

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt

Radverkehrskonzept



3 Beiträge zur Stadtentwicklung





Inhalt

	Vorwort	2
1	Ausgangslage Aufgabenstellung	4
1.1	Stadtstruktur und Radverkehrspotenzial	4
1.2	Aufgabenstellung	4
1.3	Beteiligungsprozess	5
2	Radverkehrsnetz	6
2.1	Planungsziele	6
2.2	Ergebnisse der Netzkonzeption: das abgestimmte Radverkehrsnetz	7
2.3	Struktur – ‚Philosophie‘ – des Radverkehrsnetzes	7
3	Zielkonzept und Maßnahmenschwerpunkte im Haupttroutennetz	12
3.1	Vorgehen und Grundsätze für die Maßnahmenkonzeption	12
3.2	Maßnahmenschwerpunkte	14
3.2.1	Magdeburger Allee – Radialroute 3	15
3.2.2	Franckestraße / Schlachthofstraße – Radialroute 4	16
3.2.3	Krämpferstraße / Leipziger Straße – Radialroute 4 und 5	18
3.2.4	Schmidtstedter Knoten	20
3.2.5	Windthorst-, Häßler- und Melchendorfer Straße – Radialroute 7	23
3.2.6	Westliche Innenstadteinfahrt – Radialroute 10	25
3.2.7	Innerer Altstadtring – Juri-Gagarin-Ring und parallele Führung	27
3.2.8	Nördlicher Stadtring	31
4	Fahrradparken	40
4.1	Grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	40
4.2	Nutzungsspezifische Anforderungen	41
4.2.1	Wohnen	41
4.2.2	Einkaufen	42
4.2.3	Ausbildung – Schulen und Kindergärten	42
4.2.4	Arbeiten	43
4.2.5	Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs	43
4.2.6	Stadtmobiliar als Fahrradabstellanlage	44
4.3	Fahrradparken in historischen Stadtkernen	45
4.3.1	Erfurter Altstadt	45
4.3.2	Fahrradparken am Hauptbahnhof	47
4.3.3	Erarbeitung eines Fahrradparkkonzeptes für die BUGA	49
5	Öffentliches Fahrradverleihsystem	50
6	Öffentlichkeitsarbeit Beteiligung Service	52
6.1	Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	52
6.2	Ausgewählte Instrumente	53
6.3	Empfehlungen zur Öffentlichkeitsarbeit	56
7	Fazit und Empfehlungen	58
8	Ausblick	62



Liebe Erfurterinnen und Erfurter,

mit dem neuen Radverkehrskonzept als Teil des Verkehrsentwicklungsplans, das der Erfurter Stadtrat am 26. November 2014 einstimmig beschlossen hat, haben sich Verwaltung und Stadtrat dazu bekannt, die Förderung des Radverkehrs auf einem höheren Niveau als bisher fortzusetzen. Und das aus gutem Grund: Schließlich gewinnt der Radverkehr im Alltag und in der Freizeit quer durch alle Generationen zunehmend an Bedeutung.

Das Fahrrad ist für viele Menschen zu einem alltäglichen Verkehrsmittel geworden. Wer Rad fährt, hat Spaß, hält sich gesund, spart Geld und leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Längst ist der Radverkehr zu einer wichtigen Säule der Mobilität im Umweltverbund unserer Stadt geworden. Statistische Erhebungen der letzten Jahre belegen eindrucksvoll diesen deutschlandweiten Trend auch für Erfurt. Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Stadtverkehr hat sich in den letzten 25 Jahren auf nun 11 Prozent nahezu vervierfacht.

Das ist auch das Ergebnis einer langjährigen guten Zusammenarbeit von engagierten Bürgerinnen und Bürgern und der Verwaltung vor allem im Arbeitskreis Radverkehr mit dem Ziel, gute Lösungen unter den nicht immer einfachen konkreten räumlichen Bedingungen in Erfurt zu entwickeln. Auch wenn erste Maßnahmen des Konzeptes bereits erfolgreich umgesetzt werden konnten – sei es beispielsweise die Schaffung von Radfahrstreifen in der nördlichen Johannesstraße, die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Windthorststraße oder die kontinuierliche Erweiterung von qualitätsvollen Abstellanlagen in der Innenstadt – stehen wir doch noch vor erheblichen Anstrengungen, um die Ziele dieses Konzeptes zu erreichen.

Nicht zuletzt erwachsen aus den unterschiedlichen Bedürfnissen unserer Radfahrer, zu denen Kinder ebenso gehören wie Senioren oder sportlich ambitionierte Fahrer, auch differenzierte Anforderungen an Infrastruktur und Sicherheit. Die zunehmende Vielfalt der anzutreffenden Räder, die neben herkömmlichen Typen durch eine wachsende Zahl von Pedelecs, Anhängern, Lastenrädern u.a. gekennzeichnet ist, führt auch zu neuen Anforderungen an den Straßenraum. Dabei ist es eine besondere Herausforderung, für verkehrliche und nichtverkehrliche Nutzungen in den begrenzten Flächen des öffentlichen Raumes einen guten Kompromiss zu finden.

Ein Wandel hat sich auch bei der Führung des Radverkehrs im Straßenraum vollzogen. Wurde in früheren Lösungen eine konsequente Trennung der Radfahrer vom Kfz-Verkehr durch einen Bordstein favorisiert, zeigen aktuelle Erfahrungen, dass Anlagen auf der Fahrbahn – vorzugsweise als Radfahr- oder Schutzstreifen markiert – deutliche Sicherheitsvorteile aufweisen. Diese Entwicklungen greift das neue Konzept auf. Im Ergebnis wird ein detailliert abgestimmtes Radverkehrsnetz, bestehend aus zwölf Haupttrouten, zwei Radialringen sowie ergänzenden Neben- und Freizeittrouten entwickelt.

Ein besonderer Focus wird dabei auf kostengünstigen und öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen liegen. Dazu gehören u.a. eine aktive Pressearbeit, die Nutzung von Internet und Kartenwerken, Aktionen zum Thema Fahrrad und lokale Kampagnen sowie ein vielfältiges Dienstleistungsangebot, um dem Radverkehr die ihm angemessene Aufmerksamkeit zu geben. Das beinhaltet auch ein hohes Maß an Kompromissfähigkeit bei der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Ein weiterer bedeutsamer Inhalt des Konzeptes ist die Verbesserung des Fahrradklimas in unserer Stadt. Durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit soll das Verständnis und die Akzeptanz für neue Lösungen verbessert und gleichzeitig ein rücksichtsvolleres Verhalten aller Verkehrsteilnehmer miteinander gefördert werden. Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept werden Prioritäten für wichtige Maßnahmen bestimmt. Damit liegt auch eine Entscheidungsgrundlage für die notwendige mittelfristige Finanzplanung zur Umsetzung wichtiger Elemente des Konzeptes vor.

Ziel all dieser Maßnahmen ist es, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bis 2020 mindestens auf 15 Prozent zu steigern und das Radverkehrsklima in Erfurt spürbar zu verbessern. Das ist eine breit angelegte und weitblickende Aufgabe, die aber in erheblichem Maße dazu beitragen wird, die attraktiven Lebensbedingungen in unserer Stadt zu sichern und weiter zu fördern.

Ihr Andreas Bausewein
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Erfurt

1 Ausgangslage | Aufgabenstellung

1.1 Stadtstruktur und Radverkehrspotenzial

In der Stadt Erfurt hat der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV einen hohen Stellenwert. 58 Prozent der täglichen Wege der Werktagsbevölkerung werden so zurückgelegt. Das zeigen die Ergebnisse der Mobilitätserhebung SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (Forschungsprojekt der Technischen Universität Dresden ‚Mobilität in Städten – SrV‘) von 2013. Gegenüber dem SrV aus dem Jahr 2003 ist der Anteil des motorisierten Verkehrs (MIV) von 44 Prozent auf 42 Prozent gesun-

ken, einen Verlust gab es beim ÖPNV von 21 Prozent auf 17 Prozent, einen Zuwachs beim Fußverkehr von 26 Prozent auf 30 Prozent, der Anteil des Radverkehrs liegt bei ca. 11 Prozent. ¹ Gegenüber 1991 hat sich der Radverkehrsanteil jedoch fast vervierfacht. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Steigerung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr und der vergleichsweise kompakten Stadtstruktur sind Potenziale vorhanden und ein Anteil des Radverkehrs von 15 Prozent bis 2020 als realistisch einzustufen. ²

1.2 Aufgabenstellung

Diese Entwicklung will die Landeshauptstadt Erfurt mit einem zukunftsweisenden Radverkehrskonzept aufgreifen und stärken. Das Radverkehrskonzept ist als ‚Teilkonzept Radverkehr‘ in die Fortschreibung

des Verkehrsentwicklungsplans integriert und hat dementsprechend auch nicht die Untersuchungs- und Maßnahmentiefe eines detaillierten Fachplans. Es sind aber die Voraussetzungen gegeben, dass die empfohlenen Maßnahmen für den Radverkehr in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Stadt eingeordnet und in deren Kontext realisiert werden können. Mit diesem Handlungskonzept wird darüber hinaus eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen, weiteren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sowie die Bereitstellung von entsprechenden Haushaltsmitteln gegeben.

Die Bedeutung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel steht im Mittelpunkt des Teilkonzeptes VEP Radverkehr. Die Verknüpfung mit den regionalen bzw. überregionalen Radwegen und damit dem Freizeitradverkehr sowie dem touristischen Radverkehr soll ebenfalls sichergestellt werden. Ziel ist es, den Radverkehr in Erfurt attraktiver und sicherer zu machen, möglichst auch eine Änderung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs zu erreichen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Damit diese Potenziale auch in Erfurt bestmöglich aktiviert werden können, bedarf es eines umfassenden Ansatzes der Radverkehrsförderung, der über die Verbesserung der verkehrstechnischen Infrastruktur hinausgeht. Die Radverkehrsförderung der Stadt Erfurt orientiert sich deshalb am Leitbild ‚Radverkehr als System‘.



- **Infrastruktur zum Fahren und Parken**

Den heutigen Anforderungen, Erkenntnissen genügend ist sie eine wichtige Voraussetzung für ein fahrradfreundliches Gesamtverkehrssystem.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Sie wirbt zielgruppenorientiert für Fahrradnutzung und wirkt auf Verhaltensänderungen bezüglich Verkehrsmittelwahl ein. Sie umfasst die Kommunikation der verschiedenen Handlungsträger zur Förderung des Radverkehrs untereinander.

- **Serviceangebote**

Die Serviceangebote sollen das Radfahren attraktiv und angenehm machen (beispielsweise Fahrradstationen oder Leihfahrradsysteme). Solche Angebote können von der öffentlichen Hand angeregt und initiiert werden, sie liegen aber oft auch in privater Zuständigkeit.

1.3 Beteiligungsprozess

Die Organisation des Beteiligungs- und Abstimmungsprozesses mit der interessierten Öffentlichkeit (Politik, Verbände, Institutionen) und der Verwaltung erfolgte im Rahmen von fünf moderierten

Workshops. Diese haben im Zeitraum von November 2011 bis April 2013 stattgefunden; daran teilgenommen haben jeweils 25 bis 30 Personen.

Mitglieder der Workshops ‚VEP Erfurt – Teilkonzept Radverkehr‘

Vertreter der Fraktionen: SPD | CDU | Bündnis90/Die Grünen | Die Linke | FDP | Freie Wähler

Arbeitskreis Radverkehr

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Kreisverband Erfurt

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Ortsgruppe Erfurt

Seniorenbeirat

Polizeidirektion

Erfurter Verkehrsbetriebe (EVAG)

Verwaltung: Dezernat 4 – Stadtentwicklung und Umwelt / Beigeordneter, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Amtsleitung, Bereich Verkehrsplanung, Abteilung Stadtentwicklung), Tiefbau und Verkehrsamt (Abteilung Verkehr)

¹ vgl. plan.publik/Verkehrskonzept (2012) Verkehrsentwicklungsplan Erfurt, Teil Innenstadt – mit Wirtschaftsverkehr, Seite 2.

² Radverkehrsanteile von Städten vergleichbarer Größenordnung: Magdeburg 14 Prozent, Hamm 17 Prozent, Potsdam 20 Prozent, Kiel und Braunschweig 21 Prozent (Zusammenstellung Planungsgemeinschaft Verkehr PGV – Alrutz nach Angaben der Städte).

2 Radverkehrsnetz

2.1 Planungsziele

Primäres Ziel ist das Angebot eines geschlossenen und sicheren Netzes von Radverkehrsverbindungen, das eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs gewährleistet (Alltagsverkehr) und die Anschlüsse an benachbarte sowie überörtliche Netze herstellt.

Die Planung eines Radverkehrsnetzes orientiert sich deshalb an den vorhandenen und zukünftigen Quell- bzw. Zielbeziehungen.

Auf dieser Grundlage ist für die Landeshauptstadt Erfurt ein hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz entwickelt worden, das aus folgenden Netzhierarchien mit jeweils spezifischen Anforderungen besteht:



Erfurt, Andreasstraße

▪ Hauptroutennetz – Stadtnetz

Das Hauptroutennetz ist ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen. Wichtige Aktivitätszentren der Bereiche Beruf und Ausbildung (Universität), Einkaufen, Bahnhof bzw. wichtige ÖPNV-Haltestellen werden miteinander verbunden. Die Haupttrouten gewährleisten die Anbindung der großen zusammenhängenden Wohngebiete und Stadtteile an die Innenstadt, die Anbindung großer Geschäftszentren und Arbeitsstätten, weiterführender Schulen, sozialer Einrichtungen und bedeutender Freizeitziele. Die Alltagstauglichkeit der Radverkehrsverbindungen (Tag- und Nachtroute) ist von besonderer Bedeutung. Die Hauptverbindungen schließen an das regionale Radverkehrsnetz mit Bedeutung für den Freizeitverkehr an bzw. sind in diese integriert.

▪ Nebenroutennetz – Stadtteilnetz

Das Nebenroutennetz verbindet die typischen Ziele auf Stadtteilniveau (Schulen, Versorgungseinrichtungen, Freizeitziele) miteinander sowie die einzelnen Wohnquartiere untereinander.

▪ Touristische Radwege – Freizeitverbindungen

Die touristischen Radwege dienen überwiegend dem touristischen (überörtlichen) Radverkehr sowie dem Freizeitverkehr. Die touristischen Radwege, insbesondere der ‚Gera-Radweg‘, die ‚Thüringer Städtekette‘ (D-Netzroute) und die ‚Erfurter Seen Radwege‘ sind Bestandteil der Freizeitverbindungen.

Das Netz aus den Haupt- und Nebenrouten orientiert sich stark an den vorhandenen und soweit möglich im Bestand nutzbaren Straßen und Wegen und hat möglichst direkte Verbindungen.

Folgende Qualitätsanforderungen sind maßgeblich:

- Direktheit und Netzschlüssigkeit,
- ein hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit,
- möglichst keine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr,
- hindernisfreie Wegeführung mit einem ebenen Wegebelaag.

2.2 Ergebnis der Netzkonzeption: das abgestimmte Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz wurde auf der Grundlage eines idealtypischen, die Quellen und Ziele direkt verbindenden Luftliniennetzes sowie vorhandener früherer Planungsgrundlagen erarbeitet. Im Rahmen der Bearbeitung wurde das Netz optimiert. Im Verlauf der Bearbeitung wurden eine Plausibilitätsprüfung des bestehenden Netzes, Änderungen und Erweiterungen im Abstimmungsprozess sowie eine Hierarchisierung des Netzes vorgenommen.

Das Netz berücksichtigt zu ca. 80 Prozent vorhandene Netz- und Infrastrukturen. Die Grundanforderungen an ein Radverkehrsnetz wurden qualitativ anhand der Kriterien Direktheit, Erschließung, Umfeldqualität und Sicherheitsempfinden geprüft. Darüber hinaus wurden das Zielkonzept ‚Radverkehr Innenstadt‘ und die verkehrsplanerischen Leitlinien für den Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans Erfurt – Teil Innenstadt berücksichtigt.

2.3 Struktur – ‚Philosophie‘ – des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz erschließt flächenhaft das gesamte Stadtgebiet und sichert die Verbindungen in das Umland. Das Netz ist für die Gesamtstadt entwickelt mit Schwerpunkt auf der Kernstadt. Es ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet, bezieht aber auch die beiden durch das Stadtgebiet führenden Radfernwege sowie weitere Freizeitverbindungen ein (Abbildung 2-1). Rückgrat des Radverkehrsnetzes sind zwölf Radialrouten, die von den Außenbereichen auf die Altstadt zuführen (Abbildung 2-2).

Die Radialrouten stellen eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Netzes der vorhandenen bzw. geplanten Hauptrouten aus den Jahren 2005/2008 dar. Die Radialrouten sind durch zwei Tangentialrouten bzw. Ringe (innerer Altstadtring und äußerer Stadtring) miteinander vernetzt und übernehmen in der Innenstadt Verteilerfunktionen (Abbildung 2-3). Vorrangig dem Freizeitverkehr dienen die zwei Freizeit-Rundrouten ‚Erfurter Radrings‘ und ‚Grüner Schmetterling‘.

I Radialrouten

Zentrales Merkmal des Radverkehrsnetzes sind die zwölf auf die Altstadt bzw. das Zentrum zulaufenden Radialrouten, überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen (Abbildung 2-2). Hervorzuheben sind die Radialrouten 2 und 9 als Teilabschnitte des Geradweges sowie der Thüringer Städtekette (D-Netzroute Nr. 4), die als zentrale Achse im Radverkehrsnetz Verteilerfunktion für das Stadtnetz haben. Im Rahmen der Planungen zur Bundesgartenschau

BUGA 2021 sollten weiterführende Konzepte zur Attraktivitätssteigerung geprüft werden. Dazu gehört z.B. die möglichst vom Kfz-Verkehr unabhängige Führung, eine ausreichende Breite und ebene Oberfläche, die ein sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglicht. Notwendig ist auch eine Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie an den Knotenpunkten gesicherte Querungen mit kurzen Wartezeiten bzw. Bevorrechtigungen.

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans VEP Erfurt – Teilkonzept Radverkehr

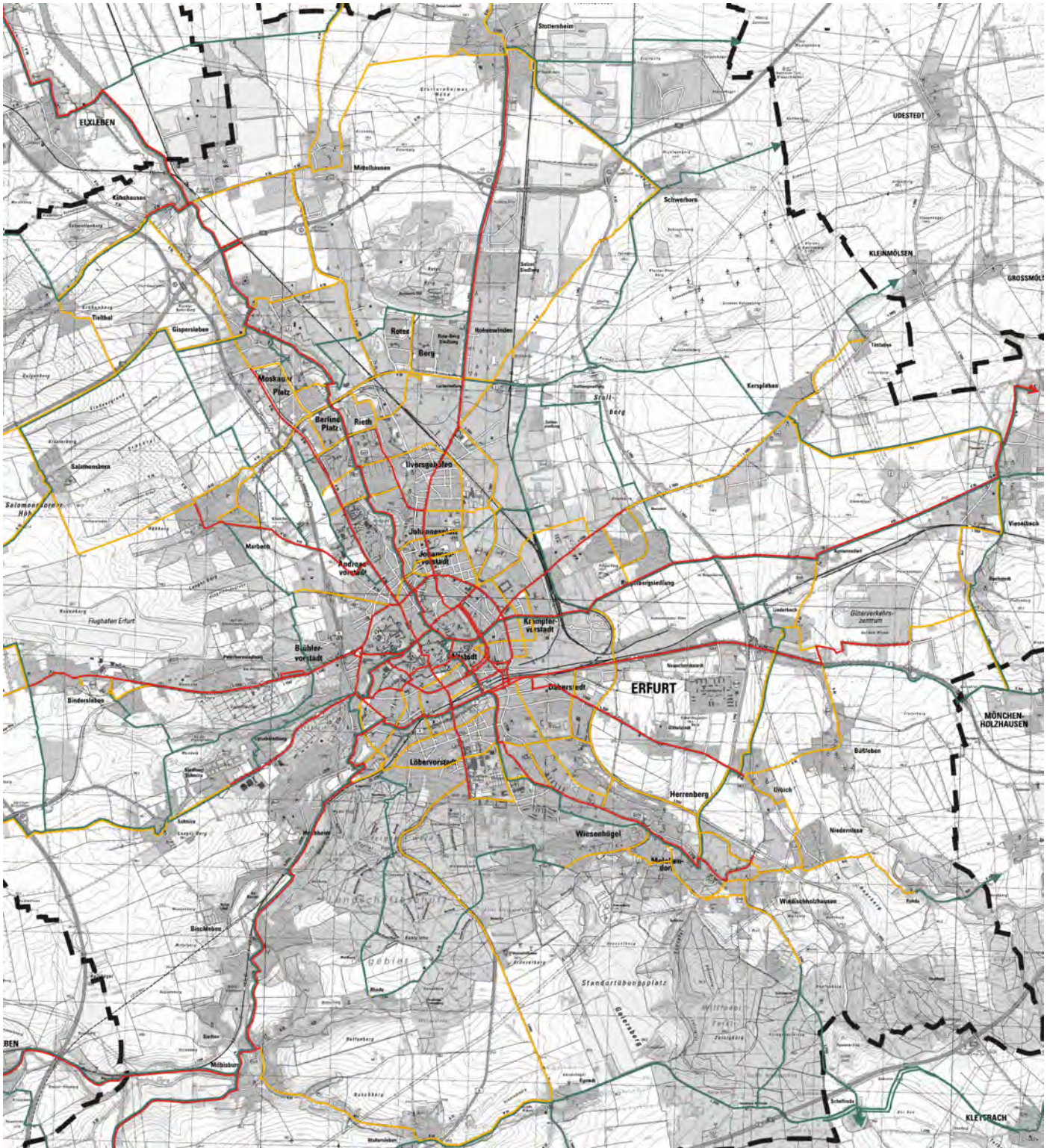
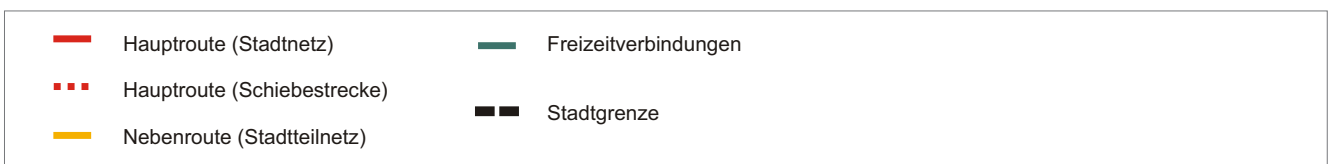


Abbildung 2-1: Radverkehrsnetz



Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans VEP Erfurt – Teilkonzept Radverkehr

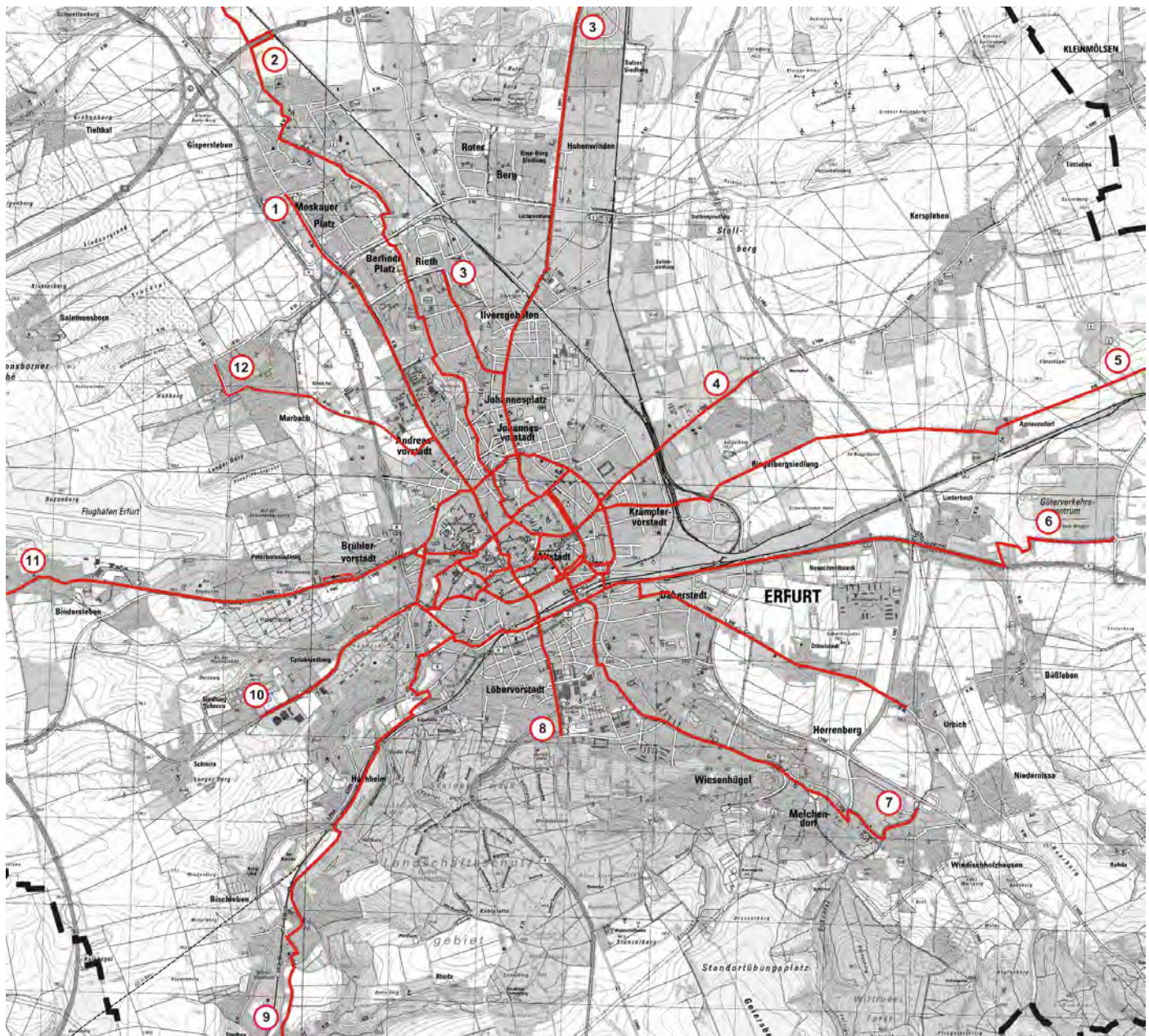


Abbildung 2-2: Radialrouten

1	Moskauer Platz/Andreasvorstadt – Innenstadt (Nordachse)
2	Anschluss Landkreis Sömmerda/ Moskauer Platz/ Berliner Platz/ Johannesvorstadt – Innenstadt (Gera-Radweg, Nordachse)
3	Anschluss Landkreis Sömmerda/ Stotternheim/ Ilversgehofen bzw. Nebenzweig Rieth/ Johannesplatz/ Johannesvorstadt – Innenstadt (Nordachse)
4	Leipziger Straße – Innenstadt (Ostachse)
5	Anschluss Landkreis Weimarer Land/ Ringelbergsiedlung/ Krämpfervorstadt – Innenstadt (Thüringer Städteketten, Ostachse)
6	Güterverkehrszentrum Erfurt – Innenstadt und Nebenzweig Urbich/ Daberstedt – Innenstadt (Ostachse)
7	Melchendorf/ Wiesenhügel/ Horrenberg – Innenstadt (Süd-Ostachse)
8	Sportzentrum Süd/ Landtag – Innenstadt (Südachse)
9	Anschluss Landkreis Gotha/ Ilm-Kreis – Innenstadt (Gera-Radweg/ Thüringer Städteketten, Süd-Westachse)
10	Messegelände/ EGA-Park – Innenstadt (Westachse)
11	Bindersleben/ Büropark „Aifurt“ – Innenstadt (Westachse)
12	Marbach/ Andreasvorstadt – Innenstadt (Nord-Westachse)

II Tangentialringe: Innerer Altstadttring und Äußerer Stadtring

Der Innere Altstadttring hat die Hauptaufgabe der Innenstadterschließung sowie der Verteilerfunktion und Anbindung an die Radialrouten. Wesentlicher Bestandteil des Inneren Altstadttringes ist der Juri-Gagarin-Ring (Abbildung 2-3). Mit der Führung des Radverkehrs über diesen Straßenzug wird einer wesentlichen Empfehlung des Zielkonzeptes ‚Radverkehr Innenstadt‘ des Verkehrsentwicklungsplans VEP Erfurt – Teil Innenstadt 3 gefolgt.

Der Äußere Stadtring verbindet die einwohnerstarken Vorstädte Andreasvorstadt, Johannesvorstadt, Krämpfervorstadt, Brühlervorstadt und Löbervorstadt sowie die äußere Kernstadt. Der Äußere Stadtring verläuft über die Straßenzüge Liebknechtstraße, Talknoten, Schlüterstraße / Moritzwallstraße, Blumenstraße, Gutenbergstraße, Lauentor, Rudolfstraße, Gothaer Platz, Straße des Friedens, Elisabethstraße, Löberwallgraben, Schmidtstedter Knoten sowie Stauffenbergallee und ermöglicht eine Innenstadtumfahrung.

Altstadtdurchquerungen

Die vier Altstadtdurchquerungen folgen im Wesentlichen den Überlegungen zur Radverkehrsführung in der Innenstadt des Verkehrsentwicklungsplans VEP Erfurt – Teil Innenstadt 4 und verwenden auch die entsprechenden Bezeichnungen:

3 Maßnahme R5 Zielkonzept Radverkehr Innenstadt: ‚Umgestaltung des Juri-Gagarin-Rings zur städtebaulichen Integration des Straßenraums mit Reduzierung der Fahrstreifenbreiten für Kfz auf notwendige Mindestmaße (ggfs. überbreite Richtungsfahrbahnen), Anlage von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Verbesserung der Überquerbarkeit sowie ggfs. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, insbesondere zwischen Löber- und Trommsdorffstraße bzw. Meyfart- und Krämpferstraße‘ (plan-publik/Verkehrskonzept 2012, S.34).

4 Maßnahme R3 des Zielkonzeptes Radverkehr Innenstadt: ‚Ausweisung von Vorzugsrouten für den Radverkehr innerhalb der Innenstadt und Umgestaltung dieser Routen zugunsten besserer Befahrbarkeit‘ (plan-publik / Verkehrskonzept 2012, Seite 34).

- **1 West-Ost-Route (Nord) mit Anbindung an die Radialrouten 10, 11, 4**
(Bindersleben) – Binderslebener Landstraße – Lauentor – Domplatz – (Benaryplatz) – Bonemilchstraße – Maximilian-Welsch-Straße – Domplatz – Pergamentergasse – Michaelisstraße – Augustinerstraße – Johannesstraße – Franckestraße – Schlachthofstraße – (Krämpfervorstadt)
- **2 West-Ost-Route (Mitte) mit Anbindung an die Radialrouten 10 und 5**
(Messegelände) – Gothaer Straße – Benaryplatz – Bonifaciusstraße – Brühler Straße – Gorkistraße – Wilhelm-Külz-Straße – Regierungsstraße – Holzheienstraße – Fischer-sand – Lange Brücke – Marstallstraße – Barfüßerstraße – Junkersand – Kürschnergasse – Meienbergstraße – Krämpferstraße (Krämpfervorstadt)
- **3 Nord-Süd-Route (West) mit Anbindung an die Radialrouten 1 und 8**
(Moskauer Platz) – Nordhäuser Straße – Andreasstraße – Domplatz – Kettenstraße – Lange Brücke – Eichenstraße – Löberstraße – Arnstädter Straße – (Löbervorstadt)
- **4 Nord-Süd-Route (Mitte) mit Anbindung an die Radialrouten 2 und 7**
(Venedig) – Moritzstraße – Michaelisstraße – Rathausbrücke – Kürschnergasse – Junkersand – Barfüßerstraße – Grafengasse – Borngasse – Mühlgasse – Augustmauer – Bahnhofstraße – Schillerstraße – Windthorststraße – (Wiesenhügel)

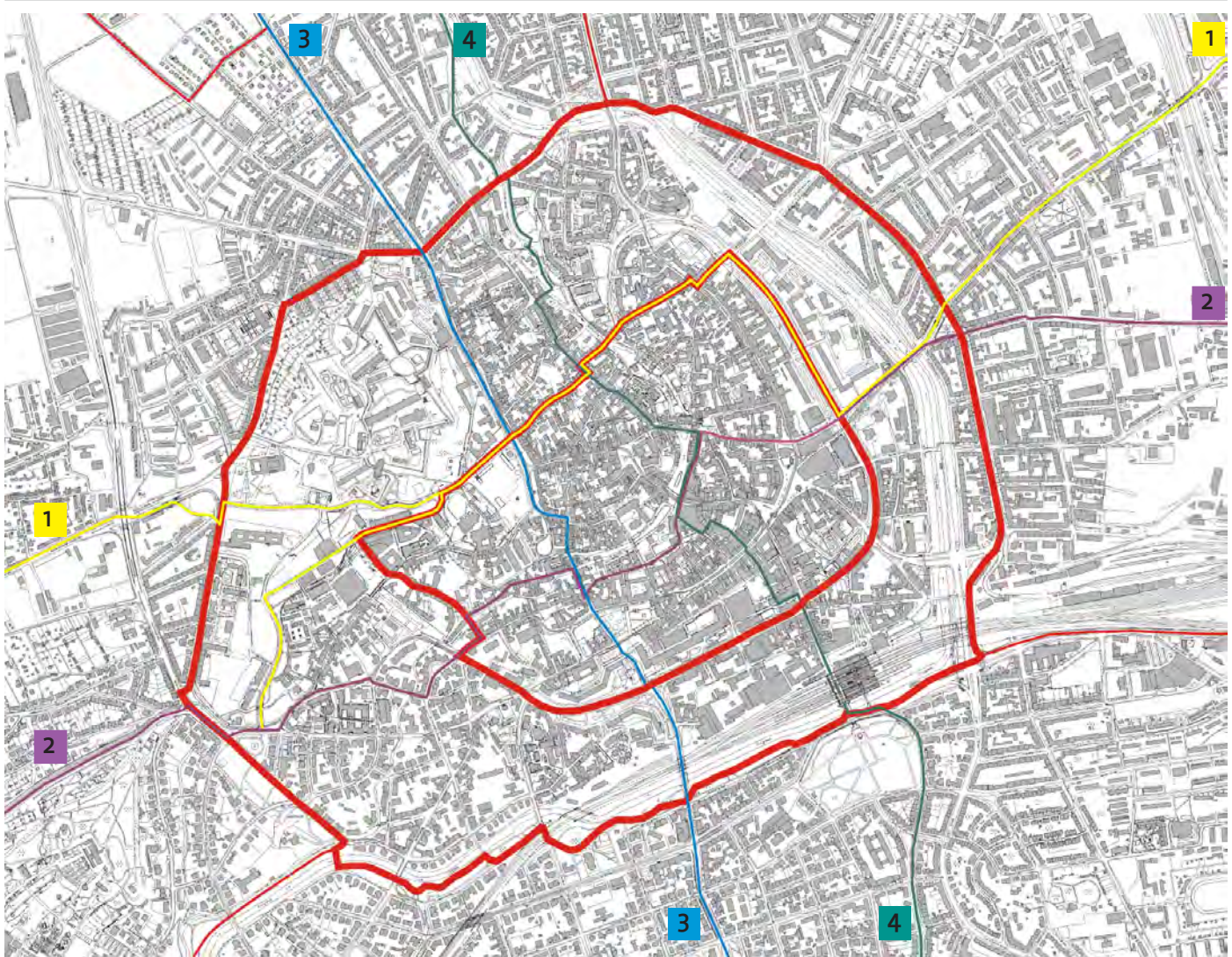


Abbildung 2-3: Altsstadtdurchquerungen

1	West-Ost-Route (Nord)	3	Nord-Süd-Route (West)	Äußerer Stadtring und Innerer Altsstadtring
2	West-Ost-Route (Mitte)	4	Nord-Süd-Route (Mitte)	Radialroute

III Freizeit-Rundrouten

Für den Freizeitverkehr sind zwei Rundrouten als freizeitorientierte Grünringe konzipiert worden. Eine äußere Freizeit-Rundroute ‚Erfurter Radring‘ führt einmal um das Stadtgebiet und ermöglicht eine Umfahrung (auch in Etappen) entlang der Ortsteile und bedeutender Freizeitziele. Eine innere

Freizeit-Rundroute ‚Grüner Schmetterling‘ verknüpft die zukünftigen Standorte der Bundesgartenschau BUGA 2021 und andere innerstädtische Freizeitziele miteinander und hat Anschluss an den ‚Erfurter Radring‘. Das Rückgrat bilden die beiden Radfernwege Gera-Radweg und die Thüringer Städteketten.

3 Konzept | Maßnahmenschwerpunkte Haupttroutennetz

3.1 Vorgehen und Grundsätze für die Maßnahmenkonzeption

Die Länge der (benutzungspflichtigen) straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, Schutz- und Radfahrstreifen in der Stadt Erfurt lag im Jahr 2012 bei rund 185 Kilometer. Standen im Jahr 1990 lediglich 44,3 Kilometer Radverkehrsanlagen zur Verfügung, hat sich die Gesamtlänge mehr als vervierfacht. Besonders gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr haben in den letzten 20 Jahren deutlich zugenommen. Gemäß den Aussagen der Regelwerke sollen diese Führungen innerorts jedoch insbesondere im Haupttroutennetz nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden und auch in der StVO werden hohe Anforderungen bezüglich der Verträglichkeit mit dem Fußverkehr gesetzt. Grundlage für die Maßnahmenkonzeption waren eingehende Befahrungen der Strecken mit dem Rad, bei denen die Bestandsituation erfasst und bewertet wurde.

Einen wichtigen Hintergrund für die Bewertung der Probleme und die Festlegung von Prioritäten bildet das Unfallgeschehen. Ausgehend von den ermittelten Defiziten erfolgte die Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur im Haupttroutennetz. Dabei wurde das nach heutigem Erkenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr gemäß den aktuellen Regelwerken unter Berücksichtigung der straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen als inhaltliche Grundlage herangezogen. Es ist zu betonen, dass in den letzten Jahrzehnten ein Paradigmenwechsel im Radverkehr stattgefunden hat. Die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr mithilfe von baulich angelegten Radwegen entsprach lange Zeit dem Bild einer sicheren Führung für beide Verkehrsarten.

Bedingt durch die Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung, aber auch durch die mit der Thematik der Radwegebenutzungspflicht einhergehenden verkehrsrechtlichen Anforderungen, wurden in den letzten Jahren fahrbahnorientierte Radverkehrsführungen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zunehmend zu Regellösungen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil aus dem Jahr 2010 eindeutig festgestellt: Radverkehr ist Fahrzeugverkehr und gehört deshalb im Regelfall auf die Fahrbahn. Vor diesem Hintergrund sind aus heutiger Sicht zahlreiche der älteren baulichen Radwege in Erfurt als nicht mehr anforderungsgerecht zu bezeichnen. Mit dem Maßnahmenkonzept soll diese Trendwende in der Radverkehrsführung sukzessive weiterentwickelt werden. Dies trägt auch einem zukünftig wachsenden und schnelleren Radverkehr, wie der Boom der Elektroräder (Pedelecs) zeigt, Rechnung.

Die Radverkehrsführung in Erfurt soll zukünftig eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausführung entsprechend dem Stand der Technik erhalten. Dies dient sowohl der besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmenden als auch der Vereinfachung der Planungs- und Abstimmungsprozesse. Darüber hinaus wirkt eine einheitliche Ausbildung auch im Sinne eines ‚corporate design‘ öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs.



Erfurt, nördliche Johannesstraße

Folgende Grundsätze wurden der Maßnahmenplanung zugrunde gelegt:

- Maßgabe für die Maßnahmenkonzeption sind die Empfehlungen der technischen Regelwerke (insbesondere ‚Empfehlungen für Radverkehrsanlagen‘, ERA 2010) und die Regelungen der StVO (Neufassung April 2013) sowie der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO, Fassung 2009).
- Vorrang hat eine sichere Radverkehrsführung. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des Sichtkontaktes von hoher Bedeutung.
- Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben am baulichen Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Dadurch soll auch eine möglichst schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahmen gewährleistet werden.
- Es sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass je nach örtlichen Rahmenbedingungen auch Kompromisse in Bezug auf die anzustrebenden Standards erforderlich sind. Letztlich dienen die Maßnahmen, die den genannten Grundsätzen folgen, einem geordneten Verkehrsablauf, von dem alle Verkehrsteilnehmenden profitieren.



Erfurt, Lange Brücke

3.2 Maßnahmenschwerpunkte

Zusätzlich zur Darstellung der Mängel und Entwicklung von Maßnahmen im gesamten Haupttroutennetz wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte eine tiefergehende Betrachtung und Maßnahmenent-

wicklung vorgenommen. Bei diesen Streckenabschnitten und Knotenpunkten handelt es sich um besonders wichtige Abschnitte für den Radverkehr innerhalb des entwickelten Haupttroutennetzes (Abbildung 3-1).

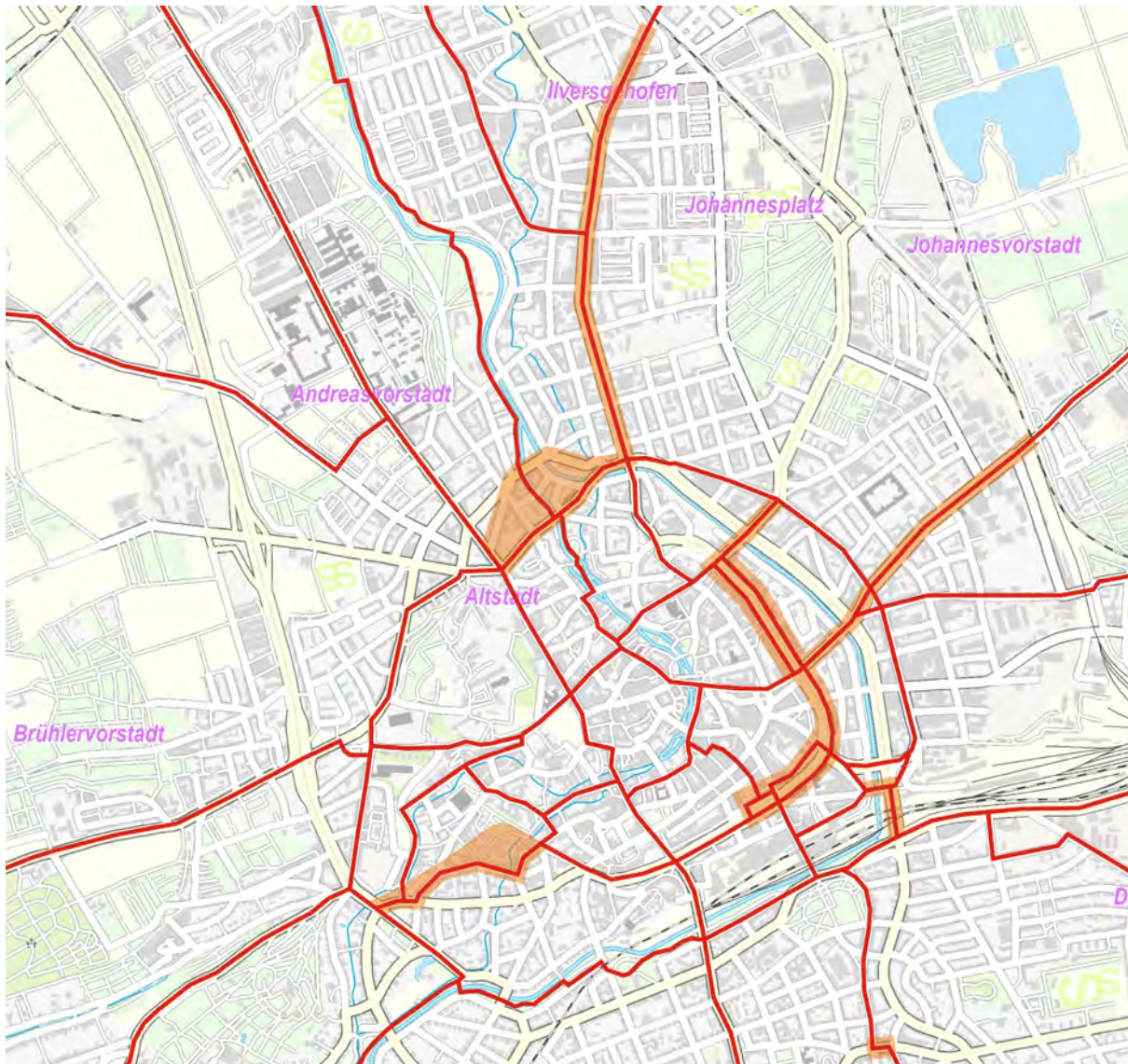


Abbildung 3-1: Maßnahmenschwerpunkte (orange dargestellt)

1 Magdeburger Allee	Radialroute 3
2 Franckestraße Schlachthofstraße	Radialroute 4
3 Krämpferstraße Leipziger Straße	Radialroute 4 und 5
4 Östliche Bahnunterführung	Schmidtstedter Knoten
5 Windthorststraße Häblerstraße Melchendorfer Straße	Radialroute 7
6 Westliche Innenstadteinfahrt	Radialroute 10
7 Innerer Altstadttring	Juri-Gagarin-Ring und parallele Führung
8 Nördlicher Stadtring	

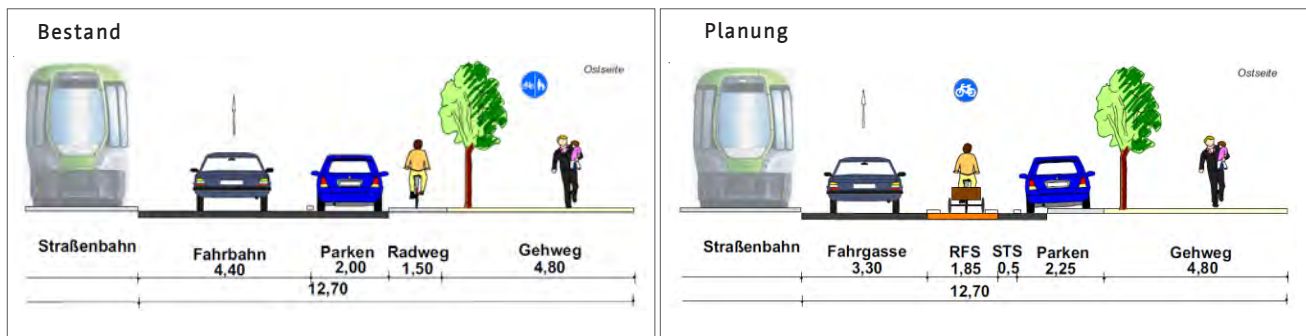
3.2.1 Magdeburger Allee – Radialroute 3

Die Magdeburger Allee ist eine zentrale Achse zwischen Wohnquartieren mit hoher Dichte und der Innenstadt (bis ca. 14.000 Kfz/Tag). Sie verfügt bis zur Mittelhäuser Straße beidseitig über bauliche Radwege, die trotz geringer Qualität (geringe Breite, fehlender Sicherheitstrennstreifen, teilweise Kante zum Gehweg) benutzungspflichtig sind.

Zwischen Fahrbahn und Radweg befinden sich Längsparkstreifen. Es kommt zu zahlreichen Konflikten und Unfällen zwischen ruhendem und Radverkehr. Aufgrund eines separaten Gleiskörpers in der Fahrbahnmitte ist ein hoher Anteil linksfahrenden Radverkehrs festzustellen.

Lösungsvorschlag Abschnitt Talknoten bis Mittelhäuser Straße

- Tausch der Verkehrsflächen von Radverkehr und ruhendem Verkehr.
- Beidseitige Anlage von Radfahrstreifen.
- Nördlich des Ammertalweges: dynamische Freigabesteuerung, um Radfahrstreifen weiterzuführen.



Regelquerschnitt Magdeburger Allee – zwischen Bebel- und Breitscheidstraße; Blick in Richtung Norden

Planungsansatz Knotenpunkte

- Möglichst Radfahrstreifen beibehalten.
- Bei geringeren Fahrbahnbreiten bzw. mehreren Fahrstreifen: Übergang in Schutzstreifen (in Geradeausstreifen integriert, überbreiter Fahrstreifen).
- Gegebenenfalls Rechtsabbiegestreifen für Kfz aufgeben oder
- geradeausfahrenden Radverkehr mittels Piktogramm- und Richtungspfeilmarkierungen in Rechtsabbiegestreifen mitführen (Foto Beispiel Leipzig).



Magdeburger Allee/Bebelstraße
Parkflächen und Radweg tauschen; Borde zum Parken anschrägen; Radfahrstreifen markieren



Magdeburger Allee/Eislebener Straße
ggf. Rechtsabbiegestreifen für Kfz aufgeben, sonst geradeausfahrenden Radverkehr in Rechtsabbiegestreifen mitführen

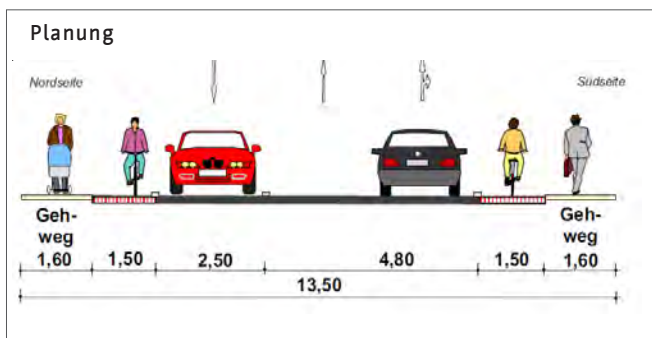


Beispiel Leipzig
Kombinierter Fahrstreifen für rechtsabbiegende Kfz und geradeausfahrenden Radverkehr bei engen Platzverhältnissen

3.2.2 Franckestraße / Schlachthofstraße – Radialroute 4

Die Hauptroute über die Francke- und Schlachthofstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Nordosten der eigentlichen Kernstadt Erfurts dar. Derzeit wird der Radverkehr bis zur Liebknechtstraße im Mischverkehr geführt

(Schlachthofstraße: 17.000 Kfz/Tag). Zusätzlich besteht in der Schlachthofstraße für den Radverkehr die Möglichkeit, im Seitenraum – Gehweg und Radverkehr frei – zu fahren. Die Franckebrücke über den Flutgraben stellt hierbei eine Engstelle dar.



Querschnitt Franckebrücke – Blick in Richtung Osten

Franckestraße und Franckebrücke

In der Franckestraße (9.000 Kfz/Tag) wird die beidseitige Anlage von Schutzstreifen empfohlen. Die Gehwege können weiterhin vom Radverkehr genutzt werden (Gehweg/Radverkehr frei). Die Franckebrücke verfügt über einen schmaleren Querschnitt.

Die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen ist – bei der Anlage eines überbreiten Fahrstreifens Richtung stadtauswärts – auch auf der Franckebrücke möglich. Längerfristig sollte eine Verbreiterung der Brücke bzw. der Bau einer separaten Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Betracht gezogen werden.



Franckestraße
zwischen Juri-Gagarin-Ring/Stauffenberg-
allee: beidseitig Schutzstreifen anlegen;
Gehweg/Radverkehr frei



Franckebrücke
beidseitig Schutzstreifen anlegen;
einen überbreiten Fahrstreifen Richtung
stadtauswärts anlegen



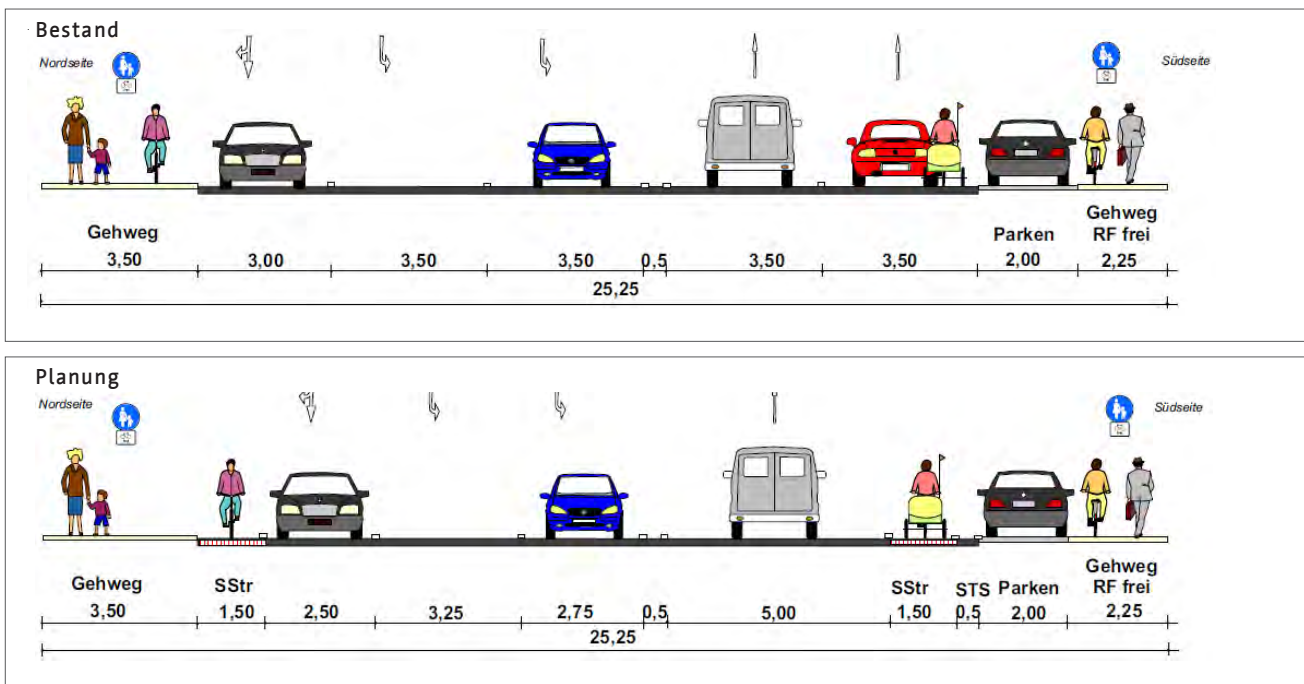
**Schlachthofstraße zwischen Stauffenberg-
allee/Liebknechtstraße**
beidseitig Schutzstreifen anlegen; Regelung
Gehweg/Radverkehr frei beibehalten

Schlachthofstraße

Empfohlen werden für Kfz-Verkehr überbreite Fahrstreifen mit beidseitigen Schutzstreifen.

Lösungsvorschlag

- Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen.
- Beibehaltung des Gehweges, Radverkehr frei.
- An den Knotenpunkten sollten die Linksabbiegestreifen erhalten bleiben.



Regelquerschnitt Schlachthofstraße – zwischen Stauffenbergallee und Liebknechtstraße; Blick in Richtung Osten



Beispiel Luzern, Schweiz: direktes Linksabbiegen nur für den Radverkehr

Lösungsvorschlag

Linksabbiegen im Zuge der Hauptroute in die Liebknechtstraße

- indirekt mit Aufstellfläche oder direkt nur für den Radverkehr (Beispiel Luzern, CH)

3.2.3 Krämpferstraße / Leipziger Straße – Radialroute 4 und 5

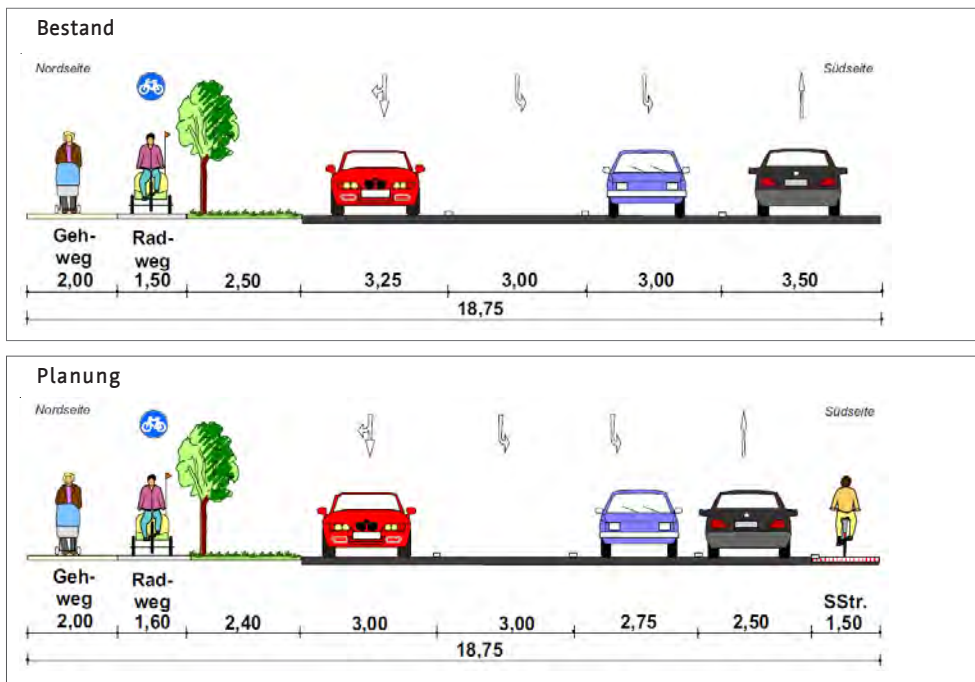
Die Hauptroute über die Krämpferstraße und die Leipziger Straße stellt eine wichtige Verbindung von der Innenstadt Richtung Nordosten (Ringelbergsiedlung) dar.

Krämpferstraße und Krämpferbrücke

Neben einem Aufkommen von ca. 7.000 bis 10.000 Kfz/Tag und einem geringen Schwerverkehrsanteil von weniger als drei Prozent ist ein hohes Radverkehrsaufkommen von ca. 1.200 RF/Tag vorhanden. Der Radverkehr wird stadtauswärts von der Johannesstraße bis zum Juri-Gagarin-Ring im Mischver-

kehr geführt. Vor dem Knotenpunkt Krämpferstraße/Juri-Gagarin-Ring wird der Radverkehr auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg übergeleitet, der nach der Querung des Juri-Gagarin-Rings in einen getrennten Geh- und Radweg (benutzungspflichtig) übergeht. Bis zur Krämpferbrücke wird der Radverkehr im Seitenraum weitergeführt. Aufgrund der geringen Breite kommt es hier zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

In der Knotenzufahrt zur Krämpferbrücke (Stauffenbergallee) ist ein Radfahrstreifen (rechts vom Kfz-Rechtsabbiegestreifen) angelegt worden.



Querschnitt Krämpferstraße – östlicher Juri-Gagarin-Ring; Blick in Richtung Osten

Lösungsvorschlag

- Direktes Linksabbiegen von der westlichen Krämpferstraße in den Juri-Gagarin-Ring.
- Markierung von einseitigem Schutzstreifen stadtauswärts.
- Engstelle: Führung des Kfz-Verkehrs im Schienenbereich bei Bevorrechtigung der Straßenbahn und Anlage eines Radfahrstreifens stadtauswärts.

Leipziger Straße

In der Leipziger Straße nimmt neben dem DTV-Wert von ca. 13.000 bis 18.000 Kfz/Tag auch der Schwerverkehrsanteil (bis 4,6 Prozent) deutlich zu. Diese Straße ist geprägt durch den Wechsel verschiedener Radverkehrsführungen mit teilweise unzureichender Qualität (vor allem eine zu geringe Breite).

An den Einmündungen fehlen Furtmarkierungen zur Sicherung des bevorrechtigten Radverkehrs. Auch an Grundstückszufahrten wird der Belag des Radweges unterbrochen und damit die Vorrangsituation für

den Radverkehr nicht deutlich gemacht. Mittig verläuft auf separatem Gleiskörper die Straßenbahn. Aufgrund des engen Querschnitts sind kaum substanzielle Verbesserungen für den Radverkehr möglich. Ein grundlegender Umbau ist wegen der vergleichsweise neuen Gesamtgestaltung absehbar ausgeschlossen.

Im Folgenden werden daher Detaillösungen vorgestellt, um die Radverkehrssituation zumindest partiell zu verbessern.

Detaillösungen Strecke

- Sicherheitstrennstreifen zum Parken bzw. zur Fahrbahn ergänzen, soweit platztechnisch die Möglichkeit vorhanden ist.
- Wegen des aufwändig verlegten Pflasters sollten Furtmarkierungen auf das Pflaster aufgebracht werden und Steine mit Radfahrerpiktogrammen eingelegt werden.
- An stark frequentierten Zufahrten (z.B. Tankstellen) mit bituminösem Belag ist eine Roteinfärbung zu empfehlen.
- Im Bereich gemeinsamer Geh- und Radwegführung an Zufahrten sollten Gehweg und Radweg durch entsprechenden Belag getrennt und der Vorrang der Radfahrer kenntlich gemacht werden.
- Hindernisse und Einbauten im Radweg sind zu beseitigen.



Leipziger Straße
Grundstückszufahrt mit bituminösem Belag und starker Nutzung; Sicherung mit flächiger roter Einfärbung



Leipziger Straße
Bei ausreichend Platz Rad- und Gehweg an den Zufahrten durch deutliche Kennzeichnung Radverkehr klar trennen.



Beispiel Potsdam
Detaillösung Strecke: Verwenden von Formsteinen mit Radfahrerpiktogrammen für Pflasterbeläge

3.2.4 Schmidtstedter Knoten

Der zentrale Bahnhofstunnel ist für den Radverkehr (über 4.000 RF/Tag) aus den südlichen Stadtteilen zur Innenstadt zwar die direkte Verbindung, die Unterführung am Bahnhof ist jedoch wegen der Nutzungsüberlagerungen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem Fußverkehr und ein- bzw. aussteigenden oder wartenden Fahrgästen für den fließenden Radverkehr gesperrt. Eine Verbesserungsmöglichkeit, die ein verträgliches Miteinander aller Nutzungsanforderungen einschließlich des Radverkehrs ermöglicht, besteht nicht. Als Alternative bietet sich der Schmidtstedter Knoten an, der bislang weniger stark vom Radverkehr genutzt wird. Der Radverkehr wird über zwei getrennte Tunnelröhren geführt.

Westliche Tunnelröhre

Die westliche Tunnelröhre, die direkt an die Schillerstraße und damit an den äußeren Stadtring angebunden ist, verfügt über einen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Konfliktträchtig war die Situation des ruhenden Verkehrs. Kraftfahrzeuge parken vermehrt im nördlichen Einfahrtsbereich der Tunnelröhre, sodass die nutzbare Fläche des Seitenraums stark eingeschränkt war.

Der ruhende Verkehr wurde zwischenzeitlich durch Leitelemente und Baken zurückgedrängt; die Situation ist somit nicht mehr konfliktträchtig. Die Tunnelröhre sollte mittelfristig so ausgebaut werden, dass sie als ‚Ersatz‘ für den zentralen Bahnhofstunnel auch vom Radverkehr angenommen wird. Ein Lösungsansatz ist es, den Seitenraum zu verbreitern und als getrennten Geh- und Radweg für Zweirichtungsverkehr auszuweisen. Bei einem verkehrlich weitergehenden, baulich kostengünstigeren Ansatz würde die westliche Tunnelröhre ganz für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und der Radverkehr auf der Fahrbahn in beiden Richtungen abgewickelt. Auch der Linienbusverkehr in Fahrtrichtung Süd wäre mit diesem Ansatz kompatibel.

Die Unterführung ist im geplanten Radverkehrsnetz südlich der Bahn an die Hauptroute über die Windthorststraße (Fahrradstraße) sowie an die Weimarische Straße anzubinden. Auch die Führung des Radverkehrs von und zur Clara-Zetkin-Straße ist momentan wenig attraktiv. Die derzeit sehr winklig verlaufende Führung zur Radverkehrsfurt Richtung Clara-Zetkin-Straße sollte durch bauliche Eingriffe in das Grün flüssiger befahrbar gemacht werden.



Westliche Tunnelröhre

Seitenraum verbreitern und als getrennten Geh- und Radweg für Zweirichtungsverkehr ausweisen

Über die südliche Dreiecksinsel zur Clara-Zetkin-Straße ist eine bevorrechtigte Radverkehrsfurt anzulegen (möglichst mit Rotmarkierung). Nördlich der Bahn ist die Anbindung an den Bahnhofplatz (Willy-Brandt-Platz) und an die Innenstadt (über die Trommsdorffstraße) sowie die Verbindung zum

äußeren Stadtring über die Thälmannstraße zu berücksichtigen. Längerfristig kann auf der Nordseite die Anbindung an die Innenstadt durch eine direkt geführte, breitere Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Flutgraben attraktiver gestaltet werden.

Lösungsvorschlag

- Seitenraum in der westlichen Tunnelröhre verbreitern und den Gehweg vom Radweg trennen. Den Radweg weiterhin für den Zweirichtungsverkehr ausweisen.
- Alternative: die westliche Tunnelröhre komplett für den motorisierten Individualverkehr sperren und den Radverkehr auf der Fahrbahn führen.
- Anbindung der Unterführung an die Windthorststraße und die Weimarische Straße.
- Anlegen einer fahrbahnnahe, geradlinigen und bevorrechtigten Radverkehrsfurt in Richtung Clara-Zetkin-Straße.
- Anbindung an den Willy-Brandt-Platz, die Trommsdorffstraße sowie an den äußeren Stadtring.
- Längerfristig: Anlage einer direkteren Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Flutgraben in Richtung Innenstadt prüfen.

Östliche Tunnelröhre

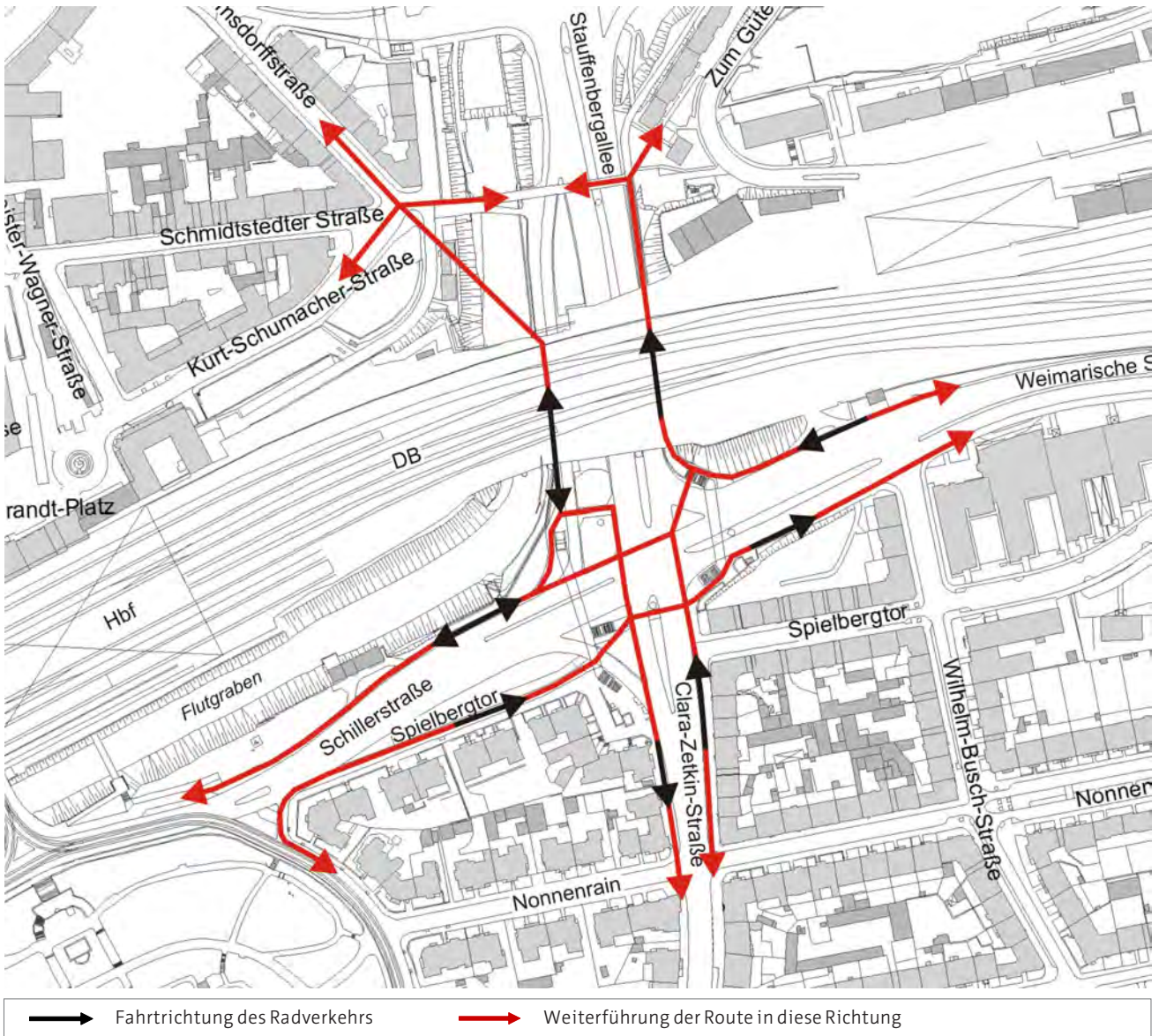
Die 3,20 Meter breite östliche Tunnelröhre ist für den Radverkehr nur aus der Weimarischen Straße offen. Aus Richtung Norden sind aus der Thälmannstraße in Richtung Weimarische Straße erhebliche Umwege in Kauf zu nehmen. Eine Erhebung der Stadt Erfurt – durchgeführt im Zeitraum Juli 2013 zwischen 7.00 und 8.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 17.00 Uhr – hat ergeben, dass die Anzahl der Radfahrer in Richtung Norden (regelkonform) und die Anzahl der Radfahrer in Richtung Süden (Falschfahrer) annähernd ausgeglichen ist.

Die Zahl der Radfahrer ist mehr als doppelt so hoch wie die der Fußgänger, was die Bedeutung des Tunnels für den Radverkehr unterstreicht. Aus Sicht der Stadtverwaltung sollte die östliche Tunnelröhre aus Sicherheitsgründen weiterhin nur für den Einrichtungsverkehr geöffnet sein.

Aufgrund der hohen Anzahl an Radfahrern aus der Gegenrichtung wird empfohlen, die Beleuchtung der Tunnelröhre vor allem in der nördlichen Einfahrt zu verbessern. Ein Verkehrsspiegel erhöht bereits die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern am südlichen Ende des Tunnels. Nach Verbesserung der Situation kann eine erneute Beobachtung Aufschluss über die Möglichkeit der Freigabe in Gegenrichtung geben.

Wird der Radverkehr in Richtung Süden zugelassen, sollte er durch Markierung in den Eingangsbereichen des Tunnels vom Fußverkehr getrennt werden. Durch Verbreiterung von Geh- und Radweg zu beiden Seiten der Unterführung bis zur Thälmannstraße (Norden) bzw. Wilhelm-Busch-Straße (Süden) kann die Verbindung weiter attraktiviert und Konflikte mit dem Fußverkehr vermieden werden.

Abbildung 3-2: Planungsskizze der Radverkehrsführungen im Bereich Schmidtstedter Knoten



Östliche Tunnelröhre – Blick aus Richtung Süden



Blick aus Richtung Norden

3.2.5 Windthorststraße, Häblerstraße und Melchendorfer Straße – Radialroute 7

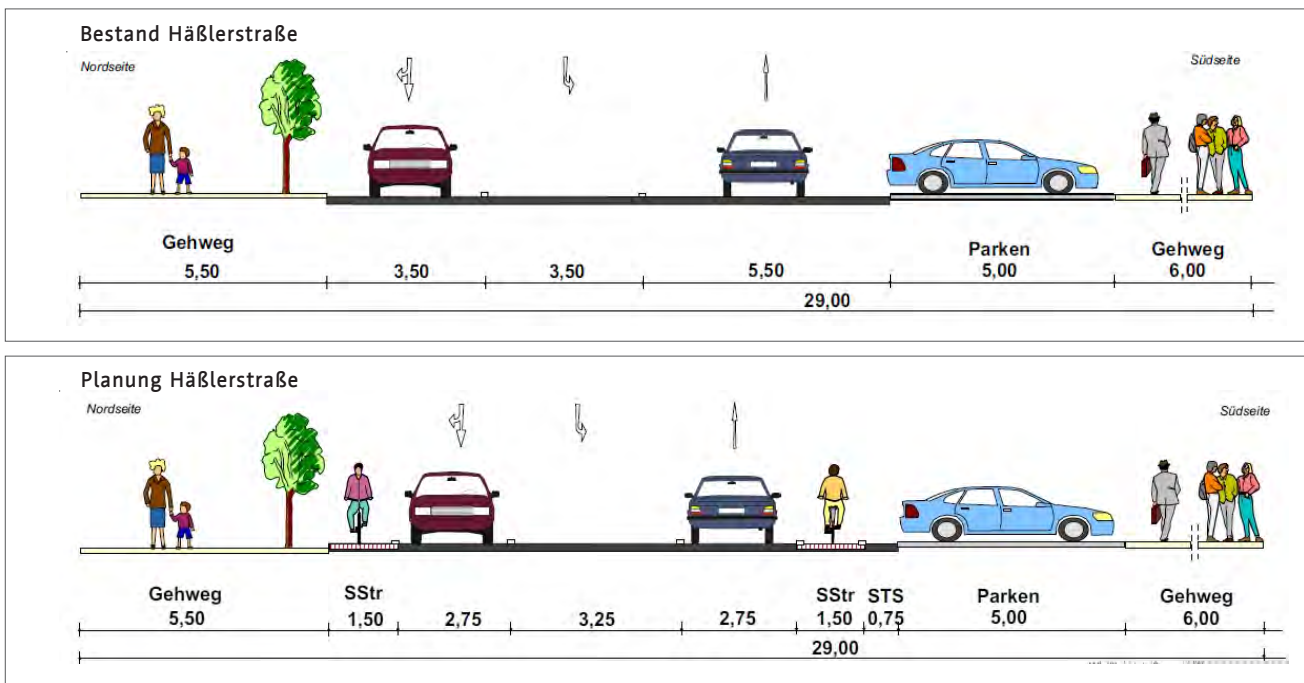
Die Führung über die Windthorststraße stellt eine wichtige Achse in die südöstlichen Stadtteile dar. Für den gegengerichteten Radverkehr ist die Einbahnstraße geöffnet. Zusätzlich fährt hier die Straßenbahn im westlichen Straßenraum auf einem

eigenen Gleiskörper. Aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens von ca. 2.000 RF/Tag (Hochrechnung, Werte 06/2011) wurde Ende November 2013 eine Fahrradstraße eingerichtet.

Knoten Windthorststraße/Häblerstraße und Häblerstraße/Melchendorfer Straße

Problematisch ist die Weiterführung des Radverkehrs im Zuge der Hauptroute Richtung Süden über den Knotenpunkt Windthorststraße/Häblerstraße/Friedrich-Ebert-Straße/Johann-Sebastian-Bach-

Straße bis hin zur Melchendorfer Straße. Momentan wird der Radverkehr Richtung Süden in Höhe Damaschkestraße auf den westlichen Seitenraum übergeleitet.



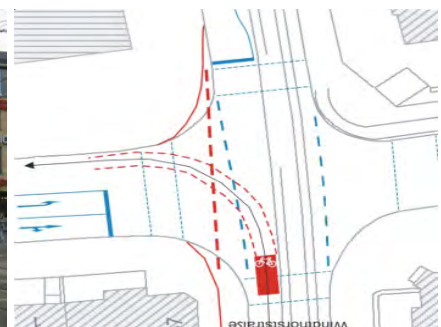
Querschnitt Häblerstraße – zwischen Windthorststraße und Melchendorfer Straße; Blick in Richtung Osten



Windthorststraße
Fahrradstraße



Windthorststraße, Häblerstraße,
Friedrich-Ebert-Straße



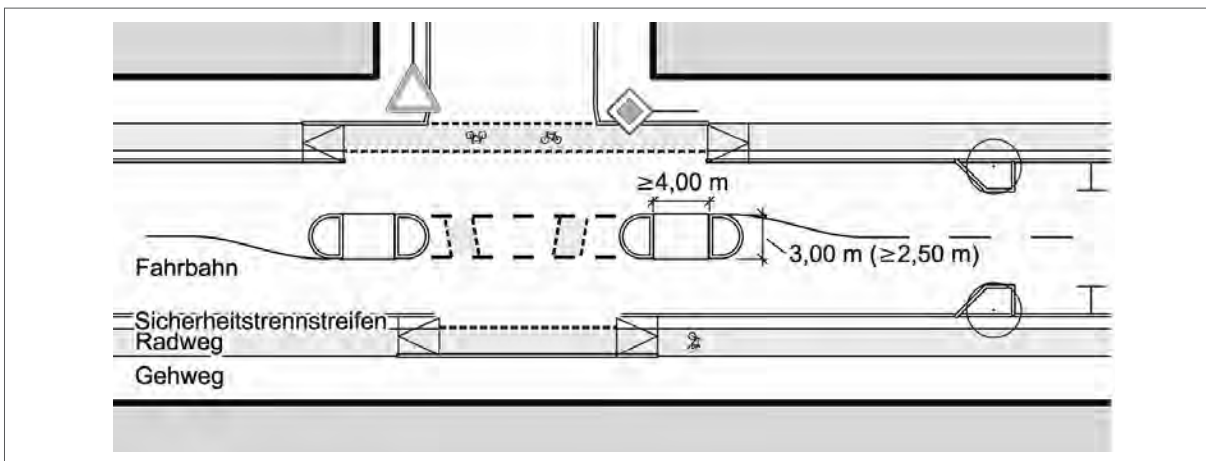
Aufstellfläche
für linksabbiegenden Radverkehr markieren

Dabei müssen die Schienen gequert werden; hierbei kommt es zu Konflikten zwischen dem auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fahrenden Radverkehr sowie den ein- und aussteigenden bzw. wartenden Fahrgästen an der Haltestelle Tschaikowskistraße. Die Querung des Knotenpunktes erfolgt indirekt zusammen mit dem Fußverkehr.

Die Häblerstraße verfügt im Abschnitt zwischen Windthorststraße und Melchendorfer Straße über ein Kfz-Aufkommen von ca. 13.500 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei unter zwei Prozent. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die Melchendorfer Straße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

Lösungsvorschlag

- Fahrradstraße bis zum Knoten Windthorststraße/Häblerstraße durchführen.
- Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer markieren und Borde versetzen, um die Fahrbahn zu verbreitern.
- Gemeinsame Grünphase für Radverkehr in Richtung Häblerstraße, Nord-Süd gehende Fußgänger und Straßenbahn.
- Anlage von Schutzstreifen in der Häblerstraße.
- Querungshilfe in Höhe Melchendorfer Straße.



Geteilte Mittelinsel (ERA 2010, Bild 34, Seite 39) Ausbildung einer geteilten Mittelinsel in Höhe Einmündung Melchendorfer Straße mit Aufstellmöglichkeit für den querenden Radverkehr.



Windthorststraße
Beginn der Fahrradstraße an der Häblerstraße



Häblerstraße – zwischen Windthorststraße und Melchendorfer Straße
Markierung des Schutzstreifens



Melchendorfer Straße
Einrichtung einer Fahrradstraße nach Belagsverbesserung

3.2.6 Westliche Innenstadtinfahrt – Radialroute 10

Die westliche Innenstadtinfahrt über die Gothaer Straße wurde ab Benaryplatz in mehreren Varianten diskutiert. Für die Schaffung einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung in beiden Richtungen über die Bonifaciusstraße wurden im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme (PGV-12/2019 im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau nur wenig Chancen gesehen. Als Alternativen erfolgte die

Bewertung der Strecken über die Melanchthonstraße bzw. die Gorkistraße/Wilhelm-Külz-Straße hinsichtlich der Handlungsmöglichkeiten. Der Radverkehr wird vom Gothaer Platz bis zur Melanchthonstraße entlang der Gleistrasse auf gemeinsamen Geh- und Radwegen bzw. auf Gehwegen, die für den Radverkehr frei gegeben sind, geführt. In der Brühler Straße folgt ein kurzer Abschnitt im Mischverkehr.

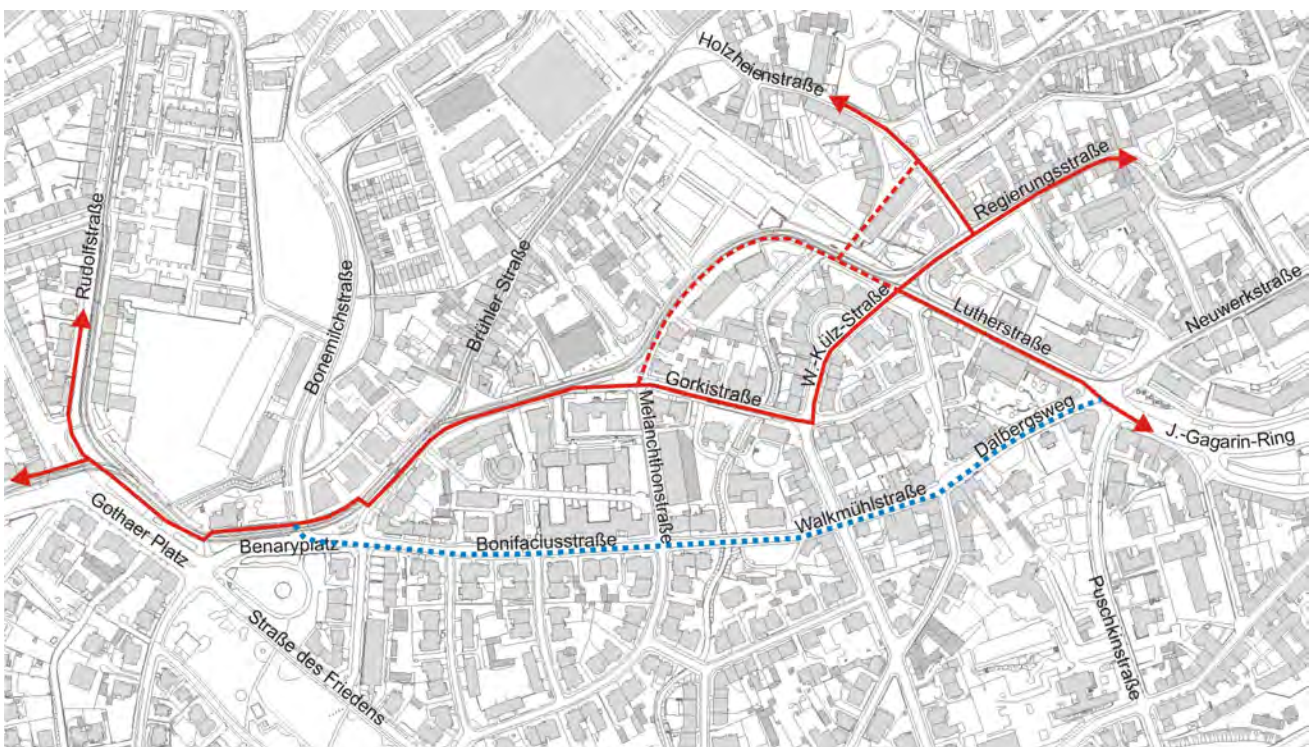


Abbildung 3-3: Führungsvarianten Radverkehr westliche Innenstadtinfahrt



Gorkistraße und Wilhelm-Külz-Straße
Zur Fahrradstraße ausweisen. Pflaster durch bituminösen Belag ersetzen (zumindest in mittiger Fahrgasse)



Beispiel Bremen (Benquestraße)
Fahrradstraße mit asphaltierter und rot markierter Fahrgasse



Lutherstraße (Fotomontage)
Übergang Juri-Gagarin-Ring (Radfahrstreifen) mit Vorbeifahrstreifen im Geradeausfahrstreifen Lutherstraße

Lösungsvorschlag

- Die favorisierte Routenführung verläuft ab der Straßenbahnhaltestelle Gorkistraße über Gorkistraße – Wilhelm-Külz-Straße.
- Es wird empfohlen, in der Gorkistraße und der Wilhelm-Külz-Straße eine Fahrradstraße einzurichten.
- Vorab ist zu klären, wie hoch in der Wilhelm-Külz-Straße das Verkehrsaufkommen an Kfz und Radfahrern ist.
- Ab dem Knotenpunkt Wilhelm-Külz-Straße / Lutherstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr weitergeführt.
- Zur Verdeutlichung der Hauptroute Richtung Juri-Gagarin-Ring und Innenstadt sollte in der Lutherstraße ein Vorbeifahrstreifen für den Radverkehr markiert werden.



Erfurt, Wilhelm-Külz-Straße

3.2.7 Innerer Altstadtring – Juri-Gagarin-Ring und parallele Führung

Der Innere Altstadtring besitzt im Radverkehrsnetz eine große Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt und die Verteilung des Radverkehrs auf die Radialrouten (vgl. Kap. 3.4). Zwischen Karl-Marx-Platz und Franckestraße folgt die Trassenführung dem Juri-Gagarin-Ring, auf den damit im Süden und Osten mehr als die Hälfte der Streckenlänge des Altstadtringes entfällt.

Die nördliche Spange wird vor allem durch die Altstadtstraßen der Augustinerstraße und der Pergamentergasse abgedeckt. Der westliche Ringschluss hat als durchgängige Achse weniger Bedeutung und verläuft vom Domplatz über Lauentor, Maximilian-Welsch-Straße, Theaterplatz und Holzheienstraße in die Lutherstraße, wo wieder der Anschluss an den Juri-Gagarin-Ring erreicht wird.

Der Juri-Gagarin-Ring besitzt nur in Teilabschnitten eine akzeptable Radverkehrsführung. In dem hier vertieft betrachteten Bereich zwischen Bahnhofstraße und Meyfartstraße bestehen größtenteils keine Radverkehrsanlagen. Eine Vorprüfung hat ergeben, dass es nicht möglich sein wird, bei Berücksichtigung der Verkehrsfunktion des Ringes für den Kfz-Verkehr für beide Fahrrichtungen des Radverkehrs angemessene Angebote zu realisieren. Im Abstimmungsprozess wurde deshalb eine nach den beiden Fahrrichtungen aufgeteilte Führung des Radverkehrs favorisiert.

Deshalb wird nachfolgend für die Fahrtrichtung Ost die Führung auf dem Juri-Gagarin-Ring betrachtet und für die Gegenrichtung eine Führung der Hauptroute über parallele Anliegerstraßen. Bis die Führung auf dem Juri-Gagarin-Ring realisierungsreif ist, kann kurzfristig auch der Radverkehr in die östliche Fahrtrichtung bis Trommsdorffstraße über diese Parallelverbindung geführt werden.

Mittelfristig soll der Radverkehr in Fahrtrichtung Ost/Nord mithilfe von Markierungslösungen (i.d.R. Radfahrstreifen) auf dem gesamten Abschnitt direkt auf dem Juri-Gagarin-Ring stattfinden. Dazu wird empfohlen, dass zunächst an anderer Stelle Erfahrungen mit dem Element überbreiter Kfz-Fahrstreifen und Schutzstreifen gesammelt werden und dann geprüft wird, ob diese Führung auch an der Engstelle östlich der Bahnhofstraße zur Anwendung kommen kann.

Lösungsvorschlag

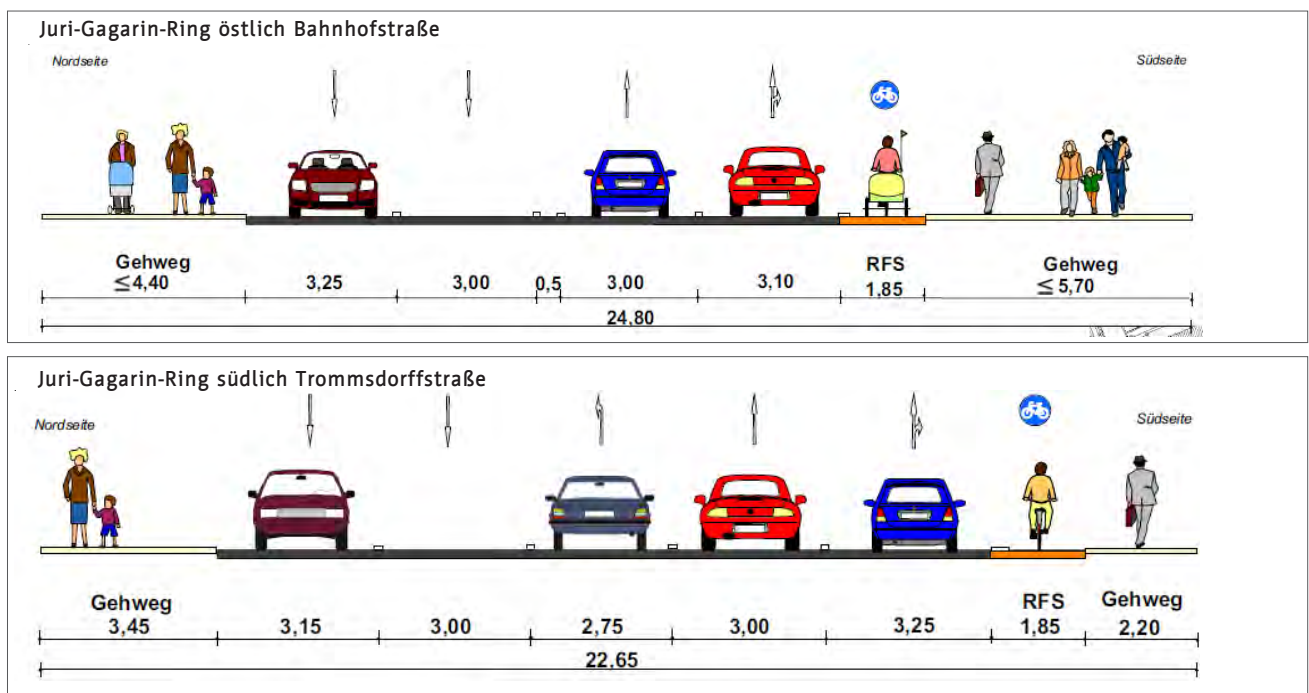
- Für die Fahrtrichtung Ost soll der Radverkehr auf dem Juri-Gagarin-Ring eine gegenüber dem heutigen Mischverkehr verbesserte Führung durch Schutz- bzw. Radfahrstreifen erhalten.
- Für die Gegenrichtung wird den Radfahrern dagegen eine Führung über die Parallelfahrbahn zum Juri-Gagarin-Ring, Reglermauer und Augustmauer angeboten.

Diese Achse soll zum Teil durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und eine verbesserte Führung an Querungsstellen aufgewertet werden.

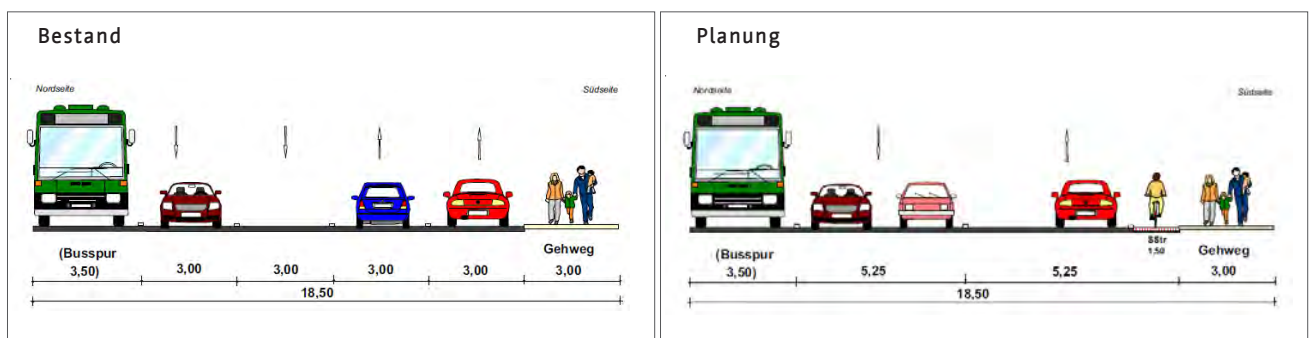
Abschnitt Bahnhofstraße – Trommsdorffstraße

Wenn mittelfristig nach Vorliegen entsprechender Erfahrungen eine Führung auf der Fahrbahn des Juri-Gagarin-Rings zwischen Bahnhofstraße und Trommsdorffstraße erwogen werden kann, kommt ein überbreiter Fahrstreifen oder eine Führung mit zwei Richtungsfahrstreifen und einem Radfahr-

streifen in Betracht. Am Knoten Trommsdorffstraße ist dieser Radfahrstreifen rot einzufärben. Geradeausfahrende Radfahrer sollen einen spürbaren Grünvorlauf vor dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr erhalten. Dies erfordert eine signaltechnische Überprüfung.



Planungsquerschnitte – Fahrtrichtung Ost



Querschnitt Juri-Gagarin-Ring – Engstelle östliche Bahnhofstraße; Fahrtrichtung Ost

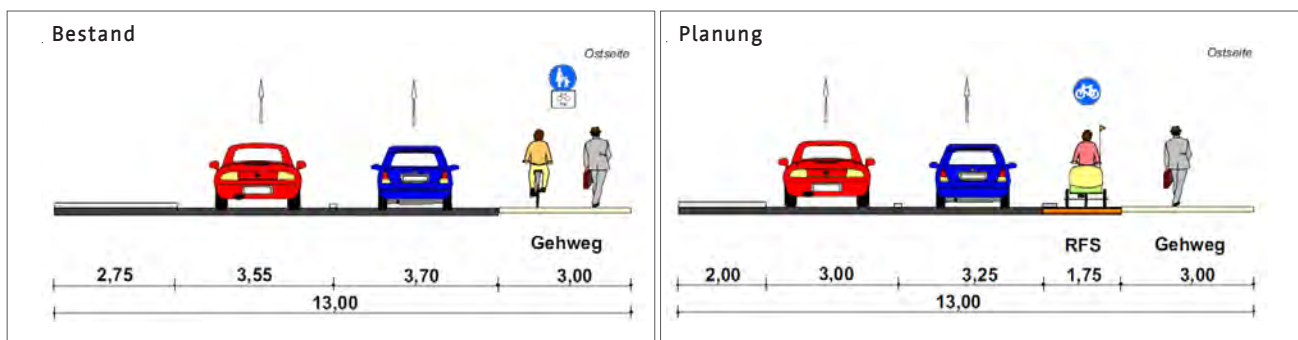
Im Bereich der Engstelle östlich des Knotens Bahnhofstraße/Juri-Gagarin-Ring kommt ein überbreiter

Fahrstreifen für beide Fahrrichtungen zuzüglich eines 1,50 Meter breiten Schutzstreifens in Betracht.

Abschnitt Trommsdorffstraße bis Meyfartstraße

Auch für den Abschnitt Trommsdorffstraße/Meyfartstraße wird aufgrund der hohen Kfz-Belastung mit über 20.000 Kfz/Tag die Anlage von Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen favorisiert. Dazu ist der

Mittelstreifen baulich einzuengen. Bis zu den Umbauarbeiten kann eine Mitbenutzung der Gehwege aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens bestehen bleiben, wenn der Belag verbessert wird.



Querschnitt Juri-Gagarin-Ring zwischen Trommsdorff- und Meyfartstraße – östliche Fahrbahnseite Richtung Norden



Juri-Gagarin-Ring/Meyfartstraße
Führung auf bestehendem Weg; Borde besser absenken; Geh-/Radweg durch Markierung oder Materialwechsel trennen; Radweg für Zweirichtungsverkehr vorsehen; ggf. Verbreiterung in die Grünfläche



Juri-Gagarin-Ring/Meyfartstraße
Radfahrer in der Knotenpunktzufahrt Meyfartstraße in den Seitenraum führen (im Bereich der Grünfläche)



Juri-Gagarin-Ring/Meyfartstraße
direktes Linksabbiegen vom Juri-Gagarin-Ring in Richtung Innenstadt ermöglichen; Radfahrstreifen frühzeitig „öffnen“ und Schutzstreifen in Kfz-Linksabbiestreifen markieren

Parallelführung über Johannesstraße bis Lachsgasse als Fahrradstraßen

Der Radverkehr soll im Zuge des inneren Altstadttringes in Richtung Süden bzw. Westen über eine Route parallel zum Juri-Gagarin-Ring (Parallelführung Juri-Gagarin-Ring – Reglermauer – Augustmauer – Keilhauergasse) geführt werden. Größtenteils handelt es sich hierbei um Straßen in Tempo 30-Zonen. Zwischen Juri-Gagarin-Ring und Krämpferstraße befinden sich Parkflächen.

Der Radverkehr wird in diesem Bereich im Mischverkehr geführt. Zur Attraktivierung dieser Parallelführung sollen möglichst weitgehend Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Dieses Führungselement hat eine große Öffentlichkeitswirksamkeit und unterstreicht die Bedeutung der Straßen für den Radverkehr; es macht zudem den Verlauf über die oft kleinen Straßenzüge nachvollziehbar und gibt dem

Radverkehr eine stärkere rechtliche Stellung gegenüber dem Kfz-Verkehr. Um diese Wirkungen gut auszuschöpfen, sollte neben der vorgeschriebenen StVO-Beschilderung eine auffällige Markierung vorgesehen werden, die zukünftig einem Erfurter Standard für Fahrradstraßen entsprechen soll (beispielhaft die Markierung der Fahrradstraße in der Windthorststraße).

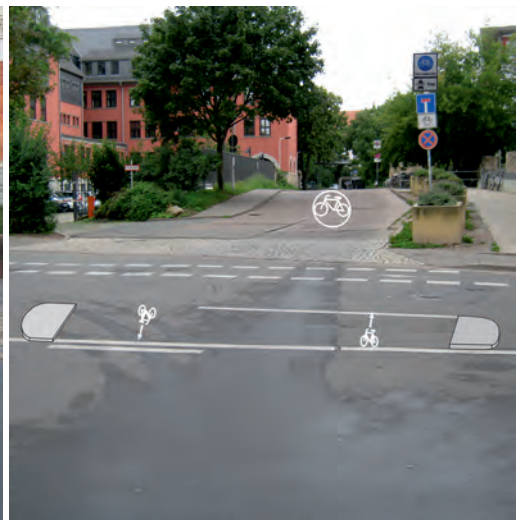
Zur sicheren Querung der Trommsdorffstraße ist die Anlage einer geteilten Mittelinsel zu prüfen. Ab der Trommsdorffstraße bis zur Bahnhofstraße wird die Verbindung in beiden Richtungen als Hauptroute genutzt. Die Parallelführung endet in Höhe Keilhauergasse. In Richtung Westen wird ab Keilhauergasse der vorhandene Radweg am Juri-Gagarin-Ring genutzt.



Parallelfahrbahn Juri-Gagarin-Ring
Fahradstraße einrichten – Parallelfahrbahn Juri-Gagarin-Ring bis nördlich Krämpferstraße



Vorbild Windthorststraße
Markierung einer Fahrradstraße



Reglermauer, in Höhe Querung Trommsdorffstraße
(Fotomontage), Mittelinsel am Beginn des Linksabiegestreifens einrichten

3.2.8 Nördlicher Stadtring

Diese Achse stellt eine wichtige Tangentialverbindung nördlich der Innenstadt zwischen der Liebknechtstraße und der Nordhäuser Straße dar. Im Folgenden wird für den nördlichen Stadtring alter-

nativ eine Führung über die Achse Moritzwallstraße/Schlüterstraße einer Führung über die Talstraße/Mittelstraße vergleichend gegenüber gestellt.

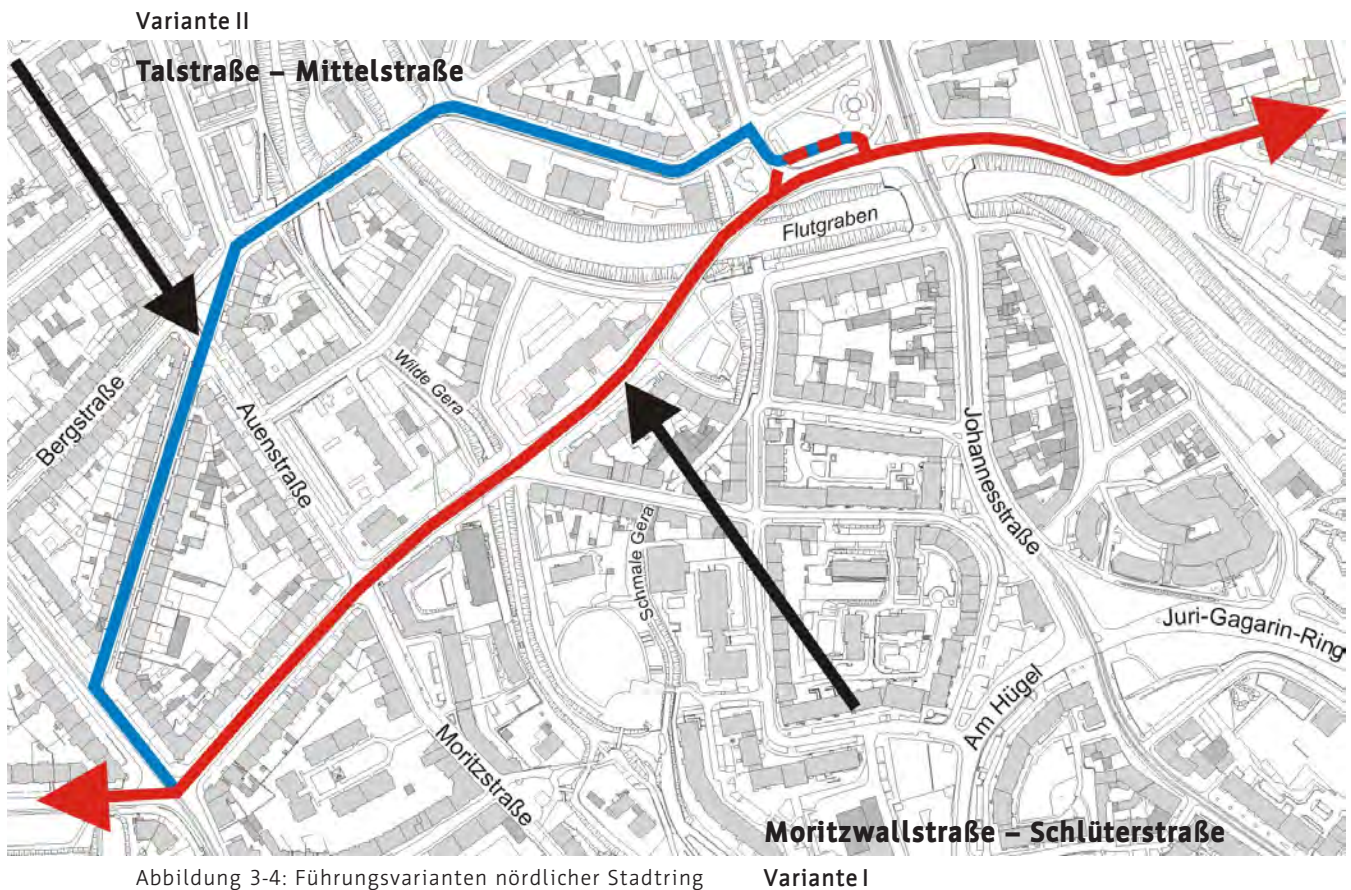


Abbildung 3-4: Führungsvarianten nördlicher Stadtring

Variante I: Moritzwallstraße – Schlüterstraße

Die Verkehrsführung über die Moritzwallstraße bzw. Schlüterstraße stellt eine Innenstadttangente für den Kfz-Verkehr dar. Es handelt sich dabei um eine zweistreifige Fahrbahn in Einbahnrichtung (Richtung Ost) mit einem DTV-Wert von ca. 15.000 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von unter drei Prozent.

Der Radverkehr wird in Einbahnrichtung mit den Kfz im Mischverkehr geführt. In Gegenrichtung besteht keine legale Fahrmöglichkeit für Radfahrer. In der Moritzwallstraße findet beidseitig aufgesetztes Parken in Längsrichtung statt, in der Schlüterstraße wird abschnittsweise einseitig in Längsrichtung geparkt.

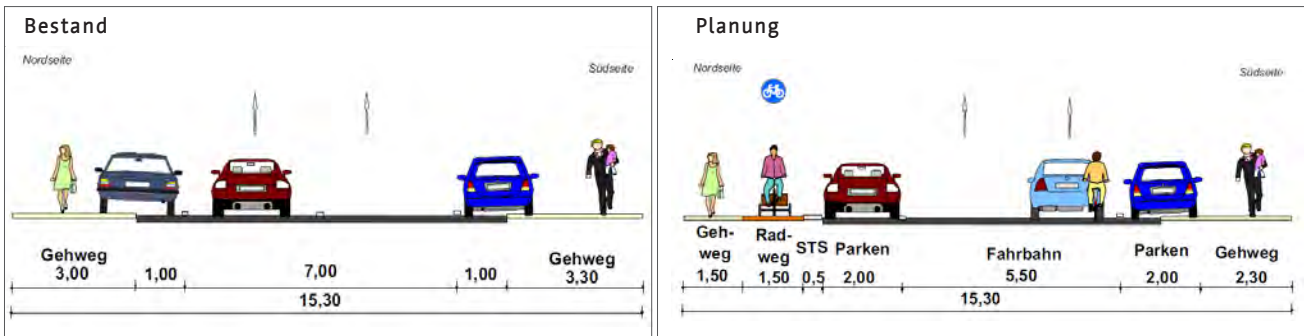
Moritzwallstraße

Insbesondere in der Moritzwallstraße ist der Parkdruck seitens der Anwohner sehr groß. Alternativen sind kaum verfügbar.

Lösungsansätze mit Verzicht auf einen Parkstreifen können erhebliches Konfliktpotenzial bieten.

Lösungsvorschlag

- Radweg in Gegenrichtung zur Einbahnstraße; nördliches Parken auf Fahrbahn verlegt.
- In Einbahnrichtung Radverkehr weiterhin im Mischverkehr (Moritzwallstraße).
- Ab Schlüterstraße: Anlage Schutzstreifen in Einbahnrichtung.
- Längerfristig: radfahrerfreundlicher Querschnitt in der Moritzwallstraße nur bei Aufgabe eines Parkstreifens bzw. mit Eingriffen in die Vorgärten möglich.



Querschnitt Moritzwallstraße – östlich Nordhäuser Straße



Moritzwallstraße östl. Nordhäuser Straße
Führung Radverkehr gegen Einbahnrichtung im nördlichen Seitenraum; Neuregelung des Parkens erforderlich



Schlüterstraße östlich Auenstraße
Schutzstreifen in Einbahnrichtung; nördlichen Seitenraum ausbauen; getrennten Geh-/Radweg in Gegenrichtung anlegen



Schlüterstraße/Gerabrücke
Radfahrstreifen in Fahrtrichtung der Einbahnstraße

Schlüterstraße

Die Fahrbahnbreite ist ausreichend, um einen Schutzstreifen (im Bereich der Gerabrücke ggf. auch einen Radfahrstreifen) in Fahrtrichtung der Einbahnstraße bis in Höhe Nordstraße anzulegen. Für die Gegenrichtung sollte östlich der Auenstraße der unbefestigte Streifen zwischen Fahrbahn und Gehweg zugunsten eines getrennten Geh- und Radweges

ausgebaut und langfristig eine Verbreiterung der Gerabrücke in Erwägung gezogen werden. Bei Brückenneubau sollte neben der Weiterführung des Radfahrstreifens Richtung Talknoten auch die Anlage eines getrennten Geh- und Radwegs Richtung Westen (mit ausreichender Breite und Sicherheitstrennstreifen) gewährleistet werden.

Variante II: Talstraße – Mittelstraße

Die Variante führt von der Stauffenbergallee über die Talstraße und Mittelstraße bis zur Nordhäuser Straße. In Einbahnrichtung verfügt die Talstraße (ca. 14.000 Kfz/Tag; Schwerverkehrsanteil von zwei Prozent) über einen einseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr. Ein Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen fehlt.

In Brückenhöhe wird der Schutzstreifen aufgehoben und der Radverkehr auf den östlichen Seitenraum (benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg) übergeleitet. In der Mittelstraße kehrt sich die Einbahnrichtung um. Es gibt keine legale Fahrmöglichkeit für den Radverkehr in entgegengesetzter Richtung.

In Richtung Westen kann der Radverkehr vom Talknoten temporär durch die Grünanlage zur Talstraße geführt werden. Favorisiert wird für den Endzustand eine direkte Führung des Radverkehrs entlang der Schlüterstraße – anliegender Radweg oder Radfahrstreifen.

Im Hinblick auf die Verflechtung mit dem zweistreifigen Rechtsabbiegeverkehr zur Talstraße erfordert dies die Anlage einer separaten, signaltechnisch gesicherten Radverkehrsfurt im Knotenbereich Nordstraße. In Gegenrichtung ist im Zuge der Talstraße

bei der heutigen verkehrlichen Situation nur eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum möglich. Besonders im Bereich der Berufsschule kommt es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Trotz der unzureichenden Situation ist eine Benutzungspflicht erforderlich, da der Radverkehr nicht auf der Fahrbahn gegen die Einbahnrichtung fahren kann.

Um diesen Konflikt zu vermeiden, kann prinzipiell die Anlage eines Radfahrstreifens in Gegenrichtung erwogen werden. Dazu dürfte die Talstraße aber lediglich über einen Kfz-Streifen verfügen, was aufgrund der derzeitigen Kfz-Verkehrsstärke kaum vertretbar ist.

Für diesen Fall wäre in diesem Bereich eine grundsätzliche Veränderung der Verkehrsführung erforderlich; als weiterer Ansatz die Möglichkeit von Grunderwerb im Bereich der berufsbildenden Schule zu prüfen. Die Mittelstraße bietet gemäß StVO die Voraussetzungen, für Radfahrer auch in Gegenrichtung geöffnet zu werden. Die Breite der Fahrgasse ist ausreichend.

Die Planung der Landeshauptstadt Erfurt sieht für den Radverkehr an der Nordhäuser Straße die Anlage einer gesicherten Querungsmöglichkeit – Lichtsignalanlage (LSA) – vor.



Nordstraße/Talstraße
Querung über die Fußgängerfurt aus Richtung Grünanlage



Talstraße
Schutzstreifen in Einbahnrichtung verbreitern und Sicherheitstrennstreifen zum Parken anlegen



Talstraße Schutzstreifen auch im Kurvenbereich und weiter bis zur Adalbertstraße führen; gemeinsamer Rad-/Gehweg in Gehweg Rad frei ändern

Bewertung der Varianten

	Variante I	Variante II
	Moritzwall-/Schlüterstraße	Talstraße/Mittelstraße
Länge	+	-
Linienführung	direkt und nachvollziehbar	Mehrere Verschwenkungen
Verkehrssicherheit	In Moritzwallstraße Konflikte mit Fußgängern möglich, in Einbahnrichtung Mischverkehr	In Talstraße gegen Einbahnrichtung erhebliche Konflikte mit Fußgängern
Zielanbindung	Innenstadtnähere Lage	Anbindung Berufsschule
Soziale Sicherheit	gut	gut
Handlungsbedarf	Bordversatz Moritzwallstraße; Furtverlegung Nordstraße	Bei Belassen der ungünstigen Situation der Talstraße vergleichsweise gering
Realisierbarkeit	Für anspruchsgerechte Führung Moritzwallstr. Verzicht auf Parkstreifen oder Grunderwerb erforderlich	Für anspruchsgerechte Führung Talstraße Verkehrsentlastung oder Grunderwerb erforderlich

Tabelle 3-1: Gegenüberstellung der beiden Varianten

Zusammenfassend wird ein Verlauf des nördlichen Stadtringes für den Radverkehr von der Liebknechtstraße über den Talknoten und weiter über die Schlüterstraße, Moritzwallstraße in die Blumenstraße favorisiert (Variante I) und für das zukünftige

Haupttroutennetz der Stadt Erfurt vorgeschlagen. Unabhängig davon sollten in der Talstraße und der Mittelstraße die vorgeschlagenen vergleichsweise einfachen Maßnahmen ebenfalls ergriffen werden.



Mittelstraße
Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen



Mittelstraße/Nordhäuser Straße
Querungsanlage zum Abbiegen in die Nordhäuser Straße



Talstraße in Richtung Talknoten
Nutzung des Seitenraums aus Platzgründen beibehalten

Bereich Talknoten

Der hoch belastete Talknoten ist gleichzeitig eine wichtige Schnittstelle im Hauptroutennetz des Radverkehrs. Ohne einen weitgehenden Umbau können hier nicht für alle Fahrbeziehungen des Radverkehrs optimale Bedingungen geschaffen werden. Dabei ist für den nördlichen Stadtring des Radverkehrsnetzes zu beachten, dass der Radverkehr zwischen Talknoten und Liebknechtstraße in beiden Richtungen auf der Nordseite der Stauffenbergallee geführt werden muss, um eine praktikable Anbindung der Liebknechtstraße zu ermöglichen.

In Höhe der Nordstraße soll der Radverkehr aus der Schlüterstraße in Richtung Osten auf den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg geleitet werden. Dieser sollte zu Lasten des Grüns auf mindestens 2,50 Meter ausgebaut und neu befestigt werden. Der Radverkehr wird im Knotenpunkt Schlüterstraße/Stauffenbergallee/Magdeburger Allee weiterhin indirekt über die Fußgänger-/Radfahrer-Signalanlage geführt.

Zum Erreichen des nordöstlichen Seitenraumes wird der Radverkehr entgegen dem Uhrzeigersinn geführt. Radfahrer zur Magdeburger Allee nutzen den neuen Radfahrstreifen in Richtung Norden. In Gegenrichtung wird der Radverkehr von der Nordseite der Stauffenbergallee über die neu gebaute Radfurt geführt.

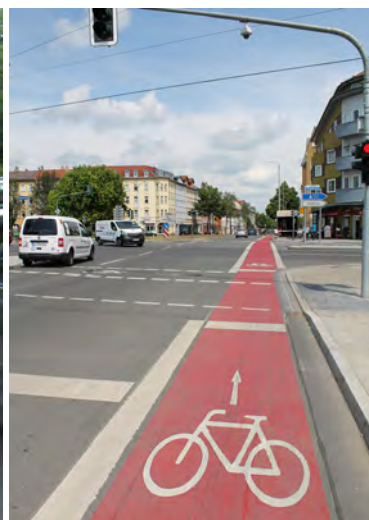
Nach Auffassung der Landeshauptstadt Erfurt muss der freie Rechtsabbieger von der Magdeburger Allee in die Schlüterstraße aus Gründen der Leistungsfähigkeit beibehalten werden. Im weiteren Verlauf bietet sich als kurzfristige Lösung eine Führung über den selbständigen Weg in der Grünanlage an, der gegebenenfalls zu verbreitern ist. Langfristig ist eine Führung an der Schlüterstraße zu favorisieren, wobei jedoch der gemeinsame Geh- und Radweg zu verbreitern ist.



Schlüterstraße – westlich des Talknotens
Führung Radverkehr Richtung Ost vom Schutz- bzw. Radfahrstreifen auf gemeinsamen Geh- und Radweg



Schlüterstraße – westlich des Talknotens
Verbreiterung und Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges

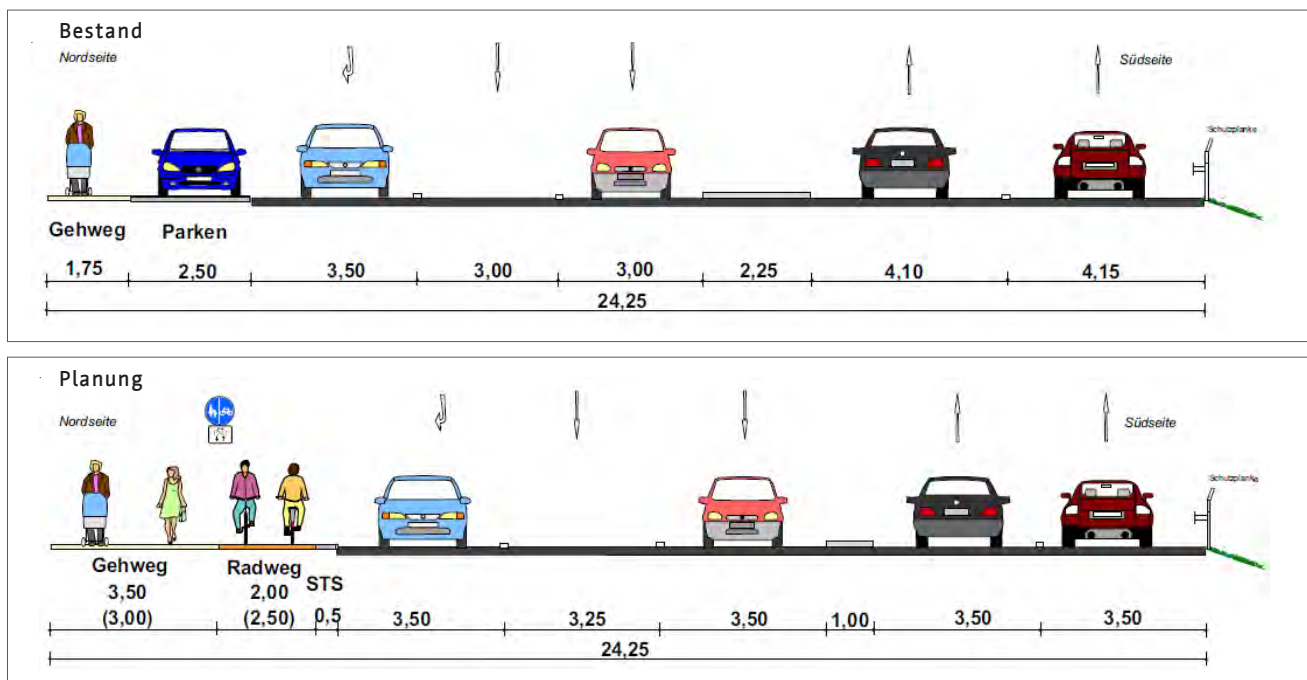


Talknoten
neue Radfurt in Richtung Magdeburger Allee

Stauffenbergallee/Liebknechtstraße

In der Stauffenbergallee ist der Radverkehr in Richtung Osten auf der Fahrbahn untersagt. Der Seitenraum ist ebenfalls nicht für Radfahrer freigegeben. Der Radverkehr aus der Schlüterstraße kommend soll im Zuge des Stadtringes in den linken Seitenraum der Stauffenbergallee geführt werden. Ohne Umbau der Bordführung besitzt der Seitenraum mit

rund vier Meter Breite eine in Hinblick auf die angrenzende Geschäftsnutzung noch ausreichende Mindestabmessung für Zweirichtungsradverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Um die volle Breite des Seitenraums nutzen zu können, müssen zumindest die drei Parkstände an der nördlichen Seite entfernt werden.



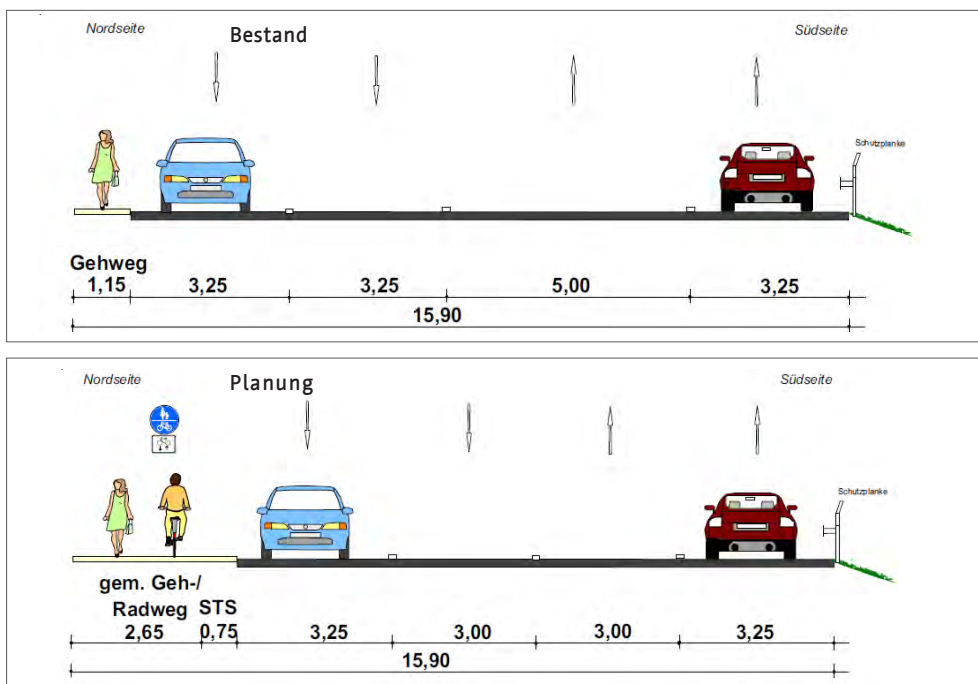
Querschnitt Stauffenbergallee zwischen Magdeburger Allee und Liebknechtstraße

Mit Bordversatz durch Verschmälerung der Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs bzw. des Mittelstreifens können größere Breiten erreicht werden, die einen eigenständigen Zweirichtungsradweg ermöglichen. Um eine Engstelle im nordöstlichen Knotenbereich des Talknotens zu vermeiden, sollte die als Querungsstelle dienende Mittelinsel durch Verschmälerung der südlichen Fahrstreifen versetzt und östlich der Querungsstelle deutlich verschmälert werden. Diese Maßnahmen erfordern durch Versetzen der Lichtmas-

ten, teilweise auch der Bordsteine und der Mittelinsel, einen großen baulichen Eingriff. Unmittelbar westlich der Liebknechtstraße weist die Stauffenbergallee im nördlichen Gehweg eine erhebliche Engstelle auf. Um diese Engstelle für Fußgänger und Radfahrer passierbar zu gestalten, müssen die Fahrstreifen verschmälert werden. So lässt sich der Seitenraum ausbauen, der getrennte Geh- und Radweg sollte hier in einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr übergehen.

Im Zuge der Hauptroute wird der Radverkehr von der Stauffenbergallee in die Liebknechtstraße, geplante Führung auf Schutzstreifen, geführt. Da die Geschwindigkeiten linksabbiegender Kfz in die Liebknechtstraße hoch sind, wird empfohlen, den Einmündungstrichter durch Verkleinerung der Eckausrundungen und der Anlage eines Fahrbahn-

teilers zu verkleinern. Der Radverkehr sollte eine deutliche Furtmarkierung – möglichst Roteinfärbung – erhalten. Um den Radverkehr weitergehend zu sichern und zusätzlich das Wohngebiet an der Liebknechtstraße von Durchgangsverkehr zu entlasten, ist auch zu prüfen, das Linksabbiegen für KFZ aus der Stauffenbergallee zu unterbinden.



Querschnitt Engstelle Stauffenbergallee westlich Liebknechtstraße



Stauffenbergallee – Abschnitt unmittelbar östlich des Talknotens
Ausbau Seitenraum: Geh-/Radweg, Zweirichtungsradsverkehr, Belagsverbesserung



Stauffenbergallee zwischen Magdeburger Allee und Liebknechtstraße
Entfernen der Parkstände



Engstelle Stauffenbergallee/Liebknechtstraße Verschmälerung Fahrstreifen zugunsten Seitenraumbau (gemeinsamer Geh-/Radweg)

Ausbauprioritäten und Kostenschätzung

Für die Herrichtung des Haupttrouennetzes mit den zwölf Radialen und zwei Stadtringen wurden auf ca. 60 Kilometer Streckenlänge etwa 100 Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Defizite vorgeschlagen.



Beispiel Magdeburger Allee
Tausch der Verkehrsflächen ruhender Verkehr und Radverkehr



Beispiel Wendenstraße
Verbesserung der Belagsqualität



Beispiel Erhard-Etzlaub-Straße
Aufhebung der Benutzungspflicht des gemeinsamen Rad- und Gehweges

Die Maßnahmen einschließlich der nachstehend erläuterten Priorität sind in einer separaten Auflistung dargestellt. Der Handlungsbedarf wird nach folgenden Prioritätsstufen gegliedert:

Bedeutung | Priorität der Maßnahmen

1 Hohe Priorität, Stufe 1

Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und / oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist und die im Zuge von Routen mit einer hohen Radverkehrsleistung oder einem entsprechend hohen Potenzial liegt.

- Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite
- Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist

2 Mittlere Priorität, Stufe 2

Anzustrebende Verbesserung, die zur Erreichung des angestrebten Standards dient.

- Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt

K Kurzfristig umzusetzende Maßnahme

Schnell und kostengünstig durchzuführende Maßnahme

- Maßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt

Festlegung der Prioritäten des Handlungsbedarfs

Kostenschätzung

Auf der Grundlage pauschaler Kostensätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung des Radverkehrsnetzes vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen noch nicht näher bestimmen lassen.

Auch können sich im Rahmen der zum Teil noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen erhebliche Abweichungen ergeben. Für die Kostenschätzung ist weiterhin zu berücksichtigen, dass Maßnahmen, für die eine Planung ansteht oder eine Planung bereits vorliegt, nicht kostenmäßig bewer-

tet wurden, da davon auszugehen ist, dass hier die radverkehrsspezifischen Kosten Teil der Gesamtkosten sind. Dies gilt auch für optional angeführte Maßnahmen bzw. für Alternativempfehlungen. Für die Umsetzung aller geplanten Maßnahmen wurden insgesamt Nettokosten von ca. 3,6 Mio. Euro ermittelt.

Zuzüglich weiterer Planungskosten, einer pauschalen Reserve für diverse Kleinmaßnahmen sowie für Unvorhergesehenes (ca. 10 Prozent) und Mehrwertsteuer ist von einem Kostenansatz von rund 4,5 Mio. Euro auszugehen. Dieser teilt sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

	Verteilung Maßnahmen	Kosten in €	% in Kosten
Kurzfristige Maßnahmen	17	100.000	3
Maßnahmen der Prioritätsstufe 1	34	1.600.000	47
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2	39	1.700.000	50
+ 10 % Reserve		340.000	
+ 19 % MwSt.		646.000	
Summe	90	4.386.000	100

Tabelle 3-2: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Dringlichkeiten

4 Fahrradparken

4.1 Grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Für den Radverkehr im Alltag ist bereits die schnelle und bequeme Verfügbarkeit an der Wohnung eine entscheidende Bedingung der Verkehrsmittelwahl. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen an den Zielorten, beispielsweise am Bahnhof, am Arbeitsplatz oder beim Einkauf, machen das Radfahren attraktiver und bieten zudem mehr Schutz gegen Diebstahl

und Vandalismus. Weiterhin trägt ein ausreichendes Angebot an Abstellanlagen auch zum geordneten Stadtbild und einem ansprechenden öffentlichen Raum bei. Dies gilt insbesondere in historischen Stadtkernen. Die Verbesserung des Fahrradparkens ist deshalb ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs.

Grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

- ausreichende Anzahl von Stellplätzen bzw. einer dafür vorgesehenen Flächengröße,
- gute Zugänglichkeit der Fahrradabstellanlagen,
- sicherer Stand und Schutz vor Diebstahl bzw. Vandalismus,
- ausreichender Wetterschutz für längeres Abstellen.



Erfurt/Hirschgarten: Fahrradabstellanlage mit Anlehnbügeln



Erfurt: geeignete Vorderradhalter, so genannte SDS-Fahrradständer (Eigenproduktion)

Qualitätskriterien von Fahrradabstellanlagen

Erreichbarkeit

- direkt bei Ausgangs- / Zielort, behinderungsfrei, fahrend erreichbar

Größe / Fläche

- genügend Platz zum Ein- und Ausparken,
- bedarfsgerechte Anzahl an Fahrradabstellanlagen

Komfortabilität

- stabile Fahrradständer, gute Beleuchtung sowie Witterungsschutz

Sicherheit

Schutz vor Diebstahl und Vandalismus

Qualitätskriterien für Fahrradständer

- sicherer und fester Stand des Fahrrades – auch beim Beladen sowie mit Kind im Sitz
- bequeme und einfache Nutzung möglich
- Anschließen des Rahmens
- geeignet für verschiedene Abmessungen der Fahrräder und Lenkerformen
- geringe Gefahr für Beschädigungen und Vandalismus
- attraktives Erscheinungsbild im öffentlichen Raum

4.2 Nutzungsspezifische Anforderungen

4.2.1 Wohnen

Unabhängig von der tatsächlichen Nutzungsintensität ist der Fahrradbesitz sehr hoch. Daraus ergibt sich bei Wohnhäusern der größte und differenzierteste Bedarf für Fahrradparken. Weite und umständliche Wege zum Abstellplatz im Gebäude oder auf dem Grundstück, Kellertreppen oder enge Türen mindern die Motivation, das Fahrrad als tägliches Verkehrsmittel zu nutzen.

Für Wohngebäude ist ein leicht erreichbarer, möglichst abgeschlossener Raum nahe der Haustür ideal wie auch überdachte, abschließbare Hofbereiche mit direktem Zugang zur Straße. Frei zugängliche Kurzzeitparkplätze, die auch für Besucher von Wohnanlagen von Bedeutung sind, sollten in unmittelbarer Nähe zum Hauseingang eingerichtet werden.

Wohnen in Altbauquartieren

Insbesondere in Altbauquartieren gibt es oftmals Schwierigkeiten, gute Abstellanlagen im bzw. am Haus vorzusehen. Das führt zu ungeordnetem Radabstellen auf dem Gehweg bzw. an den Hauswänden. Der Fußverkehr wird eingeschränkt, das Stadtbild beeinträchtigt. Möglichkeiten bieten sich durch Anordnen von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum, z.B. in breiten Gehwegen an Kreuzungen (Gehwegvorstreckungen).

Eine weitere Variante ist, Stellplätze am Fahrbahnrand in Fahrradparkplätze umzuwandeln oder die Anlage von privat zu nutzenden Fahrradhäuschen im öffentlichen Straßenraum.

Zu beachten bei Wohngebäuden/Wohnanlagen

- Lage des Standortes nahe am Hauseingang
- Fahrradabstellanlagen fahrend erreichbar
- Stellplätze auf Erdgeschossniveau
- abschließbare Fahrradabstellanlagen
- für den Witterungsschutz – Vorhandensein einer Überdachung
- gute Einsehbarkeit der Besucherplätze
- Vorhandensein von ausreichendem Platz für Fahrradanhänger

Anforderungen an Standort und Ausstattung

- gute Zugänglichkeit – ebenerdig bzw. über Tiefgarage
- anfahrbar und hell, möglichst nur ein bis zwei Türen zu passieren
- abgeschlossener Raum
- ausreichend Platz – z.B. auch für Kinderanhänger
- Anlehn- bzw. Abschließmöglichkeiten



Beispiel Kiel
Fahrradabstellplätze im Kreuzungsbereich



Beispiel Erfurt
Fahrradabstellplätze Predigerstraße



Beispiel Erfurt
Fahrradabstellanlage Junkersand

4.2.2 Einkaufen

Das Fahrrad eignet sich vor allem für kurze Distanzen bis zu fünf Kilometern und den Nahbereich. In dieser Distanz liegen viele Einkaufsgelegenheiten des täglichen/wöchentlichen Bedarfs. Vorausgesetzt, die Abstellanlagen befinden sich in unmittelbarer Nähe des Eingangs von Geschäften bzw. an Plätzen, von denen aus sich mehrere Erledigungen verbinden lassen, ist das Fahrrad auf der genannten Distanz das schnellste Verkehrsmittel.

Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung erleichtern die Fahrradnutzung auf den Einkaufswegen. Schließfächer oder bewachte Gepäckstationen ermöglichen es, Gepäck zwischen zu lagern (siehe Beispiel Kiel).

Zu beachten beim Einkauf

- nahe Eingang und gut sichtbar
- fahrend erreichbar
- Ständer mit gutem Halt für Einkäufe

4.2.3 Ausbildung – Schuleinrichtungen und Kindergärten

Für viele Schüler/innen ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel. Die Möglichkeit, die oft hochwertigen Jugendfahrräder geordnet und wettergesichert abstellen zu können, steigert die Motivation, das Rad auf dem Weg zur Schule zu nutzen.

Bei Grundschulen und Kindergärten sollten für Fahrräder von Eltern, die ihre Kinder per Rad zur Schule bringen, einige Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen. Darüber hinaus werden die Abstellplätze an Schulen und Kindergärten auch vom Lehr- bzw. Erziehungspersonal genutzt.

Für die Verbesserung des Fahrradparkens an Schulen wird empfohlen, zunächst pilothaft in Zusammenarbeit mit der Schule (Lehrkräfte, Schülerinnen und Schüler sowie Eltern) eine attraktive (überdachte und eventuell bewachte) Fahrradabstellanlage zu realisieren.

Zu beachten bei Schuleinrichtungen

- verkehrssichere Zufahrten
- fahrend erreichbar
- gut einsehbar – kein Keller
- ausreichende Breite für leichtes Ein- und Ausparken
- überdacht und diebstahlsicher

⁵ Der 10-Minuten Einzugsbereich von Haltestellen liegt mit dem Fahrrad bei ca. 2,5 Kilometer, mit dem Pedelec sind es bereits 3,6 Kilometer (Deutsches Institut für Urbanistik DIFU, 2011).

4.2.4 Arbeiten

Immer mehr Arbeitgeber unterstützen die Gesundheit erhaltende Motivation ihrer Angestellten durch Vorhaltung von ausreichenden Abstellplätzen. Die Fahrradabstellanlagen sollten in ausreichend großer Zahl und an geeigneten Stellen vorhanden sein, beispielsweise am Werkstor oder vor den Gebäudeeingängen, im Innern der Gebäude oder in der Tiefgarage. Wichtig ist das sichere Abstellen und Anschließen des Rades auf dem Betriebsgelände. Überdachungen, Fahrradboxen oder gesonderte Fahrradräume in der Nähe von Personaleingängen schaffen ein besonders fahrradfreundliches Klima.

Zu beachten am Arbeitsplatz

- sichere und bequeme Zufahrt
- eingangsnah und überdacht (mindestens 50 Prozent)
- Rahmen abschließbar
- Vorhandensein von Umkleieraum und von Duschen
- Auflademöglichkeiten für Elektrofahrräder

4.2.5 Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs (Bike & Ride)

Im Verbund mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Aktionsradius des Fahrrades – sowohl im städtischen Bereich als auch in dünner besiedelten Bereichen – wesentlich erweitert werden ⁵. Hieraus ergibt sich an ausgewählten Haltepunkten der Straßenbahn, an Bushaltestellen in den Außenbereichen und an den Bahnhöfen des Regionalverkehrs ein Bedarf an geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Bike & Ride-Haltestellen).

Für das Abstellen von Fahrrädern während längerer Abwesenheit ist ein diebstahlsicheres Abstellen erforderlich. Da die Fahrräder meist für mehrere Stunden oder auch Tage abgestellt werden, ist ein ausreichender Wetterschutz durch eine Überdachung vorzusehen. An bedeutenden Endhaltestellen und Haltestellen der Regionalbahn wird es in Zukunft

wichtig sein, attraktive und sichere Abstellplätze für Pedelecs einzurichten (Kapitel 5.3). Die Stadt Erfurt hat bereits an mehreren Endhaltestellen der Straßenbahn Bike & Ride-Abstellanlagen errichtet. Allerdings sind einige Anlagen nicht überdacht bzw. mit qualitativ schlechten Bauformen (Vorderadklemmen) ausgestattet. Für die Verbesserung an den Endhaltestellen der Straßenbahn, der Regionalbahnhöfe und an ausgewählten Endhaltestellen von Bussen sollte ein spezifisches Bike & Ride-Konzept, das auch ein entsprechendes Betreiberkonzept umfasst, erstellt werden.

Die bisherigen Aktivitäten (Ausrüstung einiger Haltestellen mit Fahrradboxen) sollten integriert werden. Die mögliche Anordnung spezifischer Abstellanlagen für Elektrofahrräder ist einzubeziehen.



Beispiel Weddel, Niedersachsen
Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen



Beispiel Erfurt, Bahnhof Vieselbach
Bike & Ride mit Fahrradboxen



Beispiel Erfurt, Europaplatz
Bike & Ride mit Fahrradboxen

4.2.6 Stadtmobiliar als Fahrradabstellanlage

Anforderungen, die an Fahrradhalter gestellt werden, können auch von nicht primär für Fahrradabstellzwecke angelegten Elementen im öffentlichen Raum erfüllt werden. Dazu zählen Pfosten, Poller, Baumschutzbügel, Einfriedungen etc..

Bei der Einrichtung und bei Bedarf an Fahrradabstellanlagen sollte dies bei der Straßenraumgestaltung bedacht werden.

In der Landeshauptstadt Erfurt werden bereits vereinzelt so genannte Geländerbügel verwendet, die waagrecht entlang der Gebäudefassaden angebracht werden können.

Die Bügel bieten sowohl Halt als auch Anschlussmöglichkeiten am Gebäude selbst und schützen gleichzeitig die Fassaden vor Beschädigungen durch Fahrradlenker.



Erfurt, Anger

4.3 Fahrradparken in historischen Stadtkernen

Infolge ihrer historischen Stadtgrundrisse unterliegen alte Stadtkerne besonderen Rahmenbedingungen wie engen Straßenräumen, gepflasterten Fahrbahnen mit daraus resultierenden Anforderungen durch Denkmalschutz und Stadtgestaltung. Konzepte zum Fahrradparken sollten daher Bestandteil aller Altstadt- bzw. Innenstadtkonzepte sein. Durch die besonderen städtebaulichen Anforderungen – z.B. Wahrung des historischen Stadtbildes, Denkmalschutz – und die konkurrierende Flächenbeanspruchung durch andere Nutzungen (z.B. Bewohnerparken, Straßenbahn, Besucherparkplätze, Flächen zum Beliefern der Geschäfte, Haltestellen des ÖPNV etc.) ist die Integration von Abstellanlagen in historischen Stadtkernen durch spezifische Anforderungen gekennzeichnet:

- Die Platzierung und Gestaltung der Abstellanlagen müssen mit dem historischen Erscheinungsbild des Stadtkerns verträglich (und gleichzeitig finanzierbar) sein.
- Die Abstellanlagen sollten einheitlich gestaltet sein. Die Gestaltung sollte so neutral wie möglich sein, sodass sie sich leicht in die historische Stadtkulisse integrieren und/oder an die Gestaltung des übrigen Stadtmobiliars anpassen lassen.
- Die Abstellanlagen müssen praxistauglich und zugänglich sein und sich am Bedarf der verschiedenen Nutzungsgruppen der historischen Stadtkerne orientieren.

4.3.1 Die Erfurter Altstadt

Die historische Altstadt von Erfurt ist als Einkaufszone und Freizeitziel zentrales innerstädtisches Radverkehrsziel. Mit den durch sie führenden Radfernwegen ‚Thüringer Städtekette‘ und ‚Gera-Radweg‘ hat sie auch überregionale Bedeutung für den Fahrradtourismus. Positiv ist, dass sich Erfurt in dem städtebaulich höherwertigen Bereich der Altstadt (beispielsweise am Anger, am Fischmarkt und in der Schlösserstraße) für die Verwendung des gestalterisch ansprechenden ‚Angerbügels‘ mit eisengrauer Beschichtung entschieden hat.

In gestalterisch weniger anspruchsvollen Stadtteilen werden die im städtischen Eigenbetrieb produzierten Dreieckständer ‚SDS‘ montiert. Mit steigendem Radverkehrsanteil wird die Nachfrage nach Abstellplätzen in der Altstadt zunehmen. Für das Gebiet der Altstadt wird ein Bedarf von etwa 3.000 Fahrradabstellplätzen gesehen. Durch die in den letzten drei Jahren kontinuierliche Angebotserweiterung an den jeweils aktuell festgestellten Bedarfsschwerpunkten ist mittlerweile eine ausreichende Kapazität erreicht.



Typen von Fahrradständern in der Erfurter Altstadt: Brühler Straße | Mainzerhofstraße | Lachsgasse

Für den Bereich der Erfurter Altstadt sollte auch weiterhin ein einheitlicher Fahrradständer (Anlehnbügel) verwendet werden. An Zielen, die vor allem von Kindern und Jugendlichen (z.B. Stadtbücherei, Museen) frequentiert werden, sollte der ‚Angerbügel‘ durch eine Unterstange ergänzt werden, sodass auch kleinere Rahmengrößen ausreichend Halt haben. Die Dreieckständer ‚SDS‘ bieten für Fahrräder mit größerem Radabstand unzureichenden Schutz gegen Umfallen. Bei ausreichend verfügbaren finanziellen Mitteln sind Anlehnbügel den kürzeren Dreieckständern vorzuziehen. Der sukzessive weitere Ausbau von Abstellkapazitäten an bestehenden, aber auch an neuen Standorten ist deshalb zu empfehlen. Hierfür sind im städtischen Haushalt jährlich entsprechende Mittel einzuplanen. Neue Standorte sind vor allem im Umfeld der Hauptverbindungen 1. Ordnung bzw. an den Zugängen zur Fußgängerzone zu schaffen. Dabei sollte auch geprüft werden, ob bisherige ‚tote Ecken‘ von Aufenthaltsbereichen (beispielsweise auf Plätzen und breiten

Gehwegen) weitere Fahrradabstellflächen bieten. Auch die Aufhebung von Kfz-Stellplätzen ist bei beengten Verhältnissen zu erwägen. Um die vorhandenen Abstellkapazitäten zu erweitern, sollte auch die Mitnutzung von Parkhäusern für Fahrräder in Erwägung gezogen werden. Eine städtebaulich augenfällige Fahrradgarage bzw. kleine Fahrradstation an einem zentralen Punkt der Erfurter Altstadt könnte die Attraktivität des Radverkehrs steigern. So könnte die Stadt Erfurt auch ihre Bedeutung für den Fahrradtourismus unterstreichen. Denkbar ist eine Anlage, die die sichere Verwahrung von Reiserädern und Gepäck mit touristischem Service verbindet. Als mögliche Standorte sind beispielsweise der Rathausparkplatz in unmittelbarer Nähe der Tourismus GmbH am Benediktsplatz oder auch Standorte in der Nähe der geplanten Bundesgartenschau BUGA 2021 zu nennen. Hierzu könnte in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Erfurt FHE ein studentischer Wettbewerb ausgelobt werden.



Erfurt, Hirschgarten/Neuwerkstraße

4.3.2 Fahrradparken am Hauptbahnhof

Die Anzahl der im Bahnhofsumfeld abgestellten Fahrräder hat in den letzten Jahren stark zugenommen, sie wird auch in den nächsten Jahren aufgrund des anhaltenden Fahrradbooms steigen. Während der Erhebungen der Stadt Erfurt wurden im Herbst 1997 noch knapp 150 abgestellte Fahrräder gezählt. Im Herbst 2011 hat sich die Anzahl etwa verdreifacht (knapp 450) und überschreitet damit deutlich die vorhandene Kapazität. Die Werte sind jeweils in der Spitzenstunde aufgenommen worden. Im Bahnhofsumfeld kommt es vermehrt zu einem ‚Wildparken‘, was das städtebauliche Bild des Bahnhofplatzes deutlich stärker stört, als es bei einem Angebot von weiteren öffentlichen Abstellanlagen der Fall wäre. Abgestellte Räder außerhalb von Abstellanlagen zum geordneten Fahrradparken finden sich vor allem an den Gittern zum Flutgraben am südlichen Bahnhofstunneleingang und auf dem Willy-Brandt-Platz an Pfeilern und Informationstafeln sowie an den Baumschutzgittern. Nach der Realisierung des Stufenprogramms aus dem Fahrradabstellkonzept

für den Bereich des Hauptbahnhofs aus den Jahren 2012/2013 sind 175 neue Stellplätze im Bahnhofsumfeld entstanden. Die Rettungsbrücke über den Flutgraben wurde am 10. Juni 2012 geöffnet, sodass von den Abstellplätzen an der Schillerstraße ein direkter Zugang zum Hauptbahnhof entstanden ist. Die Kapazität des ‚Radhauses‘ ist im Dezember 2012 durch die Verlagerung von 20 Fahrradboxen um 64 Abstellplätze – 32 Doppelparker – erweitert worden. Zusätzlich sind 76 Fahrradabstellplätze in Rahmenhaltern auf dem Parkplatz der Landesentwicklungsgesellschaft LEG am ehemaligen Hotel ‚Erfurter Hof‘ und 17 Stellplätze in Dreieckständern ‚SDS‘ in der Kurt-Schumacher-Straße entstanden. Ende 2013 wurden in Erfüllung der Stufe 2 des Fahrradabstellkonzeptes für den Bereich des Hauptbahnhofs weitere 18 Fahrradabstellmöglichkeiten – neun ‚Angerbügel‘ – östlich des Haupteingangs zum Hauptbahnhof geschaffen. Mittlerweile ist der Bestand an Fahrradabstellplätzen im Umfeld des Hauptbahnhofs auf 550 Stück gestiegen (2014).



‚Radhaus‘ am Erfurter Hauptbahnhof (Osterwold°Schmidt EXP!ANDER Architekten, Weimar)

Die Rahmenhalter in der Schillerstraße werden von den Radfahrern gut angenommen. Nach Öffnung der Rettungsbrücke Mitte 2012 war die Abstellanlage binnen kurzer Zeit nahezu vollständig ausgelastet, sodass eine Erweiterung notwendig wurde. In Anbetracht der hohen Anzahl von Pendlern sollte diese auch eine Überdachung erhalten, damit die Fahrräder witterungsgeschützt abgestellt werden können. Daraufhin erfolgte durch die Stadt eine Planung für den Neubau einer überdachten Fahrradabstellanlage mit 200 Abstellplätzen am Südeingang des Hauptbahnhofs, die sich inzwischen in Umsetzung befindet und 2016 fertiggestellt sein wird. Das Vorhaben wird über die ÖPNV-Investitions-Richtlinie des Freistaates Thüringen gefördert.

Seit Mai 2009 ist das Fahrradparkhaus – das ‚Radhaus‘ – nördlich des Bahnhofstunnels der Hauptanlaufpunkt für Radfahrerinnen und Radfahrer. Zum Zeitpunkt der Eröffnung im Jahr 2009 verfügte das ‚Radhaus‘ über 292 Abstellplätze. Durch die Kapazitätserweiterung im Jahr 2012 gibt es inzwischen 336 überdachte Abstellplätze. Im Unterschied zu den gebührenpflichtigen abschließbaren Fahrradboxen sind die überdachten Abstellplätze in den Doppelparkanlagen des Radhauses kostenfrei.

Die hohe Anzahl an den so genannten ‚Fahrradleichen‘ ist sicherlich auch dadurch verschuldet. Eine geringe Gebühr für ein im Gegenzug gesichertes Abstellen würde dauerhaft besetzten Abstellplätzen vorbeugen. Die Öffnungszeiten der Servicestelle sind bisher sehr eingeschränkt – von Montag bis Freitag von 10 Uhr bis 19 Uhr und am Sonnabend von 10 Uhr bis 14 Uhr – und dienen so weder dem morgendlichen Berufsverkehr noch dem freizeitorientierten Radverkehr am Wochenende. Zu prüfen ist die Erweiterung des Radhauses zu einer vollständigen Fahrradstation mit ganztägig bewachtem Parken (ggf. mit Videoüberwachung) und zusätzlichen Serviceleistungen, die auch zu pendlerfreundlichen Zeiten verfügbar sind.

Es ist weiterhin zu prüfen, ob die niederschwellige Möglichkeit besteht, die bisherige Abstellanlage einzuhausen und mit einer Zugangsberechtigung für Nutzer auszustatten, z.B. mittels Chipkarte. Als Standort für sichere Pedelec- / E-Bike-Abstellplätze (Boxen mit Lademöglichkeit) bietet sich eine Fläche in der Nähe des Fahrradparkhauses an. In der im Bau befindlichen Fahrradabstellanlage am Südeingang des Hauptbahnhofs sind 15 abgeschlossene E-Bike-Abstellplätze mit Lademöglichkeit vorgesehen.



Auslastung der Abstellanlage an der Schillerstraße vor (02/2012) und nach der Öffnung der Rettungsbrücke (10/2012)

Südeingang Hauptbahnhof: geplante Abstellanlage (Osterwold°Schmidt EXP!ANDER Architekten, Weimar)

4.3.3 Erarbeitung eines Fahrradparkkonzeptes für die BUGA

Für die Bundesgartenschau 2021 sollte auch ein Konzept zum Fahrradparken erarbeitet werden. Integriert werden sollten die Fahrradstation, die dezentralen Standorte der BUGA – die Eingangsbereiche –

sowie die Möglichkeit der Ausleihe von Pedelecs. Zusätzlich sollte ein Mobilitätskonzept für die BUGA erstellt werden, u.a. mit geführten Radtouren und einem entsprechenden Flyer zur Information.



Erfurt, nördliche Gera-Aue

5 Öffentliches Fahrradverleihsystem

Die Stadt Erfurt hatte von 2009 bis 2013 ein öffentliches Fahrradverleihsystem in Kooperation mit dem Betreiber nextbike. Es gab acht Standorte mit insgesamt 35 Leihrädern. Es handelte sich, gemessen an aktuellen Erfahrungs- und Vergleichswerten, um ein sehr kleines System. Die Rückgabe erfolgte ebenfalls an einem der definierten Standorte. Die Registrierung lief dabei telefonisch oder über die nextbike-Homepage. Sponsor war eine Getränkefirma.

Da die Zahl der Ausleihen in Erfurt laut Aussagen von nextbike bei maximal 500 pro Jahr lag, wurde das System 2013 aufgegeben. Um abzuschätzen, ob und in welcher Größenordnung ein öffentliches Fahrradverleihsystem sinnvoll sein kann, wurden im Rahmen des Konzeptes ausgewählte Fahrradverleihsysteme in anderen Städten bezüglich ihrer Erfahrungen betrachtet.

Dabei konnte auch auf Erfahrungen zurückgegriffen werden, die im Rahmen des Modellversuchs ‚Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme‘ gemacht wurden.

Hinsichtlich der Folgerungen ist die spezielle Ausgangslage Erfurts zu berücksichtigen. Die Landeshauptstadt verfügt über eine sehr kompakte Innenstadt, in der auch nicht überall das Fahrradfahren erlaubt bzw. attraktiv ist, z.B. auf Altstadtpfaster. Zusätzlich bietet Erfurt den Bewohnern und Touristen ein sehr dichtes Straßenbahn- und Busnetz.

Die geringen Ausleihzahlen von nextbike haben gezeigt, dass das Interesse an Leihrädern eher gering ist. Insbesondere für die Zielgruppe der Pendler wird aufgrund des guten ÖPNV-Angebotes keine hohe Nutzung erwartet.

Es bietet sich jedoch an, zur Bundesgartenschau BUGA, die 2021 in Erfurt stattfinden wird, ein begrenztes öffentliches Fahrradverleihsystem zu etablieren (beispielsweise an den BUGA-Standorten, in der Innenstadt bzw. am Hauptbahnhof) und dafür nach Möglichkeit Fördermittel und Sponsoren zu akquirieren oder einen Betreiber zu finden, der die Betriebskosten über Werbung deutlich reduzieren kann.

Aufgrund der erfahrungsgemäß hohen Anzahl an älteren Besuchern wird empfohlen, auch den Verleih von Pedelecs zu integrieren. Die Motivation aller Beteiligten im Hinblick auf ein Großereignis kann von entscheidender Bedeutung für eine erfolgreiche Umsetzung dieses Vorhabens sein.

Ob und in welcher Form das Fahrradverleihsystem im Anschluss an die Bundesgartenschau weitergeführt werden sollte, ist aufbauend auf den dabei gesammelten Erfahrungen zu prüfen.



Erfurt, nördlich Krämerbrücke

Beispiel Erfurt
Leihräder Hauptbahnhof,
Firma nextbike, 2011



Beispiel Kassel
Leihradsystem Konrad



Beispiel Berlin
Call a bike



6 Öffentlichkeitsarbeit | Beteiligung | Service

6.1 Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Eine gezielte und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs betrachtet den Radverkehr als System. Hierbei ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Erfahrungen zeigen, dass dies allein nicht ausreicht, um die Potenziale wirksam auszuschöpfen. Gleichrangige Elemente eines Gesamtsystems sind Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und der Bereich Service und Dienstleistungen.

Darüber hinaus sind Prozessorganisation und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle für die Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten von steigender Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit soll ein fahrradfreundliches Klima sicherstellen und darüber hinaus durch kontinuierliche Information die Realisierung der verschiedenen Konzepte und Maßnahmen begleiten. Öffentlichkeitsarbeit soll zielgruppenspezifisch sein, sie umfasst neben der Werbung für nichtmotorisierten Verkehrsmittel auch Ansätze, die auf Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl zielen. Ferner dient sie der Wissensvermittlung und Kommunikation der verschiedenen Handlungsträger zur Förderung des Radverkehrs untereinander.

Für eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit ist eine Differenzierung der Verkehrsteilnehmenden von Bedeutung.

Die Fragen sind:

Für wen mache ich es? Wen will ich erreichen?

Unterschieden werden können zum Beispiel:

- die ‚typischen‘ Radfahrerinnen und Radfahrer, deren Mobilitätsaktivitäten auch im Alltagsverkehr durch die Fahrradnutzung geprägt sind,
- die gelegentlichen Rad- oder Freizeitfahrer sowie die (noch) Nicht-Radfahrer mit fahrradaffiner Mobilitätsstruktur,
- Autofahrerinnen und Autofahrer und ggf. auch Fußgängerinnen und Fußgänger, die als Verkehrsteilnehmende ‚Partner‘ oder ‚Gegner‘ der Radfahrer sein können,
- Kinder, die weniger Mobilitätsoptionen haben als Erwachsene und für die mit dem Fahrrad ganz neue Handlungsmöglichkeiten entstehen,
- Jugendliche, die in das fähigkeitsfähige Alter hineinwachsen und damit neue Mobilitätsoptionen erhalten,
- Seniorinnen und Senioren, die das Fahrrad bewusst auch als gesundheitsförderndes Verkehrsmittel nutzen.

Erfurt, Rathaus - Nordseite, Kreuzung Radfernwege



6.2 Ausgewählte Instrumente

Das Repertoire an Instrumenten zur Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung ist vielfältig. Nachstehend werden beispielhaft einige Instrumente vorgestellt, die zum gängigen Repertoire der Öffentlichkeitsarbeit in der kommunalen Verwaltung zählen sollten. Vorgestellt werden darüber hinaus Aktionen und Kampagnen, die von der Verwaltung in Kooperation mit weiteren Akteuren durchgeführt werden können.

Pressearbeit

Eine aktive und kontinuierliche Pressearbeit ist ein wesentlicher Baustein zur Radverkehrsförderung. Die Stadt Erfurt hat für amtliche Mitteilungen ein eigenes Publikationsorgan – das Amtsblatt. Hier kann kontinuierlich über Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und zur Umsetzung des Teilkonzeptes Radverkehr informiert werden – Mitteilungen, Fachbeiträge, Sonderbeilagen.

Internet

Das Internet gewinnt zunehmend an Bedeutung. Das heißt, dass wichtige Informationen auf der Internetseite der Kommune eingestellt sein sollten. Für die Stadtverwaltung Erfurt wird empfohlen, die Rubrik ‚Fahrrad‘ unter www.erfurt.de/ef/de/mobil/fahrrad zu ergänzen und kontinuierlich zu pflegen.

Kartenwerke

Fahrradkarten bzw. Fahrradstadtpläne bieten neben wichtigen Informationen zu entsprechenden Routenführungen auch ergänzende Hinweise auf Serviceangebote und beispielsweise wichtige Adressen wie Fahrradverleih oder Fahrradreparatur. Für die Stadt Erfurt ist ein Fahrradstadtplan vom ADFC Landesverband Thüringen e. V. herausgegeben worden (2. Auflage, 2010), der in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung entstanden ist. Empfohlen wird die Herausgabe eines aktualisierten Fahrradstadtplans (Herausgeber Stadtverwaltung).

Aktionen, Fahrradfeste, Großveranstaltungen

Aktionen und Feste mit Eventcharakter bringen das Thema Fahrrad in die Öffentlichkeit und betonen den Spaß- und Erlebnisfaktor. Gut geeignet für derartige Aktionen ist z.B. der Beginn der Fahrradsaison – ‚Fahrradfrühling‘ – oder die ‚Europäische Woche der Mobilität‘ mit einem zentralen autofreien Tag. Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Juri-Gagarin-Rings für das innerstädtische Radverkehrsnetz – Innerer Altstadttring – sollten die in den letzten Jahren durchgeführten Veranstaltungen auch weiterhin fortgesetzt werden.

Des Weiteren ist die in Planung befindliche Bundesgartenschau 2021 ist eine gut geeignete Großveranstaltung, die bei einer entsprechenden radtouristischen Vermarktung und fahrradbezogener Maßnahme für die Fahrradfreundlichkeit der Stadt Erfurt einen wichtigen Beitrag leisten kann.

Lokale Kampagnen mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit / Rücksichtnahme

Die Themen Radfahrsicherheit, gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr sowie die richtige Nutzung der Verkehrsflächen sind geeignete Themen für lokale Kampagnen – dies besonders vor dem steigenden Anteil der Radnutzung in Städten, der Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Radwegen und dem allgemein beklagten ‚Radfahrerrowdytum‘. Um die Radfahrsicherheit in einer Kommune zu erhöhen, bedarf es mehr als Plakate und Broschüren. Notwendig sind abgestufte Maßnahmen der Information und Problem Sensibilisierung, die sich gegenseitig ergänzen.

Ziel ist, in der Öffentlichkeit und speziell bei Rad- und Autofahrenden einen hohen Aufmerksamkeitsgrad zu erreichen, so dass das Thema Radfahrsicherheit an Präsenz gewinnt. Ziele sind gegenseitige Rücksichtnahme und eine Änderung des Verkehrsverhaltens. Deutlich muss werden, dass es nicht nur um die (tw. berechnete) Kritik am Fehlverhalten der Radfahrenden geht, sondern unter dem Postulat des Miteinanders auch um die Verbesserung der Rahmenbedingungen.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst neben dem Handlungsfeld Infrastruktur und Verkehrsregelungen die Handlungsfelder Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung und Organisation eines sicheren Schulweges in Kooperation mit der Verwaltung sowie weiteren Akteuren. Bei einem schulischen Mobilitätsmanagement wird für einen Schulstandort ein Gesamtkonzept entwickelt. Für die Realisierung in der Stadt Erfurt werden der Cycling-Bus (für ältere Schüler/innen) und die Erarbeitung von Radschulwegplänen empfohlen.

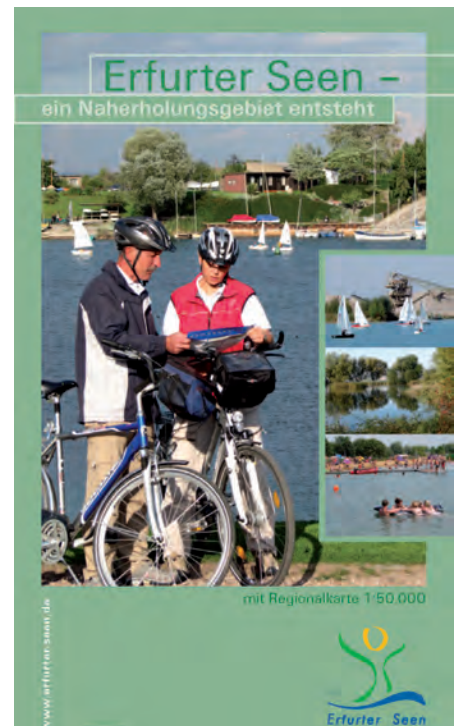
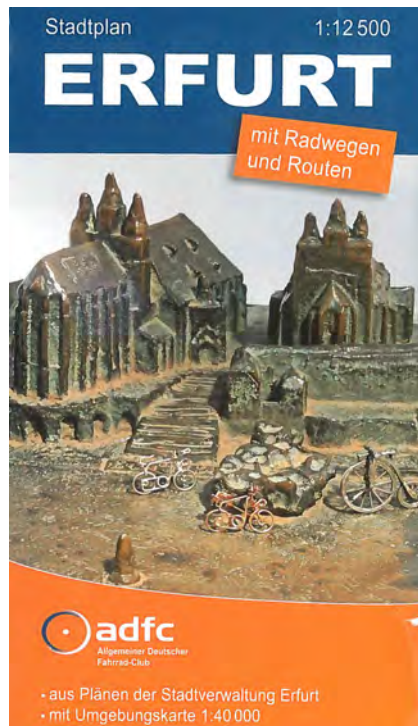
Das Projekt ‚Cycling Bus‘, genannt auch Radfahrergemeinschaft oder Radpooling, eignet sich besonders für den Übergang zur weiterführenden Schule (i.d.R. ist es dann ein neuer Schulweg), um den neuen Weg kennenzulernen und sicher mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Ziel ist es, die mit dem Schulweg verbundenen Hol- und Bringdienste der Eltern mit dem Pkw zu verringern.

Radschulweg

- Ein Radschulwegplan gibt eine Empfehlung über den jeweils sichersten Schulweg.
- Er wird entwickelt aus dem Hauptroutennetz – Hauptwege zur Schule.

Schulwegpläne

- Voraussetzung für Schulwegpläne ist, dass eine hinsichtlich der Verkehrssicherheit vertretbare Route besteht.
- Die Pläne sollten in Zusammenarbeit mit den Schüler/innen – den so genannten Alltagsexperten – Lehrkräften und Eltern erarbeitet werden.
- Dazu bieten sich in der Regel Projektstage in der Schule, wie z.B. Verkehrserziehungstage oder Schulprojektwoche ‚Verkehrssicherheit‘ an.
- Koordiniert wird die Aufstellung der Pläne in enger Zusammenarbeit mit Verkehrs-, Bau- und Planungsbehörden sowie Schulen und der Polizei.



6 vgl. ausführlicher DIFU (2011). Fahrradservice des lokalen Einzelhandels – Aktionen von Einzelhandel, Kommunen und Zivilgesellschaft.

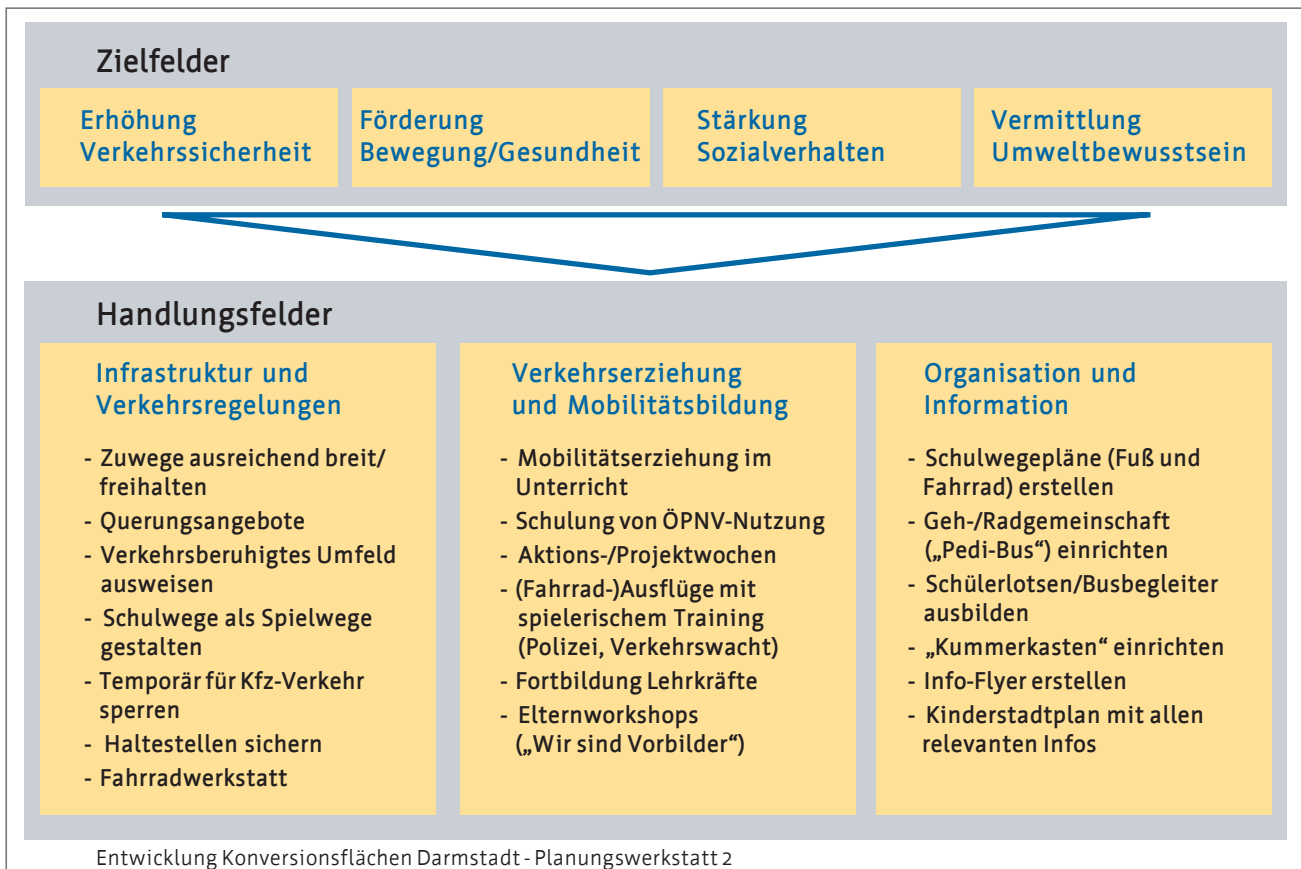
Service

Der Service umfasst vielfältige Dienstleistungsangebote, die das Radfahren attraktiv machen, dazu zählen Fahrradstationen, Reparaturservice, Fahrradwaschanlagen, Möglichkeit zur Gepäckaufbewahrung, Fahrradverleih etc.; der Bereich Bike & Ride, aber auch der kommunale Service wie Reinigung, Winterdienst, Baustellensicherung wird hierunter oft genannt. Im Bereich Handel und Versorgung gibt es ebenfalls eine Reihe von Service- und Dienstleistungsangeboten, die mittlerweile in vielen Städten Praxis sind. Zu nennen sind beispielsweise: 6

- Lieferservice ins Haus/zum Fahrradabstellplatz,
- Anhängerverleih (z.B. an Bau- und Gartenmärkten, Einkaufszentren),
- Aufbewahrungsmöglichkeiten, z.B. durch Gepäckschließfächer.

Hier ist insbesondere der Einzelhandel gefordert, Angebote zu schaffen. Wichtige Radverkehrsverbindungen (das sind die definierten Haupttrouten – Stadtnetz) sollten gereinigt und im Winter vom Schnee befreit werden. Notwendig ist dazu die Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit Einstufung der Räumzeit in eine hohe Prioritätsstufe. Abschließend seien der Diebstahlschutz (u.a. die Codierung von Fahrrädern durch Polizei oder Handel) sowie Fahrradkurierdienste genannt.

Abbildung 6-1: Ziel- und Handlungsfelder von schulischem Mobilitätsmanagement



6.3 Empfehlungen zur Öffentlichkeitsarbeit

Eine wesentliche Aufgabe der nächsten Jahre wird die Umsetzung des Teilkonzeptes Radverkehr sein. Integraler Bestandteil sollte ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit sein, um die neuen Radverkehrsmaßnahmen bekannt zu machen, Akzeptanz für die Radverkehrsförderung zu schaffen sowie eine stärkere Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel, verbunden mit gegenseitiger Rücksichtnahme, zu erreichen – Verhaltensänderung. Die Öffentlichkeitsarbeit sollte sich an den genannten, für Erfurt wichtigen, Handlungsfeldern weiter auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt orientieren. Dabei ist die bestehende Qualität der Radverkehrsinfrastruktur, der vergleichsweise niedrige Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr, aber auch die hohen Potenziale für ein fahrradfreundliches Erfurt zu beachten. Vor diesem Hintergrund bedeutet das für eine Kommunikationsstrategie:

- Alltagsradler ‚stärken‘ – sie sind ‚Multiplikatoren‘,
- Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen untereinander fördern (fahrradfreundliches Klima schaffen),
- Fahrradmobilität von Kindern und Jugendlichen sichern (‚Investition‘ in die Zukunft).

Weitere Handlungsträger mit oftmals umfassender eigenständiger Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr sind in das Konzept mit einzubeziehen (Synergieeffekte). Dabei sind zu nennen: der ADFC als klassischer Lobbyverband mit eigenständiger Kampagne und Pressearbeit, der VCD mit verstärkten Aktivitäten zum Radverkehr, Polizei und Verkehrswacht, Stadtmarketing sowie die örtliche AOK (Kampagne ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘).

Dem Arbeitskreis Radverkehr (hier sind Akteure mit Kompetenz zur Radverkehrsförderung in Erfurt vertreten) kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu.

Als notwendig und zur Umsetzung seitens der Stadtverwaltung werden nachstehende Instrumente empfohlen. Die Synergieeffekte der einzelnen Instrumente sind zu nutzen.

- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und weiterer radverkehrsbezogener Maßnahmen
- Aktualisierung und Pflege der Internetseite,
- Konzeption und Durchführung einer Kampagne ‚Verkehrssicherheit/Rücksichtsvolles Verhalten‘,
- Herausgabe von Faltblättern,
- Herausgabe eines Fahrradstadtplans,
- Herausgabe einer Broschüre ‚Verkehrsentwicklungsplan Erfurt – Teilkonzept Radverkehr‘ für die interessierte Öffentlichkeit,
- Herausgabe eines Leitfadens zur Qualitätssicherung von Fahrradabstellanlagen im privaten Bereich ‚Hinweise für Architekten und Bauherrn‘.



Radwanderwege in Erfurt

Thüringens schönste Verbindungen auf zwei Rädern



Radwanderwege



Der Radfernweg „Thüringer Städekette“ verbindet sieben der schönsten Thüringer Städte und führt ebenso durch landschaftlich reizvolle Gegenden Thüringens, die durch ihre reiche Geschichte geprägt sind. Als Teil der D4-Route ist er an das deutschlandweite Fernradwegenetz angegliedert und verbindet die Staatsstadt Altenburg im Osten des Freistaates Thüringen mit der Wartburgstadt Eisenach im Westen. Auf ca. 225 km bieten sich vor allem für Kulturinteressierte immer wieder historische Innenstädte, bekannte Sehenswürdigkeiten und kulturelle Highlights als Ausspannung an. Alle Städte entlang des Radfernweges – Altenburg, Gera, Jena, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach – sind an das Streckennetz der Deutschen Bahn angeschlossen.
www.thueringer-staedekette.de



Der Gera-Radwanderweg verläuft 75 km entlang einer der Hauptflüsse Thüringens, der Gera. Mit einem Gefälle von 700 Metern durchquert der Radwanderweg eine weitläufige, idyllische Landschaft von Südwest nach Nordost. Dem Porphyrgestein des Thüringer Waldes entspringen die beiden Quellflüsse, die Zähme und die Wisse Gera, welche in Plauze zur Gera zusammenfließen. Der Verlauf des Gera-Radwanderweges beginnt schon früher, an der legendären Schmücke direkt am Rennberg. Er verläuft weiter nach Arnstadt, dem ältesten Ort Mitteleuropas, und führt direkt durch die sehenswerte Erfurter Innenstadt. Nördlich der Landeshauptstadt prägt die weite Ebene des Thüringer Beckens das Landschaftsbild. Der Radwanderweg endet in Gehees, wo die Gera in die Unstrut mündet.
www.geraradweg.de

Radwanderwege in Thüringen



Thüringen
-entdecken.de

Informationen zum Reiseband Thüringen:

☎ 0361 - 37 420

🌐 www.thueringen-entdecken.de

Informationen zur Stadt Erfurt:

☎ 0361 - 66 400

🌐 www.erfurt-tourismus.de

Erfurt
LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Tourismus & Marketing



Autofreier Tag in Erfurt am 16. September 2012, Clara-Zetkin-Straße

7 Fazit und Empfehlungen

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Steigerung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr und der vergleichsweise kompakten Stadtstruktur Erfurts wird eine Steigerung des Radverkehrs auf 15 Prozent als realistisches Ziel eingestuft. Um diese Potenziale für den Radverkehr bestmöglich aktivieren zu können, bedarf es eines umfassenden Ansatzes der Radverkehrsförderung, der über die Verbesserung der verkehrstechnischen Infrastruktur hinausgeht.

Die Radverkehrsförderung der Landeshauptstadt Erfurt orientiert sich deshalb am Leitbild ‚Radverkehr als System‘ des Nationalen Radverkehrsplans 2020 der Bundesregierung, das von einem Zusammenwirken infrastruktureller Bausteine sowie von Elementen der Öffentlichkeitsarbeit und von Servicekomponenten für den Radverkehr ausgeht.

Erfurt besitzt bereits ein in Teilen umgesetztes Radroutennetz für den Alltagsverkehr sowie überörtliche touristische Radwege und Freizeitanbindungen. Bei der Wegeinfrastruktur kann Erfurt auf über 110 Kilometer straßenbegleitende Radverkehrsanlagen aufbauen. Allerdings entsprechen viele dieser Radwege nicht mehr dem heutigen Stand. Stark vertreten sind gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr. Neuere Führungsformen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind dagegen vergleichsweise selten. Auch an Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes dominieren häufig noch – neben dem gut integrierten ÖPNV – die Belange des motorisierten Individualverkehrs.

Beim Fahrradparken gibt es bereits gute Ansätze (z.B. das ‚Radhaus‘ am Hauptbahnhof), jedoch besteht in der Fläche, insbesondere in den Stadtteilen (Wohnen, Schulen, ÖPNV-Verknüpfung) qualitativ und quantitativ noch Handlungsbedarf. Die bisher gezeigten Aktivitäten der Stadt Erfurt in der Öffentlichkeitsarbeit können als ausbaufähig bezeichnet werden.

Insbesondere durch die vertiefenden Betrachtungen zu den Handlungsschwerpunkten wurde dabei deutlich, dass eine nachhaltige Verbesserung für den Radverkehr in Erfurt nur zu erreichen sein wird, wenn auch auf den Hauptverkehrsstraßen – die bisher stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet waren – unter der Beachtung der Verkehrsfunktion der Straßen die Situation zugunsten des Radverkehrs umorientiert werden kann. Notwendig sind für die vorgestellten Lösungsansätze jeweils vertiefende Detailplanungen.

Für Erfurt besteht damit in den nächsten Jahren ein erheblicher Handlungsbedarf zur Förderung des Radverkehrs. Dies erfordert seitens der Politik die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel sowie auch der entsprechenden personellen Kapazitäten. Im Kontext mit der Bundesgartenschau 2021 besteht eine gute Chance, die Dynamik einer derartigen Großveranstaltung auch zu einer spürbaren Verbesserung der Situation des Radverkehrs in Erfurt zu nutzen.



Erfurt, Fischmarkt

Finanzbedarf der Kommunen nach dem NRVP 2020

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 ist auf Basis einer Vielzahl von Daten dargelegt, welche Mittel Städte aufbringen müssen, die den Radverkehr spürbar und nachhaltig fördern wollen.

Als ‚Einsteiger‘ in die Radverkehrsförderung benötigt Erfurt danach in Abhängigkeit von der zeitlichen Perspektive, in der spürbare Verbesserungen auf allen Ebenen des Radverkehrssystems erreicht werden sollen, einen Ansatz von 8 bis 18 Euro/EW pro Jahr, davon rund zwei Drittel für die Verbesserung der Wegeinfrastruktur. Für die Landeshauptstadt Erfurt würde dies bei einem unteren Ansatz von 8 Euro/EW und Jahr ein jährliches Budget von etwa 1,6 bis 1,7 Mio. Euro bedeuten, wobei in diesem Betrag Fördermittel, anteilige Radverkehrskosten bei Großvorhaben, Unterhaltung und Betrieb enthalten sind. Diese Größenordnung sollte sich die Politik zum Maßstab nehmen.

Die ‚Top Ten‘ - Liste

Besser als Maßnahmen verstreut im ganzen Stadtgebiet zu realisieren ist es, Maßnahmen auf zusammenhängenden Teilabschnitten – d.h. routenweise – zu realisieren und somit eine hohe Netzwirksamkeit zu erreichen. Aus diesem Grund werden aus dem gesamten Handlungskonzept zur Umsetzung des Hauptradroutennetzes Maßnahmen vorgeschlagen, die unter diesem Aspekt eine besondere Dringlichkeit haben und gleichzeitig eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit schaffen können. Diese Maßnahmen sollen vordringlich geplant und umgesetzt werden.

Von ebenso hoher Bedeutung für die Fahrradförderung als System sind auch Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und des Service für den Radverkehr. Zusammen ergibt sich daraus eine ‚Top Ten – Liste‘ der aus gutachterlicher Sicht besonders wichtigen und vorrangig zu ergreifenden Maßnahmen.

I Maßnahmen im Bereich Infrastruktur

Radialen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen

Umsetzung von Maßnahmen an wichtigen Radialen, bei denen z.T. ohne große Eingriffe wesentliche Netzabschnitte realisiert werden können.

- **Nordhäuser Straße**
nördlich Erhard-Etzlaub-Straße: Einrichtung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen neben überbreiten Fahrstreifen, Sammlung von Erfahrungen mit dieser für Erfurt neuen verkehrsorganisatorischen Lösung Schutzstreifen; südlich Erhard-Etzlaub-Straße: Umgestaltung des gesamten Straßenraumes mit Einordnung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen.
- **Arnstädter Straße**
Planreife erreichen und Umsetzung der Planung in Richtung stadteinwärts (getrennter Rad-Gehweg hinter den Bäumen mit größeren Eingriffen in die Vorgärten).
- **Magdeburger Allee**
Tausch der Verkehrsflächen von Radverkehr und ruhendem Verkehr (Markierung von Radfahrstreifen anstelle des vorhandenen bestehenden Radweges).
- **Straßenzüge Liebknechtstraße/Thälmannstraße**
Sie bilden eine wichtige Tangentialverbindung östlich der Innenstadt. Die teilweise bereits vorhandenen Schutzstreifen sollten entsprechend den heutigen Anforderungen überplant und zu einer durchgängig markierten Achse weiterentwickelt werden.

Fortführung der Fahrradstraße in der Windthorststraße

In der Windthorststraße ist im November 2013 die erste Fahrradstraße im Erfurter Innenstadtgebiet – mit hoher Erschließungs- und Verbindungsfunktion – umgesetzt worden. Zwischen Damaschkestraße und Spielbergtor ist der Radverkehr jetzt die vorherrschende Fahrzeugart. Der Abschnitt zwischen Damaschkestraße und Häßlerstraße sollte im nächsten Schritt mit einbezogen werden. Ein Lösungsvorschlag ist den Maßnahmenswerpunkten zu entnehmen. Es wird empfohlen, ein einheitliches Design für Fahrradstraßen – wie in der Windthorststraße – zu schaffen und die Öffentlichkeitsarbeit bzgl. der Verkehrsorganisation in Fahrradstraßen zu verstärken, um die Akzeptanz und den Wiedererkennungswert bei der Einrichtung weiterer Fahrradstraßen zu erreichen.

Fahrradfreundliche Oberflächengestaltung

Auf den Haupttrouten im Junkersand und in der Grafengasse sollten fahrradfreundliche Oberflächenverbesserungen unter Berücksichtigung der Denkmalschutzbelange der Erfurter Altstadt durchgeführt werden. Die Kettenstraße und die Trommsdorffstraße als innerstädtische Hauptachsen wurden bereits mit einer fahrradfreundlichen Oberfläche (Asphaltbelag) versehen.

Für Kleinmaßnahmen sollte ein jährliches Budget zur Verfügung stehen. Sie sind sukzessive umzusetzen und sind deshalb nicht Bestandteil der Top Ten-Maßnahmen. Hierzu zählen u.a.:

- Markierungen an Knotenbereichen, Furten und ggf. Einfärbungen
- Bordabsenkungen sowie
- partielle Belagsverbesserung von Radwegen wie z.B. Ausbessern von Schlaglöchern, kleinräumige Neuverlegung von Pflaster oder Aufbringen einer dünnen bituminösen Schicht bei Asphaltbelägen.

II Maßnahmen im Bereich Fahrradparken

Die Verbesserung des Fahrradparkens ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen an der Quelle (Wohnung) und an den Zielorten sind eine entscheidende Rahmenbedingung der Verkehrsmittelwahl. Ein ausreichendes Angebot an Abstellanlagen trägt zum geordneten Stadtbild und attraktiven öffentlichen Raum bei, besonders in der historischen Altstadt. Für die Verbesserung der Situation des Fahrradparkens wurden Anforderungen an anspruchsgerechte Abstellanlagen sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch an privaten Zielen und am Hauptbahnhof aufgezeigt.

- Eine kontinuierliche Angebotserweiterung an Fahrradabstellplätzen sollte an den jeweils zu ermittelnden Bedarfsschwerpunkten vorgenommen werden. Die Anlage einer kleinen Fahrradstation z.B. am Rathausparkplatz in der Nähe der Tourismus GmbH, aber auch an den beiden Fernradwegen (Gera-Radweg, Thüringer Städtekette), die vor allem den touristischen Radverkehr ansprechen soll, bietet sich an (Beispiele auf S. 46).
- Erarbeitung eines Fahrradparkkonzeptes als integrativer Bestandteil eines Mobilitätskonzeptes für die Bundesgartenschau BUGA 2021. Integriert werden sollte die Fahrradgarage in der Altstadt (s.o.), die dezentralen Standorte (Eingangsbereiche) der BUGA sowie die Möglichkeit der Ausleihe von Pedelecs.

III Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung, Service

Eine gezielte und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs erfordert eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und eine zielgruppenspezifische Kommunikationsstrategie. Eine wesentliche Aufgabe der nächsten Jahre wird die Umsetzung des VEP-Teilkonzeptes Radverkehr sein, um die neuen Radverkehrsmaßnahmen bekannt zu machen, Akzeptanz für die Radverkehrsförderung zu schaffen sowie eine stärkere Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel verbunden mit gegenseitiger Rücksichtnahme zu erreichen (Verhaltensänderung).

Herausgabe von Flyern und Faltblättern (siehe nachstehende beispielhafte Hinweise).

Flyer-Serie ‚Fahrradfahren in Erfurt‘ (2016 - 2017)

- ‚Radfahren und Parken in der Erfurter Altstadt‘ – Radrouten, Begegnungszone, Fahrradabstellplätze)
- Neue Elemente im Radverkehr: Fahrradstraßen, Schutzstreifen ...
- Fahrradbügel für Erfurt: Hinweise für Einzelhändler, Vermieter, Hausbesitzer, Gewerbetreibende und andere Interessenten
- ‚Mit Köpfchen statt Ellenbogen‘ (aktualisierte Neuauflage des Flyers des kommunalen Arbeitskreis Radverkehr Erfurt)

Konzeption | Durchführung einer Kampagne zum Thema Verkehrssicherheit/Rücksichtsvolles Verhalten

Der Landkreis Paderborn hat mit Unterstützung der Bezirksregierung Detmold ein Kampagnenkonzept mit einfach zu realisierenden Bausteinen entwickeln lassen. Das Konzept der Kampagne setzt in erster Linie auf Verhaltensänderungen, auf Verständnis füreinander und auf die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmenden. Die Kampagne lebt von pfiffigen Ideen und braucht die Unterstützung aller Akteure vor Ort.

Kampagne zur Verbesserung der Radfahrsicherheit

Konzeption der Kampagne in Form eines Bausteinsystems, mit der Möglichkeit, je nach örtlicher Situation und Problemlage ein situationsangepasstes Konzept zu erstellen.

Auftraggeber: Landkreis Paderborn mit Unterstützung der Bezirksregierung Detmold und dem Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen

Stadt und Kreis Paderborn haben 2012 als Pilotprojekt begonnen.

Das Feinkonzept der Kampagne Radfahrsicherheit zum Download

http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/download/detmold/Feinkonzept_Fassung_vom_06-02-2012.pdf

sowie Informationen zur Kampagne unter Darstellung als Praxisbeispiel im Fahrradportal

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2241>

Es wird empfohlen, aus diesen Bausteinen zusammen mit weiteren Akteuren (z.B. Polizei, Fachhochschule) einen für Erfurt praktikablen Ansatz zu entwickeln und eine entsprechende Kampagne durchzuführen.

8 Ausblick

In der Landeshauptstadt Erfurt hat der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr ÖPNV seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert. Vor dem Hintergrund der erhöhten Fahrradnutzung im Alltagsverkehr, auch in Verbindung mit der steigenden Nutzung von Elektrofahrrädern, wird eine Steigerung des Radverkehrs von derzeit noch 11 Prozent auf 15 Prozent bis zum Jahr 2020 als realistisches Ziel eingestuft.

Der nationale Radverkehrsplan 2020

Im Nationalen Radverkehrsplan sind die Kommunen in folgende Kategorien unterteilt:

- ‚Einsteiger‘,
- ‚Aufsteiger‘ und
- ‚Vorreiter‘.

Die aktuelle Situation in der Stadt Erfurt

- Erfurt ist mit dem Modal Split - Anteil von 11 Prozent an der Grenze vom ‚Einsteiger‘ zum ‚Aufsteiger‘.
- Bei den ‚Aufsteigern‘ sind laut Definition bereits eine gewisse Dynamik in der Radverkehrsförderung, ein Basisnetz, teilweise noch mit Lücken, sowie feste organisatorische Strukturen – beispielsweise Radverkehrsbeauftragter – vorhanden. Diese Komponenten treffen auf Erfurt zu.

Das auf einen mittelfristigen Zeitrahmen angelegte Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs wurde in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Erfurt erstellt.

Darüber hinaus fanden fünf Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Vermarktung, Verkehrsverbänden und Polizei statt, in deren Rahmen insbesondere die wichtigsten Bausteine des Konzeptes eingehend erörtert wurden.

Dies sind gute Voraussetzungen für eine stringente und engagierte Umsetzung.





In der Reihe ‚Beiträge zur Stadtentwicklung‘ sind bisher erschienen:

Heft 1 ‚Verkehrsentwicklungsplan Erfurt – Teil Innenstadt mit Wirtschaftsverkehr‘
Erscheinungsjahr 2012 / 2000 Exemplare

Heft 2 ‚Verkehrsentwicklungsplan Erfurt – Parkraumkonzeption Innenstadt‘
Erscheinungsjahr 2014 / 300 Exemplare

Impressum



Herausgeber
Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

Redaktion
Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt

Amtsleiter
Paul Börsch

Bearbeiter
Achim Kintzel
Annegret Rüter
Michael Matthes

Bearbeitung durch



Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz, Hannover

Bearbeiter
Dankmar Alrutz
Sabrina Perlitius



plan & rat
Büro für Kommunale Planung
und Beratung, Braunschweig

Bearbeiter
Juliane Krause
Ulrich Schäfer

Fotos/Grafiken
Stadtverwaltung Erfurt
PGV-Alrutz, Hannover
plan & rat, Braunschweig

Kartengrundlage
Amt für Geoinformation
und Bodenordnung

Druck
Starke Druck & Werbeerzeugnisse GbR
Sondershausen

Redaktionsschluss
Dezember 2015

