



Stadt Aschaffenburg

Abschlußbericht

Verkehrsentwicklungsplan Aschaffenburg

Stadt Aschaffenburg

Verkehrsentwicklungsplan Aschaffenburg

Abschlußbericht

Auftraggeber
Stadt Aschaffenburg
Baudezernat
Dalbergstraße 15
63739 Aschaffenburg

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel
Telefon 05 61 /8 07 58-0
Telefax 05 61 /8 07 58-58
E-Mail pgn@pgn-kassel.de

Bearbeitung
Michael Volpert (Projektleiter)
Antje Janßen
Ralf Hoopmann
Dirk Neubauer
Sonja Ehrenfried
Carsten Tentrop

Kassel im Dezember 2002

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Volker Mohr ■ Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz ■ Dipl.-Ing. Michael Volpert

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Aufstellungsprozess des VEP	2
1.3	Zusammenfassung der Ergebnisse	5
2	Rahmenbedingungen und Zielsetzungen	6
2.1	Verkehrliche Ausgangssituation	6
2.2	Verkehrliches Leitbild	8
2.3	Ausbau des Straßennetzes	9
2.4	Zielkonzeptionen	10
2.4.1	Zielkonzeption Fußverkehr	11
2.4.2	Zielkonzeption Radverkehr	13
2.4.3	Zielkonzeption ÖPNV	15
2.4.4	Zielkonzept für das Straßennetz	17
2.4.5	Bewertung des Zielkonzeptes Straßennetz	19
3	Integriertes Maßnahmenkonzept	22
3.1	Vorgehensweise	22
3.2	Maßnahmenpakete und Umsetzungsstufen	23
3.2.1	Kurzfristige Maßnahmen	24
3.2.2	Mittelfristige Maßnahmen	33
3.2.3	Langfristige Maßnahmen	40
4	Begleitende Maßnahmen	41
4.1	Mobilitätsmanagement und Verkehrsmarketing	41
4.2	Bisherige Aktivitäten	41
4.3	Bausteine eines Mobilitätsmanagements für Aschaffenburg	42
4.3.1	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	43
4.3.2	Verkehrs- und Mobilitätsberatung	44
4.3.3	Verkehrsmarketing	45
4.3.4	Mobilitätszentrale	46
4.3.5	Kooperation mit den Umlandgemeinden - Regionaler VEP	47
4.3.6	Überblick über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	48
4.4	Umsetzung begleitender Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	49

Tabellen

1	Arbeitsschritte und Arbeitsinhalte des Verkehrsentwicklungsplans Aschaffenburg	3
2	Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung - Themen, Berichte, Diskussionsphasen und Beschlussfassungen	4
3	Kurzfristige Maßnahmen - Straßennetzausbau bis 2005	24
4	Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr	25
5	Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt für die Verkehrsarten des Umweltverbundes	26
6	Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Parkraumorganisation	27
7	Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Stadtteilzentren	28
8	Kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung der Verkehrskonzeption Bahnhofsquartier	29
9	Kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung des Nahverkehrsplanes Bayerischer Untermain	30
10	Kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung des Tempo 30 - Zonen - Konzeptes	31
11	Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr an Hauptnetzstraßen	31
12	Kurzfristige Maßnahmen - Straßenumbau nach Rücknahme der Verkehrsfunktion	32
13	Mittelfristige Maßnahmen - Straßennetzausbau 2005 - 2008	33
14	Mittelfristige Maßnahmen - Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes	35
15	Mittelfristige Maßnahmen - Verkehrsentlastung im Bahnhofsquartier	36
16	Mittelfristige Maßnahmen - Entlastung und Städtebauliche Integration der Schillerstraße	36
17	Mittelfristige Maßnahmen - Straßenumbau nach Rücknahme der Verkehrsfunktion	37
18	Mittelfristige Maßnahmen - Neuordnung des Verkehrs in Damm-Ost / Goldbacher Straße	38
19	Mittelfristige Maßnahmen - Umsetzung des Tempo 30 - Zonen - Konzeptes	38
20	Mittelfristige Maßnahmen - Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund an Hauptnetzstraßen	39
21	Mittelfristige Maßnahmen - Ergänzung der Radverkehrsanlagen	39
22	Langfristige Maßnahmen - Straßennetzausbau bis 2010	40
23	Langfristige Maßnahmen - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Rückbau der Ringsersatzstraßen	40
24	Langfristige Maßnahmen - Untersuchung der Neueinrichtung von Haltepunkten im schienengebundenen Personennahverkehr in der Stadt Aschaffenburg	40
25	Überblick über Maßnahmen des Mobilitätsmanagement	48

Abbildungen

- | | | |
|---|---|---|
| 1 | Zusammensetzung der Wege in Aschaffenburg | 6 |
|---|---|---|

Karten

- | | |
|---|--|
| 1 | Fußverkehr - Hauptfußwegenetz |
| 2 | Radverkehr - Radwegenetzplanung |
| 3 | ÖPNV - Angebotskonzeption |
| 4 | Zielkonzept Straßennetz |
| 5 | Zielnetz 2010 - Stadtverträglichkeit und Vergleich mit Analyse 1995 |
| 6 | Integriertes Maßnahmenkonzept - Kurzfristige Maßnahmen bis 2005 |
| 7 | Verkehrskonzept Innenstadt |
| 8 | Integriertes Maßnahmenkonzept - Mittelfristige Maßnahmen 2005 - 2008 |
| 9 | Integriertes Maßnahmenkonzept - Langfristige Maßnahmen 2008 - 2010 |

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Im Juni 1992 hat der Rat der Stadt Aschaffenburg im Zusammenhang mit den Planungen für die Fertigstellung der Ringstraße folgende Grundsätze der zukünftigen Verkehrsplanung der Stadt Aschaffenburg zustimmend zur Kenntnis genommen.

"Das generelle Ziel einer künftigen Verkehrsplanung ist das Verkehrsgeschehen in Aschaffenburg so zu ändern, dass die heutigen und künftigen Verkehrsmengen stadtverträglich abzuwickeln sind. ... Das Hauptziel sollte eine Umverteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf die Verkehre des Umweltverbandes (ÖPNV, Fußgänger, Radverkehr) um mindestens 30 % innerhalb der nächsten 15 Jahre sein. Die einzelnen Elemente der zukünftigen Verkehrsplanung sind frühzeitig im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung abzusichern."¹

Auf der Grundlage dieses Beschlusses wurden Gutachten erstellt, die sich mit Teilaspekten des Verkehrsgeschehens der Stadt Aschaffenburg befassten. Ihre Wirkungen im Zusammenhang wurden allerdings nicht überprüft.

Daraus ergab sich die Notwendigkeit der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Aschaffenburg, der zum einen zur Analyse der Wirkungen der verschiedenen Planungen eine einheitliche Datenbasis erstellen, zum anderen die Wechselwirkungen einzelner Maßnahmen sowie die Auswirkungen auf die Umwelt darstellen sollte.

Der Verkehrsentwicklungsplan unterscheidet sich in seinem integrativen Arbeitsansatz von herkömmlichen Generalverkehrsplänen. In diesen traditionellen Plänen wurde bei absehbaren oder prognostizierten Problemen bzw. Engpässen im Verkehrssystem mit Kapazitätserweiterungen im System reagiert. Schwerpunkt war die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, Wechselwirkungen zu anderen Verkehrsarten und zur Umwelt waren nachgeordnete Themen.

Der Verkehrsentwicklungsplan verfolgt eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Verkehrsgeschehens auf Stadtentwicklung und Umwelt. Ziel ist die Gewährleistung einer sozial- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung durch Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Die übergeordneten Ziele einer sozial- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklungsplanung erfordern von Anfang an ein vielschichtiges, vernetztes Vorgehen innerhalb des Planungsprozesses. Hierzu zählt auch die frühzeitige Einbindung von im Verkehrsbereich relevanten Gruppierungen. Die Herstellung eines weitestmöglichen Konsens über die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Stadt Aschaffenburg erfolgte im Rahmen eines umfangreiches Beteiligungsverfahrens.

1 Stadt Aschaffenburg, Beschlussvorlage zur Stadtratsitzung vom 6.7.1992

1.2 Aufstellungsprozess des VEP

Ende 1994 wurde die Planungsgruppe Nord - PGN - Ingenieurgesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung, beauftragt, einen Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Aschaffenburg zu erstellen.

Im Zeitraum von 1995 - 1998 wurden Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zu den einzelnen Verkehrsarten durchgeführt, Szenarien zur Verkehrsentwicklung dargestellt und bewertet und daraus ein Leitbild der Verkehrsentwicklung für die Stadt Aschaffenburg abgeleitet, das im Mai 1998 vom Rat der Stadt Aschaffenburg beschlossen wurde. In der darauf folgenden Bearbeitung der sektoralen Konzeptionen zeigte sich, dass die Aktualität der Datengrundlagen aus dem Jahr 1995 nicht mehr ausreichte, um insbesondere das Kfz-Verkehrsgeschehen präzise genug darzustellen. Um eine aktuelle und abgesicherte Datengrundlage zur Belastung im Straßennetz zu schaffen, wurde ein Verkehrsmodell 2000 als Fortschreibung der Datengrundlage aus 1995 erarbeitet. Aufbauend auf dieses Verkehrsmodell wurden seit Anfang 2002 die sektoralen Konzepte fortgeschrieben und zu einem integrierten Gesamtkonzept zusammengefügt.

Einen wesentlichen Bestandteil der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans stellten die Diskussions- und Abstimmungsprozesse in der Stadt Aschaffenburg dar. Zur Einbindung der bereits bestehenden Planungen und zur Berücksichtigung aller Bedürfnisse und Interessen wurde ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Das Beteiligungsverfahren für den Verkehrsentwicklungsplan Aschaffenburg wurde auf den verschiedenen Ebenen von Verwaltung, Politik, Interessensvertretungen und breiter Öffentlichkeit organisiert.

Eine zentrale Rolle bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes spielt der "Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplanung". Ihm gehören Fachämter, politische Parteien und gesellschaftliche Gruppierungen an. Im Arbeitskreis wurde die Meinungsfindung aller Beteiligten zum Verkehrsentwicklungsplan unterstützt. Ziel hierbei war eine möglichst breite Konsensfindung über das zukünftige Verkehrsgeschehen in der Stadt Aschaffenburg und die hierzu erforderlichen Maßnahmen.

Der Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplanung ist im Verlauf des Aufstellungsprozesses zum Verkehrsentwicklungsplan 10 mal zusammengetroffen. Die Diskussionsergebnisse im Arbeitskreis sind in die weitere Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes eingeflossen. Zu zentralen Themen, wie z.B. dem „Verkehrlichen Leitbild für die Stadt Aschaffenburg“ wurden vom Arbeitskreis Empfehlungen zur Beschlussfassung in den politischen Gremien formuliert.

Weitere intensive Abstimmungen erfolgten in der verwaltungsinternen Projektgruppe zum Verkehrsentwicklungsplan (Projektgruppe VEP), der der Baureferent, das Stadtplanungsamt, das Tiefbauamt und die Verkehrsbetriebe angehören. Über die Projektgruppe zum Verkehrsentwicklungsplan wurde ein

kontinuierlicher Informationsfluss zwischen der Verwaltung und der Planungsgruppe Nord gewährleistet.

Zur Information der breiten Öffentlichkeit wurden Bürgerbroschüren herausgegeben, mit denen über die jeweiligen Arbeitsergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung - in der Regel im Vorfeld von Arbeitskreissitzungen - berichtet wurde. In Zusammenarbeit mit der VHS wurden darüber hinaus Veranstaltungen zur intensiveren Diskussion einzelner Themenbereiche organisiert.

In den nachfolgenden Tabellen sind die einzelnen Arbeitsschritte der Verkehrsentwicklungsplanung sowie die mit den einzelnen Phasen verbundenen Berichte, Bürgerbroschüren, Bürgerbeteiligungen, Arbeitskreissitzungen und Beschlussfassungen dokumentiert.

■ Tabelle 1: Arbeitsschritte und Arbeitsinhalte des Verkehrsentwicklungsplans Aschaffenburg

1. Grundlagen	Arbeitskonzeption zum VEP vorhandene Gutachten und Strukturdaten
2. Erhebung und Analyse des Verkehrsgeschehens	Haushaltsbefragung zu Verkehrsverhalten Kfz-Verkehrsbefragung (Kordonbefragung) sektorale Analysen für alle Verkehrsarten Analyse der Stadtverträglichkeit des Verkehrs Bürgerbefragung
3. Zielsetzung und Handlungsbereiche der Verkehrsentwicklung	Grundannahmen zur Entwicklung der Stadt- und Verkehrsstruktur Trendfortschreibung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010 Darstellung der Verkehrsbelastungen im vorhandenen und zukünftigen Straßennetz Zielvorgaben für eine zukünftige Verkehrsentwicklung Handlungsbereiche zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens Maßnahmenbereiche und Potentiale zur Umverteilung der Kfz-Verkehre
4. Leitbild der Verkehrsentwicklung	Darstellung von Szenarien zur Verkehrsentwicklung Bewertung der Szenarien Entwicklung eines Leitbildes Entwicklung qualitativer Zielkriterien Darstellung sektoraler Zielsetzungen und Handlungsbereiche
5. Sektorale Konzeptionen und Maßnahmenableitung	Konzeption Fußverkehr Konzeption Radverkehr Konzeption ÖPNV Konzeption Kfz-Verkehr Konzeption Parken
6. Integriertes Gesamtkonzept	Abstimmung der sektoralen Konzeptionen Übergeordnete Konzeptbausteine Umsetzungsschritte

■ Tabelle 2: Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung - Themen, Berichte, Diskussionsphasen und Beschlussfassungen

Zeitraum	Themen	Berichte und Bürgerbroschüren	Diskussion/ Beschlussfassung
März 1995	Arbeitskonzept VEP, Auswertung vorliegender Gutachten und Planungen	1. <u>Arbeitsbericht</u>	1. Arbeitskreis-sitzung
Mai 1995		1. <u>Bürgerbroschüre: Aufgaben und Ziele</u>	Bürgerbefragung zum Verkehr
November 1995		2. <u>Arbeitsbericht</u> 2. <u>Bürgerbroschüre: Ergebnisse der Analysen</u>	2. Arbeitskreis-sitzung
Dezember 1995			VHS-Workshop zum Verkehrsentwicklungsplan
März/April 1996	Zielsetzung und Handlungsbereiche der Verkehrsentwicklung	3. <u>Arbeitsbericht</u>	3. Arbeitskreis-sitzung
August 1996	Szenarien und Leitbild der Verkehrsentwicklung	4. <u>Arbeitsbericht</u> 3. <u>Bürgerbroschüre: Leitbild der Verkehrsentwicklung</u>	VHS-Veranstaltung „Verkehr im Jahr 2010 in Aschaffenburg“
Oktober 1996			4. Arbeitskreis-sitzung
Mai 1998			Beschluß des Rates der Stadt Aschaffenburg
Juli 1998	Zusammenfassung bisheriger Arbeitsergebnisse und Darstellung der weiteren Bearbeitung	5. <u>Arbeitsbericht</u> Darstellung Leitbild und weiteres Bearbeitungskonzept	5. Arbeitskreis-sitzung
November/ Dezember 1998	Sektorale Konzepte für Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV	6. <u>Arbeitsbericht</u> 4. <u>Bürgerbroschüre</u> Konzepte für den Umweltverbund	6. Arbeitskreis-sitzung
April 1999	Sektorale Konzepte für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr	7. <u>Arbeitsbericht</u> 5. <u>Bürgerbroschüre</u> Konzepte für den Kfz-Verkehr	7. Arbeitskreis-sitzung
März 2002	Verkehrsmodell 2000, Überprüfung Leitbild, Fortschreibung der Konzepte für den Umweltverbund	<u>Ergänzung zum 6. und 7. Arbeitsbericht:</u> Verkehrsmodell 2000 und Fortschreibung der sektoralen Konzepte	8. Arbeitskreis-sitzung
Mai 2002	Fortschreibung der Konzepte für den Kfz-Verkehr	<u>Bericht:</u> Fortschreibung der sektoralen Konzeption Kfz-Verkehr	9. Arbeitskreis-sitzung
Herbst 2002	Integriertes Gesamtkonzept; übergeordnete Konzeptbausteine	<u>Abschlußbericht zum VEP</u> Gesamtkonzept Verkehrsentwicklungsplanung	10. Arbeitskreis-sitzung
			Diskussion und Beschluß im Planungssenat/ Stadtrat

1.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Der vorliegende Abschlußbericht stellt das Ergebnis der umfangreichen Diskussions- und Abstimmungsprozesse zum Verkehrsentwicklungsplan Aschaffenburg zusammenfassend dar.

Dabei liegt der Schwerpunkt auf dem integrierten Maßnahmenkonzept zum Verkehrsentwicklungsplan, das die einzelnen Konzeptionen für die Verkehrsarten mit den dafür erforderlichen Maßnahmen zusammenführt und in einer zeitlichen Reihung darstellt (Kapitel 3).

Das integrierte Maßnahmenkonzept beinhaltet sinnvolle zeitlich gestufte und räumlich konzentrierte Maßnahmenpakete, die unter Berücksichtigung des Ausbaus der Straßenverkehrsinfrastruktur die geeigneten Schritte zur zielgerichteten Entwicklung der Verkehrsangebote aufzeigen.

Die Maßnahmenpakete beinhalten verkehrsorganisatorische und verkehrslenkende Maßnahmen zur optimalen Führung des Kfz-Verkehrs im ergänzten Straßennetz, Ausbaumaßnahmen der Netze für den Fuß- und Radverkehr, Verbesserungen im Verkehrsablauf für den ÖPNV, Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und städtebaulichen Integration.

Mit diesen Maßnahmenpaketen wird gewährleistet, dass es auf der Grundlage der vorgesehenen Straßennetzergänzungen möglich ist, ein leistungsfähiges Netz für den Kraftfahrzeugverkehr herzustellen und gleichzeitig Spielräume geschaffen werden können, um in sensiblen Stadträumen die Verträglichkeit des Verkehrs wesentlich zu verbessern und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gezielt zu fördern.

Dem in Kapitel 3 dargestellten integrierten Maßnahmenkonzept werden in Kapitel 2 die wesentlichen Rahmenbedingungen bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, die aus den Prognosen und Szenarien abgeleiteten Zielsetzungen, deren Umsetzung in Zielnetze für die einzelnen Verkehrsarten sowie eine Bewertung der Zielkonzeption vorangestellt.

Kapitel 4 beinhaltet Vorschläge für begleitende Maßnahmen, die neben den infrastrukturellen Maßnahmen des integrierten Gesamtkonzeptes einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung eines stadtverträglichen Verkehrs leisten.

Für die detaillierten Ergebnisse der durchgeführten Analysen, Prognosen und sektoralen Maßnahmenkonzepte wird auf die entsprechenden Arbeitsberichte verwiesen ².

Die sektoralen Konzepte werden in ihrer aktuellen Fassung auch als Anhänge zum vorliegenden Abschlußbericht zur Verfügung stehen.

2 In der Tabelle 2 sind alle im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes erstellten Arbeitsberichte aufgelistet.

2 Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

2.1 Verkehrliche Ausgangssituation

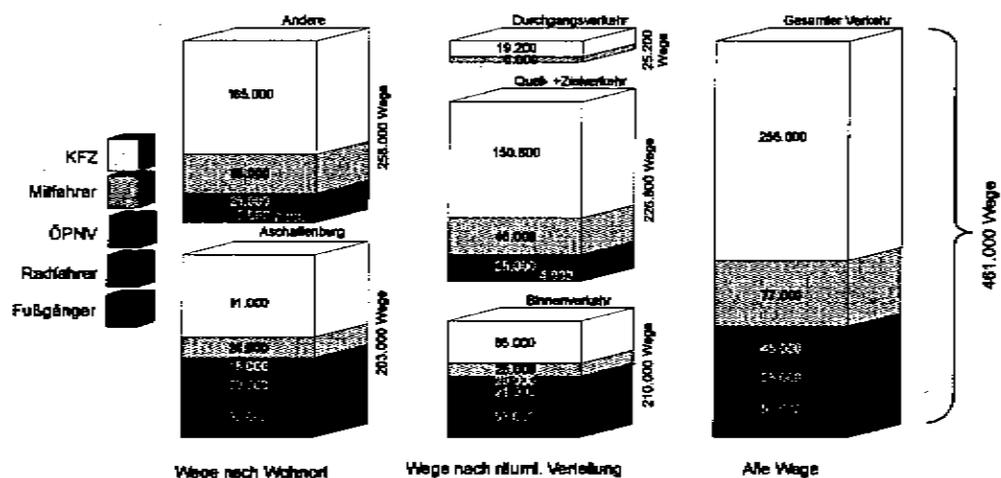
Der Kfz-Verkehr dominiert das Verkehrsgeschehen in der Stadt Aschaffenburg. Von den insgesamt 460.000 Wegen, die an einem normalen Werktag in Aschaffenburg getätigt werden, sind 56 % Kfz-Fahrten (256.000 Kfz-Fahrten).

Insgesamt hat der motorisierte Individualverkehr (Kfz-Fahrer und Mitfahrer) einen Anteil von fast dreiviertel aller in der Stadt Aschaffenburg an einem Tag getätigten Wege. Die Verkehrsarten des Umweltverbundes erreichen dagegen nur einen Anteil von 28 % an den Wegen in Aschaffenburg. Dabei hat der Fußverkehr mit ca. 58.000 Wegen den größten Anteil, es folgen der ÖPNV (45.000 Wege) und der Radverkehr (25.000 Wege).

Zwei Drittel des Kfz-Verkehrs wird im Quell- und Zielverkehr oder Durchgangsverkehr zurückgelegt. Im Binnenverkehr der Stadt Aschaffenburg haben die Verkehrsmittel des Umweltverbundes eine höhere Bedeutung, knapp die Hälfte der 210.000 Wege innerhalb Aschaffenburgs zurückgelegten Wege werden entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt.

■ Abbildung 1: Zusammensetzung der Wege in Aschaffenburg

Zusammensetzung der Wege in Aschaffenburg 1995



Quelle: Haushaltsabteilung PGN Juli 98
Verkehrsabteilung PGN Juli 98
Querschnittliche Berechnung nach VZ, BV und ÖNV 97

Die hohen Kfz-Verkehrsmengen in der Stadt Aschaffenburg führen zu Überlastungen im Straßennetz, die Ursache für Staus sind und Behinderungen der notwendigen Kfz-Verkehre darstellen. Darüber hinaus löst der Kfz-Verkehr in Aschaffenburg eine Vielzahl von Belastungen aus, die zu Unverträglichkeiten mit anderen städtischen Nutzungen, insbesondere der Wohnnutzung, und zu Beeinträchtigungen der Verkehrsarten des Umweltverbundes führen.

In den letzten 2 Jahrzehnten ist der Kfz-Verkehr in der Stadt Aschaffenburg deutlich angestiegen. Der Anteil der Kfz-Fahrten an den Wegen der Aschaffener Bevölkerung hat von 42 % im Jahr 1982 auf 45 % im Jahr 1995 zugenommen. Der ein- und ausströmende Verkehr von und nach Aschaffenburg ist von 1982 bis 1995 um etwa 50.000 Kfz-Fahrten angewachsen.

Durchgeführte Prognosen für das Jahr 2010 zeigen den weiteren Wachstumstrend auf. Aufgrund der Flächenentwicklung in der Stadt Aschaffenburg und der Entwicklung der regionalen Verflechtungen beträgt der Zuwachs des Gesamtwegeaufkommens knapp 9 %. Der Kfz-Verkehr hat hierbei den größten Anteil und nimmt bis 2010 um 30.000 Kfz-Fahrten zu.

Eine Weiterentwicklung des Verkehrsaufkommens entsprechend des Trends hätte für das Verkehrsgeschehen in der Stadt Aschaffenburg zur Folge, dass die negativen Folgeerscheinungen des Kfz-Verkehrs weiter zunehmen würden. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes könnte bei einem weiteren Anwachsen des Kfz-Verkehrs trotz Erweiterung des Straßennetzes nicht hergestellt werden.

2.2 Verkehrliches Leitbild

Der Rat der Stadt Aschaffenburg hat in seiner Sitzung am 4.5.1998 den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Aschaffenburg behandelt und entsprechend der Empfehlung des VEP Arbeitskreises folgendes Verkehrsleitbild für die Stadt Aschaffenburg beschlossen:

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.

Um Spielräume für die erforderlichen Verbesserungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und zum Abbau von Belastungen zu realisieren, soll grundsätzliche Zielvorgabe der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Aschaffenburg eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs bis zum Jahr 2010 sein und zwar in dem Maße, dass

- eine ausreichende Leistungsfähigkeit des vorhandenen bzw. im Prognosejahr 2010 gegebenen Straßennetzes zur Abwicklung der Kfz-Verkehrsmengen gesichert ist (Sicherung des notwendigen Kfz-Verkehrs) und
- ausreichende Handlungsspielräume zur Erhöhung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehr (und Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes) gegeben sind.

Übergeordnetes Ziel der Verkehrsentwicklung in Aschaffenburg ist der Erhalt und die Verbesserung der Mobilität und eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Hierzu soll der Kfz-Verkehr so begrenzt und im vorhandenen und geplanten Straßennetz so gelenkt werden, dass heute problematische Straßenzüge entlastet werden.

Leistungsfähigkeit des Netzes

Die Leistungsfähigkeit des Netzes der Hauptverkehrsstraßen in Aschaffenburg ist zur Abwicklung der notwendigen Verkehre und der Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele von Bedeutung. Die Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes ist auch zur Gewährleistung von Verkehrsberuhigungszielen erforderlich. Nur wenn das zukünftige Hauptverkehrsstraßennetz in der Lage ist, die zu realisierenden Verkehrsmengen aufzunehmen, können Entlastungsziele für Straßen außerhalb des Hauptnetzes erreicht werden.

Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Kfz-Verkehrs

Die Stadtverträglichkeit des Verkehrs ist zur Stärkung und Sicherung der städtischen Funktionen, insbesondere des Wohnens, von zentraler Bedeutung. Eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs spielt darüber hinaus eine wesentliche Rolle bei der Gestaltung der Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes, vor allem für den Fuß- und Radverkehr. Nicht zuletzt dient die Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs einer verbesserten Stadtqualität mit Straßenräumen, die als vielfältige Stadträume nutzbar sind.

Handlungsspielräume für die Verkehrsarten des Umweltverbundes

Zur Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes sind umfangreiche Maßnahmen erforderlich, die im Straßennetz im Zuge der Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung umgesetzt werden müssen. Um den Belangen dieser Verkehrsarten gerecht zu werden, sind Handlungsspielräume im Straßennetz notwendig, die die Umverteilung von Flächen und Zeiten zugunsten des Umweltverbundes ermöglichen.

Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ebenfalls ein wesentliches Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung sowie bei der Ausgestaltung des Straßennetzes.

2.3 Ausbau des Straßennetzes

Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung sind die vorgesehenen bzw. beschlossenen Ausbaumaßnahmen im Straßennetz der Stadt Aschaffenburg. Berücksichtigt wurden diejenigen Planungen, für die eine Umsetzung bis voraussichtlich 2010 vorgesehen ist. Im einzelnen sind dies:

- Fertigstellung der Ringstraße von der Adenauerbrücke bis zur Glattbacher Straße gemäß Planfeststellungsbeschluß,
- Rückbaumaßnahmen an den Ringersatzstraßen, Einziehung des Wittelsbacher Rings im Bereich Großmutterwiese, Neuorganisation Südbahnstraße,
- Bau der Bahnparallele,
- 4-streifiger Ausbau der Ebertbrücke,
- Bau der Ortsdurchfahrt der St 2309 durch Obernau,
- Umbau der Würzburger Straße zwischen Rhönstraße/Berliner Straße und Steubenstraße,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Darmstädter Straße im Zusammenhang mit der Leistungsreduzierung der Großostheimer Straße,
- Öffnung der Lindenallee für den Zweirichtungsverkehr,

- Umsetzung der Verkehrskonzeption Bahnhofsquartier (die Maßnahme Einbahnstraße Ludwigstraße ist nicht Bestandteil der Verkehrskonzeption Bahnhofsquartier),
- Einrichtung weiterer Tempo-30 Zonen.

Die dargestellten Maßnahmen wurden in einem ersten Schritt auf ihre Wirkung und Sinnfälligkeit geprüft. Hierbei ging es um die Frage, inwiefern der Ausbau des Straßennetzes die Zielsetzung der städtischen Verkehrsplanung gewährleistet und ausreichenden Spielraum für den Umweltverbund schafft.

Ergebnis der Prüfungen ist, dass mit den bisher vorliegenden Planungen diese Zielsetzungen nicht in allen Bereichen im erforderlichen Maße erreicht werden können:

- Für Teilbereiche des Netzes sind weiterhin Überlastungen festgestellt worden. Aufgrund der Netzbelastungen sind nicht ausreichend Spielräume zur Umsetzung der Umweltverbundmaßnahmen vorhanden.
- Die Stadtverträglichkeit des Verkehrs ist - trotz der erreichten Verbesserungen - in vielen Straßenabschnitten nicht in ausreichendem Maße gewährleistet.

2.4 Zielkonzeptionen

Intention der Zielkonzeptionen ist, den geplanten Aufwand zum Ausbau des Straßennetzes (Ringstraße/Bahnparallele) zu nutzen, um deutliche Verbesserungen im Verkehrsgeschehen der Stadt Aschaffenburg zu initiieren:

- mit den Kapazitätserweiterungen soll ein größtmöglicher Nutzen zur Schaffung eines leistungsfähigen Straßennetzes erreicht werden,
- die gewonnenen Kapazitäten sollen zur Verkehrsentlastung sensibler Stadtbereiche und Straßenabschnitte genutzt werden,
- die erforderlichen Handlungsspielräume für Verbesserungen im Bereich Stadtverträglichkeit und Umweltverbund sollen geschaffen werden und
- es sollen geeignete Maßnahmen für alle Verkehrsarten konzipiert und umgesetzt werden, um die Verbesserungen nachhaltig herzustellen.

Im Rahmen der Zielkonzeptionen werden hierzu Maßnahmen formuliert, die unter Berücksichtigung der Vorgaben des Verkehrsleitbildes (Plafondierung der Verkehrsmengen auf dem Stand von 1995) die oben genannten Zielsetzungen unterstützen.

Nachfolgend sind für alle Verkehrsarten die wesentlichen Zielvorstellungen und Zielnetze dargestellt, aus denen konkrete Handlungsprogramme entwickelt wurden. Die Handlungsprogramme sind in den sektoralen Konzepten (vgl. entsprechende Arbeitsberichte und Anhang) ausführlich dargestellt.

Im vorliegenden Abschlußbericht gehen die Maßnahmenkonzepte für die einzelnen Verkehrsarten in das integrierte Maßnahmenprogramm ein.

2.4.1 Zielkonzeption Fußverkehr

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung soll eine Stabilisierung der Anteile des Fußverkehrs in Aschaffenburg sein.

Die Förderung des Fußverkehrs bedeutet insbesondere die Schaffung von komfortablen und sicheren Verbindungen innerhalb der Stadtteile und in die Innenstadt. Wichtig dabei ist die Einrichtung eines durchgängigen Fußwegenetzes mit hohen Qualitätsstandards. Bei der Wegeführung und Ausgestaltung ist hierbei im besonderen Maße die soziale Sicherheit zu beachten.

Die generellen Anforderungen für einen attraktiven Fußverkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- kleinteilige Wegenetzverbindungen,
- direkte, umwegfreie Verbindungen,
- Minimierung der Verkehrswiderstände,
- maßstäbliche Gestaltung und Umfeldqualität,
- Überschaubarkeit und leichte Orientierung,
- größtmögliche subjektive und objektive Sicherheit,
- großzügige Dimensionierung,
- Minimierung von Konflikten mit anderen Verkehrsarten.

Aufgrund von Nutzungsverflechtungen sowie den Zielen und Quellen des Fußverkehrs lässt sich ein Hauptfußwegenetz mit Bereichen unterschiedlicher Qualitätsanforderungen ableiten. Die Entwicklung eines Hauptfußwegenetzes hat auch einen Angebotscharakter; hierdurch sollen qualitativ hochwertige Wegeverbindungen auf mittleren und längeren Strecken geschaffen werden.

Insgesamt wird das Hauptfußwegenetz nach folgenden Kategorien unterschieden:

- **Hauptgeschäftsstraßen**
Dies sind Bereiche mit hoher Zentralität für den Fußverkehr, die sich durch eine hohe Nutzungsüberlagerung und -verflechtung auszeichnen. Diese Straßen sind Hauptziele des Fußgängerverkehrs. Starke Fußgängerströme und Querungsbedürfnisse in der gesamten Länge der Straße charakterisieren die Qualitätsanforderungen an solche Straßen. Neben der reinen Transportfunktion haben solche Straßen darüber hinaus wichtige Funktionen als Aufenthaltsorte zu erfüllen.
- **Hauptfußwegeverbindungen**
Die Hauptfußwegeverbindungen stellen die wichtigsten Verknüpfungen von Wohnstandorten zu Bereichen mit hoher Zentralität her und bilden die Vernetzung der einzelnen Wegeabschnitte. Sie dienen insbesondere der Fortbewegung, können aber auch durch ÖPNV-Haltestellen Ziele von Wegen sein.

- **Fußwegeverbindungen mit Sammelcharakter**
Diese Verbindungen übernehmen die weitere Feinverteilung im Bereich der Wohnstandorte. In der Regel sind die Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten von untergeordneter Bedeutung.
- **Fußwegeverbindungen abseits des Straßennetzes (Grünverbindungen)**
Grünverbindungen stellen Alternativrouten im Fußwegenetz dar, die unabhängig vom Straßennetz, zumeist durch Park- und Grünanlagen geführt werden. Grünverbindungen erfüllen ergänzende Funktionen zu sonstigen Verbindungswegen, da sie aufgrund fehlender sozialer Kontrolle nicht durchgängig nutzbar sind.

Neben der Funktion der Straße aufgrund der Nutzung spielen für den Fußverkehr aber auch städtebauliche Qualitäten eine Rolle. Proportionalität, Maßstäblichkeit und räumliche Fassung der Straßen haben hohen Einfluss auf die Qualität des Fußverkehrs. In Straßen, wo die städtebaulichen Qualitäten mangelhaft sind, sind kompensatorische Maßnahmen für den Gehkomfort notwendig.

Das für die Stadt Aschaffenburg entwickelte Hauptfußwegenetz (Zielnetz) ist in Karte 1 dargestellt.

Zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr in Aschaffenburg sollen neben langfristig anzustrebenden Qualitätsstandards im Hauptfußwegenetz, die bei jeder Baumaßnahme Berücksichtigung finden sollten, folgende Maßnahmenbereiche kurz- bis mittelfristig in Angriff genommen werden:

- Ausweitung und Verbesserung der Fußgängerbereiche in der Innenstadt,
- Schaffung fußgängergerechter Bereiche in den Stadtteilen,
- Überprüfung und Qualifizierung verkehrsberuhigter Bereiche,
- Sicherheit und Komfort im Längsverkehr durch Schutz der Gehwege (Abbau von Gehwegparken und Radwegen auf Gehwegen) und
- sichere und komfortable Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilzentren und zentralen Einrichtungen durch ein dichtes Netz von qualitativ hochwertigen Querungsanlagen.

- **Karte 1: Fußverkehr - Hauptfußwegenetz**

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 1

Fußverkehr
Hauptfußwegenetz

Legende

Hauptgeschäftstraße

Hauptverbindungsweg

Sammelweg

Grünverbindung

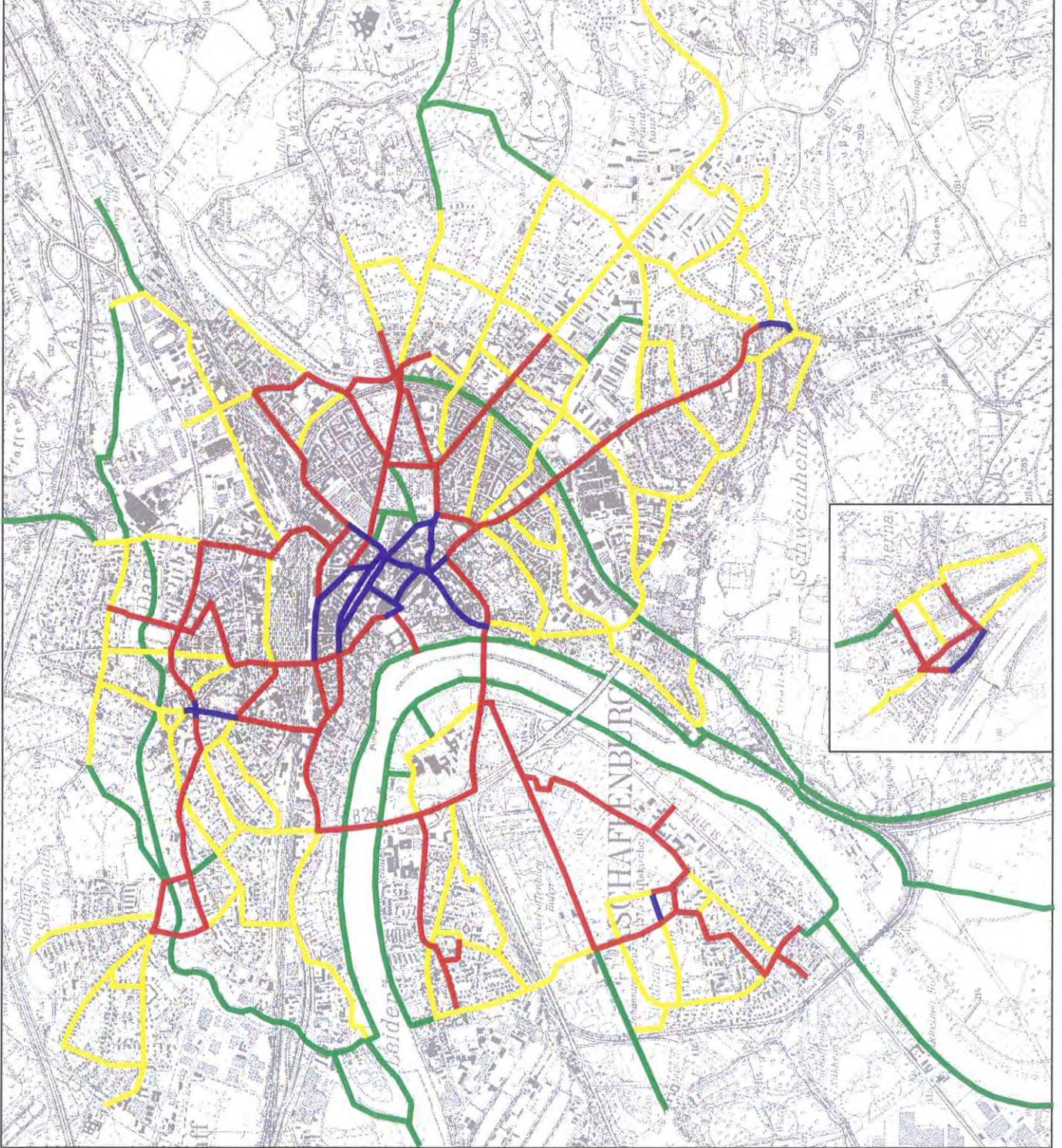


Kassel, Dezember 2002



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dombergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



2.4.2 Zielkonzeption Radverkehr

Das Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Radverkehrsförderung beschränkt sich dabei nicht auf die Ausweisung von Radrouten, den Bau von Radwegen oder auf Einzelmaßnahmen.

Die Bausteine sind:

- Flächendeckendes Netz für den Alltagsradverkehr
 - * sichere Führung,
 - * direkte, umwegfreie Führung,
 - * möglichst bevorrechtigte Führung auf eigenen Wegen,
 - * komfortable und ganzjährige Befahrbarkeit,
 - * soziale Kontrolle durch gute Einsehbarkeit, Beleuchtung, Belebtheit,
- ergänzende Radwege und Freizeitnetz / Radwanderwege,
- Vorrangmaßnahmen an Knotenpunkten und Hindernissen,
- fahrradfreundliche Verkehrsregelungen,
- verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z.B. Freigabe von Einbahnstraßen),
- ausreichende, sichere und bequeme Fahrradabstellanlagen,
- flächendeckende Verkehrssicherheitsmaßnahmen,
- Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas durch Öffentlichkeitsarbeit und Imagekampagnen,
- informative Wegweisung für Nah- und Fernziele,
- Veröffentlichung von Fahrradkarten,
- Einhaltung von Mindeststandards bei baulichen Maßnahmen,
- Förderung von Bike+Ride,
- Pflege des Netzes und der Wegweisung, bessere Berücksichtigung im Winterdienst,
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Einrichtung von Baustellen.

Ein wichtiger Grundbaustein einer fahrradfreundlichen Stadt ist ein dichtes, zusammenhängendes Radwegenetz, das ein schnelles, direktes, sicheres und komfortables Fahren ermöglicht.

Für die Entwicklung des Radwegenetzes in Aschaffenburg wurde eine Differenzierung des Netzes in Hauptnetz und Ergänzungsnetz vorgenommen.

Die Differenzierung soll zukünftig eine Prioritätenreihung bezüglich der

- Qualität in fahrradgerechtem Ausbau und Linienführung, sowie der
- betrieblichen Sicherstellung dieser Eigenschaften

begründen. Außerdem hat sie Auswirkungen auf die Fahrradwegweisung.

Hauptnetz

Das Hauptnetz stellt die Grundverbindungen zwischen den Wohnstandorten und wichtigen Zielen her. Das Hauptnetz soll alltagstaugliche Verbindungen gewährleisten, die den Qualitätskriterien an diese Netze genügen. Hauptkriterium für die Kategorien alltagstaugliche und nicht alltagstaugliche Routen ist die Nutzbarkeit der Strecke bei Dunkelheit. In diesem Zusammenhang wird auch von Tag- und Nachtrouten gesprochen. Dabei ist das Kriterium soziale Kontrolle und Sicherheitsgefühl wichtig.

Das Hauptnetz des Radverkehrs in Aschaffenburg umfasst möglichst direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und der Innenstadt sowie den wichtigsten Nachbargemeinden. Neben den auf die Innenstadt ausgerichteten Routen werden auch tangentielle Verbindungen zwischen den Stadtteilen vorgesehen. Mit dem Hauptnetz werden die zentralen Bereiche (Stadtteilzentren) sowie wichtige alltägliche Ziele (z.B. Schulen) erschlossen.

Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz stellt zum Teil alternative Verbindungen zwischen den Zielen her und unterscheidet sich in der Wegführung vom Hauptnetz dadurch, dass nicht durchgehend eine Alltagsauglichkeit gewährleistet werden kann. Die Routen verlaufen größtenteils auf vom Kfz-Verkehr abseits geführten Wegen oder in gering belasteten Straßen. Hierbei stehen nicht die direkte Erschließung von Zielen im Vordergrund, sondern z.B. landschaftliche Qualitäten und möglichst geringe Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr. Aber auch im Ergänzungsnetz sollen eine durchgängige Befahrbarkeit sowie die Einhaltung von Qualitätsstandards in den Führungsformen gewährleistet sein.

Aufgrund der verstärkten Freizeitorientierung der Radverkehrsnutzung ist zur Bereitstellung eines attraktiven Freizeitnetzes auch die Öffnung ausgewählter Wege in Parkanlagen für den Radverkehr zu prüfen.

Radwanderwege

Neben dem Haupt- und Ergänzungsnetz sind auch Radwanderwege Bestandteil des Aschaffener Netzes für den Radverkehr. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wird angestrebt, einen Anschluss der regionalen Radwanderwege an die innerörtlichen Netze zu gewährleisten.

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist die Durchführung von Maßnahmen im Längsverkehr und zur Sicherung von Knotenpunkten erforderlich. Priorität sollten dabei die Maßnahmen genießen, die zur Herstellung von durchgängig befahrbaren Routen erforderlich sind.

■ Karte 2: Radverkehr - Radwegenetzplanung

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 2

Radverkehr
Radwegenetz - Planung

Legende

Hauptnetz

Hauptnetz
(Wegeführung noch offen)

Ergänzungsnetz

Ergänzungsnetz
(langfristige Option)

Radwandenwege

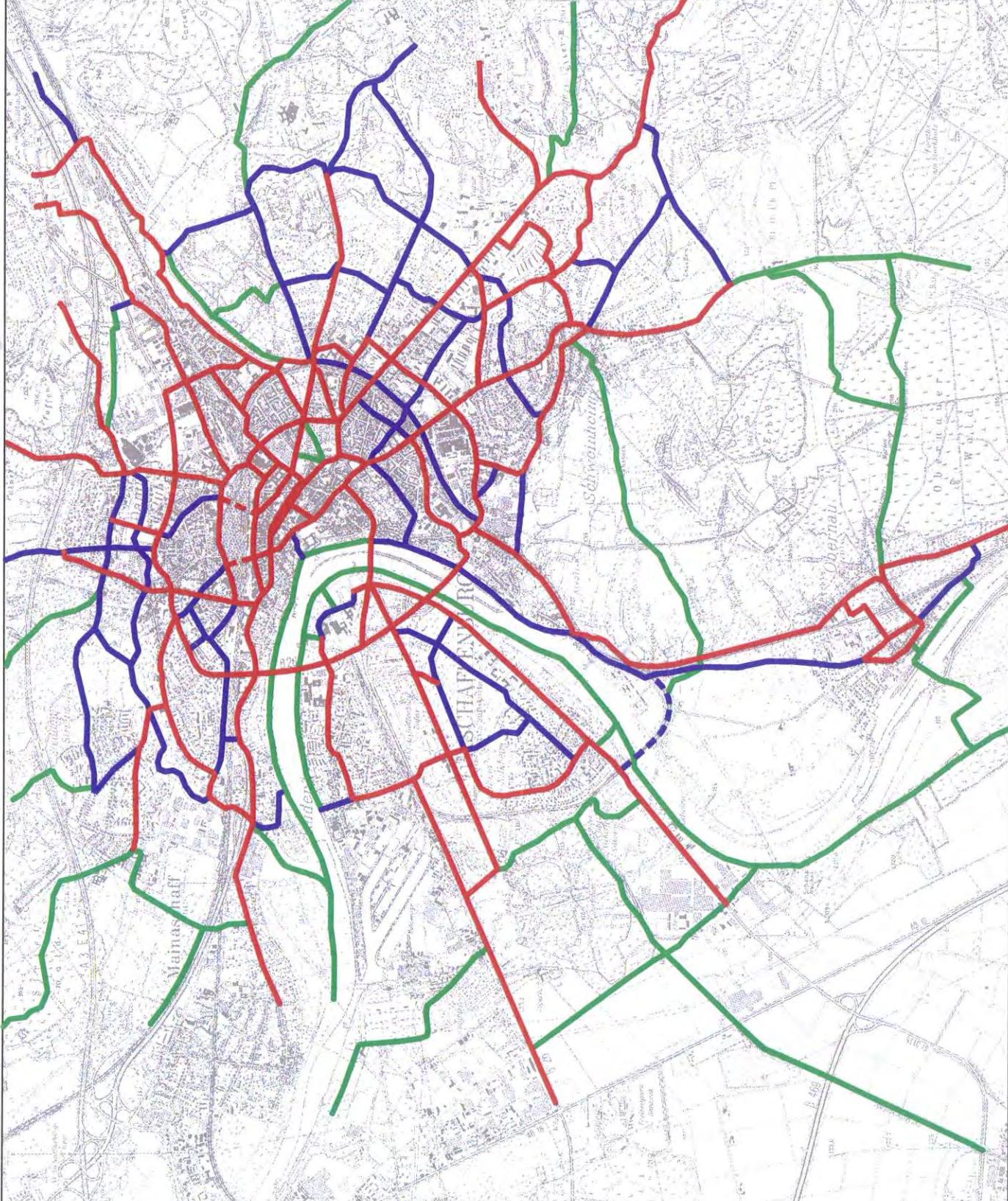


Kassel, Dezember 2002



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Döhnerstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 31 9 07 38-0 ■ Fax 05 31 7 8 07 38-58



2.4.3 Zielkonzeption ÖPNV

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist eine wesentliche Erhöhung der Anteile des öffentlichen Nahverkehrs an der Verkehrsmittelwahl. Insbesondere im Quell- und Zielverkehr und auf größeren Entfernungen stellt der ÖPNV die einzige Alternative zum Kfz-Verkehr dar und muss entsprechend verbessert werden.

Am 03.05.1999 wurde vom Stadtrat der Stadt Aschaffenburg der Nahverkehrsplan Region Bayerischer Untermain, der gemeinsam mit den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg erarbeitet wurde, beschlossen.

Die Zielvorstellungen des Nahverkehrsplan zum ÖPNV in der Stadt Aschaffenburg beinhalten insbesondere:

- Ausbau der vorhandenen positiven Systembausteine des Stadtbusverkehrs in Aschaffenburg und bessere Vermarktung,
- Vereinheitlichung des Taktsystems,
- Vereinheitlichung und Verbesserung des Angebotes am Samstag,
- direkte Anbindung der Innenstadt aus allen Stadtteilen,
- Verbesserung der Durchbindung bzw. Verknüpfung der Stadtbuslinien,
- Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit,
- Verbesserung der Fahrplansicherheit über den gesamten Tag,
- Abbau der durch die Schulverkehre verursachten Kapazitätsengpässe,
- Verbesserung der Nutzung und Zugänglichkeit der Schienenstrecken,
- Abstimmung des Busverkehrs auf die Haltepunkte und Abfahrtszeiten der schienengebundenen Verkehrsmittel,
- bessere Abstimmung zwischen „verbindenden“ Regional- und Stadtteillinien und erschließenden Stadtbuslinien,
- Weiterentwicklung der Tarifstruktur (Einführung RMV-Übergangstarif).

Als Strategie für die Weiterentwicklung des Stadtbussystems wird unter dem Gesichtspunkt eine stärkeren Marktorientierung vor allem die Schaffung übersichtlicher Taktzeiten in einem 15 / 30 Min.-Takt-Raster angestrebt.

Das im Rahmen der Nahverkehrsplanung entwickelte Angebotskonzept basiert auf Zielwerten für die Fahrzeit der durch die Stadtbusse der Stadtwerke bedienten Linien. Die Zielwerte für die Fahrzeit wurden im Hinblick auf einen wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz entwickelt und sollen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes unterschiedlicher Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden. Durch die dadurch gewonnenen Fahrzeugeinsparungen sind Angebotsverbesserungen ohne Mehraufwand zu realisieren.

Im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Aschaffenburg ist eine Überlagerung von Linien des Stadtbusverkehrs mit regionalen Linien vorgesehen, die zu Angebotsverdichtungen auf den Korridoren nach Aschaffenburg führt.

■ **Karte 3: ÖPNV-Angebotskonzeption**

Die wesentlichen infrastrukturellen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sind:

- Maßnahmen zur Busbeschleunigung,
- Neubau eines zentralen Umsteigepunktes (ROB) für alle Linien am Hauptbahnhof,
- Neueinrichtung von Haltepunkten,
- Verbesserungsmaßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten,
- Haltestellenprogramm,
- Einrichtung neuer Haltestellen.

Wichtigste Maßnahme zur Umsetzung der Angebotskonzeption ist die Durchführung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung in der Stadt Aschaffenburg.

Hierzu wird derzeit eine Grundlagenuntersuchung zur Busbeschleunigung erarbeitet, deren Ergebnis die Herausarbeitung der Beschleunigungspotentiale und Maßnahmenbereiche ist.

Eine Vielzahl von Maßnahmen des Zielkonzeptes wurde mit dem Fahrplanwechsel 2000 bereits umgesetzt. Wesentliche Änderungen sind:

- Das Klinikum erhielt eine zusätzliche Buslinie, die den Strietwald direkt mit dem Klinikum verbindet. Mit dieser Linie wird auch erstmals eine „Ringverbindung“ rund um die Innenstadt möglich, die Umsteigebeziehungen am Freihofsplatz ermöglicht und eine zusätzliche Haltestelle an der Sandkirche.
- Auf der Achse Würzburger Straße können durch Einführung einer neuen erschließenden Linie (Bessenbacher Weg, Steubenstraße) die Linien nach Gailbach und Haubach auf direktem Weg geführt werden.
- Im Linienkorridor Goldbach - Hösbach erfolgte eine bessere Vernetzung zwischen Stadt- und Regionalbussen.
- Das Bedienungsangebot in Nilkheim wurde verbessert und im Bereich Ahornweg von Stadtbussen übernommen.

Im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit der erfolgten Liniennetzumstellung eine Prüfung und ggf. Weiterentwicklung des Stadtbuskonzeptes vorgesehen.

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 3

ÖPNV

Angebotskonzeption

(aus Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain, 1999)

Legende

Stadtbuslinien

- Linie 1** Dörmorsbach - AB Hbf - Sulzbach 2 Fz. / 60 Min.
 - Linie 2** Strienwald - AB Hbf - Grümmorsbach 3 Fz. / 30 Min.
 - Linie 4** Stockstadt - Leier - AB Hbf - Schweinheim 6 Fz. / 15 / 30 Min.
 - Linie 5** Strienwald - AB Hbf - Glattbach 2 Fz. / 30 Min.
 - Linie 6** Mainaschaff - AB Hbf - Nikkheim 6 Fz. / 15 Min.
 - Linie 7** Damm - AB Hbf - Klinikum 2 Fz. / 30 Min.
 - Linie 8** Steubenstr. - AB Hbf - Schweinheim/Blütenstraße 3 Fz. / 30 Min.
- 24 Fz.

Taktfolge in Minuten
(teilw. durch Überlagerung) durch Stadtbuslinien

Taktfolge in Minuten
(teilw. durch Überlagerung) durch Regionalbuslinien

Taktfolge in Minuten durch Überlagerung von Stadtbus- und Regionalbuslinien

Fahrzeit nach Beschleunigungs-konzept (Fahrzeit und Fahrzeit benötigte Fahrzeuge)

Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)

Bahnhof/Haltepunkt Bestand

Bahnhof/Haltepunkt Planung

Bahnhof/Haltepunkt Untersuchung

2 Fz.

1 Fz.

DB

DB

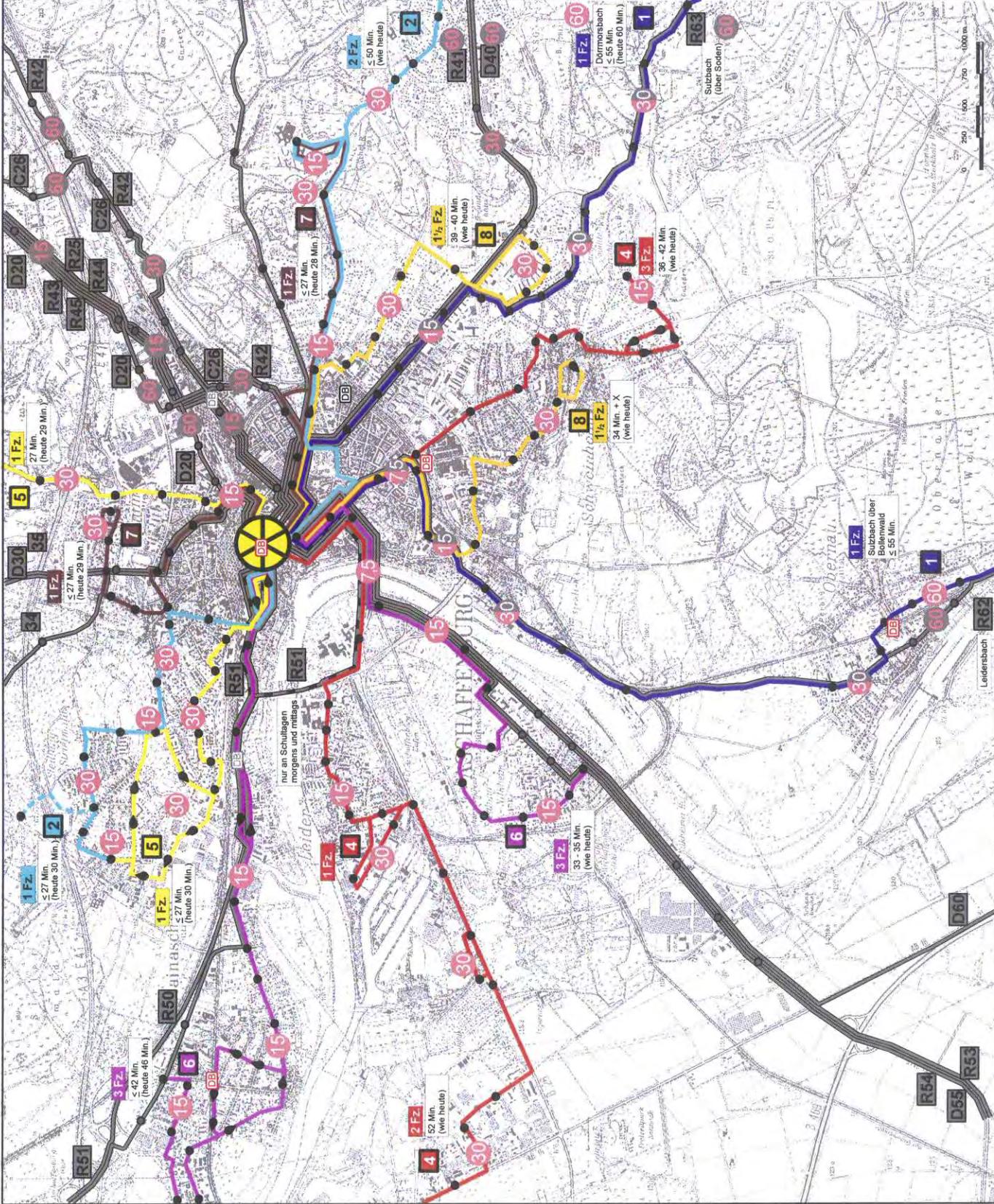
DB

Kassel, Dezember 2002



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörmersstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 6 9 56-0 ■ Fax 05 61 / 6 9 56-58



2.4.4 Zielkonzept für das Straßennetz

Im Straßennetz müssen zur Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes weitere Optimierungen insbesondere durch eine Umverteilung der Verkehrsmengen im Netz umgesetzt werden.

Hierbei ist die Verteilung der Verkehrsmengen im Straßennetz abhängig von den anzustrebenden Kapazitäten für den Kfz-Verkehr sowie von den Anforderungen, die aus den Maßnahmenkonzeptionen der Verkehrsarten des Umweltverbundes und den Anforderungen zur Verbesserung der Stadtverträglichkeit an die Straßennetzgestaltung formuliert werden.

Die Weiterentwicklung des Straßennetzes erfolgt daher nicht aus der sektoralen Sicht der Anforderungen des Kfz-Verkehrs, sondern verfolgt mit der gleichrangigen Berücksichtigung der Anforderungen des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit integrative Zielsetzungen.

Wesentliches Element zur Gestaltung des Verkehrsgeschehens entsprechend der Zielvorgaben ist, im Zuge des vorgesehenen Ausbaus des Straßennetzes (Ringstraße und Bahnparallele) das zukünftige Straßennetz der Stadt Aschaffenburg bezüglich der Verkehrsaufgaben einzelner Elemente stärker auszudifferenzieren.

Unterschieden werden soll nach

- Hauptstraßennetz,
- nachgeordnetes Netz,
- Innenstadtstraßennetz und
- Tempo 30-Zonen.

Hauptstraßennetz

Auf dem zukünftigen Hauptstraßennetz der Stadt Aschaffenburg soll der Großteil der Verkehrsleistungen in der Stadt Aschaffenburg abgewickelt werden. Auch der Schwerlastverkehr soll durch geeignete verkehrslenkende Maßnahmen hauptsächlich über das Hauptnetz abgewickelt werden.

Zum Hauptstraßennetz gehören insbesondere die radial in die Stadt führenden Straßen, die Ringstraßen und die Bahnparallele. Straßen, die durch die Straßennetzergänzungen entlastet werden sollen, sind - soweit dies die zukünftigen verkehrlichen Aufgaben ermöglichen, nicht mehr dem Hauptstraßennetz zuzuordnen (z.B. Ringersatzstraßen, Innenstadtstraßen).

Die im Hauptstraßennetz umzusetzenden Zielvorgaben sind insbesondere die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs und die Erhöhung der Stadtverträglichkeit.

Die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit soll, soweit diese noch nicht vollständig erreicht ist, durch verkehrslenkende Maßnahmen und eine optimierte Verkehrsführung erzielt werden.

Aufgrund der im Hauptnetz auftretenden Belastungen ist eine stadtverträgliche Abwicklung nicht in vollem Umfang möglich. Daher wird es im Bereich der Hauptnetzstraßen darum gehen, durch Maßnahmen der städtebaulichen Integration eine verträglichere Gestaltung des Verkehrs anzustreben und soweit möglich kompensatorisch zu den Verkehrsbelastungen einzuwirken.

Das Hauptstraßennetz weist in der Regel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf, soll aber zur Erhöhung der Stadtverträglichkeit weiter ausdifferenziert werden. Unterschieden werden soll

- in ein Tempo 50-Netz (Regelgeschwindigkeit) und
- in Straßenabschnitte, in denen Geschwindigkeiten unter 50 km/h realisiert werden sollen; dies soll insbesondere für städtebaulich sensible Straßenabschnitte vorgesehen werden, die aufgrund ihrer Netzfunktion Bestandteil des Straßenhauptnetzes bleiben müssen.

Nachgeordnetes Netz

Das nachgeordnete Netz enthält Straßen mit überwiegend Sammel- und Erschließungsfunktion, die aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion, ihres Charakters oder ihrer Lage nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen sind. Zum nachgeordneten Netz gehören insbesondere

- Straßen in gewerblich geprägten Stadtbereichen mit überwiegender Erschließungsfunktion und
- untergeordnete Verbindungsstraßen zwischen Stadtteilen.

Die im nachgeordneten Netz umzusetzenden Zielvorgaben sind insbesondere eine untergeordnete Kfz-Verkehrsfunktion auf diesen Straßen mit dem Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der stärkeren Berücksichtigung der Verkehrsansprüche des Umweltverbundes, soweit diese relevant sind.

Damit einher geht auch die Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs im untergeordneten Straßennetz, soweit dies von Belang ist (nicht bei Straßenabschnitten in gewerblich genutzten Bereichen).

Das Geschwindigkeitsniveau im nachgeordneten Straßennetz sollte in Abhängigkeit von den Anforderungen der Randnutzungen definiert werden.

Innenstadtstraßennetz

Zum Innenstadtstraßennetz gehören alle Straßen innerhalb der Ringstraßen, soweit sie nicht Bestandteil von Tempo-30-Zonen sind.

Zielvorgabe für die Innenstadtstraßen ist eine Entlastung von Kfz-Verkehren, insbesondere durch die Erhöhung der Durchfahrtswiderstände. Dies soll durch geeignete verkehrlenkende Maßnahmen und Umbaumaßnahmen im Straßenraum realisiert werden.

Die gewonnenen Handlungsspielräume sollen zur

- Verbesserung der Abwicklung erforderlicher Verkehre (Anlieger- und Lieferverkehr),
- Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes und

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 4
Zielkonzept Straßennetz

Legende:

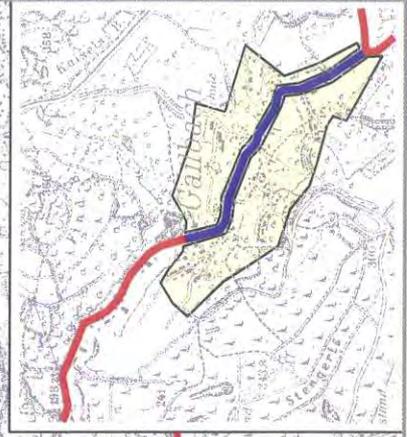
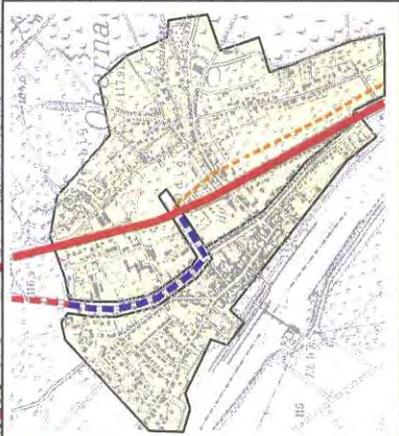
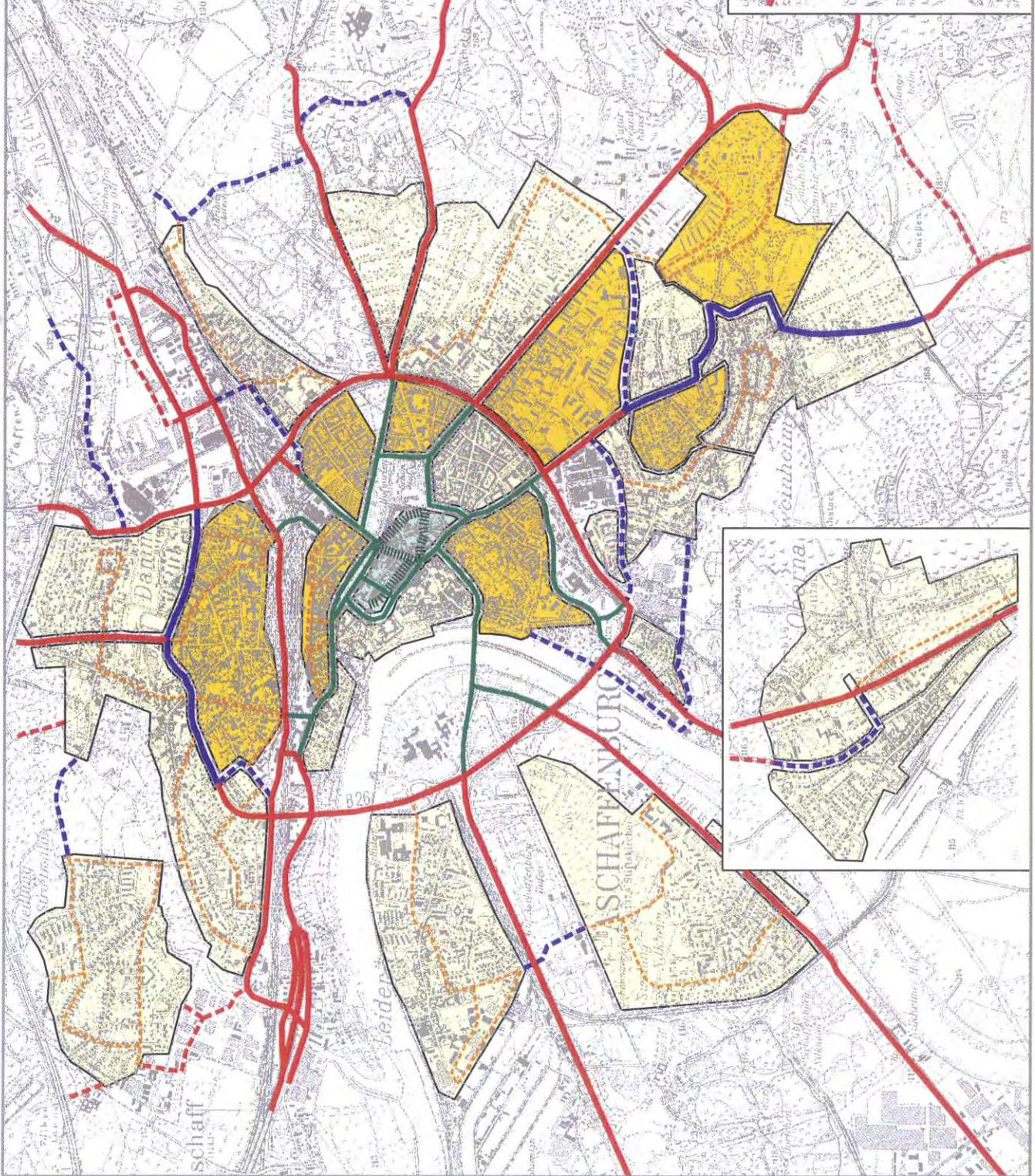
-  Hauptstraßennetz 50 km/h
-  Hauptstraßennetz < 50 km/h
-  Nachgeordnetes Netz 50 km/h
-  Nachgeordnetes Netz < 50 km/h
-  Innenstadtnetz (i.d.R. < 50 km/h)
-  Tempo 30-Zone Bestand
-  Tempo 30-Zone Planung
-  Busführung in Tempo 30-Zonen
-  Verkehrsberuhigte Zone
-  Fußgängerzone

Kassel, Dezember 2002



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Schönbühlstraße 12 · D-34119 Kassel
Telefon 05 91 7 807 35-0 · Fax 05 91 7 807 35-59



- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

genutzt werden.

Für die Innenstadtstraßen (Straßen innerhalb des Ringes) wird empfohlen, in geeigneten Bereichen eine Geschwindigkeit unter 50 km/h zu realisieren.

Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigung

Außerhalb des Hauptstraßennetzes und nachgeordneten Netzes ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen geplant und in großen Teilen bereits umgesetzt.

Zielvorgaben der flächenhaften Verkehrsberuhigung sind eine weitere Ausdifferenzierung der vorliegenden Konzeption und eine Anpassung an das definierte Hauptstraßennetz und nachgeordnete Netz.

Eine Weiterentwicklung wird insbesondere in den Bereichen Innenstadt und Stadtteilzentren empfohlen.

- Karte 4: Zielkonzept Straßennetz

2.4.5 Bewertung des Zielkonzeptes Straßennetz

Verkehrsbelastungen und Leistungsfähigkeit

Die Verkehrsbelastung des Zielnetzes ist in der Abbildung „Umlegung 2010 - plafondiert - Zielnetz“ dargestellt.

Die Bewertung des Zielnetzes zeigt, dass auf der Grundlage des Straßennetzausbaus durch die ergänzenden Maßnahmen eine deutlich günstigere Verteilung der Verkehrsbelastungen im Netz erreicht werden kann. Insbesondere werden der Bereich innerhalb der Ringstraße (Innenstadtstraßen) sowie die Schillerstraße deutlich entlastet.

Schwerpunkte der Verkehrsbelastungen treten auf den verschiedenen Abschnitten der Ringstraße, der Bahnparallele und der Auhofstraße auf.

Die Belegung des südlichen bzw. östlichen Abschnitts der Ringstraße beträgt bis zu 30.000 Fz/24 h. Deutlich höhere Auslastungen werden für den westlichen Abschnitt der Ringstraße ermittelt, der 4-streifig ausgebaut ist bzw. für den im Zuge des Ausbaus der Ebertbrücke ein 4-streifiger Ausbau vorgesehen ist.

Die Belegung der Bahnparallele beträgt im Zielnetz 2010 bis zu 27.500 Fz/24 h. Die Belastung der Auhofstraße steigt deutlich, da diese verstärkt als Zufahrt zur Bahnparallele genutzt wird. Die Belastung liegt mit ca. 25.300 Fz/24 h an der oberen Leistungsfähigkeit 2-streifiger Straßen.

Wesentliche Zielsetzung des Zielkonzeptes 2010 ist eine Entlastung der Schillerstraße. Dies wird erreicht. Die Belegung der Schillerstraße beträgt bis

zu 12.000 Fz/24 h, der anbaufreie Abschnitt zwischen Linkstraße und Hanauer Straße ist mit ca. 13.200 Fz/24 h belastet.

Durch die Maßnahmen des Zielnetzes 2010 werden insbesondere Handlungsspielräume zur Entlastung des innerhalb des Rings gelegenen Straßennetzes geschaffen. Die Entlastung dieser Straßen ist sinnvoll, da in diesem Bereich einerseits erhebliche Probleme mit der Stadtverträglichkeit des Verkehrs festgestellt wurden, außerdem bestehen hier vielfältige Anforderungen aufgrund der Berücksichtigung der Belange der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Busbeschleunigung, Belange des Fuß- und Radverkehrs, Verbesserung der Verkehrssicherheit). Um diese Verkehrsverlagerungen auch zu erreichen, wurden auf dem innerstädtischen Hauptstraßennetz Maßnahmen berücksichtigt, die geeignet sind, die Verkehrsbelastungen dort zu reduzieren und damit zu einer Verbesserung der Stadtverträglichkeit und der Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes beizutragen. Dadurch werden insbesondere die zentralen Innendurchfahrten Hanauer Straße - Weißenburger Straße / Friedrichstraße - Goldbacher Straße und Erthalstraße - Landingstraße - Löherstraße / Wernbachstraße nachhaltig entlastet. Die Belastungen dieser Strecken liegen unterhalb von 10.000 Fz/24 h. Belastungen bis zu 15.000 Fz/24 h ergeben sich lediglich für die Zufahrtstrecken zu den Parkhäusern.

Die Strecken Hanauer Straße - Weißenburger Straße/Friedrichstraße - Goldbacher Straße und Landingstraße können in dem Maße entlastet werden, dass deren Leistungsfähigkeit auch bei Umverteilungen von Flächen gewährleistet ist.

Die im Zielnetz 2010 berücksichtigten Maßnahmen haben nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsverteilung bzw. die Belegung des Straßennetzes außerhalb des Straßenrings, der durch Ringstraße und Schillerstraße gebildet wird.

Stadtverträglichkeit Zielnetz 2010

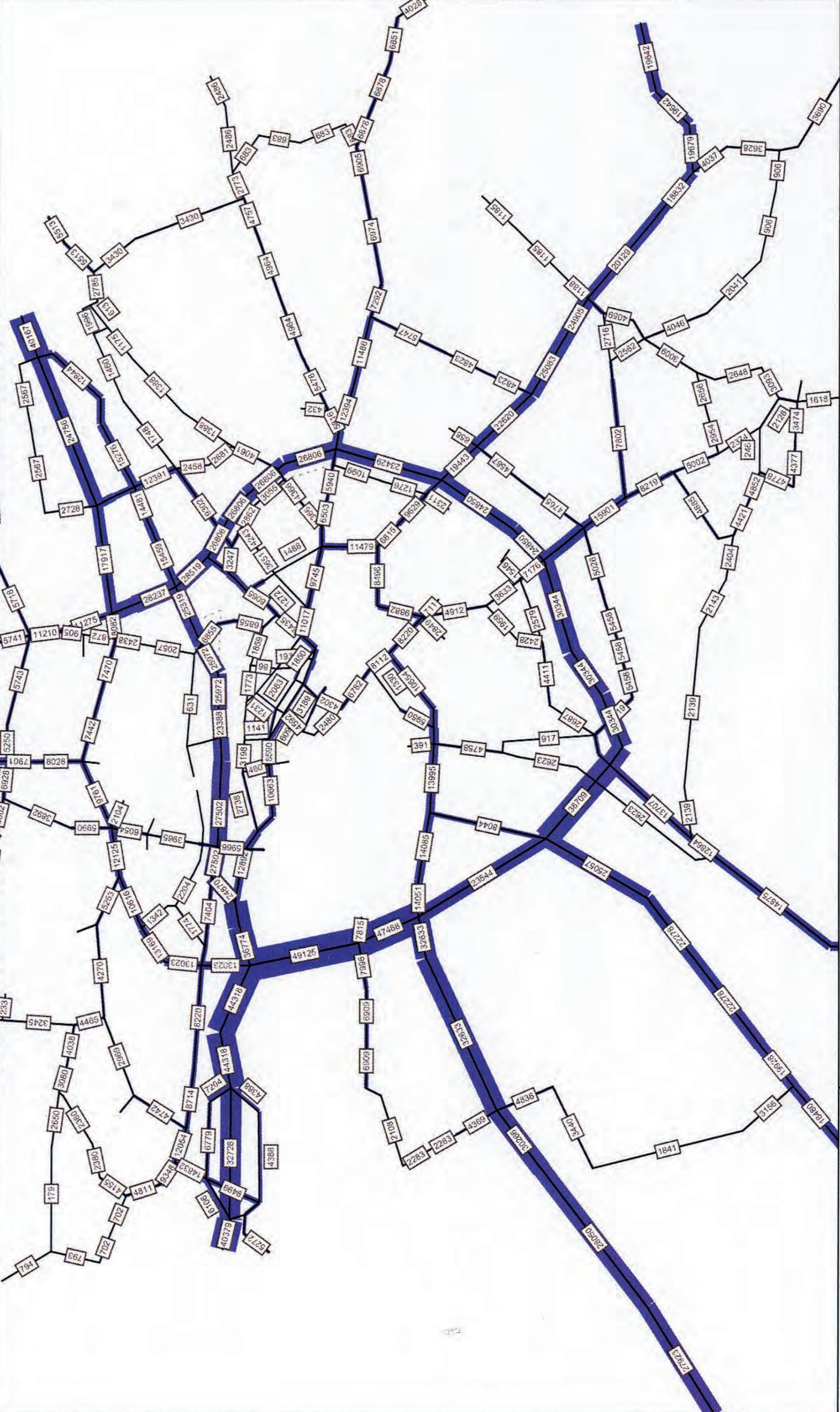
Zur Beurteilung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs im Zielnetz 2010 werden neben den oben beschriebenen Änderungen der Verkehrsbelastungen und des Geschwindigkeitsniveaus auch straßenräumliche Maßnahmen in das Bewertungsverfahren miteinbezogen, für die durch die vorgesehenen Maßnahmen im Netz Handlungsspielräume geschaffen werden konnten.

Gegenüber der Analyse 1995 ergeben sich an den Handlungsschwerpunkten zur Erhöhung der Stadtverträglichkeit folgende Änderungen:

- In der Schillerstraße verbessert sich die Stadtverträglichkeit auf allen relevanten Straßenabschnitten.

Zwischen Mühlstraße und Schulstraße wird die Stadtverträglichkeit allerdings weiterhin als sehr unverträglich bewertet. Diese Bewertung wird insbesondere durch die hohe Betroffenheit in diesem Bereich ausgelöst, die bereits mittlere Verkehrsbelastungen (hier etwa 12.300 Kfz/24 h) und die damit verbundenen Lärmbelastungen von 62 dB(A) problematisch erscheinen lassen.

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Aschaffenburg



VISUM 7.52 PTV AG

erstellt am: 19.09.02

Bearb.: Planungsgruppe Nord - PGN - Kassel

Umlegung 2010 - plandiert Zielnetz 2010 - Verkehrslenkung (Kfz/24 h)

Zielnetz 2010_Verkehrslenk

1 : 22184

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 5
Zielnetz 2010
Stadtverträglichkeit

- Legende:
- Stadtverträglichkeit Zielnetz 2010
 - gut verträglich
 - noch verträglich
 - unverträglich
 - sehr unverträglich
 - völlig unverträglich

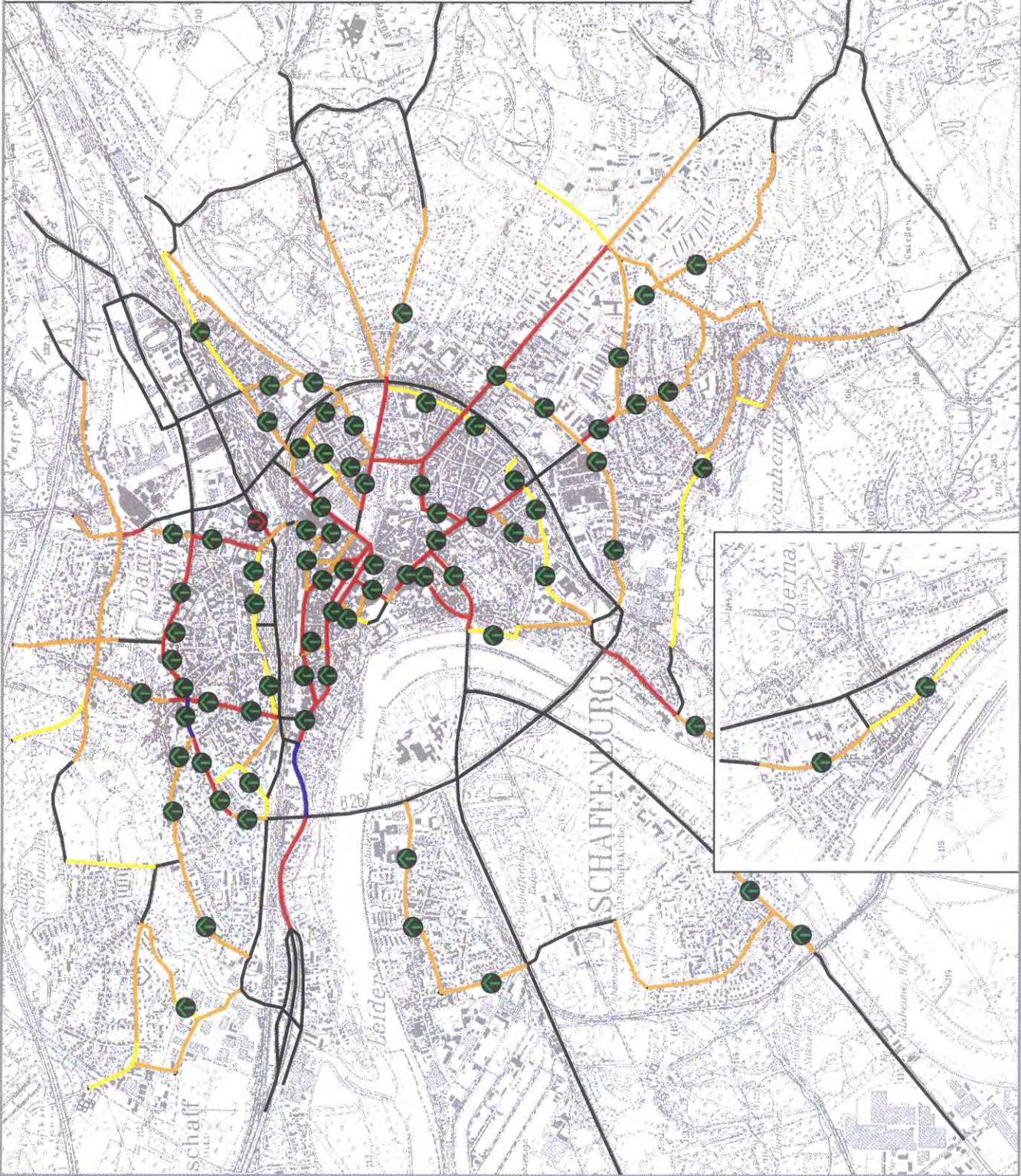
- Veränderungen gegenüber Analyse 1995
- Verbesserung
 - Verschlechterung

Straßenabschnitte ohne
Wohnnutzung /
Straßennetzergänzungen

Kassel, Dezember 2002



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Domburgstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 59-58



- In der Müller- / Burchardstraße sowie in der Glattbacher Straße / Lange Straße können durch Verkehrsentlastungen erhebliche Handlungsspielräume zur Verbesserung der Stadtverträglichkeit erreicht werden.
- Auf den innenstadtdurchquerenden Straßen Hanauer Straße / Friedrichstraße / Weißenburger Straße / Goldbacher Straße kann die Stadtverträglichkeit ebenfalls durchgängig verbessert werden.
- Der Straßenzug Landingstraße / Wernbachstraße weist keine sehr unverträglichen Bereiche mehr auf.
- In der Maximilianstraße kann die Stadtverträglichkeit durch die vorgesehene Einbahnstraßenregelung erhöht werden, die Gestaltungsspielräume eröffnet.

Die Verbesserungen in den genannten Abschnitten können insgesamt neben der Entlastung von Kfz-Verkehr durch Geschwindigkeitssenkungen und deutliche Reduzierungen der Kfz-Verkehrsflächen zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes erreicht werden.

Unverändert problematisch bleibt die Stadtverträglichkeit nur in der Hanauer Straße zwischen Ebertbrücke und der Anbindung der Bahnparallelle.

Für die weiterhin kritischen Straßenabschnitte in der Schillerstraße und Hanauer Straße werden ergänzend zu den verkehrlichen Handlungsbereichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Schallschutzfenster) empfohlen.

- Karte 5: Zielnetz 2010 - Stadtverträglichkeit und Vergleich mit Analyse 1995

3 Integriertes Maßnahmenkonzept

3.1 Vorgehensweise

Grundlage des integrierten Maßnahmenkonzeptes sind die sektoralen Konzepte für die einzelnen Verkehrsarten und die Zielkonzeption Straßennetz.

Die im Rahmen der Zielkonzeption Straßennetz erfolgte Ausdifferenzierung des Straßennetzes ist bereits ein Ergebnis der Abwägung zwischen den Belangen des Kfz-Verkehrs und den Anforderungen der Verkehrsarten des Umweltverbundes. Durch die Formulierung und Berücksichtigung der Anforderungen der Umweltverbundverkehrsmittel an die Straßennetzgestaltung (Schaffung ausreichender Handlungsspielräume für diese Verkehrsarten) hat hier ein Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen an die einzelnen Straßenräume stattgefunden.

Im integrierten Maßnahmenkonzept erfolgt eine Zusammenführung der sektoralen Maßnahmen in räumlich und verkehrlich integrierte Maßnahmenpakete in drei Umsetzungsstufen.

Dabei ist nicht zwangsläufig jede Einzelmaßnahme aus den sektoralen Konzepten aufgeführt, vielmehr geht es darum, sinnvolle zeitlich gestufte und räumlich konzentrierte Maßnahmenpakete zu entwickeln, die unter Berücksichtigung des Ausbaus der Straßenverkehrsinfrastruktur die geeigneten Schritte zur entsprechend des Leitbildes zielgerichteten Entwicklung der Verkehrsangebote aufzeigt.

Hierbei erfolgt ein weiterer Abwägungsprozess durch die Zuordnung der Maßnahmen zu unterschiedlichen Umsetzungsstufen:

- Die Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV werden stufenweise in Abhängigkeit von den für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehenden Kapazitäten umgesetzt.
- Hiermit wird die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrsnetzes in allen Umsetzungsstufen gewährleistet.
- Gleichzeitig erfolgt eine gezielte Förderung der Umweltverbundverkehrsmittel parallel zum Ausbau des Straßennetzes.

Die Abwägung von Flächenkonflikten im Straßenraum zwischen den einzelnen Verkehrsarten ist im Einzelfall im Rahmen von konkreten Detailplanungen zu lösen. Dies kann im Rahmen des VEP nicht abschließend geklärt werden.

Die Lösung von Konfliktfällen innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist nicht im einzelnen detailliert dargestellt. Bei der Abwägung der differierenden Interessen soll von folgenden Grundsätzen ausgegangen werden:

- Konflikte zwischen ÖPNV-Beschleunigung und Verkehrsberuhigung: hierbei steht die Überlegung im Vordergrund, dass nicht die Fahrgeschwindigkeit ausschlaggebend ist, sondern die gewünschte ÖPNV-

Beschleunigung insbesondere durch das Vermeiden von Verzögerungen an Kreuzungen, Einmündungen und Haltestellen sowie durch Abbau von Behinderungen durch den ruhenden Verkehr erreicht wird.

- Konflikte zwischen ÖPNV-Beschleunigung und nichtmotorisierten Verkehren an Lichtsignalanlagen:
Im Sinne der ÖPNV-Beschleunigung sollte hier Vorrang für den ÖPNV bestehen, solange nicht die einzuhaltenden Maximalwartezeiten für den Fuß- und Radverkehr überschritten werden.

3.2 Maßnahmenpakete und Umsetzungsstufen

Die Umsetzung der Straßennetzergänzungen ist kontinuierlich bis 2010 vorgesehen. Unter Einbindung der Umsetzungszeiträume für die Straßennetzergänzungen werden drei Stufen für die Umsetzung der ergänzenden Maßnahmenpakete vorgesehen:

- kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung bis zum Jahr 2005
- mittelfristige Maßnahmen - Umsetzung bis zum Jahr 2008
- langfristige Maßnahmen - Umsetzung bis zum Jahr 2010

Mit der vorgesebenen Unterteilung wird das Ziel verfolgt, sinnvolle zeitlich gestufte Maßnahmenpakete zu entwickeln, die in Verbindung mit dem Ausbau des Straßennetzes die geeigneten Schritte aufzeigen, um einen leistungsfähigen und stadtverträglichen Verkehr zu erhalten.

Die detaillierte Beschreibung der Einzelmaßnahmen, die in die zeitlich gestuften Maßnahmenpakete zusammengefasst werden, ist Bestandteil der sektoralen Konzeptionen.

3.2.1 Kurzfristige Maßnahmen

Für die kurzfristigen Maßnahmen wird eine Umsetzung bis zum Jahr 2005 vorgesehen. In diesem Zeitraum ist die Realisierung folgender Straßennetz-ausbauten geplant:

■ **Tabelle 3: Kurzfristige Maßnahmen - Straßennetzausbau bis 2005**

Maßnahme	Umsetzungszeitraum
Ringschluß Ost BA 1 Würzburger Straße – Schießhausbrücke	bis 2003, Verkehrsfreigabe 2002
Ringschluß Ost BA 4 (Glattbacher Straße – Auhofstraße)	bis 2003, Verkehrsfreigabe 2003
Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Darmstädter Straße	kurzfristige Maßnahmen ab 2004, z.B. Zusammenfassung Schönbusch- und Hafenzufahrt, Verbesserung Stadionzufahrt
Leistungsreduzierung Großostheimer Straße	ab 2004 parallel zur Erhöhung Leistungsfähigkeit Darmstädter Straße (Maßnahmen s. auch Tabelle 11)

In Ergänzung zum Straßennetzausbau bis 2005 sollen Maßnahmen an den entlasteten Straßen durchgeführt werden. Die Einrichtung weiterer Tempo - 30 - Zonen soll kontinuierlich erfolgen. In Planung ist darüber hinaus die Einrichtung eines Parkleitsystems sowie eines Wegweisungs- und Beschilderungskonzeptes.

Um die gewonnenen Spielräume der Straßennetzergänzungen und Synergieeffekte mit laufenden Planungen zu nutzen, wird die kurzfristige Umsetzung folgender Maßnahmenpakete empfohlen:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr,
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt und in Stadtteilzentren für den Fuß- und Radverkehr,
- Umsetzung des Zielkonzeptes ruhender Kfz-Verkehr mit Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem zur Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr; parallel dazu ist durch die Umsetzung des Wegweisungs- und Beschilderungskonzeptes die allgemeine Zielführung zu verbessern; die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung soll in Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 - Zonen in den entsprechenden Gebieten erfolgen;
- Umsetzung der Verkehrskonzeption Bahnhofsquartier mit Bau eines Parkhauses und Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund,

- Umsetzung von Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain,
- Einrichtung weiterer Tempo 30 - Zonen,
- Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund und der Stadtverträglichkeit auf Hauptnetzstraßen,
- Straßenumbau oder Neuorganisation nach Rücknahme der Verkehrsfunktion.

Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für die Verkehrsarten des Umweltverbundes

Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr ist eine wesentliche Maßnahme zur Förderung der nichtmotorisierten Verkehre auf den wichtigsten Hauptverbindungen.

Die vorgesehenen Verbesserungen sind kurzfristige Maßnahmen, die als Vorläufer zur Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes auch ohne umfangreiche Entlastungen der Innenstadtstraßen umsetzbar sind.

Unter diesem Maßnahmenpaket werden Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen auf Hauptverbindungen Richtung Innenstadt und Verbesserungen von Radverbindungen zur Innenstadt zusammengefasst.

- **Tabelle 4: Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr**

Art der Maßnahmen	Ort der Maßnahmen
Neueinrichtung von Fußgängerquerungsanlagen auf Hauptverbindungen in die Innenstadt	Südbahnhofstraße, Höhe Südbahnhof Wittelsbacher Ring, Höhe Goethestraße (Fuß- und Radsteg zur Fachhochschule)
Verbesserung von Fußgängerquerungsanlagen (Änderung der Lichtsignalsteuerung)	Friedrichstraße / Luitpoldstraße Friedrichstraße / Erthalstraße Deschstraße / Hohenzollernring
Verbesserung von Radverbindungen zur Innenstadt	Hanauer Straße, Schillerstr. bis Weißenburger Straße Friedrichstraße (Teilbereiche) Weißenburger Straße, Goldbacher bis Kolpingstraße Löherstraße Schweinheimer Straße (Teilbereiche) Landingstraße Wernbachstraße, Löherstraße bis Alexandrastraße Kreisverkehr Hofgartenstraße / Würzburger Straße

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt für Fuß- und Radverkehr

Innerhalb des Innenstadtbereiches ist der Anteil der Verkehrsteilnehmer, die zu Fuß gehen, besonders hoch. Auch für den Radverkehr ist der Innenstadtbereich aufgrund seiner vielfältigen Ziele attraktiv.

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt für diese Verkehrsarten beinhaltet ein Bündel kleinerer Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs im zentralen Bereich von Aschaffenburg.

■ Tabelle 5: Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt für die Verkehrsarten des Umweltverbundes

Art der Maßnahmen	Ort der Maßnahmen
Ausweitung der Fußgängerzone in der Innenstadt	Roßmarkt Sandgasse Ohmbachgasse
Regelung zur Durchfahrungs- möglichkeit der Fußgängerzonen für den Radverkehr	Strickergasse Roßmarkt Sandgasse Herstattstraße (zeitlich begrenzt)
Verbesserung verkehrsberuhigter Bereiche	Treibgasse Erbsengasse Betgasse
Erweiterung von Gehwegbereichen	Luitpoldstraße, Treibgasse bis Steingasse Dalbergstraße
Verbesserung von Fußgängerquerungs- möglichkeiten	Landingstraße / Dalbergstraße Luitpoldstraße / Steingasse Fußgängerüberweg Sandkirche
Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Alexandrastraße Werbachstraße (stadtauswärts) Schweinheimer Straße
Ergänzung der Fahrradabstellanlagen	Schloss Roßmarkt

Verbesserung der Parkraumorganisation mit der Zielsetzung der Verkehrsentlastung

Zur Verbesserung der Verkehrsorganisation in der Innenstadt ist die Umsetzung des Zielkonzeptes ruhender Verkehr ein wesentlicher Baustein.

Im Zuge der geplanten Einrichtung eines Parkleitsystem für die Stadt Aschaffenburg ist dabei zwingend die weitere Umsetzung des bewohnerbevorrechtigten Anwohnerparkens erforderlich. Nur mit einer Reduzierung der allgemein zugänglichen Parkplätze im Straßenraum ist eine effektive Steuerung der Parkverkehre in der Innenstadt Aschaffenburgs möglich.

Aufgrund des Zusammenhangs mit der Umsetzung der Tempo 30 - Zonen wird empfohlen, neben den bereits beschlossenen Tempo 30 - Zonen Damm-Süd und Rosenseeviertel mit oberster Priorität die Umsetzung der Tempo 30-Zonen inklusive Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich anzustreben.

■ Tabelle 6: Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Parkraumorganisation

Konzepte und Ziele	Maßnahmenumsetzung
Konzept zum Bewohnerbevorrechtigten Parken	Umsetzung des Konzeptes im Zuge der Einrichtung der beschlossenen Tempo 30-Zone Damm-Süd ; Umsetzung des Konzeptes in den Tempo 30 - Innenstadtzonen Fischerviertel / Güterberg, Herz-Jesu-Viertel und Grünwaldviertel; Umsetzung des Konzeptes im sonstigen Innenstadtbereich
Beseitigung städtebaulich unverträglicher Parkplätze	Aufhebung des Gehwegparken in der Innenstadt; Aufhebung des Parkplatzes am Schlossplatz
Nutzerspezifische Differenzierung des Parkplatzangebotes	Überwiegend Bewohner- oder Kurzzeitparkplätze im Straßenraum; Angebot von Dauerparkplätzen in den Parkhäusern und eingeschränkt an Innenstadtrandlagen
Steuerung des Parksuchverkehrs	Einrichtung des Parkleitsystems mit Hauptverteilung über die Ringstraße (Fortschreibung je nach Ausbauzustand Ringstraße)
Bereitstellung von Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV	Einrichtung von regionalen P+R-Angeboten entlang der Schienenstrecken (Umsetzung im Rahmen der Nahverkehrsplanung)

Ergänzend zum Parkleitsystem dient die geplante Einrichtung eines wegweisenden Beschilderungssystems für den Kfz-Verkehr einer Unterstützung der Verkehrslenkung auf das leistungsfähige Hauptstraßennetz. Mit der priorisierten Umsetzung im Innenstadtbereich und auf der Ringstraße, die unter dem Namen „Stadtring“ eine wesentliche Funktion im Beschilderungs- und Verkehrslenkungssystem erhalten wird, verfolgt das wegweisende Beschilderungssystem für den Kfz-Verkehr ebenfalls die Intentionen der Innenstadtentlastung.

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Stadtteilzentren für die Verkehrsarten des Umweltverbundes

In den Stadtteilen sollen die Stadtteilzentren durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufgewertet und für die umweltfreundlichen Verkehrsarten attraktiv erreichbar werden.

In Schweinheim soll die Marienstraße gestalterisch aufgewertet werden; die Aufenthaltsqualität soll erhöht werden.

In Damm ist der Kreuzungs-/ Platzbereich Schillerstraße / Burchardtstraße / Mittelstraße durch Rücknahme der Verkehrsflächen und Erhöhung der Aufenthaltsqualität als Bestandteil des Stadtteilzentrums aufzuwerten. Die Überquerbarkeit der Straßen in diesem Bereich soll verbessert werden.

■ **Tabelle 7: Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Stadtteilzentren**

Ort der Maßnahmen	Art der Maßnahmen
Stadtteilzentrum Damm	Einrichtung fußgängergerechter Bereiche; Abbau von Gehwegparken und Erweiterung von Gehwegbereichen; Verbesserung der Überquerbarkeit der Schillerstraße zwischen Burchardtstraße und Schulstraße
Stadtteilzentrum Schweinheim	Verbesserung der fußgängergerechten Bereiche; Neuorganisation des Parkens; Einrichtung von Fahrradabstellanlagen

Umsetzung der Verkehrskonzeption Bahnhofsquartier

Zielsetzung der Verkehrskonzeption Bahnhofsquartier ist, die Verkehrsorganisation in diesem Bereich unter Einbindung

- der Neuplanung des regionalen Omnibusbahnhofs ROB im östlichen Bahnhofsbereich und
- der Einrichtung eines Parkhauses auf dem Gelände des ehemaligen Zollamtes (Parkhaus Bahnhof)

zu verbessern. Hierzu gehören die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs sowie die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr.

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem regionalen Omnibusbahnhof (ROB) sind im nachfolgenden Absatz dargestellt.

■ Tabelle 8: Kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung der Verkehrskonzeption Bahnhofsquartier

Zielsetzungen	Art und Ort der Maßnahmen
Verbesserung und Neuorganisation des Parkens	Bau des Parkhauses Bahnhof incl. Kreisverkehr Bodenschwinghstraße; Neuorganisation des Parkens im Straßenraum, Abbau von städtebaulich unverträglichen Parkplätzen und Gehwegparken
Verkehrsberuhigung	Einführung von flächendeckend Tempo 30
Verbesserung der Fußgängerbereiche	Abbau von Gehwegparken, Erweiterung der Gehwegbereiche (Ludwigstraße, Elisenstraße z.T.) Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Frohsinnstraße
Verbesserung der Überquerbarkeit	Verbesserung der Ampelsteuerung Ludwigstraße / Bahnhofsvorbereich
Verbesserung der Radfahrsituation	Öffnung der Einbahnstraßen im Bahnhofsquartier für den Radverkehr, ggf. mit Flächenzuweisung

Umsetzung von Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Bayerischer Untermain

Die zwei zentralen infrastrukturellen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV in der Stadt Aschaffenburg sind die Einrichtung eines regionalen Omnibusbahnhofs sowie die Beschleunigung des Busverkehrs.

Die Busbeschleunigung ist wesentliche Voraussetzung für einen wirtschaftlichen und attraktiven ÖPNV in der Stadt Aschaffenburg und grundlegende Voraussetzung für die Umsetzung des Nahverkehrsplans.

Zur Busbeschleunigung wird derzeit eine Grundlagenuntersuchung erarbeitet, auf deren Basis linien- und korridorbezogen aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur wirksamen Beschleunigung des Busverkehrs umgesetzt werden können.

Ein wichtiger Aspekt der Busbeschleunigung ist die verkehrliche Organisation rund um den Neubau eines Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB) am Bahnhof in Aschaffenburg.

■ **Tabelle 9: Kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung des Nahverkehrsplanes Bayerischer Untermain**

Zielsetzungen	Art und Ort der Maßnahmen
Verbesserung der Umsteigesituation ÖPNV	Einrichtung eines regionalen Omnibusbahnhofes (ROB)
Busbeschleunigung	<p>ÖPNV-Bevorrechtigung an allen Lichtsignalanlagen im Umfeld des ROB;</p> <p>ÖPNV-Vorrang an allen relevanten signalisierten Knoten im Netz der Stadt- und Regionalbuslinien im Stadtgebiet Aschaffenburg;</p> <p>Einrichtung von Busspuren an relevanten stauanfälligen Strecken im Straßennetz;</p> <p>Beseitigung von Beeinträchtigungen des Busverkehrs durch ruhenden Verkehr;</p> <p>Veränderung der Vorfahrtsregelung zugunsten des ÖPNV in Tempo 30 Zonen</p>

Umsetzung des Tempo 30 - Konzeptes

Für die Stadt Aschaffenburg liegt ein Konzept für Tempo 30-Zonen vor. Geplant ist, in Ergänzung zu den vorhandenen Tempo 30-Zonen im gesamten Stadtgebiet flächendeckend außerhalb des Hauptstraßennetzes Tempo 30-Zonen einzurichten. Dabei soll die Einrichtung der Tempo 30-Zonen mit der Umsetzung der Konzeption bewohnerbevorrechtigtes Parken überlagert werden. Dieses Konzept sieht vor, im Innenstadtbereich, im südlichen Teil von Damm und im Bereich Österreicher Kolonie die öffentlichen Parkplätze zugunsten der Nutzung durch Bewohner und Kurzparker zu bewirtschaften.

Weitere Maßnahmenbereiche im Zuge der Einrichtung von Tempo 30-Zonen sind:

- Entwicklung von situationsangepassten Lösungen für die Führung von Buslinien in Tempo 30-Zonen, die die angestrebte Busbeschleunigung berücksichtigen,
- Verbesserung der Verkehrsorganisation im Umfeld von Schulen und Kindergärten,
- Abschaffung des legalen Gehwegparkens.

In Verbindung mit der Einrichtung eines Parkleitsystem für die Stadt Aschaffenburg wird zur Nutzung von Synergieeffekten und Unterstützung der Maßnahmenwirkung die Umsetzung der Tempo 30 - Zonen in der Innenstadt mit paralleler Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung empfohlen.

■ Tabelle 10: Kurzfristige Maßnahmen - Umsetzung des Tempo 30 - Zonen - Konzeptes

Art der Maßnahmen	Ort der Maßnahmen
Einrichtung von Tempo 30 - Zonen	Damm-Süd Rosenseeviertel Bahnhofsquartier Fischerviertel/Güterberg Herz-Jesu-Viertel Grünwaldviertel
Verbesserung der Fußgängerbereiche	Abbau von Gehwegparken und ggf. Erweiterung der Gehwegflächen in bereits bestehenden und neu einzurichtenden Tempo 30 - Zonen
Abbau von Busbehinderungen in Tempo 30 - Zonen	Neuordnung ruhender Verkehr zur ÖPNV-Beschleunigung (Müllerstraße, Burchardtstraße)

Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr an Hauptnetzstraßen

Hauptverkehrsstraßen sind auch häufig wichtige Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Im Zuge der Attraktivierung der Netze für den Fuß- und Radverkehr wird empfohlen, mit kurzfristigem Umsetzungshorizont geeignete Maßnahmen an Hauptnetzstraßen durchzuführen.

■ Tabelle 11: Kurzfristige Maßnahmen - Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr an Hauptnetzstraßen

Straße	Art und Ort der Maßnahme
Aschaffener Straße (Gailbach)	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit insgesamt auf 30 km/h; Sicherung Radwegende Aschaffener Straße, Ortseingang Gailbach; Maßnahmen zur Behebung von Busbehinderungen durch parkende Fahrzeuge in der Ortsdurchfahrt von Gailbach
Straßenzug Schweinheimer Straße / Gutwerkstraße / An den Bornwiesen	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h; Abbau von Gehwegparken (Schweinheimer Straße, Molkenbornstraße); Komplettierung der Radverkehrsanlagen
Würzburger Straße, Stadtgrenze bis Rhönstraße	Komplettierung der Radverkehrsanlagen, Einrichtung eines Kreisverkehrs
Großostheimer Straße	Verbesserung der Radverkehrsanlagen

Straßenumbau bzw. -neuorganisation nach Rücknahme der Verkehrsfunktion

Im Zuge der Straßennetzergänzungen werden Straßen entlastet, die bis zum Bau der neuen Straßenverbindungen deren Verkehrsfunktionen übernommen haben. Im kurzfristigen Handlungspaket wird die Anpassung der Südbahn- hofstraße (Entlastung durch bestehenden Ringabschnitt) und der Glattbacher Straße (Entlastung durch Ringschluss Ost, 2. BA) empfohlen.

Die Rhönstraße soll im Rahmen der Entwicklung des Wohngebietes Rosensee verkehrlich entlastet und als Wohnstraße neu angelegt werden.

■ **Tabelle 12: Kurzfristige Maßnahmen - Straßenumbau nach Rücknahme der Verkehrsfunktion**

Straße	Art und Ort der Maßnahme
Südbahnhofstraße	Neuorganisation der Verkehrsflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Erweiterung der Fußgängerflächen
Glattbacher Straße (südl. Schönbornstraße)	Umgestaltung der Glattbacher Straße, Abbau von Gehwegparken, Erweiterung der Flächen für Fußgänger, Einbindung in die Tempo 30 - Zone Damm-Süd, Verbesserung der Bedingungen für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr am Knoten Glattbacher Straße / Schönbornstraße
Glattbacher Straße (nördl. Schönbornstraße)	Umbau zur verkehrsberuhigten Zone
Rhönstraße	Neuanlage der Rhönstraße als Wohnstraße mit Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr (1. Bauabschnitt)

■ **Karte 6: Integriertes Maßnahmenkonzept - Kurzfristige Maßnahmen bis 2005**

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 6

Integriertes Maßnahmenkonzept
Kurzfristige Maßnahmen bis 2005

Legende:

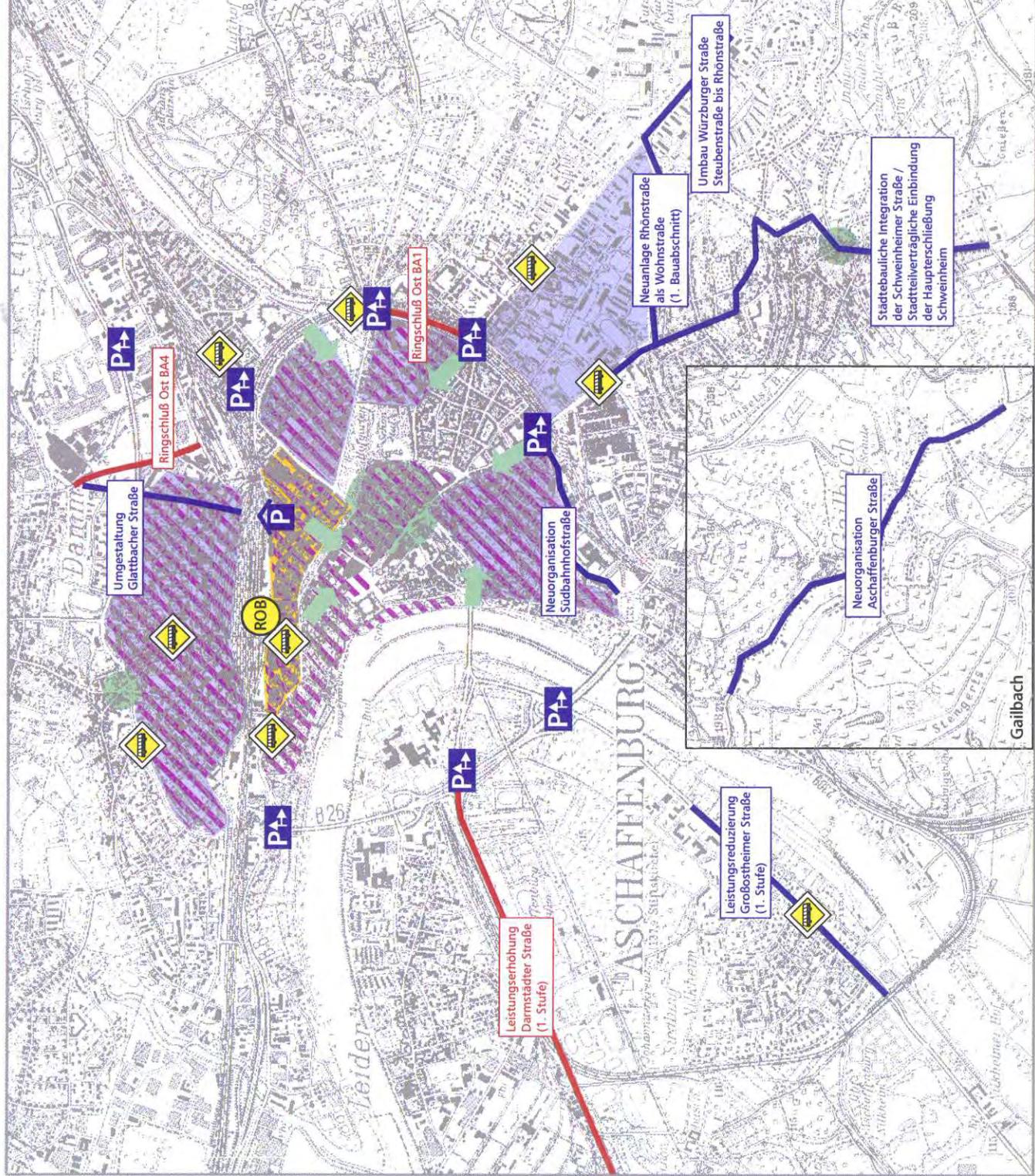
-  Straßenergänzung/-ausbau
-  Umbau bzw. Neuorganisation des Straßenraums
-  Umsetzung Verkehrskonzept Bahnhofsquartier (incl. Tempo 30-Zone)
-  Einrichtung Tempo 30-Zone
-  Umsetzung Bezirke Bewohnerberechtigtes Parken
-  Einrichtung eines regionalen Busbahnhofs
-  Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen im Stadtbusnetz
-  Bau des Parkhauses Bahnhof
-  Einrichtung eines Parkleitsystems
-  Verbesserung der Innenstadterreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr
-  Verbesserung der Verhältnisse für Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt und den Stadtteilzentren

Kassel, Dezember 2002



PGN Planungsguppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dornbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 56-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 56-58



Gailbach

3.2.2 Mittelfristige Maßnahmen

Die mittelfristigen Maßnahmen umfassen einen Zeitraum von etwa 2005 - 2008.

■ **Tabelle 13: Mittelfristige Maßnahmen - Straßennetzausbau 2005 - 2008**

Maßnahme	Umsetzung
Ringschluß Ost BA 3 (Bahnquerung)	2003 - 2006
Bau der Bahnparallele	ab 2005
Bau der Ortsdurchfahrt der St 2309 durch Obernau	nach 2005
4-streifiger Ausbau Ebertbrücke	bis 2008
Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Darmstädter Straße (Fortsetzung)	mittelfristige Maßnahme ab 2005: höhenfreie Ausbildung des Knotenpunktes Thyssenbrücke
Leistungsreduzierung Großostheimer Straße (Fortsetzung)	parallel zur Erhöhung Leistungsfähigkeit Darmstädter Straße (Einrichtung Busspur)

Mit dem Bau der Bahnparallele, der Bahnquerung im Rahmen des Ringschlusses Ost sowie dem vierstreifigen Ausbau der Ebertbrücke sind die wesentlichen Voraussetzungen geschaffen, die heutigen innenstadtdurchquerenden Straßenzüge Hanauer Straße sowie Weißenburger Straße / Friedrichstraße, das Bahnhofsquartier und die Schillerstraße effektiv zu entlasten.

Darüber hinaus ist mit der Fertigstellung der Ringstraße zwischen der Glattbacher Straße und der inneren Goldbacher Straße eine Neuorganisation des Verkehrsablaufs in Damm-Ost sinnvoll.

Die Schwerpunkte der ergänzenden mittelfristigen Maßnahmen sind zur Nutzung der erreichten Spielräume:

- die Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes,
- die weiteren Maßnahmen zur Verkehrsentlastung im Bahnhofsquartier,
- die städtebauliche Integration der Schillerstraße,
- die Verkehrsorganisation in Damm-Ost,
- die Umgestaltung der Würzburger Straße und
- die Verbesserung der Radwegeverbindungen in die Nachbargemeinden.

Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Fertigstellung der wesentlichen Bestandteile des Ringes sind die Voraussetzungen geschaffen, die heutigen innenstadtdurchquerenden Straßenzüge effektiv zu entlasten.

Die Innenstadtstraßen sollen innerhalb des fertiggestellten Ringes in ihrer Verkehrsfunktion zugunsten der Ansprüche des Umweltverbundes sowie nichtverkehrlicher Ansprüche (Aufenthaltsqualität) zurückgenommen werden.

Damit sind verbunden:

- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung,
- Erhöhung der Verkehrswiderstände für den Kfz-Verkehr,
- gezielte Leitung der Zielverkehre von der Ringstraße zu den Parkhäusern,
- Verbesserung der Bedingungen für den erforderlichen Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr),
- Verbesserung der Bedingungen für den ÖPNV,
- Verbesserung der Überquerbarkeit der Innenstadtstraßen,
- Erweiterung der Flächen für nichtmotorisierte Verkehre und
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der Ringstraße wird das Ziel verfolgt, die Stadtverträglichkeit in diesem Bereich erheblich zu erhöhen und die Verkehrsarten des Umweltverbundes entsprechend den Maßnahmenempfehlungen zu fördern.

Mit dem Gesamtkonzept Innenstadt wird den Verkehrsteilnehmern vermittelt, dass sie sich in einem zusammenhängenden Bereich befinden, in dem aufgrund des Umfeldes ein anderes Verkehrsverhalten erforderlich ist.

Durchgangsverkehre durch die Innenstadt sollen weitgehend unterbunden werden. Hierzu wird ein abgestuftes Vorgehen im Umgang mit den Innenstadtstraßen empfohlen, das die zwei Straßenkategorien

- Zufahrtsstraßen zu Parkhäusern und
- sonstige Innenstadtstraßen

unterscheidet.

Die Zuführung zu den in der Innenstadt liegenden Parkhäusern soll durch das Parkleitsystem (Weiterentwicklung entsprechend Ringstraßenausbau) umgesetzt werden. Die Ringstraße spielt hierbei eine wichtige Verteilungsfunktion der Verkehrsströme. Im Rahmen der Verkehrskonzeption Innenstadt ist vorgesehen, von der Ringstraße die jeweils nächstgelegenen Parkhausstandorte auszuweisen, eine Durchfahrung der Innenstadt zum Erreichen der Parkhäuser sollte weitgehend unterbunden werden.

Auf den sonstigen, zwischen den Parkhausstandorten liegenden Innenstadtstraßen soll die Verkehrsfunktion zugunsten der sonstigen Ansprüche weiter zurückgenommen werden. Insbesondere an den Schnittstellen zwischen Fußgängerzone und Straßennetz ist eine gegenüber heute wesentlich stärkere

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 7

Verkehrskonzept Innenstadt

Legende:

Hauptstraßennetz

Zufahrtsstraßen Parkhäuser

Sonstige Innenstadtstraßen

Fußgängerzone

Verkehrlenkende Maßnahmen zur Führung von Durchgangsverkehr und Verkehren zu den Parkhäusern auf dem Ring

Zentrale Fußgängerquerungen mit hohem Querungskomfort

Parkplatz/Parkhaus/
Tiergarage Bestand

Parkhaus Planung

Park + Ride- Parkplatz

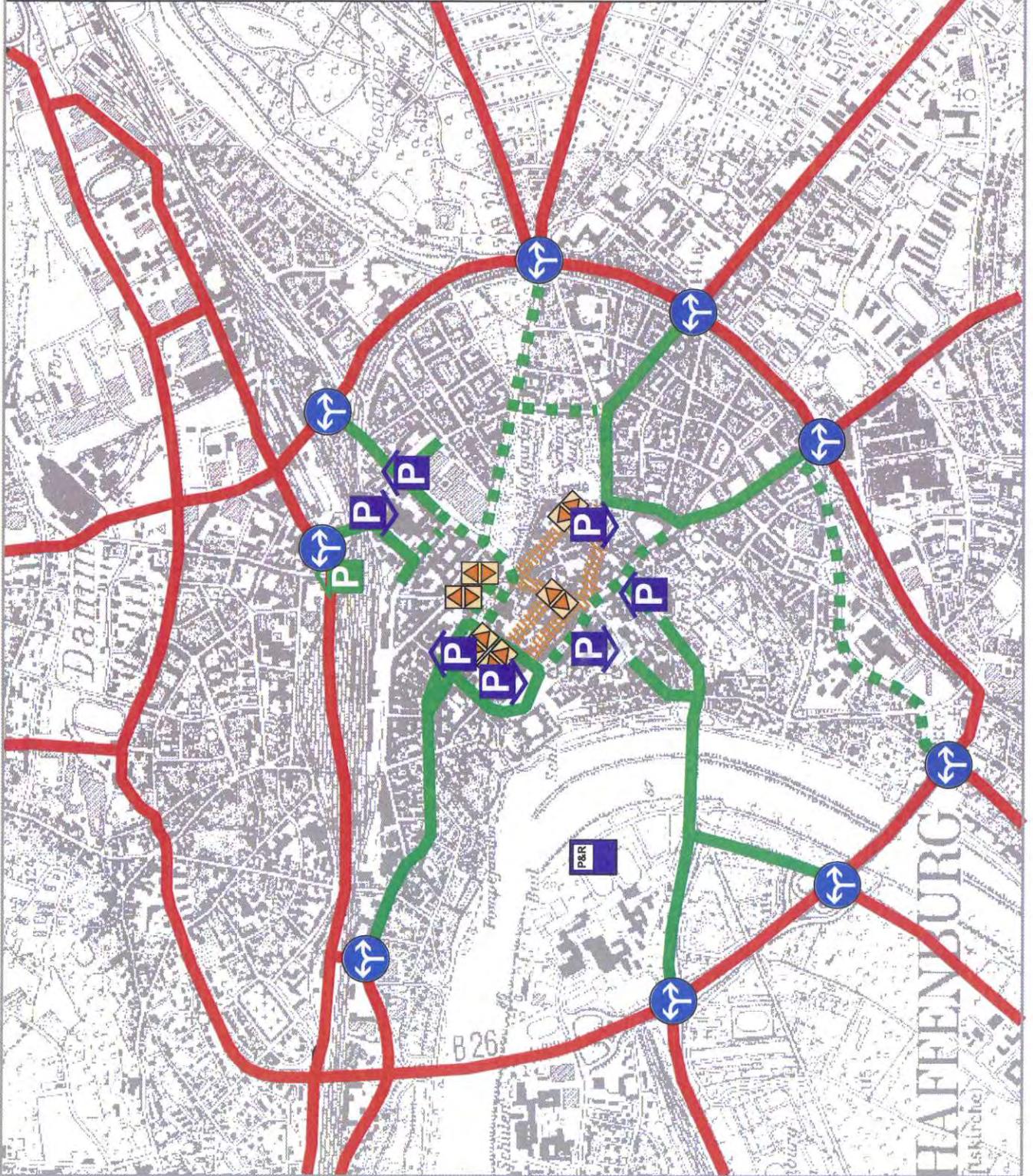


Kassel, Dezember 2002



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Domburgstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 7 87 98-0 ■ Fax 05 61 7 87 98-98



Bevorrechtigung der Fußgängerverkehre umzusetzen. Dies sollte sich auch in der baulichen Ausgestaltung der Kreuzungssituationen widerspiegeln.

■ **Tabelle 14: Mittelfristige Maßnahmen - Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes**

Teilkonzepte	Art der Maßnahmen
Verkehrslenkungskonzept	Verkehrslenkende Maßnahmen an den Einfahrten zur Innenstadt zur Minimierung der durchfahrenden Kfz-Fahrten durch die Innenstadt (Beschilderung und Lichtsignalsteuerung); Weiterentwicklung des Parkleitsystems mit dem Ziel der Haupterschließung der Parkhäuser über die Ringstraße bzw. Bahnparallelle; Bevorrechtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den Einfahtsknoten zur Innenstadt
Geschwindigkeitskonzept	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in sensiblen Stadträumen unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV
Städtebauliche Integration der Innenstadtstraßen	Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen des Umweltverbundes, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der Situation für den Wirtschaftsverkehr auf den Innenstadtstraßen innerhalb des Rings (Innere Hanauer Straße, Friedrichstraße / Weißenburger Straße, Alexandrastraße, Landingstraße / Wermbachstraße, Schweinheimer Straße, Platanenallee, Hofgartenstraße)

■ **Karte 7: Verkehrskonzept Innenstadt**

Maßnahmen zur Verkehrsentlastung im Bahnhofsquartier

Mit dem Bau der Bahnparallele können die durch das Bahnhofsquartier durchfahrenden Verkehre auf diese verlagert und das Bahnhofsquartier weiter beruhigt werden.

■ **Tabelle 15: Mittelfristige Maßnahmen - Verkehrsentlastung im Bahnhofsquartier**

Straße	Art der Maßnahmen
Ludwigstraße / Maximilianstraße	Einführung eines Einrichtungsverkehrs; Abbau Busbehinderung durch ruhenden Verkehr; Beseitigung Gehwegparken; Erweiterung der Flächen für Fußverkehr; Prüfung weitergehender Unterbrechungen des Kfz-Verkehrs im Bereich des Bahnhofsvorplatzes

Entlastung und Städtebauliche Integration der Schillerstraße

Der Bau der Bahnparallele ist die wesentliche Maßnahme zur Entlastung der Schillerstraße. Nach Fertigstellung der Bahnparallele kann die Schillerstraße in den bebauten Bereichen auf 2 Fahrspuren zurückgenommen werden.

■ **Tabelle 16: Mittelfristige Maßnahmen - Entlastung und Städtebauliche Integration der Schillerstraße**

Art der Maßnahmen	Ort der Maßnahmen
Verkehrslenkung zur Entlastung der Schillerstraße	Verkehrslenkende Maßnahmen am Knoten Schönbornstraße / Ringstraße zur Führung der Verkehre über Bahnparallele; Verkehrslenkende Maßnahmen am Knoten Hanauer Straße / Schillerstraße mit stärkerer Ausbildung der Hauptrichtungen im Verlauf der Hanauer Straße / Bahnparallele und der Ebertbrücke
Umbaumaßnahmen zur städtebaulichen Integration	Umgestaltung der Einmündung Schillerstraße/ Linkstraße zur Definition des Stadteinganges (Kreisverkehr), Rückbau der Schillerstraße auf 2 Fahrspuren zwischen Linkstraße und Dyroffstraße, Einrichtung einer durchgehenden Radverkehrsanlage Erweiterung der Gehwegflächen und Straßenraumbegrünung Einführung von Tempo 30

Straßenumbau nach Rücknahme der Verkehrsfunktion

Mit dem Bau der Ortsdurchfahrt der St 2309 durch Obernau erfolgt eine umfangreiche Entlastung der Maintalstraße, die für eine Umgestaltung zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes genutzt werden soll. Die Sulzbacher Straße wird am Südennde von Obernau unterbrochen.

Lange Straße und Ottostraße besitzen nach Bau der Bahnparallele nur noch untergeordnete Verkehrsfunktionen und können umgestaltet werden.

■ Tabelle 17: Mittelfristige Maßnahmen - Straßenumbau nach Rücknahme der Verkehrsfunktion

Straße	Art der Maßnahme
Maintalstraße Obernau	Abbau Busbehinderung durch ruhenden Verkehr, Erweiterung der Flächen für Fußgänger
Sulzbacher Straße	Unterbrechung der Durchfahrtmöglichkeit
Lange Straße / Ottostraße	Erweiterung der Flächen für Fußgänger Verbesserung der Aufenthaltsqualität
Rhönstraße	Neuanlage der Rhönstraße als Wohnstraße mit Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr (2. Bauabschnitt)

Neuordnung des Verkehrs in Damm-Ost / Goldbacher Straße

Mit der Fertigstellung der Ringstraße zwischen Glattbacher Straße und innerer Goldbacher Straße (südliche Bahnquerung) sollen Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsorganisation in Damm-Ost umgesetzt werden.

■ Tabelle 18: Mittelfristige Maßnahmen - Neuordnung des Verkehrs in Damm-Ost / Goldbacher Straße

Ziele und Konzepte	Art und Ort der Maßnahmen
Verbesserung der Verkehrsführung	Verkehrslenkende Maßnahmen an den Knoten Goldbacher Straße / Schönbornstraße / Weichertstraße zur Optimierung des Verkehrsflusses Richtung Ringstraße und Bahnparallelle
Verbesserung der Fußgängerfurten	Verbesserung der Lichtsignalsteuerung am Knoten Auhofstraße / Weichertstraße
Komplettierung der Radverkehrsanlagen	Goldbacher Straße, Schönbornstraße und Weichertstraße
Verbesserung der Radverkehrsführung an Knoten	Verbesserung der Abbiegemöglichkeiten an den Knoten Schönbornstraße / Weichertstraße, Auhofstraße / Weichertstraße, Goldbacher Straße / Weichertstraße
Städtebauliche Integration der Goldbacher Straße zwischen Hohenzollemring und Elsässer Straße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen, Erweiterung der Gehwegbereiche, Verbesserung der Haltestellensituation
Bereitstellung von Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV	Einrichtung des P+R-Platzes „An der Lache“

Umsetzung des Tempo 30 - Zonen - Konzeptes

■ Tabelle 19: Mittelfristige Maßnahmen - Umsetzung des Tempo 30 - Zonen - Konzeptes

Art der Maßnahme	Ort
Einrichtung von Tempo 30 - Zonen	Schweinheim-Bergstraße Schweinheim-Steubenstraße

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 8

**Integriertes Maßnahmenkonzept
Mittelfristige Maßnahmen 2005-2008**

Legende:

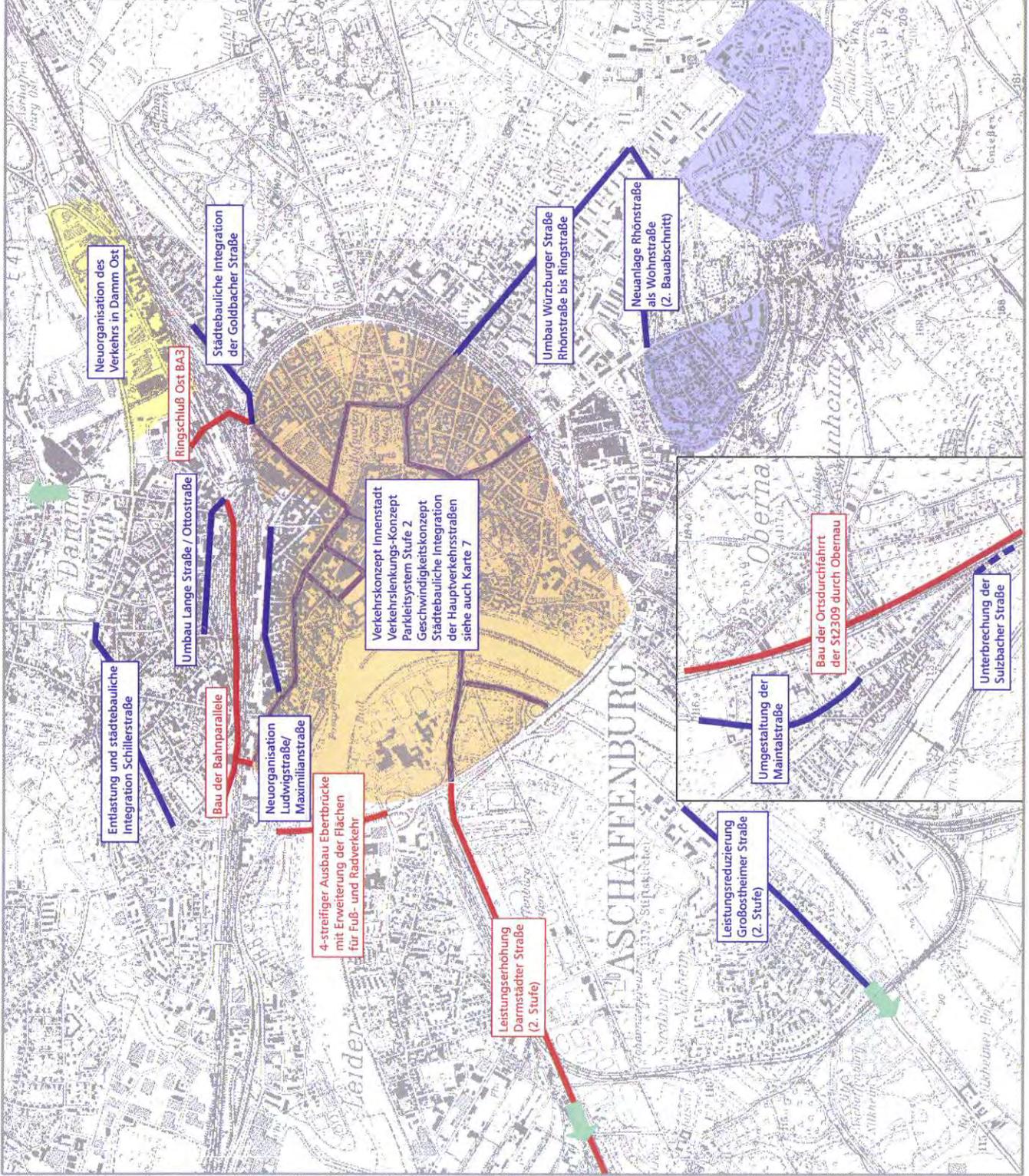
-  Straßenergänzung/-ausbau
-  Umbau bzw. Neuorganisation des Straßenraums
-  Umsetzung Verkehrskonzept Innenstadt
-  Umsetzung Verkehrsorganisatorisches Konzept Damm Ost
-  Einrichtung Tempo 30-Zone
-  Verbesserung der Radverkehrsverbindungen in die Nachbargemeinden

Kassel, Dezember 2002



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12
D-99119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 56-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund an Hauptnetzstraßen

■ Tabelle 20: Mittelfristige Maßnahmen - Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund an Hauptnetzstraßen

Straße	Art und Ort der Maßnahmen
Würzburger Straße	Erweiterung von Gehwegbereichen zw. Hofgartenstraße und Kochstraße; Neueinrichtung von Fußgängerquerungsanlagen in Höhe Hockstraße und Stadelmannstraße; Verbesserung der Fußgängerfurten Herrleinstraße, Spessartstraße; Komplettierung der Radverkehrsanlagen; Verbesserung der Ampelschaltung im Zuge des Verlaufs Reigersbergstraße - Kochstraße
Ebertbrücke	Erweiterung von Gehwegbereichen; Verbesserung der Radverkehrsanlagen; Verbesserung der Fußgängerfurten Hanauer Straße / Ebertbrücke; Verbesserung der Radverkehrsführung an den Knoten Ebertbrücke / Stadtbadstraße und Ebertbrücke / Darmstädter Straße
Großostheimer Straße	Anlage einer Busspur

Verbesserung der Radverbindungen in die Nachbargemeinden

Neben der Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Zuge des Verkehrskonzeptes Damm-Ost sind zur Verbesserung der Radverbindungen in die Nachbargemeinden weitere Radverkehrsanlagen umzusetzen:

■ Tabelle 21: Mittelfristige Maßnahmen - Ergänzung der Radverkehrsanlagen

Art der Maßnahme	Ort der Maßnahme
Ergänzung der Radverkehrsanlagen	Glattbacher Straße, nördl. Ringstraße Großostheimer Straße, ab Ulmenweg stadtauswärts Darmstädter Straße, ab Schönbusch stadtauswärts

■ Karte 8: Integriertes Maßnahmenkonzept - Mittelfristige Maßnahmen 2005 - 2008

3.2.3 Langfristige Maßnahmen

Als langfristig angelegte Maßnahme bis 2010 wird der letzte Bauabschnitt des Ringschlusses Ost (Wittelsbacher Ring/Hohenzollernring) eingestuft.

■ **Tabelle 22: Langfristige Maßnahmen - Straßennetzausbau bis 2010**

Maßnahme	Umsetzung
Ringschluß Ost BA 2 (Wittelsbacher Ring/Hohenzollernring)	bis 2010

Straßenumbau nach Rücknahme der Verkehrsfunktion

Im Zuge der Komplettierung der Ringstraße erfolgt der Rückbau der entsprechenden Ringersatzstraßen. Weiterhin wird die Öffnung der Lindenallee für den Zweirichtungsverkehr nach Fertigstellung der Ringstraße vorgesehen.

■ **Tabelle 23: Langfristige Maßnahmen - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Rückbau der Ringersatzstraßen**

Straße	Art der Maßnahme
Lindenallee	Öffnung für den Zweirichtungsverkehr
Hohenzollernring / Wittelsbacher Ring	Straßenrückbau, Verbesserung der Aufenthaltsqualität
Wittelsbacherring im Bereich Großmutterwiese	Unterbrechung der Durchfahrtmöglichkeit

Umsetzung von Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Bayerischer Untermain

Im Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain langfristig angelegte Maßnahmen sind Untersuchungen zur Einrichtung neuer Haltepunkte des schienengebundenen Personennahverkehrs. Im Gebiet der Stadt Aschaffenburg soll die Neueinrichtung von Haltepunkten im Bereich Linkstraße sowie am Goldbacher Viadukt untersucht werden.

■ **Tabelle 23: Langfristige Maßnahmen - Untersuchung der Neueinrichtung von Haltepunkten im schienengebundenen Personennahverkehr in der Stadt Aschaffenburg**

Zielsetzung	Art und Ort der Maßnahme
Einrichtung neuer Haltepunkte im Stadtgebiet Aschaffenburg zur Verbesserung der Erschließungswirkung der Bahnstrecken	Machbarkeitsuntersuchungen für die neuen Haltepunkte - Goldbacher Viadukt - Linkstraße

■ **Karte 9: Integriertes Maßnahmenkonzept - Langfristige Maßnahmen 2008 - 2010**

Stadt Aschaffenburg Verkehrsentwicklungsplan

Karte 9
Integriertes Maßnahmenkonzept
Langfristige Maßnahmen 2008-2010

Legende:

Strabenergänzung/-ausbau

Umbau bzw. Neuorganisation
des Straßenraums

Machbarkeitsuntersuchung
neuer Haltepunkt



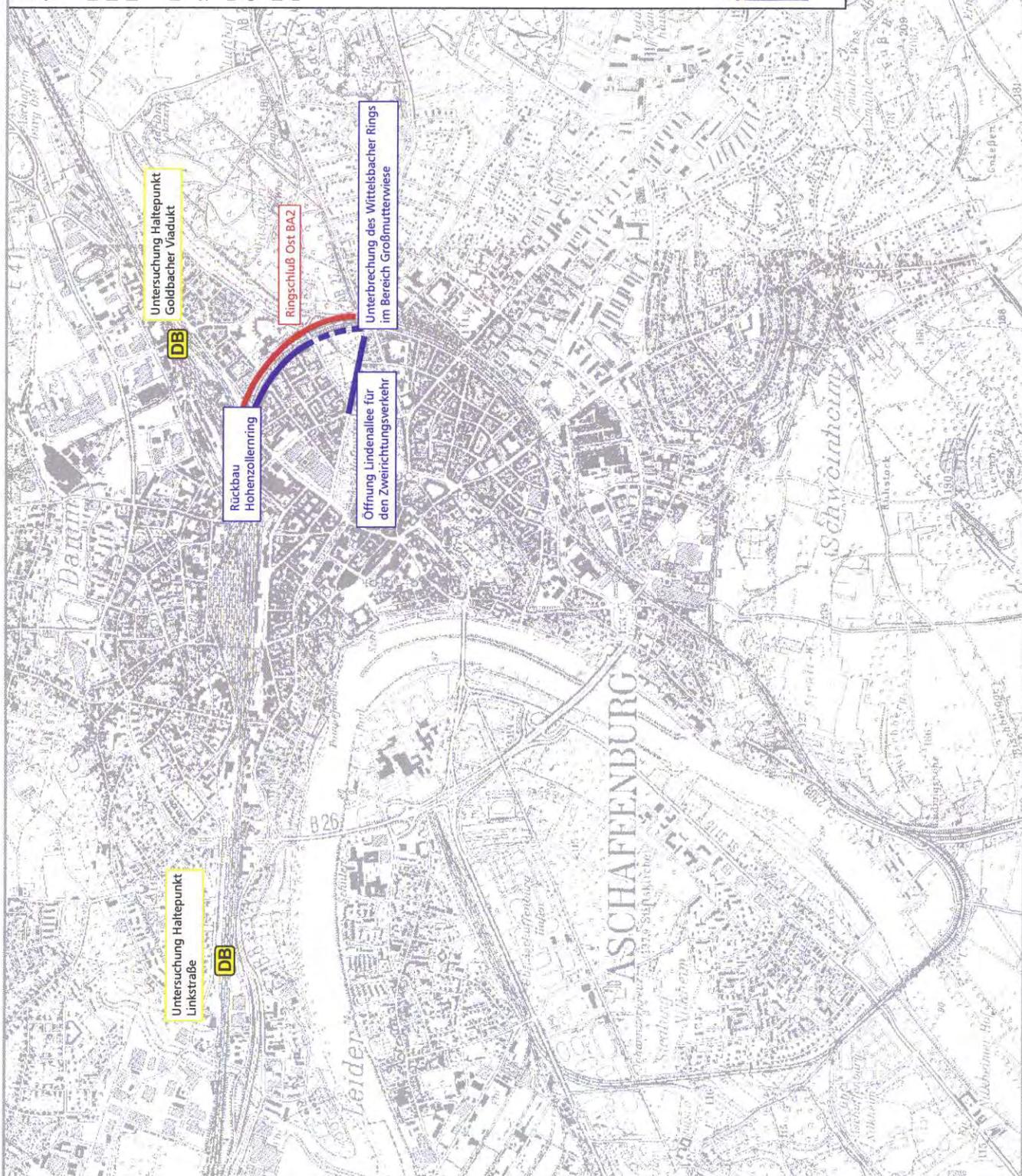
Kassel, Dezember 2002

Nord



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Diseburgerstraße 13 ■ D-34119 Kassel
Telefon 0561 8 07 38-0 ■ Fax 0561 8 07 38-58



4 Begleitende Maßnahmen

4.1 Mobilitätsmanagement und Verkehrsmarketing

Neben der Entwicklung von Konzeptionen und Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten sind übergeordnete Bausteine des Mobilitätsmanagements und des Verkehrsmarketings von Bedeutung, die geeignet sind, die Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes zu unterstützen. Diese sollen dazu beitragen, auf ein umwelt- und stadtverträgliches Verkehrsverhalten hinzuwirken. Mobilitätsmanagement ist hierbei als ein nachfrageorientierter Ansatz zu verstehen, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.

Im Rahmen der sektoralen Konzeptionen für die einzelnen Verkehrsarten wurden bereits geeignete begleitende Maßnahmen zur Förderung der Umweltverbundnutzung dargestellt. Als übergeordneter Baustein der Verkehrsentwicklungsplanung sollen darüber hinaus folgende verkehrsmittelübergreifende Ansätze des Mobilitätsmanagements weiter verfolgt und ausgebaut werden:

- verstärkte Koordination und Kooperation in allen verkehrsrelevanten Planungen und Entscheidungen,
- Koordination der verschiedenen Verkehrsangebote, z.B. durch eine Mobilitätszentrale,
- Information über vorhandene Verkehrsangebote für verschiedene Zielgruppen (Verkehrsteilnehmer, Verkehrserzeuger, Schulen, ...) und
- Überzeugungsarbeit zur Verbesserung des Images des Umweltverbundes und zur Erhöhung der Akzeptanz der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

4.2 Bisherige Aktivitäten

Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan

Begleitend zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde der Arbeitskreis VEP eingerichtet, um eine breite und kontinuierliche Diskussion der Inhalte der Verkehrsentwicklungsplanung mit dem Ziel einer möglichst breiten Konsensfindung zu ermöglichen. Der Arbeitskreis dient der Meinungsfindung aller Beteiligten zum Verkehrsentwicklungsplan und bereitet notwendige Entscheidungen im Verlauf der Planungen vor. Er spielt eine zentrale Rolle als Bindeglied zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit.

Dem Arbeitskreis gehören neben der Verwaltung und der im Stadtrat vertretenen Fraktionen Vertreter von Interessensverbänden (IHK, Einzelhandelsverband Kreis Aschaffenburg, Handwerkskammer, Städtelternbeirat, ADAC, ADFC und VCD) an.

Bürgerinformation und -beteiligung im Rahmen des VEP

Die Öffentlichkeit wurde mit insgesamt 5 Bürgerbroschüren „Informationen zur Verkehrsentwicklungsplanung“ laufend über den Stand der Planungen informiert. Die Bürgerbroschüren erschienen in der Regel im Vorfeld der Arbeitskreissitzungen zum VEP. Meinungsäußerungen wurden durch die Nennung von Ansprechpartnern - innerhalb der Verwaltung und bei den Interessensverbänden - in jeder Bürgerbroschüre unterstützt. Weitere Beteiligungsmöglichkeiten bestanden im Rahmen von Veranstaltungen der VHS Aschaffenburg.

MOBI-Zeitung

Zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit rund um den Verkehr in Aschaffenburg gibt die Stadt Aschaffenburg seit Juni 1998 etwa halbjährlich die MOBI-Zeitung heraus, die Informationen über Verkehrsplanungen und -projekte in Aschaffenburg enthält. Die mit der Zeitung verbundene Mobilitätsaktion wird von dem Maskottchen MOBI begleitet. Ziel der Aktion ist, den Verkehr in Aschaffenburg umweltfreundlicher und sicherer zu gestalten, einen zügigen und staufreien Verkehrsfluss zu gewährleisten und das Zusammenwirken der unterschiedlichen Verkehrsmittel in einem Gesamtverkehrssystem zu verbessern.

4.3 Bausteine eines Mobilitätsmanagements für Aschaffenburg

Mobilitätsmanagement ist eine Aufgabe für alle Akteure im Verkehrsbereich. Neben der Stadt Aschaffenburg sind hier insbesondere die verschiedenen Interessensvertretungen angesprochen, aber auch z.B. der Einzelhandel.

Wichtige Partner im Mobilitätsmanagement sind z.B.

- Schulen und Polizei im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit,
- Einzelhandel im Rahmen des Innenstadtmarketings,
- VAB beim ÖPNV-Marketing,
- DB bei der Verknüpfung mit der Schiene (DB)
- die Umlandgemeinden bei allen Fragen des Quell- und Zielverkehr.

Für die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Partnern und auch zur Initiierung von gemeinsamen Projekten ist ein Koordinator („Kümmerer“) von

großer Bedeutung, der die verschiedene Aktivitäten abstimmt. Diese Rolle sollte ein „Mobilitätsberater/Mobilitätsbeauftragter“ übernehmen.

4.3.1 Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Das mit dem Verkehrsleitbild gesteckte Ziel der Verkehrsmittelwahländerung bedarf einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung. Verkehrsmittelwahländerungen setzen Verhaltensänderungen voraus, die eine tiefgehende Veränderung der subjektiven Einstellungen und auch oftmals des praktischen Tagesablaufs erfordern. Neben werblichen Maßnahmen und Informationen sind hierzu auch kontinuierliche Diskussionen mit dem am Verkehrsgeschehen Beteiligten, Akteuren und Meinungsbildern notwendig.

Folgende Bereiche bieten sich hierfür an:

- kontinuierlich tagendes „Verkehrsforum Aschaffenburg“; die erfolgreiche Arbeit im Arbeitskreis zum Verkehrsentwicklungsplan sollte hier nach dem Abschluss des Verkehrsentwicklungsplanes fortgesetzt werden, um die Umsetzung des Planes zu begleiten und kontinuierlich verkehrsplannerische Fragestellungen zu diskutieren,
- Kolloquien / Fachveranstaltungen und Fachveröffentlichungen zu verkehrlichen Themen, die in Aschaffenburg positiv besetzt sind (z.B. Kreisverkehre),
- Informationen „nach innen“ für die handelnden Organisationen, Verwaltungen und Betriebe zur Identitätsstiftung, z.B. Informationsveranstaltungen zum Verkehrsentwicklungsplan,
- Präsenz auf stadtweiten Veranstaltungen (Stadtfest usw.),
- regelmäßig erscheinende Zeitschrift für Meinungsbildner und Bürger („MOBI-Zeitung“).

4.3.2 Verkehrs- und Mobilitätsberatung

Verkehrliche Fragestellungen werden an vielen Stellen innerhalb der Verwaltung direkt oder über räumliche Planungen auch indirekt entschieden und tragen damit zur Entwicklung von verkehrsrelevanten Strukturen bei. Eine Beeinflussung dieser Prozesse ist nur möglich, wenn dabei ebenfalls alle verkehrsrelevanten Planungen und Entwicklungen betrachtet werden, um nicht nur kompensatorisch zur weiteren Verkehrszunahme wirken zu können.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, erscheint die Institutionalisierung eines Mobilitätsberaters geeignet. Durch die Konzentrierung der Thematik auf eine Person mit einer entsprechenden Stellung innerhalb der Verwaltung kann die notwendige Koordination und Kontinuität beim Aufbau verkehrsvermeidender und verkehrsreduzierender Strukturen gewährleistet werden.

Der Mobilitätsberater der Stadt Aschaffenburg kann als Schnittstelle innerhalb der öffentlichen Verwaltung sowie zwischen der öffentlichen Verwaltung und der Wirtschaft fungieren. Durch fachliche Unterstützung und ggf. finanzielle Anreize soll er die Entwicklung von Strukturen, die einem weiteren Anwachsen des Verkehrsaufkommens entgegensteuern können, fördern. Für die alltägliche Mobilität, die Güterverkehrslogistik und auch den Fremdenverkehr sollen beratend die Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung aufgezeigt werden und attraktive nachhaltig wirksame Handlungsmöglichkeiten eröffnet werden.

Die Beratungsangebote gehen sowohl an die öffentlichen Verwaltungen als auch an die Privatwirtschaft (z.B. Arbeitgeber, Einzelhandel, Güterverkehr, Tourismuswirtschaft). Neben der konkreten Beratungstätigkeit ist eine wesentliche Aufgabe der Verkehrs- und Mobilitätsberatung die Entwicklung von geeigneten Kommunikationsstrukturen, um Fragestellungen der Mobilität in allen relevanten Bereichen einfließen zu lassen.

Aufgabenfelder im Rahmen der Verkehrs- und Mobilitätsberatung sind z.B.:

- Begleitung von kommunalen Standortentscheidungen zu Wohnen, Gewerbe, Freizeiteinrichtungen, Bildungseinrichtungen öffentlicher bzw. privater Träger,
- Beratung von Bauwilligen bei der Standortwahl hinsichtlich ihrer aktuellen und zukünftigen Verkehrsbedürfnisse und der entsprechenden Konsequenzen (Faktor Zeit, Faktor Kosten, Faktor Mobilitätsmöglichkeit usw.); ebenso für standortsuchende Unternehmen,
- Mobilitätsberatung für große Arbeitgeber, Verwaltung, Schulen / Fachhochschule usw.,
- Erstellung von Informationsmaterialien rund um den Verkehr (Infopakete für Neubürger, Leitfaden Mobil in Aschaffenburg, thematische Stadtpläne),
- Marketing für die Innenstadt und deren Erreichbarkeit in Zusammenarbeit mit dem Handel, ergänzend ggf. Entwicklung eines Anlieferungsservices,

- Marketingentwicklung für Freizeitverkehrsangebote (einschließlich Unterstützung der Organisation von Sonderverkehren), z. B. im Rahmen von Großveranstaltungen und für regelmäßige kommunale Angebote,
- Koordination der Marketingmaßnahmen der unterschiedlichen Partner.

Pilotprojekt betriebliche Mobilitätsberatung

Mit 64.000 Fahrten sind die Quell- und Zielverkehrsfahrten mit Wegezweck Arbeit die größte zu beeinflussende Fahrtengruppe. Diese Fahrten sind im hohen Maße verlagerbar. Fahrten zum Arbeitsplatz sind in den wenigsten Fällen zwingend an die Benutzung eines Pkw gebunden, alternative Möglichkeiten sind für die Berufspendler von und nach Aschaffenburg zu 90 % gegeben.³

Mit einem Pilotprojekt betriebliche Mobilitätsberatung können konkrete Ansatzpunkte zur Verbesserung der Erreichbarkeit der beteiligten Arbeitsplatzstandorte für die Beschäftigten aufgezeigt werden. Hierbei liegt ein Schwerpunkt auf der Änderung der Verkehrsmittelnutzung bei den Arbeitswegen zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität.

Geeignete Arbeitsstätten zur Durchführung eines Pilotprojektes betriebliche Mobilitätsberatung sind z.B. die Stadtverwaltung und / oder größere Dienstleister in der Innenstadt.

4.3.3 Verkehrsmarketing

Im Rahmen des Verkehrsmarketings soll mit gezielten Kampagnen und Aktionen die Akzeptanz und Wirkung der umgesetzten Angebots-Maßnahmen erhöht werden. Geeignete Medien können hierbei neben der Mobi-Zeitung die Tagespresse, Plakate und Faltblätter sein. Weiterhin kann mit der Auslobung von Wettbewerben eine hohe Teilnahmebereitschaft und Interesse in der Öffentlichkeit erreicht werden. Geeignete Themen für Kampagnen sind z.B.

- Erreichbarkeitsmarketing für die Innenstadt (alle Verkehrsmittel),
- Kampagne „Gut zu Fuß in Aschaffenburg“,
- Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ inklusive Auslobung eines Wettbewerbes für den fahrradfreundlichsten Betrieb Aschaffenburgs,
- Kampagnen zur ÖPNV-Nutzung im Freizeitverkehr, ggf. in Zusammenarbeit mit Freizeiteinrichtungen (Kinopolis, ...).

³ vgl. hierzu auch Planungsgruppe Nord, Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung zum Berufsverkehr in Aschaffenburg, im Auftrag der Stadt Aschaffenburg, Kassel 1997

4.3.4 Mobilitätszentrale

Ein wichtiges Instrument des Mobilitätsmanagements ist die Mobilitätszentrale, die der nach Außen sichtbare und agierende Dienstleistungsanbieter in Sachen Mobilität ist. Ziel der Mobilitätszentrale ist die umfassende Informationsverbesserung der Bürger in allen Fragen der Mobilität. Während bislang für Informationen zur Mobilität unterschiedliche Institutionen aufgesucht werden müssen (z.B. Kundenzentren für ÖPNV), kann eine Mobilitätszentrale wichtige Informationen zu allen Verkehrsmitteln liefern.

Für die Stadt Aschaffenburg bietet es sich an, eine Mobilitätszentrale in mehreren Stufen zu entwickeln, d.h. die kurzfristige Einrichtung eines Büros in bestehenden Strukturen mit einer schrittweisen Ergänzung und Ausbau der Dienstleistungsangebote, verbunden mit einem Standortwechsel bzw. Standortweiterungen.

Als erste Stufe wäre die Weiterentwicklung des Kundenzentrums der Stadtwerke Aschaffenburg im Kiosk am Herstellturm zur Mobilitätszentrale möglich. Hierzu wäre eine Ausweitung der Trägerschaft sinnvoll. Weitere Partner könnten die Stadt Aschaffenburg sowie die VAB sein, Kooperationen sind darüber hinaus z.B. mit dem ADFC und Car-Sharing-Organisationen anzustreben.

Folgende Serviceleistungen sollte eine erste Ausbaustufe der Mobilitätszentrale mindestens enthalten:

- Fahrplanauskunft VAB, Nachbaraufgabenträger, DB AG,
- Verkauf von Fahrkarten VAB und DB AG,
- Ausgabe / Verkauf von Informationsmaterialien zu allen Verkehrsarten,
- Informationen zu laufenden Planungen im Verkehrsbereich,
- Informationen zur Verkehrssituation (Baustellen, Parkhausauslastung, Umleitungen etc.),
- Beschwerdenmanagement.

In folgenden Ausbaustufen sind weitere Dienstleistungsangebote zu entwickeln, z.B.:

- Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten,
- Vermittlung von Car-Sharing,
- Pendlerbörse,
- Mobilitätsberatung für Investoren, Betriebe usw.,
- Vermittlung Fahrradverleih,
- Vermittlung von Boten- und Zustelldienst,
- Gepäckservice / Gepäckboxen,
- Routenplanung für Ausflüge und Urlaub.

Mögliche Standorte einer Mobilitätszentrale in den weiteren Ausbaustufen könnten im Bahnhofsbereich / Regionaler Omnibusbahnhof ROB und in der Innenstadt (Freihofplatz) sein. Um möglichst breite Bevölkerungskreise zu erreichen, kann es auch sinnvoll sein, mit zwei Standorten zu agieren.

4.3.5 Kooperation mit den Umlandgemeinden - Regionaler VEP

Das Verkehrsgeschehen in der Stadt Aschaffenburg wird in hohem Maße durch die Verflechtungen mit den Umlandgemeinden und der Region Bayerischer Untermain geprägt. Um auf diese Verkehre einwirken zu können, ist neben den Maßnahmen in der Stadt Aschaffenburg auch eine regionale Herangehensweise sinnvoll und erforderlich.

Mit dem gemeinsamen Nahverkehrsplan der Stadt Aschaffenburg und der Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg wurde für den öffentlichen Personennahverkehr bereits eine Planung erarbeitet, die die Probleme der umfangreichen Verflechtungen der Stadt Aschaffenburg mit dem Umland aufgreift und Lösungsansätze anbietet.

Auch für andere Themenfelder ist eine engere Kooperation der Stadt Aschaffenburg mit ihrem Umland anzustreben. Ein geeignetes Instrumentarium hierfür ist ein regionaler Verkehrsentwicklungsplan, mit dem die beteiligten Kommunen die wesentlichen Themenfelder des Stadt-Umland-Verkehrs aufgreifen und gemeinsame Ziele und Strategien der Verkehrsentwicklung definieren können.

Hierunter fallen z.B.

- Definition von Zielsetzungen für die Weiterentwicklung der Nahverkehrs,
- Intensivierung der ÖPNV-Angebotsabstimmung,
- Park + Ride-Anlagen in der Region,
- Verbesserung der Radverkehrsverbindungen in die Umlandgemeinden und
- Möglichkeiten des regionalen Verkehrsmanagements.

4.3.6 Überblick über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

In der nachfolgenden Tabelle wird ein Überblick über die vorgeschlagenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und deren Zuordnung zu den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Koordination und Organisation gegeben. Deutlich wird, dass viele Maßnahmen handlungsfeldübergreifend angelegt sind.

■ Tabelle 24: Überblick über Maßnahmen des Mobilitätsmanagement

Information	Kommunikation	Koordination	Organisation
Fachveranstaltungen			
Informationsmaterialien zu den Verkehrsangeboten			
Verkehrsforum Aschaffenburg			
Präsenz auf stadtweiten Veranstaltungen			
Zielgruppenspezifische Informationsveranstaltungen			
Mobi-Zeitung			
Mobilitätszentrale(n)			
Erreichbarkeitsmarketing Innenstadt			
Kampagne „Gut zu Fuß in Aschaffenburg“			
Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“			
Kampagnen zum Freizeitverkehr			
Bauberatung und Neubürgerberatung			
	Mobilitätsberater / Mobilitätsbeauftragter		
	Betriebliche Mobilitätsberatung		
		Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden	

4.4 Umsetzung begleitender Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Entsprechend der Umsetzungsstufen des integrierten Gesamtkonzeptes sollen auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements realisiert werden.

Hierbei sollte für eine zielorientierte Heangehensweise

- eine Konzentration und Koordination der Maßnahmen unter einem Motto (z. B. Jahresmotto) erfolgen und
- Festlegung von konkreten Zielen zum Mobilitätsmanagement (z. B. Jahresziele) getroffen werden.

Für die kurzfristige Umsetzung können vor allem

- das Erreichbarkeitsmarketing für die Innenstadt (Schwerpunkte auf Parkleitsystem und Parkraumbewirtschaftung, durchgängige Verbindungen für Fuß- und Radverkehr) und
- die Kampagne „Gut zu Fuß in Aschaffenburg“ (Innenstadt und Stadtteilzentren, Schwerpunkte Abschaffung Gehwegparken und Verbesserung der Querungssituation)

von Bedeutung sein. Gleichzeitig ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit über die geplanten Maßnahmen und deren Umsetzung zu gewährleisten.

Zur effektiven Beeinflussung der Quell- und Zielverkehre sollte kurzfristig ein Pilotprojekt zur betrieblichen Mobilitätsberatung in Aschaffenburg initiiert werden. Aufgrund der strukturellen und verkehrlichen Voraussetzungen bieten sich hierbei insbesondere größere Dienstleister oder Behörden im Innenstadtbereich an. Eine Vorreiterrolle könnte die Stadtverwaltung der Stadt Aschaffenburg übernehmen.

Mittelfristig sollten die geeigneten Handlungsansätze für die Verkehrs- und Mobilitätsberatung in der Stadt Aschaffenburg herausgearbeitet und sukzessive umgesetzt werden. Hierbei sollte auch die Weiterentwicklung bestehender Kundenzentren zu einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätszentrale Thema sein.