

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. hatte bereits im letzten Jahr verschiedene Punkte eingebracht, wie aus den Protokollen des Fahrradforums aus 2021 zu entnehmen ist. Vor Ablauf des Probejahres ergeht zu den bisher eingeführten Maßnahmen der Umweltstraße vom ADFC folgende

Stellungnahme:

Es ist festzustellen, dass die Frequenz des Radverkehrs für den Innenstadtring über die Luitpoldstraße relativ gering ist. Bei den Zählterminen 17.06. und 05.10. wurden mit 155 und 118 Radfahrer/Tag nicht wesentlich mehr als vor Einführung der Umweltstraße gezählt.

Hierfür sehen wir folgende Ursachen:

- Die weiter in Betrieb befindlichen Ampelanlagen in der Umweltstraße tragen massiv zu einer Behinderung des Radverkehrs wie auch des Busverkehrs aber auch des Fußgängerverkehrs bei. Das macht die Umweltstraße besonders für Radler unattraktiv. Die Verfasser dieser Stellungnahme bevorzugen mittlerweile die Strecke durch den Tunnel bzw. die Herstattstraße.
- Trotz einer deutlichen Reduktion des Kfz-Verkehr finden noch 2.645 Kfz-Fahrten (05.10.) statt. Darin enthaltenen sind fast 800 Busse, die Schwerverkehr in der Umweltstraße darstellen und möglicherweise Radler abschrecken.
- Rechtsabbiegende Kfz in die Friedrichstraße sind nicht unkritisch für Radfahrer, die gerade aus zur Weißenburger Straße fahren. Da fühlen sich Radler häufig gefährdet.

Aus Sicht der Radfahrer ist die Umweltstraße in ihrer heutigen Ausgestaltung kein Erfolg. Sie hat zwar zu einer punktuellen Reduktion des Autoverkehrs beigetragen. Die oben genannten Probleme machen die Umweltstraße nicht nur für den Radverkehr sehr behindernd, sondern auch für den Busverkehr, der durch die Umweltstraße eigentlich gefördert werden soll. Für die Fahrgäste ist es ein Ärgernis, wenn die Behinderungen dann zu Verspätungen am Hauptbahnhof führen und beim Umsteigen der Anschluss verpasst wird. Im Klartext: der Zug ist weg, weil der Bus fünf mal (Stadthalle, Triebgasse, 3mal Friedrichstraße) nur in der Umweltstraße an der roten Ampel stand.

Insgesamt halten wir einen deutlicheren Paradigmenwechsel in der Aschaffener Verkehrspolitik für geboten. Die für eine Mittelstadt wie Aschaffenburg sehr hohe PKW-Dichte von über 600 PKW pro tausend Einwohner ist ein Indiz für den hier dringenden Handlungsbedarf.

Im Hinblick auf die Umweltstraße sollten endlich Zeichen gesetzt werden, welche Verkehre nach all den Jahrzehnten der Schwerpunktsetzung für den Autoverkehr nun zum Ausgleich gefördert werden müssen. Das können doch nur die Verkehre des Umweltverbundes sein, die bis zum heutigen Tag regelrecht vernachlässigt wurden, so dass heute den Bürgern eine freie Verkehrsmittelwahl in der Stadt kaum möglich ist. Aktuell könnte das Thema Treibstoffpreise und Einsparpotentiale im Verkehr ein Umdenken in der Verkehrspolitik beflügeln.

Der ADFC ist nach eingehender Beschäftigung mit den in der Öffentlichkeit bereits diskutierten Konzepten für den künftigen Innenstadtverkehr der Auffassung, dass die Variante V2 (Umweltring) vorrangig weiter verfolgt werden sollte. Dies würde den Verkehrsarten des Umweltverbundes den nötigen Aufschwung geben ohne den Motorisierten Individualverkehr übermäßig einzuschränken.

Zur Umweltstraße haben wir folgende Anregungen:

1. Ampeln entfernen, Übergänge für die Fußgänger gut sichtbar machen durch farbliche Hervorhebung der Querungsstelle wie z. B. in der Ludwigstraße am Hauptbahnhof,

2. Beibehalt Popup-Radspur.

Die Popup-Radspur hat sich nach unserer Einschätzung bewährt und sollte beibehalten werden.

3. Zwei Varianten für Verkehrsführung – keine Fußgängerzone!

Bei der Diskussion der Zielkonflikte ist in der Umweltstraße den Verkehren des Umweltverbundes grundsätzlich die höchste Priorität zu geben. Eine Fußgängerzone sehen wir aufgrund der Verhältnisse und gegebenen baulichen Gestaltung nicht als zielführend an.

Eine Busspur nach Norden von Treibgasse bis zur Friedrichstraße wäre überlegenswert. Damit entfielen für den ÖPNV das Problem, dass andere Fahrzeuge vor der Ampel stehen und diese in der kurzen Grünzeit nicht über den Knoten gelangen. Eine Busspur in dieser Richtung hätte zudem den Vorteil, dass es an der Ampelanlage keine Rechtsabbieger mehr gibt, die den geradeaus vom Popup-Radstreifen kommenden Radverkehr kreuzen.

Zur Ausprägung der Umweltstraße schlagen wir zwei Varianten vor, von denen die erste die weitergehende ist:

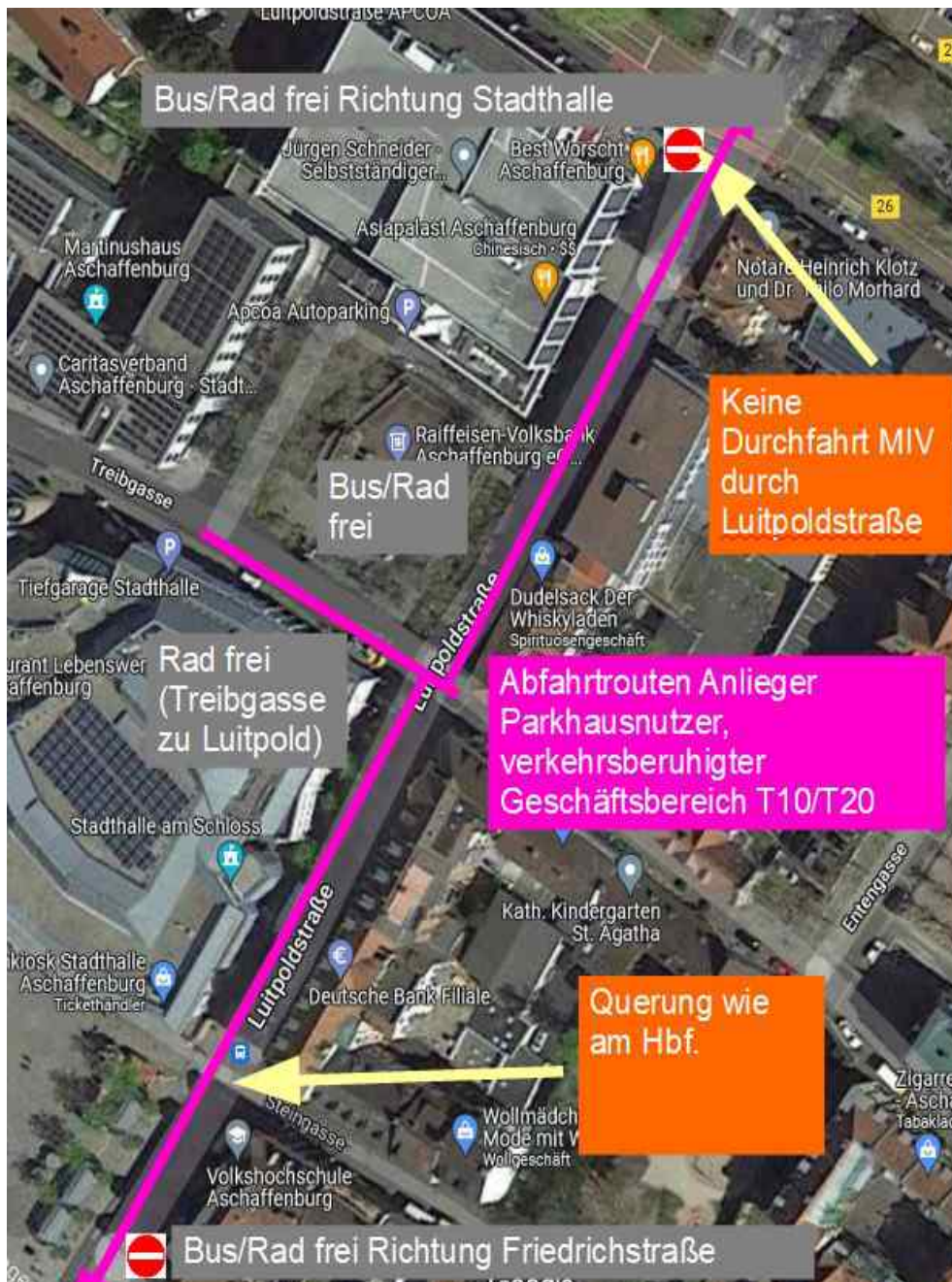
Variante 1

3.1. Ausweitung der Umweltstraße auf die gesamte Luitpoldstraße,

Keine halben sondern ganze Sachen! Die Ausweitung der Umweltstraße auf ganzer Länge würden die Nutzer besser nachvollziehen und akzeptieren können.

Von der Landingstraße sollte die Auffahrtsrampe nur mit Wegweisung zum Schloss ausgeschildert werden. Die Einfahrten in die Luitpoldstraße sollten an der Landingrampe sowie an der Friedrichstraße verboten werden, ausgenommen Bus, Taxi, Radfahrer,

andernfalls wird es immer wieder zu Durchfahrten mit Autos kommen. Zufahrt für Lieferfahrzeuge und Anliegerverkehr sollte möglichst von der Erthalstraße über die Treibgasse, die Ausfahrten auch über die Umweltstraße in beiden Verkehrsrichtungen erfolgen. In der Erthalstraße wäre Platz für eine Fahrbahnaufweitung zugunsten von Linksabbiegern gegeben. Im übrigen wäre in der Umweltstraße ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 10 oder 20 zu empfehlen.



Aschaffenburg, 14.03.2022

Tino Fleckenstein	Dieter Hennecken
Stv. Vorsitzender	Stv. Vorsitzender
ADFC Aschaffenburg - Miltenberg e.V.	