

FAHRRADABSTELLKONZEPT FÜR DEN BEREICH DES HAUPTBAHNHOFES ERFURT

1. Vorbemerkungen

Im Umfeld des Erfurter Hauptbahnhofes, insbesondere im nördlichen Bereich, besteht ein erhebliches Defizit an Fahrradabstellplätzen.

Die Fahrradstation "Radhaus" an der Westseite der Bahnhofstraße als einzige große Fahrradabstellanlage hat inzwischen ihre Auslastungsgrenze erreicht.

Das Ziel des vorliegenden Fahrradstellplatzkonzeptes besteht darin, zur Ordnung des öffentlichen Raumes im nordöstlichen Bereich des Bahnhofsumfeldes unter Beachtung der gegebenen Randbedingungen eine bedarfsgerechte Anzahl von Fahrradabstellplätzen zu schaffen.

Begriffserläuterungen:

Fahrradabstellplatz: Stellplatz für ein Fahrrad im Fahrradständer (dieser kann je nach Konstruktion einem oder zwei Fahrrädern Platz bieten)

Fahrradabstellmöglichkeit: Gelegenheit zum Fahrradabstellen außerhalb regulärer Fahrradständer

2. Analyse

Der aktuelle Bedarf an Fahrradabstellplätzen im unmittelbaren Umfeld des ICE-Bahnhofes wurde durch mehrere Erhebungen im Herbst 2011 festgestellt. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	18.10.2011		01.11.2011	
	abgestellte Fahrräder	Plätze in vorhandenen Fahrradständern	abgestellte Fahrräder	Plätze in vorhandenen Fahrradständern
1. RADHAUS*				
überdacht in Doppelparkern	235	260	240	260
offen an der Bahnmauer	26	26	25	26
Randparker im/ am RADHAUS beigestellt	23	0	28	0
Teil - Summe 1 :	284	286	293	286
2. Bereich nördlich des Bahnhofs/ östlich der Bahnhofstraße				
Bahnhofsvorplatz	17	0	24	0
Baumriegel mit Blindenleitsstreifen**	74	0	86	0
hinter dem Busbahnhof	7	15	5	15
vor dem IC - Hotel	6	8	5	8
Teil-Summe 2	104	23	120	23
3. Bereich südlich des Bahnhofs/ östlich der Bahnhofstraße				
an der Rettungsbrücke	9	56	6	56
Geländer Flutgrabenbrücke	8	0	15	0
Teil - Summe 3:	17	56	21	56
Gesamtsumme:	405	365	434	365

* ohne Berücksichtigung der Fahrradboxen (Teil einer gesonderten Untersuchung)

** Die Stammschutzgitter im Bereich des Baumriegels sind nicht als Fahrradständer definiert.

Im Ergebnis ergibt sich ein Defizit von ca. 70 Fahrradabstellplätzen im gesamten Bahnhofsumfeld. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem nördlichen Bereich, in dem bei heraus gelöster Betrachtung gegenwärtig bei 309 Plätzen in vorhandenen Fahrradständern (Teil-Summen 1+2) ca.100 Fahrradabstellplätze fehlen.

Mit der dringend notwendigen Befreiung des Blindenleitsystems von hinderlich abgestellten Fahrrädern durch geeignete Maßnahmen müssen unbedingt zeitgleich oder im Vorfeld zielnahe Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Die verdrängten Räder würden sonst ohne jedes Ordnungsprinzip zusätzlich auf dem Platz stehen. Bei der gegenwärtig praktizierten Form der Beseitigung falsch abgestellter Räder handelt es sich um 32 abgestellte Räder.

3. Randbedingung Blindenleitsystem

Das Defizit an Fahrradabstellplätzen führt zur Nutzung des Baumriegels am Busbahnhof als Fahrradabstellmöglichkeit. Durch ungünstig an den Stammschutzgittern angeschlossene Fahrräder wird die Nutzbarkeit des in diesem Bereich verlaufenden Blindenleitsystems in erheblichem Maße eingeschränkt bzw. verhindert. Das Bürgeramt sorgt unter großem Aufwand regelmäßig für die Freihaltung des Leitsystems.

Zur Lösung des Problems muss parallel zur Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten das Blindenleitsystem bezüglich seiner Lage im Baumriegel sowie alternativer Möglichkeiten zur Freihaltung betrachtet werden.

In einem umfangreichen Abstimmungsprozess wurden dazu mehrere mögliche Varianten hinsichtlich baulicher Aufwendungen, Kosten und Haltbarkeit untersucht und bewertet. Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass die Verwaltung sich noch keine abschließende Meinung zu diesem Problembereich gebildet hat, weil insbesondere Erfahrungen zu den in anderen Orten praktizierten Thermoplastmarkierungen als Anwendung für Blindenleitstreifen unter den standortkonkreten Bedingungen auf dem Bahnhofsvorplatz fehlen.

Andererseits muss auch festgestellt werden, dass die Problematik falsch abgestellter Fahrräder mit der wirkungsvollen Beseitigung durch den Stadtordnungsdienst in Verbindung mit der Schaffung neuer Abstellanlagen im unmittelbaren Umfeld des Baumriegels aktuell deutlich an Brisanz verloren hat.

4. Lösungsansatz

Angesichts des bestehenden Defizits an Fahrradabstellmöglichkeiten, der prognostizierten Steigerung des Radverkehrsaufkommens in Erfurt sowie der Fertigstellung des Erfurter ICE- Knotens besteht somit dringender Handlungsbedarf.

Vor dem Hintergrund planerischer, technischer und finanzieller Randbedingungen wird ein Stufenplan zur Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten im unmittelbaren Bahnhofsumfeld vorgeschlagen.

Fahradabstellanlagen müssen im Nahbereich des Bahnhofes liegen, um von den Radfahrern akzeptiert zu werden. Standortkonkrete Untersuchungen haben gezeigt, dass Standorte für Abstellanlagen nur bis zu einer Entfernung von ca.120m bis zu den nutzbaren Eingängen des Bahnhofes angenommen werden.

Untersucht wurden daher ausschließlich Standorte für Fahrradabstellanlagen in einem Einzugsradius von max. 120 m um die Eingänge des Hauptbahnhofes.

In **Stufe 1** ist die Schaffung kurzfristig realisierbarer Abstellplätze, zum größten Teil unter Verwendung von auf dem städtischen Straßenbetriebshof vorrätigen Fahrradständern, vorgesehen. Die baulichen Maßnahmen können im Wesentlichen durch den städtischen Straßenbetriebshof ausgeführt werden.

Stufe 2 umfasst mittelfristig realisierbare Abstellplätze mit weiterem Abstimmungsbedarf und höherem bautechnischen Vorbereitungsaufwand.

Stufe 3 beinhaltet Planung und Bau einer zusätzlichen überdachten Fahrradabstellanlage im Bereich des neuen südlichen Bahnhofszuganges durch die Öffnung der Rettungsbrücke. Stufe 3 ist Gegenstand einer gesonderten Drucksache und wird hier nur der sachlichen Vollständigkeit halber erwähnt.

STUFE 1

1. Kapazitätserweiterung der Fahrradstation

Als Möglichkeit zur Kapazitätserweiterung wurde die Verlagerung von 20 nachweislich nicht zweckentsprechend genutzten Fahrradboxen aus dem RADHAUS an Bike & Ride - Standorte geprüft. Damit wird eine Nachrüstung von 32 Doppelparkern (64 Einstellplätzen) erreicht. Im Mai 2011 wurde für diese Maßnahme ein Förderantrag an das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr gestellt, im Februar 2012 erfolgte die Information über die Aufnahme in das Landesprogramm 2012 des Freistaates Thüringen zur Förderung von Investitionen im ÖPNV. Der Förderbescheid liegt seit 07.06.2012 vor. Das Vorhaben wird somit voraussichtlich in diesem Jahr umgesetzt

2. LEG - Parkplatz am Erfurter Hof/ Teilfläche südöstlich des Parkplatzes



Standort vor Bau des Fahrradparkplatzes

Diese städtische Fläche wird durch den derzeitigen Mieter, die LEG, als Fahrradparkplatz unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Dazu musste der Vertrag zwischen der Stadt Erfurt und der LEG geändert werden. In Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung im Bahnhofsumfeld und der Errichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage an der Rettungsbrücke ist dieser Standort als zeitlich befristet zu betrachten.

In Abstimmung mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt erfolgte die provisorische Befestigung der Fläche und die Aufstellung von 38 im Straßenbetriebshof eingelagerten Fahrradständern in Eigenleistung des Straßenbetriebshofes, größtenteils unter Verwendung gebrauchten Materials. Damit konnten 76 neue Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

(s. Blatt 4 in der Anlage)



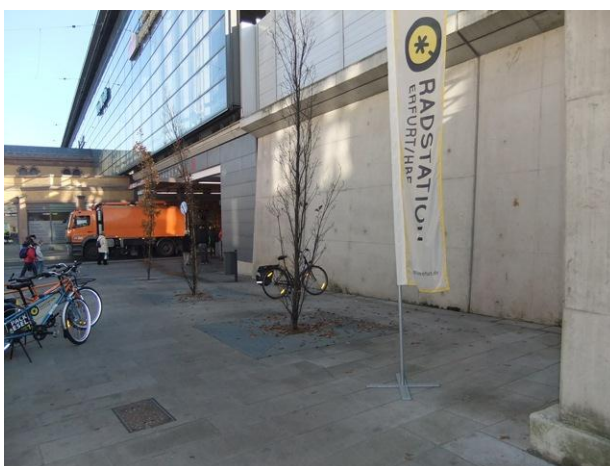
Standort heute als Fahrradparkplatz

3. Kurt - Schumacher - Straße



In Abstimmung mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt erfolgte die Aufstellung von 3 im Straßenbetriebshof eingelagerten Fahrradständern (Modell "SDS") zwischen den Baumscheiben in Eigenleistung des Straßenbetriebshofes. Damit konnten 17 Fahrradabstellplätze geschaffen werden. (s. Blatt 4 in der Anlage)

4. Velogarten am Radhaus an der Bahnmauer zwischen den Baumscheiben



Vorgesehen ist die Aufstellung von Fahrradständern zwischen den Baumscheiben. Es besteht noch Abstimmungsbedarf zu dem verwendbaren Modell, zum Baumschutz sowie mit der Deutschen Bahn AG. Hier lassen sich 18 Abstellplätze schaffen.

STUFE 2

1. Willy - Brandt - Platz östlich des Hbf - Haupteinganges



Vorgesehen ist die Aufstellung von 9 Radständern (Typ Angerbügel) zwischen Blindenleitsystem und Entwässerungsrinne. Der Freihaltung des Blindenleitsystems von abgestellten Fahrrädern wurde hierbei besondere Beachtung geschenkt. Der Standort ist innerhalb der Verwaltung im Ergebnis einer Stellprobe abschließend abgestimmt. Damit können 18 Fahrradabstellplätze geschaffen werden. (s. Blatt 2 in der Anlage)

Der Standort weist neben dem unbestreitbaren hohen funktionalen Nutzen in unmittelbarer Bahnhofsnähe auch Defizite gegenüber den ursprünglichen Gestaltungszielen des Willy- Brandt- Platzes auf.

3. Weitere untersuchte, im Ergebnis nicht realisierbare Standorte

3.1 Busbahnhof

3.1.1 Anordnung von Fahrradständern an Stelle der Betonwürfel am Fahrbahnrand



Geplant war die Anordnung von Radständern rechtwinklig zur Fahrbahn als Ersatz für die vorhandenen Betonwürfel. Nach Prüfung des Flächenbedarfs für den Überholfall Bus/ Bus im Haltestellenbereich wurde der Standort in Abstimmung mit EVAG und Amt 66 während eines gemeinsamen Ortstermins am 13.02.2012 aus Gründen mangelnder Flächenverfügbarkeit verworfen

3.1.2 Freigabe der Busbahnhof - Insel zum Fahrradabstellen an den Stammschutzgittern



Die Stammschutzgitter können ohne Veränderungen als Fahrradabstellmöglichkeiten verwendet werden (kostenneutral). Zusätzlich ist die Aufstellung von Fahrradständern hinter den Wetterschutzverglasungen möglich. Auf diese Weise können 18 Abstellmöglichkeiten geschaffen werden (nur an Stammschutzgitter). Dieser Standort wurde von Seiten der EVAG als Eigentümerin der Fläche abgelehnt.

3.2 Bussteig 7



Als weiterer Standort für Fahrradabstellflächen wurde der Bereich des Bussteiges 7 (Busfernverkehr) betrachtet. Angesichts des Flächenbedarfs für den Fahrgastwechsel einschließlich Gepäck bestehen hier keine ausreichend verfügbaren Flächen für Fahrradständer.

3.3 Rondell



Interimslösung während der Errichtung des Radhauses

Der Bereich südlich des Taxi - Kreisel (Rondell) wurde während der Errichtung des Radhauses zwischenzeitlich bereits als Fahrradparkplatz genutzt. Daher entstand die Idee, die Fläche zumindest in Teilbereichen durch Wegnahme einiger Pkw-Stellplätze wieder für diese Nutzung zu reaktivieren. Die inzwischen eingerichteten Kurzzeitparkplätze (Kiss and ride) entstanden im Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses und wurden als Teil der Gesamtgestaltung teilweise mit Fördermitteln finanziert. Zur Erhaltung einer notwendigen Funktionalität und städtebaulichen Ordnung im Umfeld des ICE Bahnhofs ist eine Reduzierung ihrer Anzahl zu Gunsten von Fahrradstellplätzen nicht vermittelbar.



Standort heute

3.4 westlich des Hbf - Haupteinganges



Vorgesehen war die Aufstellung von 4 Fahrradständern an den Mauerpfeilern parallel zur Gebäudekante zwischen Gebäude und Blindenleitstreifen (8 Fahrradabstellplätze).

Dieser Standort wurde im Ergebnis eines Stellversuch mit der Anzahl Fahrräder in Größenordnung der beabsichtigten Stellplätze in seinen gestalterischen Auswirkungen auf das historische Bahnhofsumfeld als unbefriedigend eingeschätzt und somit verworfen. .

STUFE 3:

Alternative Standorte für überdachte Fahrradabstellanlagen müssen neben der zielnahen Lage über eine bedarfsgerechte Größe verfügen. Es ergeben sich hieraus drei Standorte im Umfeld des Erfurter Hauptbahnhofes:

1. Fläche östlich des IC-Hotels sowie Fläche hinter dem Erfurter Hof

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der ICE-City wächst die Notwendigkeit zur baulichen Entwicklung der Flächen hinter dem IC-Hotel sowie hinter dem Erfurter Hof. Eine Radstation müsste im Sinne einer Funktionsunterlagerung in ein bauliches Gesamtkonzept integriert werden. Gegenwärtig stehen diese Flächen grundsätzlich nicht zur Verfügung.

2. Station an der Rettungsbrücke

Prinzipiell Ist dieser Standort sehr gut geeignet, zumal der Bedarf an Fahrradabstellplätzen mit Öffnung der Rettungsbrücke deutlich steigen wird.

Dazu ist eine detaillierte Planung mit entsprechenden Voruntersuchungen auf Grund der lokalen Randbedingungen notwendig (Baugrundgutachten wegen Nähe zur Böschung, Baumschutz etc.). Bei weiterhin positiver Marktentwicklung in diesem Segment könnten hierbei die Belange der E-Bike-Fahrer Berücksichtigung finden. Nach entsprechender Wirtschaftlichkeitsprüfung ließen sich dort z.B. abschließbare Stromtankboxen vorsehen, damit die Pendler, die ihr E-Bike ganztätig am

Hbf parken, während dieser Zeit ihren Akku mit dem dazu gehörigen Ladegerät witterungsgeschützt und diebstahlsicher aufladen können, statt ihn im Zug mitnehmen zu müssen. Detaillierte Angaben erfolgen im Ergebnis einer gesonderten Teilbereichsuntersuchung.

5. Kosten

Stufe 1

1. Kapazitätserweiterung Radhaus durch Auslagerung von 20 Fahrradboxen und Neueinstellung von 32 Doppelparkern **Kosten: 72,7 TEUR**
(Diese Kosten beinhalten auch das Versetzen und Neuaufstellen der Fahrradboxen)
Es erfolgt eine Förderung bis zu 80% der zuwendungsfähigen Kosten. Der Eigenanteil wird durch Stellplatzablösebeträge finanziert.
Laut Zuwendungsbescheid vom 07.06. 2012 erfolgt eine Förderung i.H. v. 33 TEUR.

- | | |
|--|--|
| 2. Standort LEG - Fläche | in Eigenleistung durch den Straßenbetriebshof (bereits realisiert) |
| 3. Standort Kurt - Schumacher - Straße | in Eigenleistung durch den Straßenbetriebshof (bereits realisiert) |
| 4. Standort Velogarten | Kosten: ca. 9 TEUR |

Stufe 2

- | | |
|---------------------------------|-----------------|
| Standort Willy - Brandt - Platz | Kosten: 20 TEUR |
|---------------------------------|-----------------|

6. Einsatz von Stellplatzablösebeträgen

Grundsätzlich ist der Einsatz von Stellplatzablösebeträgen möglich. Entsprechende Mittel stehen zur Verfügung; ihre Verwendung bedarf der Entscheidung durch den zuständigen Ausschuss.
Kostenaussagen zu Stufe 3 lassen sich erst nach gesonderten Abstimmungen und Untersuchungen treffen.

7. Zusammenfassung

Kurzfristig lassen sich in Stufe 1 175 neue Fahrradabstellplätze im Gesamt - Umfeld des ICE-Bahnhofes schaffen. Das entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Bestand (365 Abstellplätze) auf 148 %.

Allein im nördlichen Bahnhofsumfeld wäre der gegenwärtig ermittelte Bedarf von ca 100 Fahrradabstellplätzen durch die Maßnahmen der Stufe 1 somit zu rd. 175% gedeckt.

Da die Kosten für die Kapazitätserweiterung des Radhauses bereits weitgehend gesichert sind, fallen in dieser Stufe lediglich noch die Kosten für das Aufstellen der Radständer im Velogarten an . (ca. 9 TEUR)

Mittelfristig ist in Stufe 2 nochmals eine Erweiterung um 18 neue Fahrradabstellplätze mit Gesamtkosten von ca. 20 TEUR möglich.

Da in dieser Stufe nur vergleichsweise wenige Fahrradabstellplätze zu relativ hohen Kosten hergestellt werden können, empfiehlt die Verwaltung gerade im Hinblick auf den zu erwartenden wesentlichen Bedeutungszuwachs des ICE Bahnhofs ab 2015/17 eine stärkere Konzentration auf den unter Stufe 3 genannten Neubau einer überdachten Abstellanlage.

Eine zweifelsfrei sinnvolle Nutzung der Fahrradabstellplätze vor dem Hauptbahnhof ausschließlich für Kurzzeitparken in Verbindung mit dem ICE Bahnhof erscheint weder rechtlich noch technisch umsetzbar.

Für die Abdeckung des prognostizierten Stellplatzbedarfs ist der Bau einer neuen überdachten Abstellanlage im Umfeld der Rettungsbrücke jedoch unerlässlich. Die Verwaltung wird bis zum III. Quartal 2012 in einer eigenständigen Drucksache mögliche Standorte prüfen sowie die notwendigen Planungs- und Baukosten ermitteln.

Anlagen

Lagepläne Blatt 1 - 4