- Weniger Junge mehr Ältere auch in Aschaffenburg
- Dadurch bedingt: Änderungen des Verkehrsverhaltens insgesamt
- Andere Erfordernisse der (älteren) Einwohner
 - Barrierefreiheit vor Ort von größerer Bedeutung
 - Ausstattung der Geschäfte und Behörden (seniorengerecht ?)
 - Möglichkeit des "Ausruhens" und zu sozialen Kontakten





Wo stehen wir heute?

Exkurs:

Abstellanlagen und Parkplätze



Autoparken in der Innenstadt

Es stehen für den Kfz-Verkehr folgende Parkplätze in der Innenstadt und Bereich Bahnhof bereit:

- ca. 2200 öffentlich betriebene Parkhäuser,
- 408 Luitpoldparkhaus
- 459 DB-Parken Bahnhof Südseite (? 300 genehmigt)
- ca. 1700 City-Galerie
- Zusätzlich div. kleinere Tiefgaragen (Kinopolis)



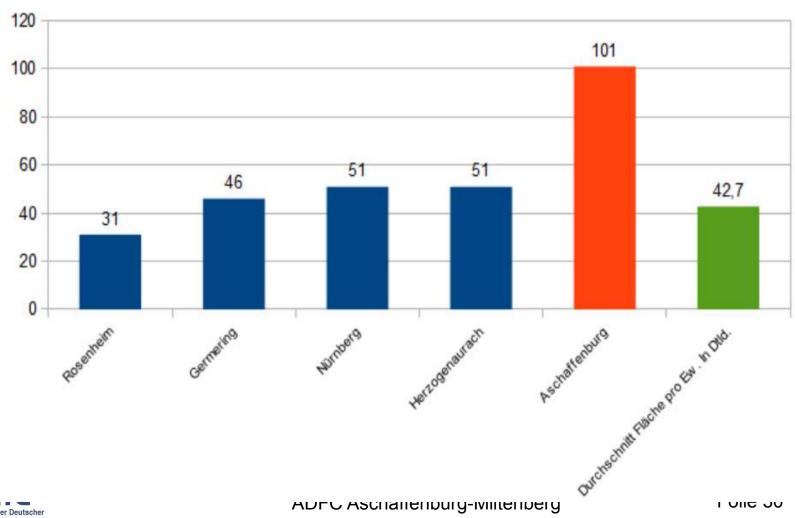
mehr als 5.000 PKW-Stellplätze nur in

Parkhäusern Innenstadt+Bahnhof

- Zusätzlicher Parkraum in den Straßen, auch Mainufer, kleinere Parkgarage in obigen Zahlen nicht enthalten!
- 1,21 Personen pro Kraftfahrzeug (Insassen/Wege)

Ausgangsbasis Abstellsatzungen

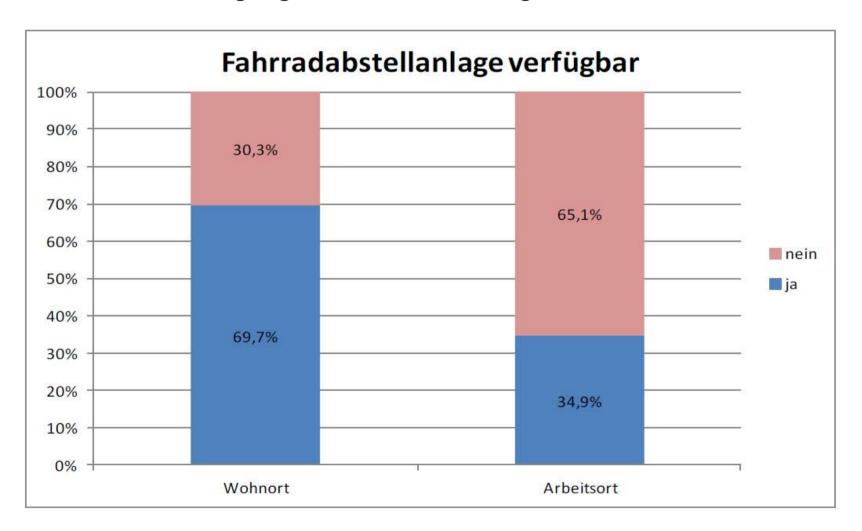
Quadratmeterzahl, ab der in den Abstellsatzungen verschiedener Städte ein zweiter Fahrradabstellplatz nötig wird. d.h. Bei 85 qm ist nur ein Stellplatz in Aschaffenburg vorgesehen, in anderen Städten zwei.





Ausgangsbasis Abstellanlagen AB

BV Haushaltsbefragung Stadt Aschaffenburg 10.02.2015





Ausgangsbasis Fahrradabstellanlagen AB und Fahrradbesitz

Einschätzung des ADFC:

- Deutlicher Handlungsbedarf dies ist wohl ein Aspekt für Nichtnutzung
 - Damit einhergehend rel. hoher Anteil Haushalte ohne Fahrrad (20,6%) und geringere Fahrradzahl von ca. 1,9 pro Haushalt (Bayern = 2,2)



Ergebnis Fahrradklimatest



Ergebnis Fahrradklimatest Aschaffenburg = Note 4,0

Stärken und Schwächen

im Vergleich zu ähnlichen Städten³				
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	0,7		
F15	Fahrraddiebstahl	0,5		
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	0,0		
F12	Konflikte mit Fußgängern	0,0		
F20	Abstellanlagen	0,0		
F4	Werbung für das Radfahren	-0,1		
F19	Oberfläche der Radwege	-0,1		
F27	Öffentliche Fahrräder	-0,1		

F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	-0,6
F3	Alle fahren Fahrrad	-0,6
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,6
F1	Spaß oder Stress	-0,7
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,7
F11	Sicherheitsgefühl	-0,7
F16	Fahren auf Radwegen und -fahrstreifen	-0,7





im Vergleich der Fragen untereinander⁴				
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,3		
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,9		
F24	zügiges Radfahren	3,2		
F3	Alle fahren Fahrrad	3,4		
F12	Konflikte mit Fußgängern	3,4		
F15	Fahrraddiebstahl	3,5		
F26	Wegweisung für Radfahrer	3,6		
F1	Spaß oder Stress	3,7		

F11	Sicherheitsgefühl	4,5
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	4,5
F16	Fahren auf Radwegen und -fahrstreifen	4,6
F18	Breite der Radwege	4,7
F21	Führung an Baustellen	4,7
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	4,8
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	5,0

Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich



Ergebnis Fahrradklimatest

Einschätzung des ADFC

- Deutlicher Handlungsbedarf (wie im RVK ausreichend dargelegt) dies ist wohl teilweise ein Faktor für Nichtnutzung
 - 2012: 131 Teilnehmer, in 2014 sind es 191, d.h. ausbaufähig
 - Signifikante Werteverschlecherung in fast allen Fragen, insbesondere
 - Öffentliche Fahrräder -0,80 Noten (Wegfall nextbike?)
 - Spass/Stress -0,63 Noten (Thema korrespondiert mit
 - Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer 0,60 Noten)
 - Schwerwiegend: Sicherheitsgefühl schlechter bewertet
 - Positiv:
 - Freigaben Einbahnstraßen in Gegenrichtung
 - Erreichbarkeit Stadtzentrum
 - Zügiges Radfahren



Ergebnis Fahrradklimatest	2012	2014 Dif	ferenz	Mittel der Städte	Differenz AB
Anzahl Interviews	138	191	53	50-100 T-Ew	
Rang Gesamtbewertung 50-100 T-Ew	73/	100			
F1 Spaß oder Stress	3,07	3,70	-0,63	3,0	0 -0,70
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,60	4,20	-0,60	3,6	
F3 Alle fahren Fahrrad	3,14	3,40	-0,26	2,8	-0,60
F4 Werbung für das Radfahren	3,79	4,10	-0,31	4,0	0,10
F5 Zeitungsberichte	3,55	4,00	-0,45	3,8	0,20
F6 Förderung in jüngster Zeit	3,39	3,90	-0,51	3,9	0,00
F7 Falschparker auf Radwegen	4,61	5,00	-0,39	4,3	0 -0,70
F8 Reinigung der Radwege	3,66	4,20	-0,54	3,9	0 -0,30
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	4,57	4,80	-0,23	4,2	0 -0,60
F10 Winterdienst	4,11	4,50	-0,39	1,1	0 -3,40
F11 Sicherheitsgefühl	4,16	4,50	-0,34	3,8	0 -0,70
F12 Konflikte mit Fußgängern	3,12	3,40	-0,28	3,4	0,00
F13 Konflikte mit Kfz	4,05	4,20	-0,15	3,8	-0,40
F14 Hindernisse auf Radwegen	3,93	4,30	-0,37	3,8	0,50
F15 Fahrraddiebstahl	3,62	3,50	0,12	4,0	0,50
F16 Fahren auf Radwegen und Radfahrsteifen	4,25	4,60	-0,35	3,9	0 -0,70
F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,15	4,40	-0,25	4,0	0 -0,40
F18 Breite der Radwege	4,55	4,70	-0,15	4,2	0 -0,50
F19 Oberfläche der Radwege	3,60	4,00	-0,40	3,9	0 -0,10
F20 Abstellanlagen	3,48	3,70	-0,22	3,7	0,00
F21 Führung an Baustellen	4,59	4,70	-0,11	4,4	-0,30
F22 Fahrradmitnahme in ÖPNV	4,13	4,50	-0,37	4,1	0 -0,40
F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,63	2,90	-0,27	2,5	0 -0,40
F24 zügiges Radfahren	2,75	3,20	-0,45	2,7	0 -0,50
F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,22	2,30	-0,08	3,0	0,70
F26 Wegweisung	3,60	3,60	0,00	3,1	0 -0,50
F27 Öffentliche Fahrräder	3,84	4,66	-0,82	4,3	-0,36
GESAMT	3,61	4,00	-0,39	3,7	0 -0,30



Ergebnis Fahrradklimatest

Einschätzung des ADFC II (einzelne Faktoren/Fragestellungen):

- Breite der Radwege/Radstreifen/Schutzstreifen
 - Siehe Mängelfeststellung RVK Kapitel 6 und ERA 2010 bzw. RASt.
 - u.a. Friedrichstr./Weissenburger, Hanauer, Würzburger
 Situation "Innenstadtring"
- Falschparker
 - Beobachtbar: geringe Kontrollfrequenz, wirkt sich aber nicht nur auf Radfahrer aus (zugeparkte Straße, Busspur)
- Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer
 - Es geht generell eher ruppig zu Radfahrer dann eben manchmal der Schwächere!



Verkehr in Aschaffenburg

Was ist unser Ziel?



Das Fahrrad: Verkehrsmittel Nr. 1 in Kopenhagen



Aufenthaltsqualität steigern

Aschaffenburg steht in einer Konkurrenz zu anderen Städten!

- Mehr Platz für Fußgänger
- oder f
 ür andere Aktivit
 äten
- mehr Grün

Aktuelle Entwicklungen in nahe an Aschaffenburg liegenden Städten

- Hanau (Attraktivierung Innenstadt mit Neuem Forum direkt neben zentraler ÖPNV-Haltestelle)
- Frankfurt (deutlich steigender Radverkehr)



Straße als Lebensraum in Tübingen



Fahrtmöglichkeiten für alle

Das Fahrrad ermöglicht eine jederzeit verfügbare Mobilität. Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuelles und flexibles Verkehrsmittel nutzen.

Eine fahrradfreundliche Verkehrsumwelt erlaubt auch Kindern und älteren Menschen, sich leicht und sicher auf dem Fahrrad zu bewegen.

Radlhandbuch Bayern

- Entlastung im motorisierten Verkehr nötig – diese nützt auch den Kraftfahrenden selbst
- Leistungsfähigkeitsgrenzen des Straßennetzes werden heute teilweise erreicht u.a. Ringstraße mit Rampen, Einfallstraßen zur Stadt

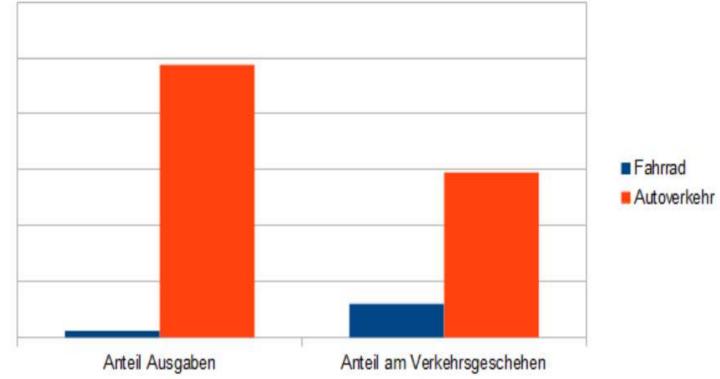




Kostengerechtigkeit

- Verhältnis Ausgaben Autoverkehr-Fahrrad
 - 40:1
- Verhältnis Anteil am Verkehrsgeschehen (Wege)







Flächenverbrauch reduzieren

Auto = 1,2 Personen pro Fahrt (HHB)





Saubere Mobilität

Muskelbetriebener Radverkehr verursacht keine Schadstoffemissionen

- Selbst Pedelecs lassen sich mit Strom aus regenerativen Energiequellen betreiben.
- ca. 99 % der E-Mobilität in Deutschland werden mit E-Bikes und Pedelecs realisiert.
 E-Autos werden auf absehbare Zeit in Deutschland keine Rolle spielen.



Beispiel Köln

Im Klimaschutzkonzept der Stadt Köln kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass bei einer konsequenten Förderung des Radverkehrs pro Jahr 19.000 Tonnen CO₂ eingespart werden können. Die klare Botschaft ist: Alle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs haben mit Abstand die größte Wirksamkeit beim Klimaschutz.²⁴



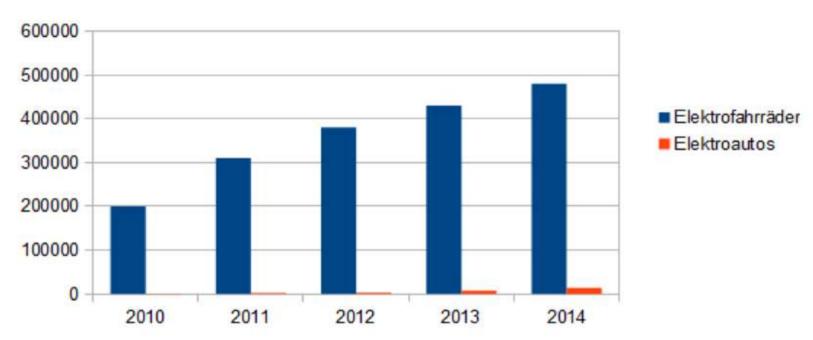
E-Fahrrad statt E-Auto

Verkaufszahlen Bundesweit; Modal Split in Aschaffenburg 0,4 % heute

 Gerade im Hinblick auf die Topographie Aschaffenburgs großes Verlagerungspotential

Verkaufte E-Fahrzeuge in Deutschland

2010 - 2014





Mit dem Rad zum Einkaufen

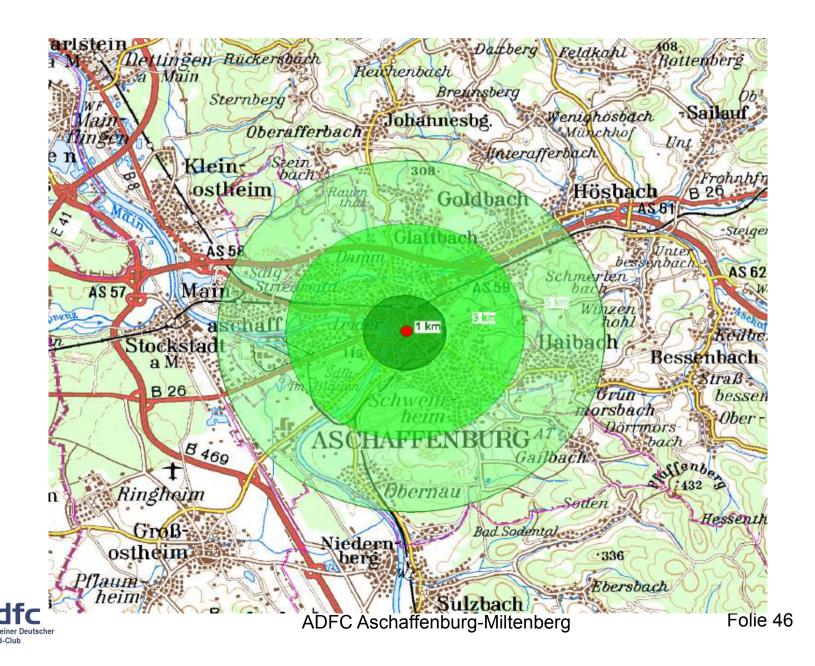
Fahrradfahrer stärken den innerstädtischen Einzelhandel. Sie kaufen häufiger und wohnungsnäher ein und benötigen für ihre Fahrzeuge weniger Stellplatzfläche als Pkw-Fahrer.
Radlhandbuch Bayern







1-3-5 km – Radien zur Innenstadt



Gesund bleiben und Spaß haben

Regelmäßige Bewegung durch Radfahren bewirkt:

- 50 % geringeres Risiko für Erkrankungen der Herzkranzgefäße
- 50 % geringeres Risiko für Diabetes im Erwachsenenalter
- 50 % geringeres Risiko für Fettleibigkeit
- 30 % geringeres Risiko für Bluthochdruck
- 10 mm/Hg niedrigerer Blutdruck bei Patienten mit Bluthochdruck
- geringeres Risiko für Osteoporose
- Erleichterung der Symptome bei Stress und Angstzuständen

Radlhandbuch Bayern





Raum für die Menschen gewinnen





Aktionstag des österreichischen Vereins "walk-space.at"



... und die Menschen gewinnen

Bringverkehre und



Klimaschutz theamtisieren



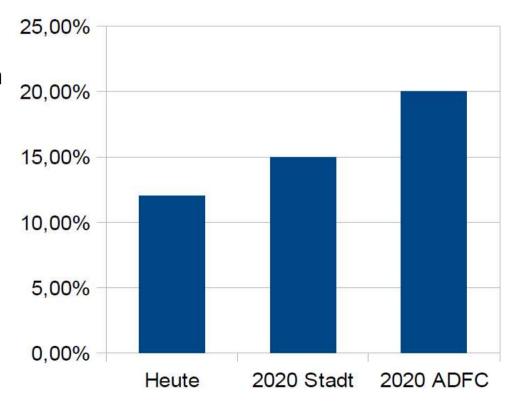
Die AGFS-Kampagne "Ich fahre Rad, weil ..." in Köln



Dominanz des Autos brechen – Umweltverbund stärken

Der Anteil Radverkehr in Aschaffenburg soll von heute

- 12 % auf 15 % im Jahr 2020 steigen (Beschluss zum Radverkehrskonzept 21.04.2015)
- Eigentliche Zielsetzung sollte ein Radverkehrsanteil von ca. 20 % sein





Was benötigen wir?



Gute und aktuelle Informationen und

- - -

u.a. Internet, Social Media, gedruckte Informationen





Willkommen beim Radfahrportal der Stadt Frankfurt am Main.



... Kampagnen und Aktionen für den Radverkehr

-gesperrte Straßen für Fahrradevent evt. Neues Beispiel Flächenumnutzung Fahrradtour attraktive Anziehungspunkte

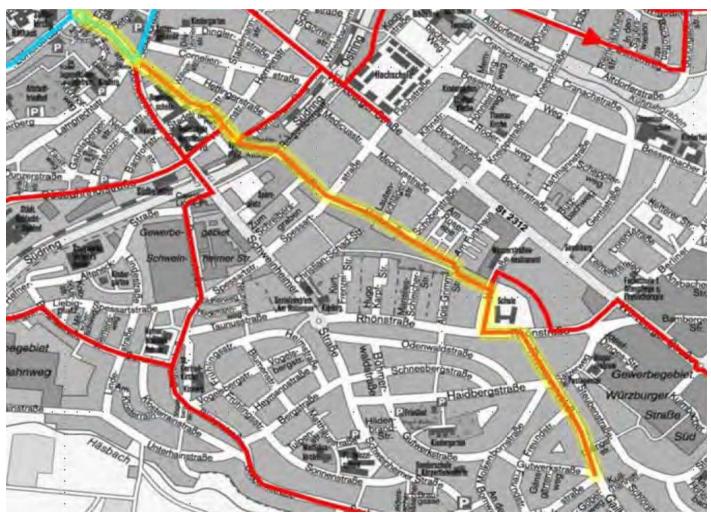
Nach Ringschluss Fest Innenstadt





"Leuchtturm"-Projekte:

Beispiel Brentanoachse aus dem Radverkehrskonzept





Infrastruktur für das Fahrrad

- 1. Abstellanlagen
- 2. Der Weg (Radverkehrsanlagen)
- 3. Pedelec: Ladestation im Zentrum
- 4. Lufttankstelle als einfache Maßnahme
 - 5. Serviceleistungen
 - 6. Wegweisung
- 7. Abstellen im Zentrum und Gepäck aufbewahren



1. Abstellanlagen – am Ausgangsort

• Abstellbügel mit Anschließmöglichkeit reichen aus, keine klassischen Fahrradständer (oft Probleme für beladene Fahrräder, Sonderfahrräder). (Beispiel: Bensheim)



• **PKW-Parkplätze umwidmen:** 1 PKW-Stellplatz ergibt 6-8 Fahrradstellplätze (Beispiel: Köln)



•	Abstellsatzung auf die Erfordernisse anpassen!
	(Beispiel: Richtwert aus AGFS-NRW)

Standort	Fahrradparkplätze	davon für Besucher bzw. besondere Anlässe				
Wohngebäude						
Wohngebäude mit mehr als zwei Wohnungen	1 Stellplatz je 30 qm Wohnfläche	20%				



2. Radverkehrsanlagen die als Alternative wahrgenommen werden

D.h. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Einhaltung Standarts ERA 2010

• (Foto-Beispiel: Büro Ingevost, Stadt Freiburg, Stadt Stuttgart)









3. Ladestationen (zentral)

Zentrale Ladestationen f
ür Pedelecs

Alzenau

Linz







4. Lufttankstelle (zentral)

Zentrale Lufttankstelle

Beispiele:







In Aschaffenburg nur Fahrradhändler Gentil

5. Service

- Denkbar wären
- Bringdienste
- Lastenradverleih



"Sie kaufen ein - wir bringen's heim!"





6. Wegweisung

- Gemäß FGSV-Standart
- zu Innerstädtischen Zielen
- Wege zu Nachbargemeinden (Abstimmung mit Landkreisen über Hauptziele)
- Durch Beschilderung wird sichtbar: Hier fahren Radfahrer!









Folie 61

7. Fahrrad abstellen (zentral)

 Zentrale Anlagen für höherwertige Fahrräder, mit Gepäckschließfächern und möglichst mit Lademöglichkeit für Pedelecs Zugänglichkeit für Tagesnutzer (Radtouristen) (Beispiele: Kitzingen, Würzburg, Fa. Kinzele, Odense) Fehlanzeige in Aschaffenburg – Innenstadt – Fußgängerzone mit Geschäftsbereich



Prüfen: Bereich Freihofsplatz









Notwendige Etatmittel

- Aktuell: weniger als 5 € pro Einwohner und Jahr
- Vorschlag Radverkehrskonzept: 18 € pro Einwohner und Jahr

 Aufgrund des deutlichen Nachholbedarfs wären die 18 € pro Einwohner und Jahr auch erforderlich (Siehe Mängelliste Radverkehrskonzept).

		Infrastruktur Infrastruktur (Um-/Neubau (betriebliche und Erhaltung) Unterhaltung)		Summe (Spalten 1+2)	(Spalten 1+2)	Maßnahmen	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2		4	5		7
	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
Städte und Gemeinden	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1-2	13 - 18
Strid	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19



Andere Verkehrsplanung

 Darstellung von alternativen Ansätzen für eine Verkehrsplanung der Aschaffenburger Innenstadt

Stärkung Umweltverbund innerhalb des Ringes

Da es nach Ringschluss nicht
mehr notwendig ist, dass alle Kfz
durch die Innenstadt fahren,
können die Verkehrsflächen zu
Gunsten des Umweltverbundes
umverteilt werden.

Der Durchmesser des Kfz-Rings ist kleiner als 2 km und damit sind im Ringinneren optimale Entfernungen für den Umweltverbund gegeben.





Quellennachweis

- Radverkehrskonzept Aschaffenburg
- Haushaltsbefragung Stadt Aschaffenburg und anderer genannter Städte
- VEP Aschaffenburg
- DiFu Deutsches Institut f
 ür Urbanistik
- NRVP Nationaler Radverkehrsplan
- Div. Materialien AGFK NRW e.V. u.a. City-Marketing Fahrrad
- Abstellsatzungen der genannten Städte
- Daten zur Umwelt 2015 Umweltbundesamt
- Fahrradportal Stadt Frankfurt
- Bayerisches Landesamt für Statistik Bevölkerungsvorausberechnung 2030
- Radlhandbuch Bayern
- Private Fotos Tino Fleckenstein

