

Das Fahrrad ist da – was sich in den letzten Jahren bei uns in Erfurt verändert hat

7. Fahrradkommunalkonferenz 25./26. November 2013 in Erfurt

Uwe Spangenberg

**Beigeordneter für
Stadtentwicklung, Bau und
Verkehr**

Agenda

- Ausgangsbedingungen des Radverkehrs in Erfurt
- Beginn einer kontinuierlichen Radverkehrsplanung – Barrieren und Gunstbedingungen
- Wo stehen wir heute?
- Ziele der Radverkehrsförderung
- Welche positiven Erfurter Erfahrungen sind auch für andere Städte nutzbar?

Ausgangsbedingungen des Radverkehrs in Erfurt

- Geringe Fahrradtraditionen (relativ wenige Studenten)
- Hohes Maß an ÖV Nutzung und Bevorrechtigung
- Teilweise ungünstige topografische Bedingungen (im Radverkehrsverständnis der 80er und 90er Jahre)
- Weite Wege von den Siedlungsschwerpunkten im Norden und Südosten in die Innenstadt ⇒ aber: sehr gute Stadtbahnanbindung

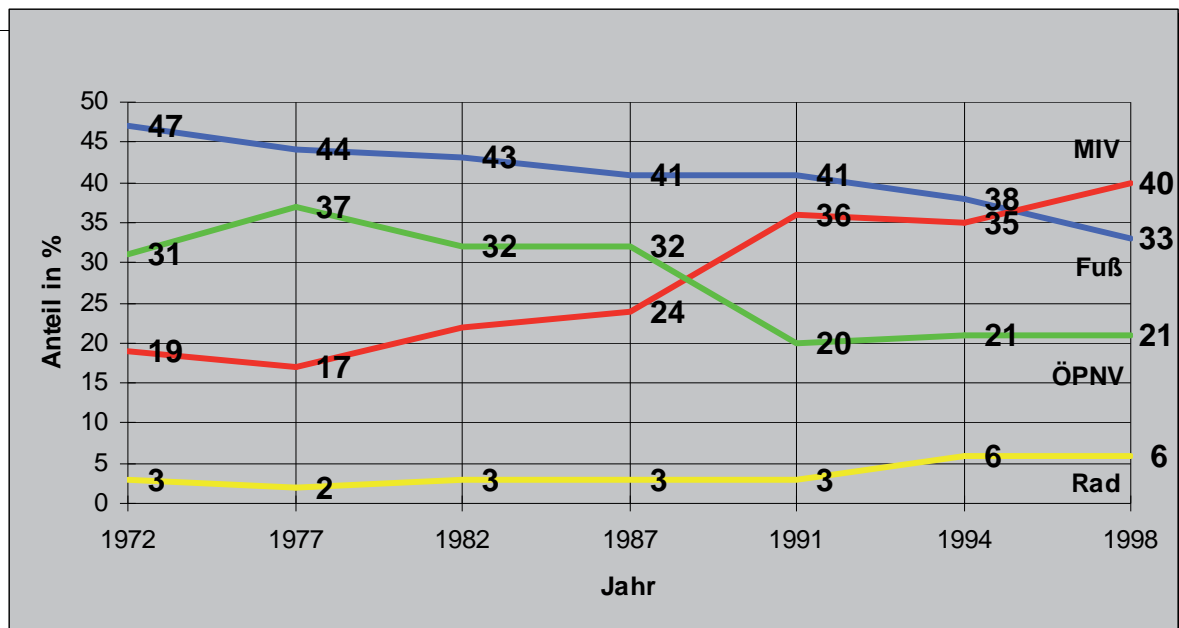
- Kein geschlossenes Radwegenetz vorhanden (VEP 93)
- Altbaubestand vorzugsweise als gemeinsame Rad-/Gehwege oder von Gehbereichen abmarkierte Radwege
- Beschädigte Oberflächen, keine bündigen Bordabsenkungen, zu schmal , kein Schutzstreifen gegenüber fließendem Verkehr...

Ausgangsbedingungen des Radverkehrs in Erfurt



Quelle : DAS VOLK
(Tageszeitung des
Bezirktes Erfurt)
vom 23.10.1976

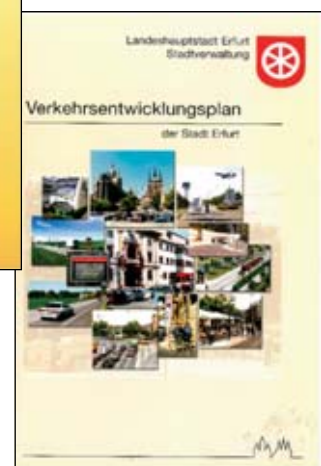
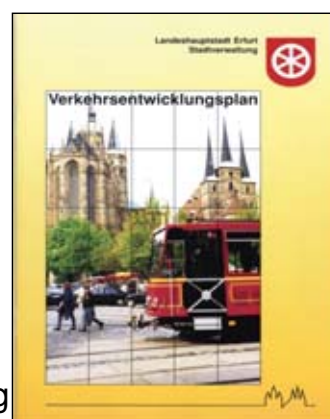
Entwicklung der Verkehrsmittelbenutzung



Quelle: SrV

Beginn einer kontinuierlichen Radverkehrsplanung

- Mit VEP 93 erstes gesamtstädtisches Radverkehrskonzept
- Fortschreibung 1998
- 2001 Überarbeitung Radverkehrskonzeption und Prioritätenreihung für den weiteren Ausbau von Radverkehrsanlagen
- 2006 Stadtratsbeschluss Maßnahmeplan Radverkehr „Förderung und Ausbau des Radverkehrs in Erfurt“
- 2011 Stadtratsbeschluss zur Aktualisierung des Maßnahmeplans Radverkehr – Lückenschlüsse
- Seit 2011 Fortschreibung VEP Radverkehr



Arbeitskreis „Radverkehr in Erfurt“

- Bildung im Frühjahr 1994 auf Initiative eines Erfurter Bundestagsabgeordneten und des ADFC in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung
- Mitglieder des Arbeitskreises sind Vertreter der Stadtratsfraktionen, Polizei, Interessenvertretungen ADFC und VCD, Verwaltung
- Leitung des AK erfolgt ehrenamtlich, Geschäftsstelle im Tiefbau- und Verkehrsamt / Fahrradbeauftragte
- 4-6 Beratungen pro Jahr
- Beratendes Gremium - Votum des Arbeitskreises wird insbesondere bei Planungsfragen von zuständigen Ausschüssen des Stadtrates eingefordert
- Durch Beteiligungsstruktur guter Interessenausgleich zwischen Fachleuten und Nutzern gegeben

Umsetzungsschwerpunkte

- Komplexe Straßenbaumaßnahmen mit der Schaffung von Radverkehrsanlagen
- Verbindung ländlich geprägter Ortsteile unter Nutzung der Möglichkeiten der Flurneuordnung durch Großbaumaßnahmen wie BAB 71 + BAB 4, Ostumfahrung und ICE-Trasse
- Öffnung von Einbahnstraßen,
 - ca. 100 Einbahnstraßen im kompakten Stadtgebiet, davon 80% bereits freigegeben,
 - Vorreiterrolle mit StVO Novelle 1997
- Entwicklung und Vermarktung eines attraktiven Freizeitradwegenetzes mit Schwerpunkten Thüringer Städtekette(D-4 Route) und Geraradweg
- Kontinuierliche Schaffung von Abstellanlagen
- Problematik der Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr mit dem Schwerpunkt Anger

Entwicklung der Radverkehrsanlagen

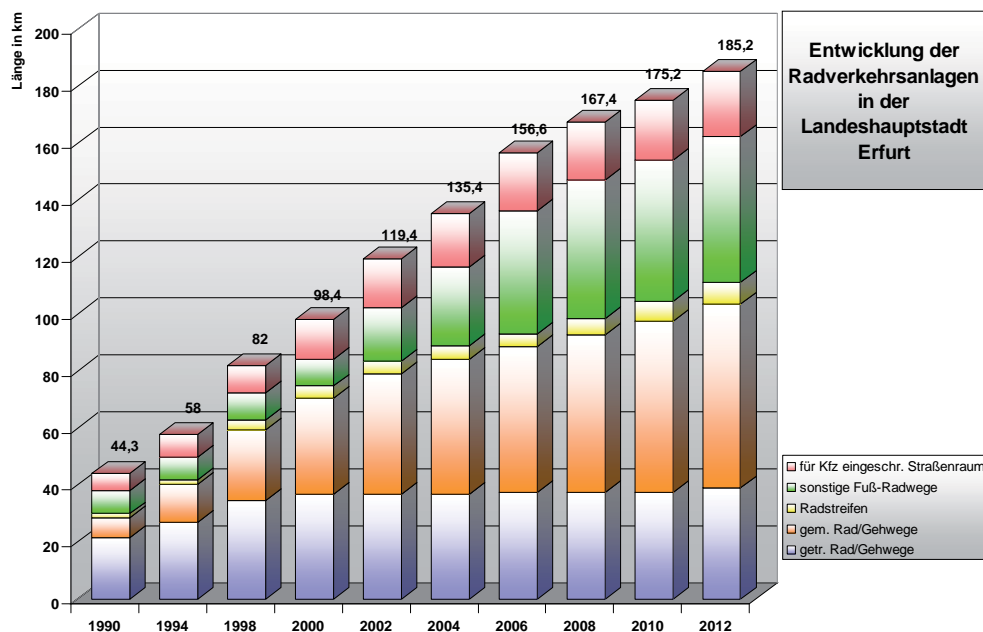


Abb.: Eigene Erhebung

Wo stehen wir heute?

Bau neuer Infrastruktur

Zur Schaffung eines flächendeckenden Netzes von Haupt- und Nebenrouten ist Schaffung von Infrastruktur weiterhin notwendig

Zumeist komplexe Baumaßnahmen im Innenstadtbereich

Finanzierungsprobleme

Integration in städtebaulichen Raum mit Chancen der stadträumlichen Aufwertung

Problematik konkurrierender Flächenbedürfnisse
(Gehwegbreiten, ruhender Verkehr, Führung an Haltestellen)

Positive Beispiele für neue Anlagen in Erfurt



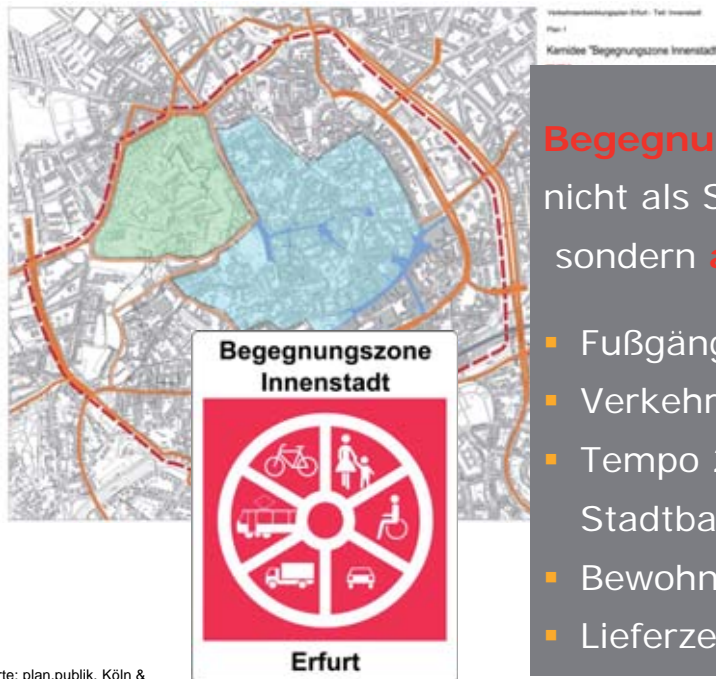
Fotos: Eigene Bilder

Planungsbeispiel Nordhäuser Straße



Simulation: Rehwaldt Landschaftsarchitekten Dresden

VEP Innenstadt - Kernidee Begegnungszone



Karte: plan.publik. Köln & Verkehrskonzept Aachen

Begegnungszone

nicht als StVO-Instrument,
sondern **als Markenzeichen**

- Fußgängerbereiche
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo 20 auf
Stadtbahnstraßen
- Bewohnerparken
- Lieferzeitfenster...

Konzept Radverkehr



Karte: plan.publik. Köln & Verkehrskonzept Aachen

Zulassen des Radverkehrs
innerhalb der
Begegnungszone
(Einbahnstraßen frei) bei
gleichzeitigem Angebot von
hochwertigen
„Vorzugsrouten“ für
Transitverkehr

- Komfortsteigerung durch verbesserte Oberflächen
- Bündelung auf weitgehend konfliktarmen Haupttrassen
- weitere Öffnung Fußgängerzonen
- Aktuelle Umsetzung mit Maßnahmeplan

VEP Radverkehr- Fortschreibung

Ziel : Radverkehr in Erfurt attraktiver und sicherer gestalten

Dazu: umfassender Ansatz der Radverkehrsförderung durch Zusammenwirken von:

- infrastrukturellen Bausteinen
- Elementen der Öffentlichkeitsarbeit
- Servicekomponenten

Diskussion des Konzeptes in 5 Workshops mit Interessenvertretern aus Politik, Verwaltung, Verkehrsverbänden, Polizei, Nahverkehrsunternehmen u.a.

Nutzung vorhandener Strukturen im Arbeitskreis Radverkehr

Beschlussfassung als Entscheidungsgrundlage sowie Erstellung von Investitionsprogrammen voraussichtlich Anfang 2014

VEP Radverkehr- Fortschreibung

Wesentliche Ergebnisse:

Erarbeitung eines hierarchisch gestuften Radverkehrsnetzes mit über 100 Einzelmaßnahmen

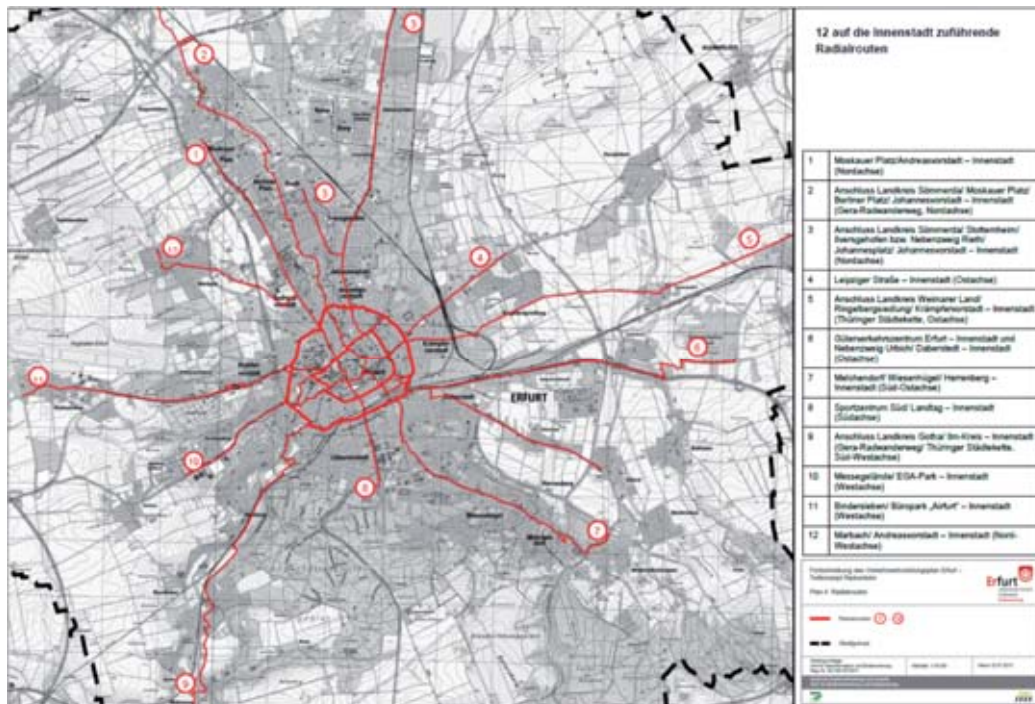
Schwerpunkt :12 Radialrouten in Verbindung mit ringartigen tangentialen Verbindungen

Erarbeitung eines Investitionsvolumens von ca. 4 Mio EUR und Einteilung in Prioritätsstufen - „TOP TEN Liste“

Klare Orientierung an kostengünstigen und schnell umsetzbaren Maßnahmen mit großer Öffentlichkeitswirksamkeit

- Einrichtung von Fahrradstraßen, weitere Öffnung von Einbahnstraßen
- Abmarkierung von Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen
- Verbesserung von Abbiegemöglichkeiten (direktes LA)
- Umgestaltung von Bestandanlagen in richtlinienkonforme Anlagen

VEP Radverkehr- Fortschreibung



Entwicklung Fahrradparken-

Eine aktuelle Erhebung 2012 in Erfurter Innenstadt ergab **3.220** permanent verfügbare Fahrradabstellmöglichkeiten

- Rund 70 % weisen sehr gute bis akzeptable Qualität auf
- Rund 90% befinden sich in sehr guter Lage

Stadt	EW	RV- Anteil	Abstellplätze
Groningen (NL)	178.000	39,2%	3.950
Maastricht (NL)	122.000	23,7%	1.850
Salzburg (A)	147.000	15-20 %	6.000
Bremen	550.00	26,5%	1.840
Münster	270.000	37,6%	11.300
Karlsruhe	291.000	16%	1.000
Freiburg	220.000	27%	5.065
Lübeck	213.000	17%	4.040
Erfurt	203.000	10%	3.220

Quelle :
VEP Erfurt
Stand 2013

Radhaus am ICE - Bahnhof



Eröffnung 2009
Erweiterung 2012

Fotos: Eigene Bilder

324 kostenlose Abstellplätze
+ 12 Boxen
Kombination mit Service und Verleih
durch Fahrradhändler
Geschäftsstelle ADFC



Umgestaltung Fußgängerzonen



Einheitlich gestaltete Rad- und Baumschutzbügel mit Radnutzung sind fester Bestandteil der Stadtmöblierung

Mit Abschluss der Baumaßnahmen westlicher Anger, Fischmarkt und Schlösserstraße werden weitere **ca. 220 Stellplätze** in der Innenstadt neu geschaffen

Foto: Eigenes Bild

Planung 2.überdachte Abstellanlage am ICE Bahnhof



Quelle: Osterwold & Schmidt Weimar

Über 200 neue
Abstellplätze

Lage direkt am
Bahnhofszugang

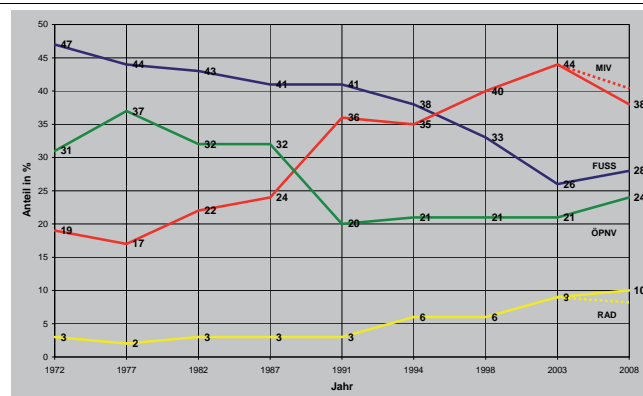
Schaffung von
Servicestationen für
E-Bikes

Zusätzliche
Schließfächer

Realisierung 2014
geplant

Ziele der Radverkehrsförderung

- Steigerung des Radverkehrsanteiles auf 15% - damit Übergang vom Einsteiger zum Aufsteiger nach NRVP 2020



Quelle: Eigene Darstellung

- dazu Umsetzung der Maßnahmepläne Infrastruktur- aber auch Öffentlichkeitskampagnen notwendig
- Stärkung von Synergieeffekten zwischen ÖPV und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Radfahrer wieder zurück auf die Fahrbahn holen
- Entwicklung bezahlbarer öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen z.B. als Projekt AG fahrradfreundliche Kommunen i.V. mit NRVP
- Chancen der BUGA 2021 in Erfurt zur Schaffung von Infrastruktur und Serviceeinrichtungen (Leihradssystem) nutzen

Welche positiven Erfahrungen sind auch für andere Städte nutzbar?

- Breiten politischen Konsens schaffen und zur Maßnahmeumsetzung nutzen
- Ausgeprägte Beteiligungskultur:
 - Workshops in Planungsphase,
 - Arbeitskreis für aktuelle Probleme
- Einbeziehung der Radverkehrsförderung in Klimaschutzkonzept und Umweltplanungen
- Verschränkung der Planungen mit Ansprüchen des Nahverkehrs und der Barrierefreiheit
- Nicht immer sind die aus der Sichtweise des Radverkehrs besten Lösungen umsetzbar- Kompromissbereitschaft

Welche positiven Erfahrungen sind auch für andere Städte nutzbar?

- Orientierung an stadtspezifischen Nutzergewohnheiten - Lösungen die in Münster oder Amsterdam passen , müssen in Erfurt nicht funktionieren
- Kreative Auslegung von Richtlinien , aber auch Mut zu unkonventionellen Lösungen – wenn lokale Besonderheiten diese erfordern
- Taktik der kleinen- aber kontinuierlichen Schritte - , Umsetzungsorientierung auf der Grundlage einer gesamtstädtischen Konzeption

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.



Foto: Eigenes Bild