



# **Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Erfurt – Teilkonzept Radverkehr**

Kurzfassung

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage und Aufgabenstellung.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Das Radverkehrsnetz.....</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>Zielkonzeption und Maßnahmenswerpunkte im Haupttroutennetz.....</b>	<b>8</b>
<b>4.</b>	<b>Fahrradparken .....</b>	<b>28</b>
<b>5.</b>	<b>Öffentliches Fahrradverleihsystem .....</b>	<b>35</b>
<b>6.</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung und Service..</b>	<b>36</b>
<b>7.</b>	<b>Fazit und Empfehlungen.....</b>	<b>40</b>

### **Bearbeitung:**

Dankmar Alrutz, Sabrina Perlitius, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV - Alrutz

Juliane Krause, Ulrich Schäfer, plan & rat

Hannover/ Braunschweig, Oktober 2014

## 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

### Stadtstruktur und Radverkehrspotenzial

In der Stadt Erfurt hat der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV einen hohen Stellenwert. Über 60% der täglichen Wege der Werktagsbevölkerung werden so zurückgelegt. Das belegen die Ergebnisse der Mobilitätserhebung SrV von 2008. Gegenüber dem SrV von 2003 ist der Anteil des motorisierten Verkehrs (MIV) von 44 % auf 39 % gesunken, Zuwächse gab es beim ÖPNV auf 24% und beim Fußverkehr auf 28 %, der Anteil des Radverkehrs liegt bei ca. 10 %<sup>1</sup>. Gegenüber 1991 hat sich der Radverkehrsanteil jedoch mehr als verdreifacht. 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% bis 2020 als realistisch einzustufen.<sup>2</sup>

### Aufgabenstellung

Diese Entwicklung will die Landeshauptstadt Erfurt mit einem zukunftsweisenden Radverkehrskonzept aufgreifen und stärken. Das Radverkehrskonzept ist als Teilkonzept Radverkehr in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes integriert und hat dementsprechend 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 dem Handlungskonzept wird darüber hinaus eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in 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 vorliegenden Teilkonzeptes VEP Radverkehr. Die Verknüpfung mit den regionalen bzw. überregionalen Radwegen und damit dem Freizeitradverkehr sowie dem touristischen Radverkehr soll jedoch ebenfalls sichergestellt werden. Ziel ist es, den Radverkehr in der Landeshauptstadt Erfurt attraktiver und sicherer zu machen, möglichst auch eine Änderung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs zu erreichen und somit 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 Landeshauptstadt Erfurt orientiert sich deshalb an dem Leitbild „Radverkehr als System“. Dies umfasst folgende Elemente:

- Eine den heutigen Anforderungen und Erkenntnissen genügende **Infrastruktur zum Fahren und Parken** ist eine wesentliche Voraussetzung für ein fahrradfreundliches Gesamtverkehrssystem.
- **Öffentlichkeitsarbeit** wirkt zielgruppenorientiert für die Fahrradnutzung und wirkt auf Verhaltensänderungen bezüglich der Verkehrsmittelwahl ein. Sie umfasst auch die Kommunikation der verschiedenen Handlungsträger zur Förderung des Radverkehrs untereinander.
- **Serviceangebote** sollen das Radfahren attraktiv und angenehm machen (z. B. Fahrradstation, Leihfahrradsysteme). Solche Angebote können von der öffentlichen Hand angeregt und initiiert werden, sie liegen aber oft auch in privater Zuständigkeit.

### 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 November 2011 bis April 2013 stattgefunden, teilgenommen haben jeweils 25-30 Personen.

<sup>1</sup> vgl. plan.publik/Verkehrskonzept (2011). VEP Erfurt – Teil Innenstadt (mit Wirtschaftsverkehr), S. 3.

<sup>2</sup> Radverkehrsanteile von Städten vergleichbarer Größenordnung: Magdeburg 14%, Hamm 17%, Potsdam 20%, Kiel und Braunschweig 21% (eigen Zusammenstellung nach Angaben der Städte).

Die Mitglieder der Workshops „VEP Erfurt – Teilkonzept Radverkehr“:

- Vertreter der Fraktionen: SPD, CDU, Bündnis90/Die Grünen, Die Linke, FDP, Freie Wähler
- Arbeitskreis Radverkehr - ADFC, Kreisverband Erfurt - VCD, Ortsgruppe Erfurt - Seniorenbeirat - Polizeidirektion - Erfurter Verkehrsbetriebe (EVAG)
- Verwaltung: Dezernat 4 „Stadtentwicklung und Umwelt“/ Beigeordneter, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Amtsleitung, Bereich Verkehrsplanung, Abt. Stadtentwicklung), Tiefbau und Verkehrsamt, Abt. Verkehr

## 2. Das Radverkehrsnetz

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 und überörtliche Netze herstellt. Die Planung eines Radverkehrsnetzes orientiert sich an den vorhandenen und zukünftigen Quell-/ Zielbeziehungen. Auf dieser Grundlage ist für die Stadt Erfurt ein **hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz** entwickelt worden, bestehend aus folgenden Netzhierarchien mit jeweils spezifischen Anforderungen:

- **Hauptroutennetz (Stadtnetz)**

Das Hauptroutennetz ist ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen. Wichtige Aktivitätszentren der Bereiche Beruf, 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 von bedeutenden Freizeitzielen. 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 und dem Freizeitverkehr. Die touristischen Radwege, insbesondere der „Gera-Radweg“, die „Thüringer Städteketten“ (D-Netzroute) und die „Erfurter Seen Radwege“ sind Bestandteil der Freizeitverbindungen

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

Folgende Qualitätsanforderungen sind maßgeblich:

- Direktheit und Netzschlüssigkeit,
- hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit,
- möglichst keine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr,
- hindernisfreie Wegeführung mit ebenem Wegebelag.

## Ergebnis der Netzkonzeption: abgestimmtes 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 % vorhandene Netz- und Infrastrukturen. Die Grundanforderungen an ein Radverkehrsnetz wurden qualitativ anhand der Kriterien Direktheit, Erschließung, Umfeldqualität, Sicherheitsempfinden geprüft. Darüber hinaus wurde das Zielkonzept Radverkehr Innenstadt und die verkehrsplanerischen Leitlinien für den Radverkehr des VEP Erfurt – Teil Innenstadt berücksichtigt.

## Struktur („Philosophie“) des Netzes

Das Radverkehrsnetz erschließt flächenhaft das gesamte Stadtgebiet und sichert die Verbindungen in das Umland. Das Netz ist für die Gesamtstadt entwickelt, der Schwerpunkt liegt jedoch auf der Kernstadt. Es ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet, bezieht aber auch die beiden durch das Stadtgebiet führenden Radfernwege und weitere Freizeitverbindungen mit ein (s. Bild 2-1).

Rückgrat des Netzes sind **zwölf Radialrouten**, die von den Außenbereichen auf die Altstadt zuführen (s. Bild 2-2). Sie stellen eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Netzes der vorhandenen bzw. geplanten Haupttrouten aus den Jahren 2005/2008 dar.

Die Radialrouten sind durch **zwei Tangentialrouten** bzw. Ringe (innerer Altstadttring, äußerer Stadtring) miteinander vernetzt und übernehmen in der Innenstadt Verteilerfunktionen (s. Bild 2-3).

Vorrangig dem Freizeitverkehr dienen die **Freizeit-Rundrouten** „Erfurter Radrings“ und „Grüner Schmetterling“.

### I. Radialrouten

Zentrale Charakteristikum des Radverkehrsnetzes sind die zwölf auf die Altstadt bzw. das Zentrum zulaufenden Radialrouten – überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen (s. Bild 2-2). Hervorzuheben sind die Radialrouten 2 und 9 als Teilabschnitte des Gera-Radweges und der Thüringer Städtekette (D-Netzroute Nr. 4), die als zentrale Achse im Radverkehrsnetz Verteilerfunktion für das Stadtnetz haben. Im Rahmen der Planungen zur BUGA 2021 sollten weiterführende Konzepte zur Attraktivitätssteigerung geprüft werden. Dazu gehört beispielsweise 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,

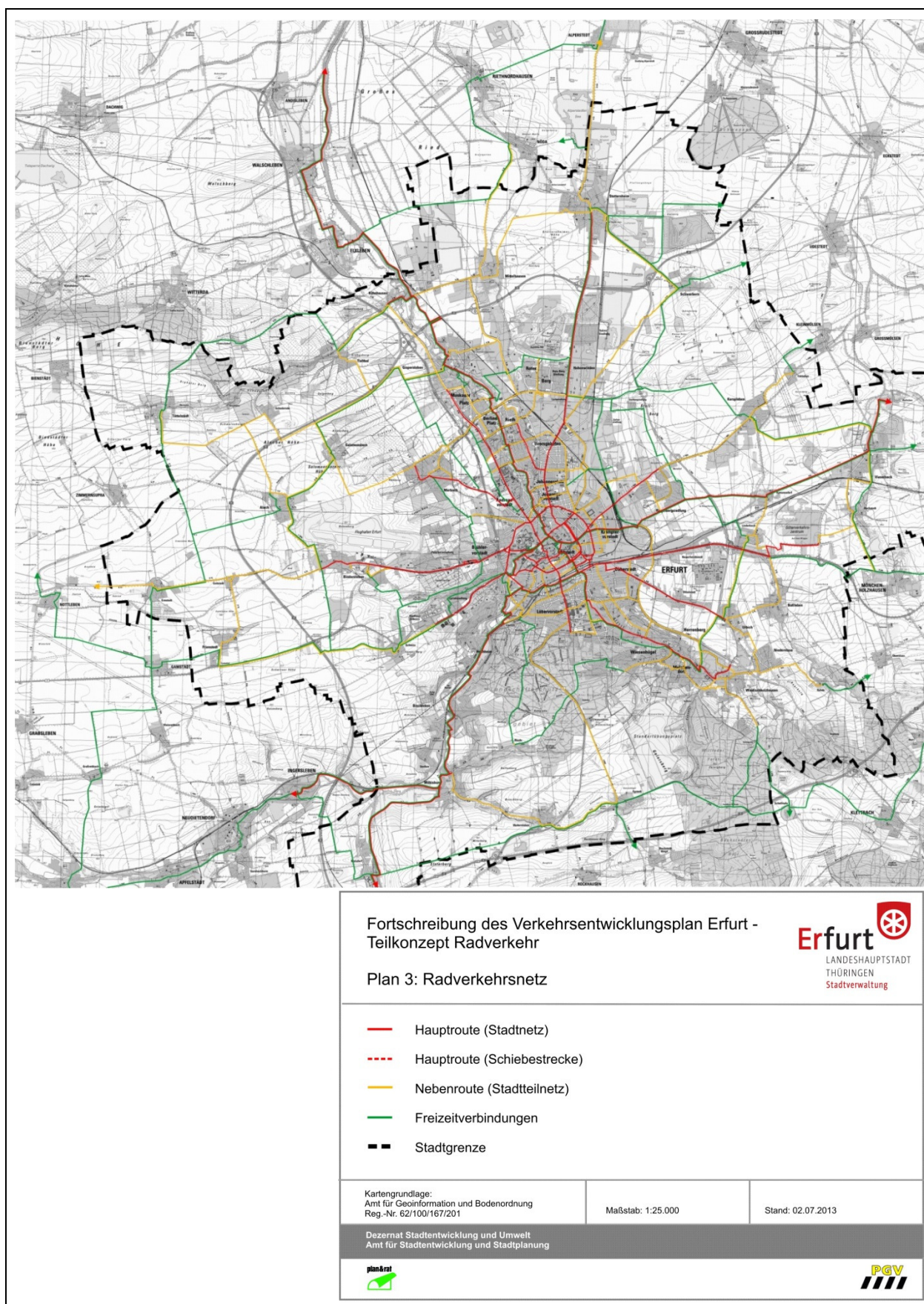
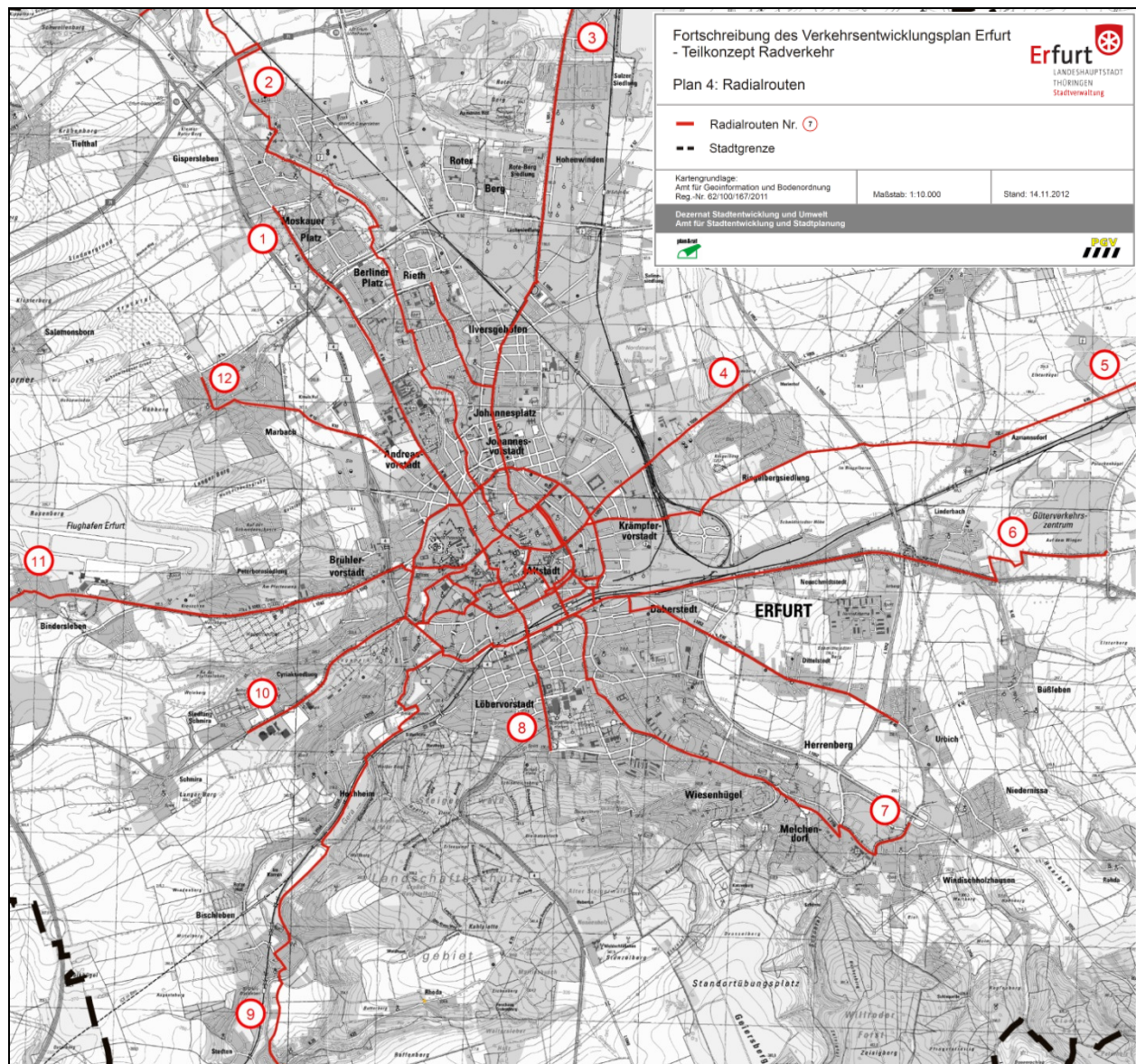


Bild 2- 1: Radverkehrsnetz



Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan Erfurt  
- Teilkonzept Radverkehr

**Erfurt**  
LANDESHAUPTSTADT  
THÜRINGEN  
Stadtwahlamt

Plan 4: Radialrouten

- Radialrouten Nr. 7
- Stadtgrenze

Kartengrundlage:  
Amt für Geoinformation und Bodenordnung  
Reg.-Nr. 62/100/167/2011

Maßstab: 1:10.000

Stand: 14.11.2012

Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

plan4

PGV

**12 auf die Innenstadt zuführende Radialrouten**

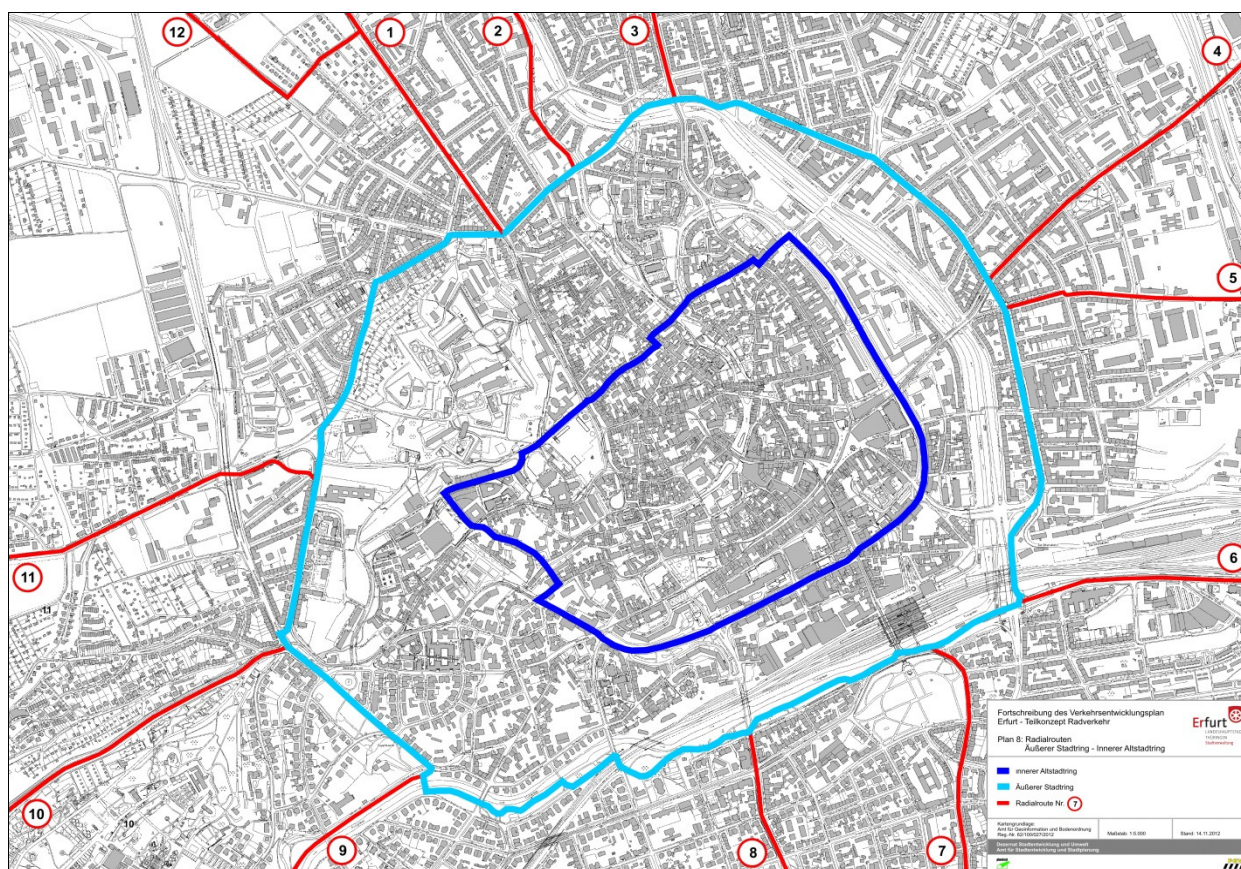
1	Moskauer Platz/Andreasvorstadt – Innenstadt (Nordachse)
2	Anschluss Landkreis Sömmerda/ Moskauer Platz/ Berliner Platz/ Johannesvorstadt – Innenstadt (Gera-Radweg, Nordachse)
3	Anschluss Landkreis Sömmerda/ Stotternheim/ Ilversgehofen bzw. Nebenzweig Rieth/ Johannesplatz/ Johannesvorstadt – Innenstadt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

Bild 2- 2: Radialrouten

## 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 (s. Bild 2-3). Mit der Führung des Radverkehrs über diesen Straßenzug wird einer wesentlichen Empfehlung des Zielkonzeptes Radverkehr Innenstadt des VEP Erfurt – Teil Innenstadt<sup>3</sup> 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 Liebnechtstraße, Talknoten, Schlüterstraße/Moritzwallstraße, Blumenstraße, Gutenbergstraße, Lauentor, Rudolfstraße, Gothaer Platz, Straße des Friedens, Elisabethstraße, Löberwallgraben, Schmidtstedter Knoten, Stauffenbergallee und ermöglicht eine Innenstadturnfahrung.



**Bild 2- 3:** Radialrouten: Äußerer Stadtring – Innerer Altstadttring

<sup>3</sup> Maßnahme R5 des Zielkonzeptes 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 im Abschnitt zwischen Löberstraße und Trommsdorffstraße (bzw. Meyfartstraße/Krämpferstraße“ (plan-publik/Verkehrskonzept (2011, S.30).



## Die Alstadtdurchquerungen

Die vier Alstadtdurchquerungen folgen im Wesentlichen den Überlegungen zur Radverkehrsführung in der Innenstadt des VEP Erfurt – Teil Innenstadt<sup>4</sup> und verwenden auch die entsprechenden Bezeichnungen:

- Nr. 1: West - Ost-Route (Nord) mit Anbindung an die Radialrouten 10, 11 und 4,
- Nr. 2: West - Ost-Route (Mitte) mit Anbindung an die Radialrouten 10 und 5,
- Nr. 3: Nord - Süd-Route (West) mit Anbindung an die Radialrouten 1 und 8,
- Nr. 4: Nord - Süd-Route (Mitte) mit Anbindung an die Radialrouten 2 und 7

(s. Bild 2-4).

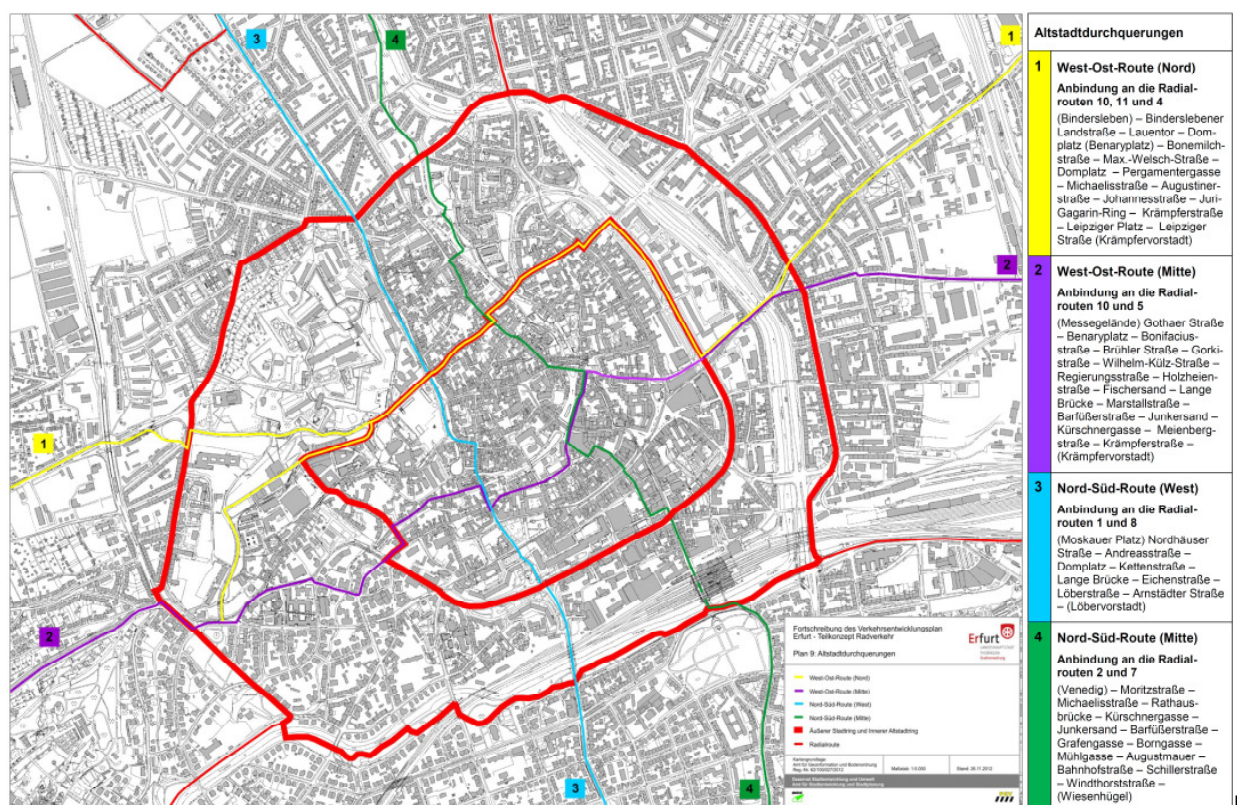


Bild 2- 4: Alstadtdurchquerungen

## III. Freizeit-Rundrouten

Für den Freizeitverkehr sind zwei Rundrouten als freizeitorientierte Grünringe konzipiert worden. Eine äußere Freizeit-Rundroute „Erfurter Radrिंग“ 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 2021 und andere innerstädtische Freizeitziele miteinander und hat Anschluss an den „Erfurter Radrिंग“. Das Rückgrat bilden die beiden Radfernwege Gera-Radweg und die Thüringer Städteketten.

<sup>4</sup> Maßnahme R3 des Zielkonzeptes Radverkehr Innenstadt: Ausweisung von Vorzugsrouten für den Radverkehr innerhalb der Innenstadt und Umgestaltung dieser Routen zugunsten einer besseren Befahrbarkeit (plan-publik/Verkehrskonzept (2011, S.30).

### 3. Zielkonzeption und Maßnahmenswerpunkte im Hauptroutennetz

Die Länge der (benutzungspflichtigen) straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, Schutz- und Radfahrstreifen in der Stadt Erfurt lag im Jahr 2012 bei rund 185 km. Standen im Jahr 1990 lediglich 44,3 km 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 Hauptroutennetz nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden und auch in der StVO werden hohe Anforderungen bzgl. der Verträglichkeit mit dem Fußverkehr gesetzt.

#### Vorgehen und Grundsätze für die Maßnahmenkonzeption

Grundlage für die Maßnahmenkonzeption waren eingehende Befahrungen der Strecken mit dem Rad, bei denen die Bestandssituation 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 Hauptradrouennetz. Dabei wurde das nach heutigem Erkenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr gemäß den aktuellen Regelwerken unter Berücksichtigung der straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen als inhaltliche Grundlage heran gezogen.

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 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.

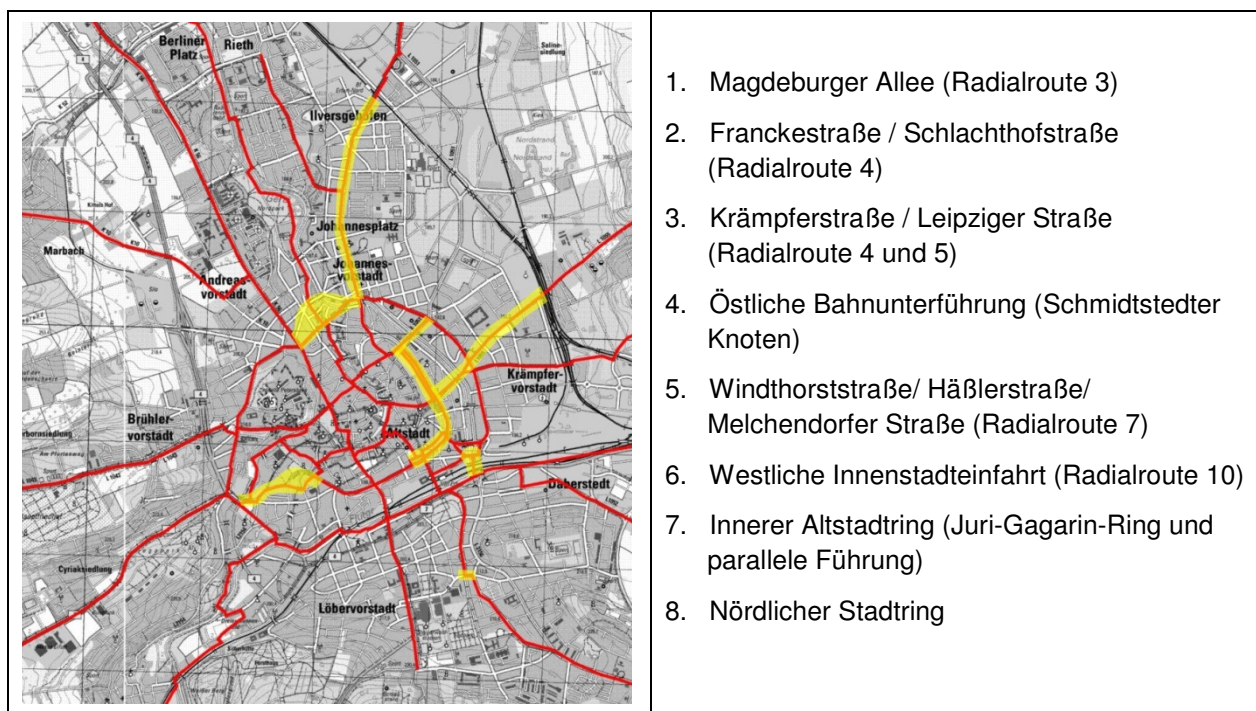
Folgende **Grundsätze** wurden der Maßnahmenplanung zugrunde gelegt:

- 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 hinsichtlich der anzustrebenden Standards erforderlich sind. Letztlich dienen die Maßnahmen, die den genannten Grundsätzen folgen, aber auch einem geordneten Verkehrsablauf, von dem alle Verkehrsteilnehmenden profitieren.

### Maßnahmenswerpunkte

Zusätzlich zur Darstellung der Mängel und Entwicklung von Maßnahmen im gesamten Haupttroutennetz im Rahmen einer tabellarischen Aufarbeitung wurde für in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ausgewählte Maßnahmenswerpunkte eine tiefer gehende Betrachtung und Maßnahmenentwicklung vorgenommen. Bei diesen Streckenabschnitten und Knotenpunkten handelt es sich um besonders wichtige Abschnitte für den Radverkehr innerhalb des entwickelten Haupttroutennetzes (vgl. Bild 3-1).



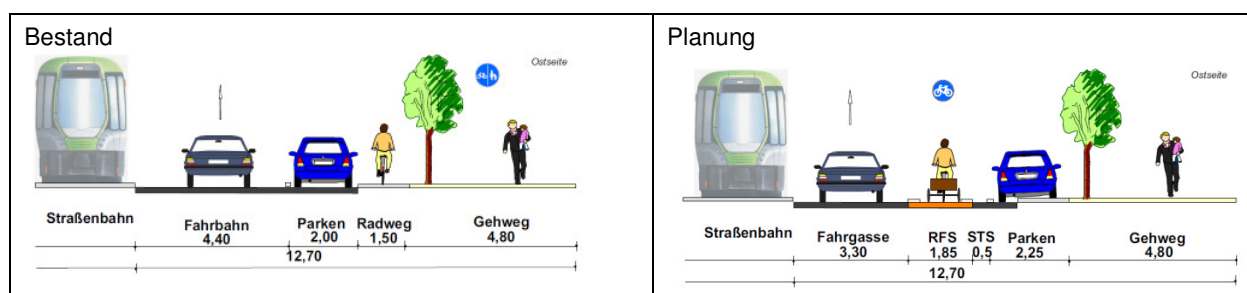
**Bild 3- 1:** Übersicht Maßnahmenswerpunkte

#### 1. Magdeburger Allee (Radialroute 3)

Die Magdeburger Allee stellt eine zentrale Achse zwischen Wohnquartieren mit hoher Dichte und der Innenstadt dar (bis ca. 14.000 Kfz/Tag). Sie verfügt bis zur Mittelhäuser Straße beidseitig über bauliche Radwege, die trotz geringer Qualität (geringe Breite, fehlender Sicherheitstrennstreifen, tlw. Kante zum Gehweg) benutzungspflichtig sind. Zwischen Fahrbahn und Radweg befinden sich Längsparkstreifen. Es kommt zu zahlreichen Konflikten und Unfällen zwischen dem ruhenden Verkehr und dem 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.
- Nördl. Ammertalweg: dynam. Freigabesteuerung, um Radfahrstreifen weiterzuführen.



Regelquerschnitt Magdeburger Allee (zw. Bebelstraße und Breitscheidstraße, Blickrichtung Norden)

**Planungsansatz Knotenpunkte:**

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

<p>Magdeburger Allee / Bebelstraße: Parkflächen und Radweg tauschen; Borde zum Parken anschrägen Radfahrstreifen markieren</p>	<p>Magdeburger Allee / Eislebener Straße: ggf. Rechtsabbiegestreifen für Kfz aufgeben, sonst geradeausfahrenden Radverkehr in Rechtsabbiegestreifen mitführen</p>	<p>Kombinierter Fahrstreifen für rechtsabbiegende Kfz und geradeausfahrenden Radverkehr bei engen Platzverhältnissen (Leipzig)</p>

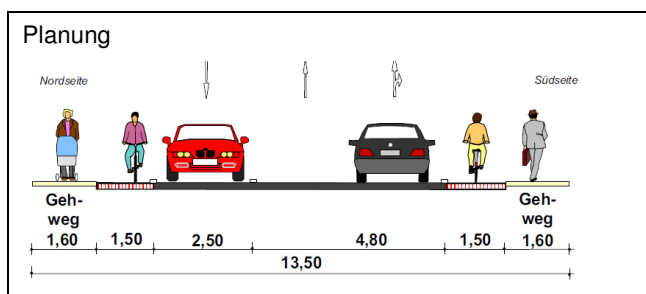
**2. Franckestraße/ Schlachthofstraße (Radialroute 4)**

Die Hauptroute über die Francke- und Schlachthofstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und dem Nordosten der Kernstadt dar. Derzeit wird der Radverkehr bis zur Liebknechtstraße im Mischverkehr geführt (Schlachthofstraße: 17.000 Kfz/Tag). Zusätzlich besteht für den Radverkehr in der Schlachthofstraße die Möglichkeit im Seitenraum (Gehweg, Radverkehr frei) zu fahren. Die Franckebrücke über den Flutgraben stellt eine Engstelle dar.

**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.



Querschnitt Franckebrücke (Blickrichtung Osten)

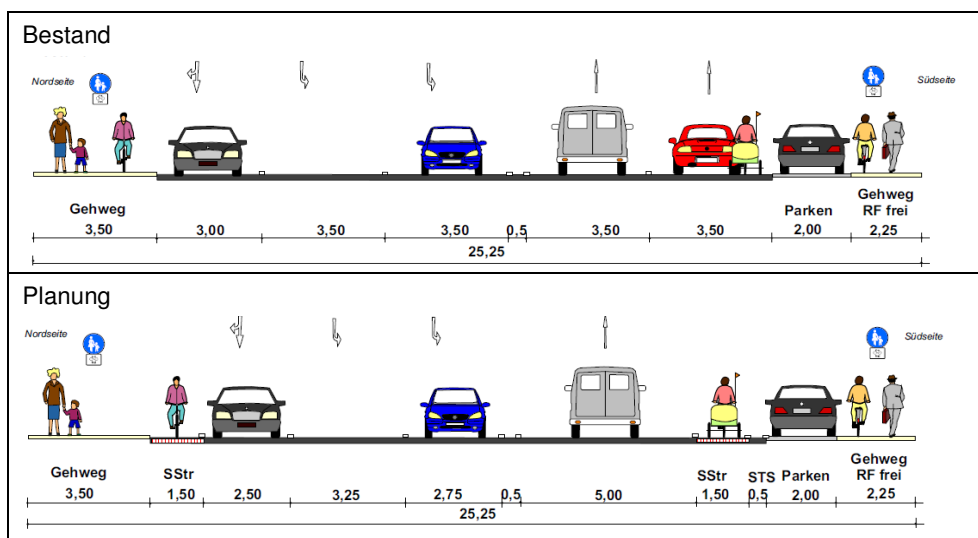
Franckestraße zwischen Juri-Gagarin-Ring und Stauffenbergallee : beidseitig Schutzstreifen anlegen; Gehweg/Radverkehr frei	Franckebrücke: beidseitig Schutzstreifen anlegen einen überbreiten Fahrstreifen Richtung stadtauswärts anlegen	Schlachthofstraße zwischen Stauffenbergallee und Liebknechtstraße: beidseitig Schutzstreifen anlegen, Regelung Gehweg/Radverkehr frei beibehalten

### Schlachthofstraße

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

#### Lösungsvorschlag:

- Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen.
- Beibehaltung Gehweg, Radverkehr frei.
- An den Knoten sollten die Linksabbiegestreifen erhalten bleiben.



Regelquerschnitt Schlachthofstraße ( zw. Stauffenbergallee und Liebknechtstraße, Blickrichtung Osten)

**Lösungsvorschlag:**

Linksabbiegen im Zuge der Hauptroute in die Liebknechtstraße

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



Direktes Linksabbiegen nur für den Radverkehr (Luzern, CH)

**3. Krämpferstraße/ Leipziger Straße (Radialroute 4 und 5)**

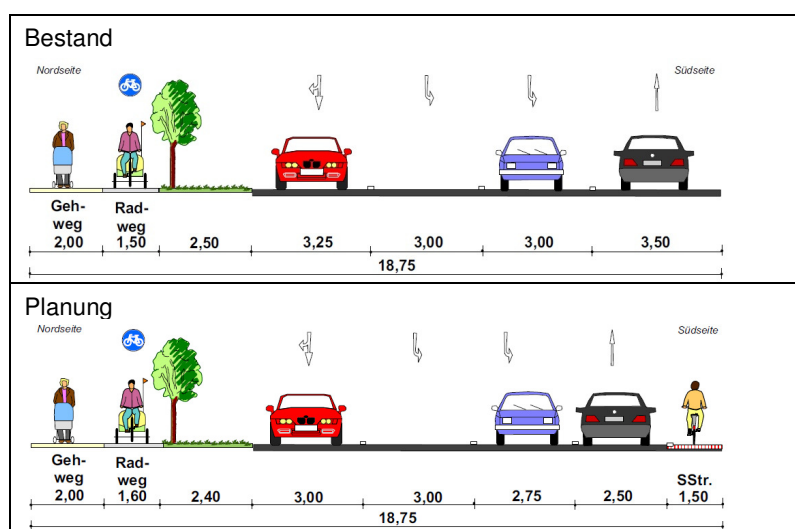
Die Hauptroute über die Krämpferstraße und die Leipziger Straße stellt eine wichtige Verbindung von der Innenstadt Richtung Nordosten (Ringelbergsiedlung) dar.

**Krämpferstraße und Krämpferbrücke**

Neben einem Aufkommen von ca. 7.000 – 10.000 Kfz/Tag und einem geringen Schwerverkehrsanteil von unter 3 % ist ein hohes Radverkehrsaufkommen von ca. 1.200 RF/Tag vorhanden. Der Radverkehr wird stadtauswärts von der Johannesstraße bis zum Juri-Gagarin-Ring im Mischverkehr geführt. Kurz 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.

**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



Querschnitt Krämpferstraße (östl. Juri-Gagarin-Ring, Blickrichtung Osten)

**Leipziger Straße**

In der Leipziger Straße nimmt neben dem DTV-Wert von ca. 13.000 – 18.000 Kfz/Tag auch der Schwerverkehrsanteil (bis 4,6 %) deutlich zu. Die Leipziger Straße ist geprägt durch den Wechsel verschiedener Radverkehrsführungen mit teilweise unzureichender Qualität (v.a. 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 von daher Detaillösungen vorgestellt, um die Radverkehrssituation zumindest partiell zu verbessern.

**Detaillösungen Strecke:**

- Sicherheitstrennstreifen zum Parken bzw. zur Fahrbahn ergänzen (wenn platztechnisch möglich).
- Wegen des aufwändig verlegten Pflasters sollten Furtmarkierungen auf das Pflaster aufgebracht werden und Steine mit Radfahrerpiktogrammen eingelegt werden.
- An stark frequentierten Zufahrten (z. B. Tankstelle) 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/Einbauten im Radweg sind zu beseitigen.

<p>Leipziger Straße: Grundstückszufahrt mit bituminösem Belag und starker Nutzung: Sicherung mit flächiger roter Einfärbung</p>	<p>Leipziger Straße . Bei ausreichend Platz Radweg und Gehweg trennen durch klare Führung für Radverkehr mit deutlicher Kennzeichnungsmöglichkeit an Zufahrten</p>	<p>Detaillösung Strecke: Formsteine mit Radfahrerpiktogrammen für Pflasterbeläge (Beispiel Potsdam)</p>

**4. Östliche Bahnunterführung (Schmidtstedter Knoten)**

Der zentrale Bahnhofstunnel ist für den Radverkehr (über 4.000 RF/Tag) aus den südlichen Stadtteilen zur Innenstadt zwar die direkteste Verbindung, die Unterführung ist jedoch wegen der Nutzungsüberlagerungen mit dem ÖPNV, dem Fußverkehr und ein-/aussteigenden bzw. 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. Konflikträchtig war die Situation des ruhenden Verkehrs. Kfz parken vermehrt im nördlichen Einfahrtbereich der Tunnelröhre, so dass die nutzbare Fläche des Seitenraums stark

eingeschränkt war. Der ruhende Verkehr wurde zwischenzeitlich durch Leitelemente und Baken zurückgedrängt, die Situation ist somit nicht mehr konfliktrichtig.

Die Tunnelröhre sollte mittelfristig so attraktiviert 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 Zweirichtungsradverkehr auszuweisen. Bei einem verkehrlich weitergehenden, baulich jedoch kostengünstigeren Ansatz würde die westliche Tunnelröhre ganz für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und der Radverkehr auf der Fahrbahn in beiden Richtungen abgewickelt. Auch 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. Über die südliche Dreiecksinsel zur Clara-Zetkin-Straße ist eine bevorrechtigte Radverkehrsfurt anzulegen (möglichst mit Rotmarkierung).

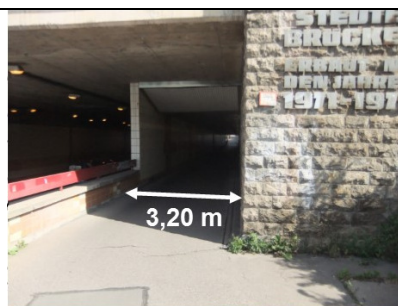
Nördlich der Bahn ist sowohl die Anbindung an den Bahnhofplatz (Willy-Brandt-Platz) und die Innenstadt (über Trommsdorffstraße), als auch die Verbindung zum äußeren Stadtring über die Thälmannstraße zu berücksichtigen. Längerfristig kann auf der Nordseite die Anbindung an die Innenstadt durch eine direkt geführte und breitere Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Flutgraben attraktiver gestaltet werden.

**Westliche Tunnelröhre:**

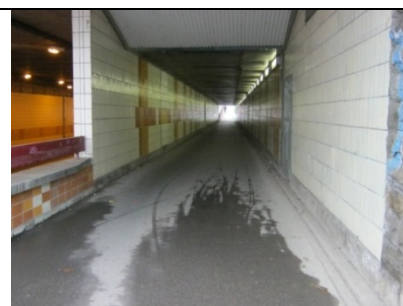
- Seitenraum in der westlichen Tunnelröhre verbreitern und Gehweg vom Radweg trennen. Radweg weiterhin für den Zweirichtungsverkehr ausweisen.
- Alternative: westliche Tunnelröhre komplett für den motorisierten Individualverkehr sperren und den Radverkehr auf der Fahrbahn führen.
- Anbindung der Unterführung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



Westliche Tunnelröhre: Seitenraum verbreitern und als getrennten Geh- und Radweg für Zweirichtungsradverkehr ausweisen



Östliche Tunnelröhre: bleibt für Radverkehr aus Weimarischer Straße offen. Weiterführung zur Innenstadt über vorhandene Brücke über Stauffenbergallee







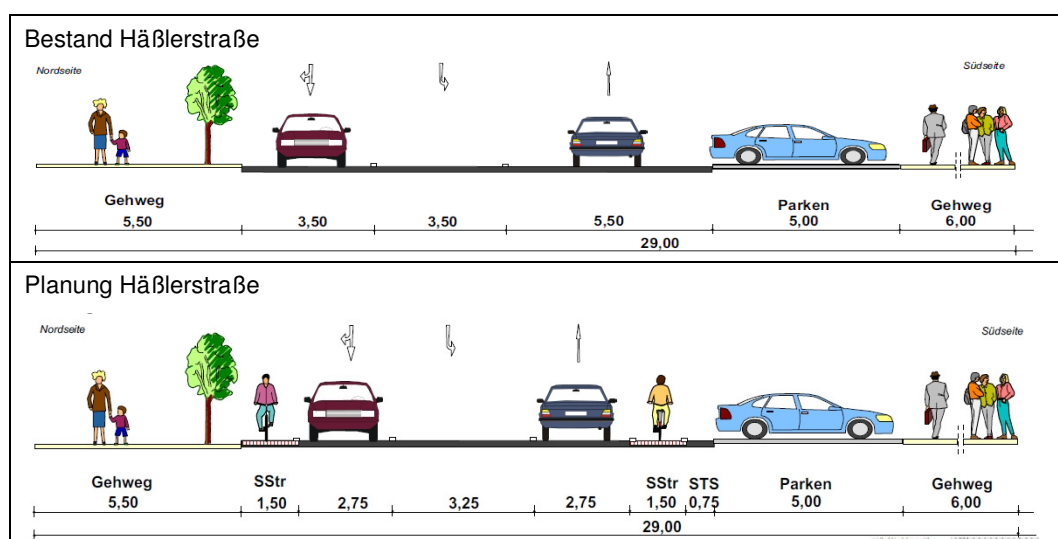
### 5. Windthorststraße/ Häblerstraße/ Melchendorfer Straße (Radialroute 7)

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.

#### Knotenpunkte 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 der Damaschkestraße auf den westlichen Seitenraum übergeleitet. Dabei müssen die Schienen gequert werden und es kommt zu Konflikten zwischen dem auf dem gem. Geh- und Radweg fahrenden Radverkehr und den ein-/aussteigenden bzw. wartenden Fahrgästen an der Haltestelle Tschaikowskistraße. Die Querung des Knotenpunktes erfolgt indirekt zusammen mit dem Fußverkehr.


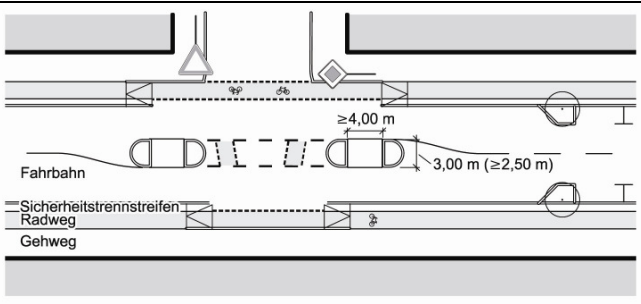
Die Häblerstraße verfügt im Abschnitt zwischen Windthorststraße und Melchendorfer Straße über ein Kfz-Aufkommen von ca. 13.500 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei unter 2 %. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die Melchendorfer Straße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen.



Querschnitt Häblerstraße (zwischen Windthorststraße und Melchendorfer Straße, Blickrichtung Osten)

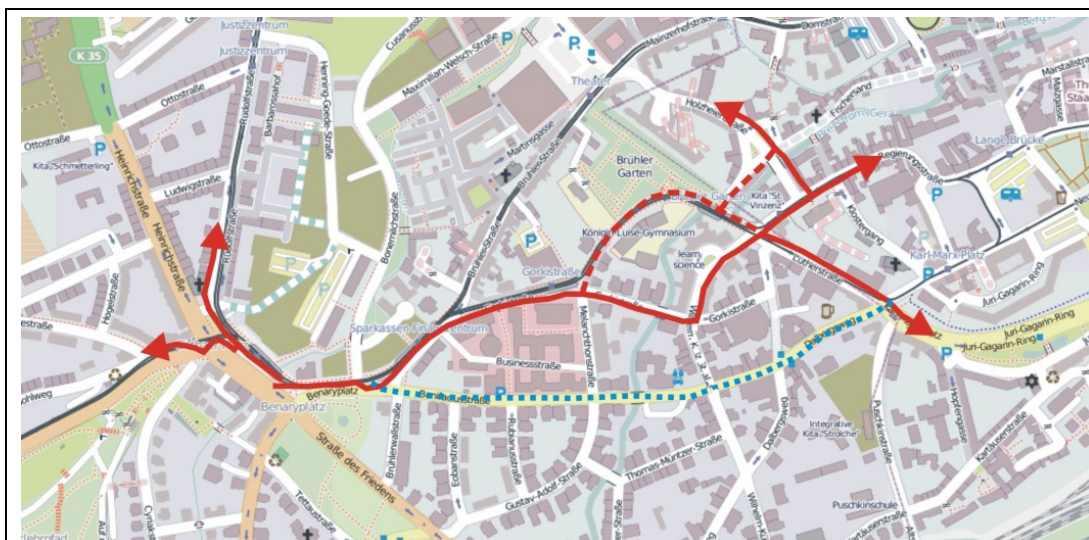
**Lösungsvorschlag:**

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

	
<p>Häßlerstraße (zw. Windthorststraße und Melchendorfer Straße): beidseitig Schutzstreifen markieren,</p>	<p>Geteilte Mittelinsel (ERA 2010, Bild 34): Ausbildung einer geteilten Mittelinsel in Höhe Einmündung Melchendorfer Str. mit Aufstellmöglichkeit für querenden Radverkehr</p>

**6. Westliche Innenstadtinfahrt (Radialroute 10)**

Die westliche Innenstadtinfahrt über die Gothaer Straße wurde ab Benaryplatz in mehreren Varianten diskutiert. Im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme (PGV – 12/2011) wurden für die Schaffung einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung in beiden Richtungen über die Bonifaciusstraße im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau wenig Chancen gesehen. Als Alternativen wurden die Strecken über Melanchthonstraße bzw. Gorkistraße – Wilhelm-Külz-Straße bzgl. der Handlungsmöglichkeiten bewertet. Der Radverkehr wird vom Gothaer Platz bis zur Melanchthonstraße entlang der Gleistrasse auf gemeinsamen Geh- und Radwegen bzw. Gehwegen, die für den Radverkehr frei gegeben sind, geführt. In der Brühler Straße folgt ein kurzer Abschnitt im Mischverkehr.



**Bild 3-3:** Führungsvarianten Radverkehr westliche Innenstadtinfahrt (Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende; <http://www.openstreetmap.org/copyright>)

<p>Gothaer Platz: Mittelfristig Verbreiterung des Weges im Bereich des Wartehäuschens oder Versatz des Wartehäuschens</p>	<p>Bereich Benaryplatz: Weiterführung auf Nordseite entlang Gleistrasse bis Bonemilchstraße Als gemeinsamen Geh- und Radweg ausweisen</p>	<p>Gorkistraße: Den haltestellenabgewandten Teil der Treppen zu einer flachen Rampe umbauen (bereits realisiert)</p>

**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.

<p>Gorkistraße und Wilhelm-Külz-Straße zur Fahrradstraße ausweisen. Pflaster durch bituminösen Belag ersetzen (zumindest in mittlerer Fahrgasse)</p>	<p>Beispiel einer Fahrradstraße mit asphaltierter Fahrgasse</p>	<p>Lutherstraße : Übergang in Juri-Gagarin-Ring (Radfahrstreifen) mit Vorbeifahrstreifen im Geradeausfahrstreifen der Lutherstraße (Fotomontage)</p>

**7. Innerer Altstadttring: Juri-Gagarin-Ring und parallele Führung**

Der Innere Altstadttring besitzt im Radverkehrsnetz eine hohe 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 Altstadttringes 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 Fahrrichtung 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 Fahrrichtung bis Trommsdorffstraße über diese Parallelverbindung geführt werden.

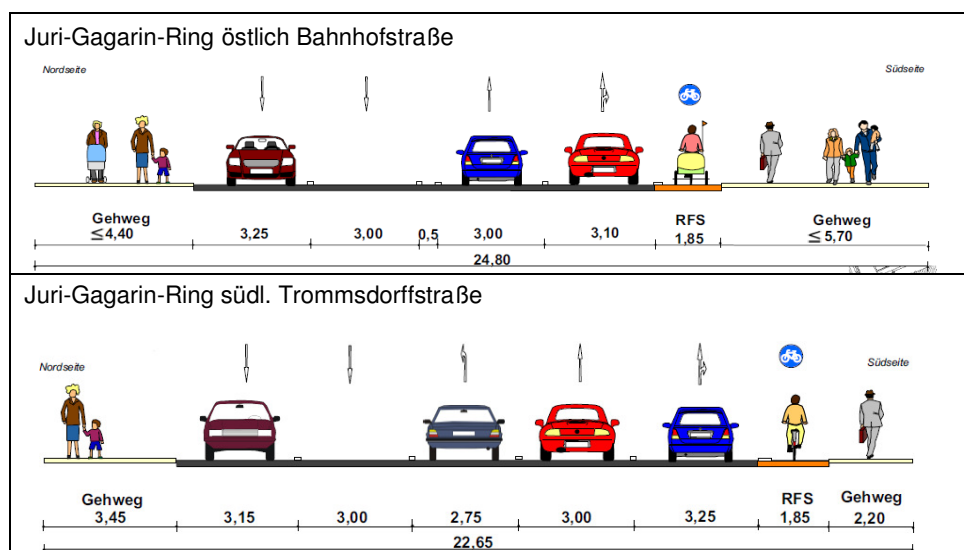
Mittelfristig soll der Radverkehr in Fahrrichtung Ost/ Nord mithilfe von Markierungslösungen (i. d. R. Radfahrstreifen) auf dem gesamten Abschnitt direkt auf dem Juri-Gagarin-Ring stattfinden. Dazu wird empfohlen, dass zunächst an anderer Stelle Erfahrungen mit dem Element überbreiter Kfz-Fahrstreifen 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 Fahrrichtung Ost soll der Radverkehr die Führung 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.

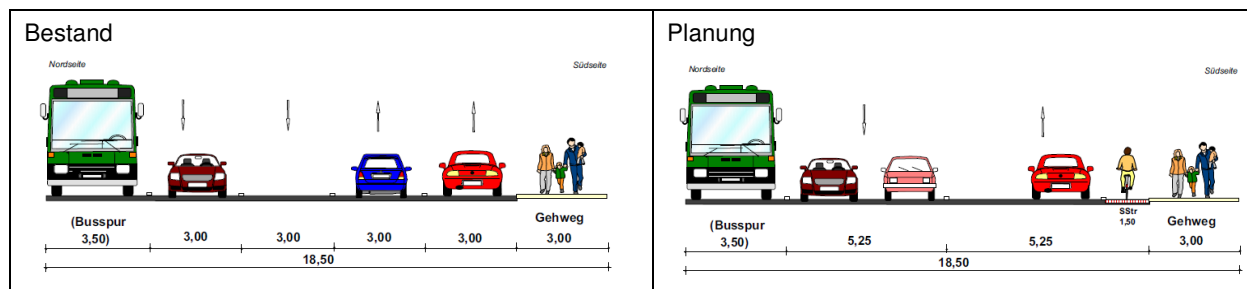
**Abschnitt Bahnhofstraße bis Trommsdorffstraße**

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 Radfahrstreifen 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 (Fahrrichtung Ost)

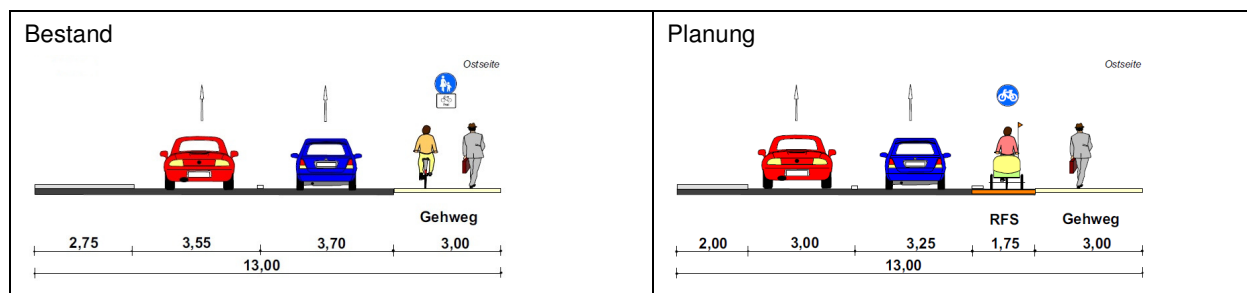
Im Bereich der Engstelle östlich des Knotens Bahnhofstraße/Juri-Gagarin-Ring kommt ein überbreiter Fahrstreifen für beide Fahrrichtungen zuzüglich eines 1,50 m breiten Schutzstreifens in Betracht.



Querschnitt Juri-Gagarin-Ring (Engstelle östl. Bahnhofstraße, Fahrtrichtung Ost)

**Abschnitt Trommsdorffstraße bis Meyfartstraße**

Auch für diesen Abschnitt 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 Umbaumaßnahmen kann eine Mitbenutzung der Gehwege aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens bestehen bleiben, wenn der Belag verbessert wird.



Querschnitt Juri-Gagarin-Ring zw. Trommsdorff- und Meyfartstraße, östliche Fahrbahnseite Richtung Norden

<p>Juri-Gagarin-Ring / Meyfartstraße: Radfahrer in der Knotenpunktzufahrt Meyfartstraße in den Seitenraum führen (im Bereich der Grünfläche)</p>	<p>Juri-Gagarin-Ring / Meyfartstraße: Direktes Linksabbiegen vom Juri-Gagarin-Ring in Richtung Innenstadt. ermöglichen Radfahrstreifen frühzeitig „öffnen“ und Schutzstreifen in Kfz-Linksabbiegestreifen markieren</p>	<p>Juri-Gagarin-Ring / Meyfartstraße: Führung im Seitenraum auf bestehendem Weg Borde an Querungen besser absenken Geh- und Radweg durch Markierung oder unterschiedliche Materialwahl trennen; Radweg für Zweirichtungsverkehr vorsehen (mind. 2 m breit) ggf. Verbreiterung in Grünfläche</p>

**Parallelführung über Johannesstraße bis Lachsgasse als Fahrradstraßen**

Der Radverkehr soll im Zuge des inneren Altstadtrings 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 hier um Straßen in Tempo 30-Zonen.

Zwischen Juri-Gagarin-Ring und Krämpferstraße befinden sich Parkflächen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

Zur Attraktivierung dieser Parallelführung sollen möglichst weitgehend Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Dieses Führungselement hat eine große Öffentlichkeitswirksamkeit, unterstreicht die Bedeutung der Straßen für den Radverkehr, macht 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 auch einem Erfurter Standard für Fahrradstraßen entsprechen soll (s. 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 Haupttroute genutzt. Die Parallelführung endet in Höhe der Keilhauergasse. Richtung Westen wird ab der Keilhauergasse der vorhandene Radweg am Juri-Gagarin-Ring genutzt.

<p>Parallelfahrbahn Juri-Gagarin-Ring: Fahrradstraße einrichten: (Parallelfahrbahn Juri-Gagarin-Ring bis nördlich Krämpferstraße)</p>	<p>Markierung einer Fahrradstraße (Vorbild Windthorststraße)</p>	<p>Reglermauer, Querung der Trommsdorffstraße: Mittelinsel am Beginn des Linksabbiegestreifens einrichten (Fotomontage)</p>

### 8. Nördlicher Stadtring

Die Achse bildet eine wichtige Tangentialverbindung nördlich der Innenstadt zwischen Liebknechtstraße und Nordhäuser Straße. Im Folgenden wird für den nördlichen Stadtring alternativ eine Führung über die Achse Moritzwallstraße/ Schlüterstraße einer Führung über die Talstraße/Mittelstraße vergleichend gegenüber gestellt.

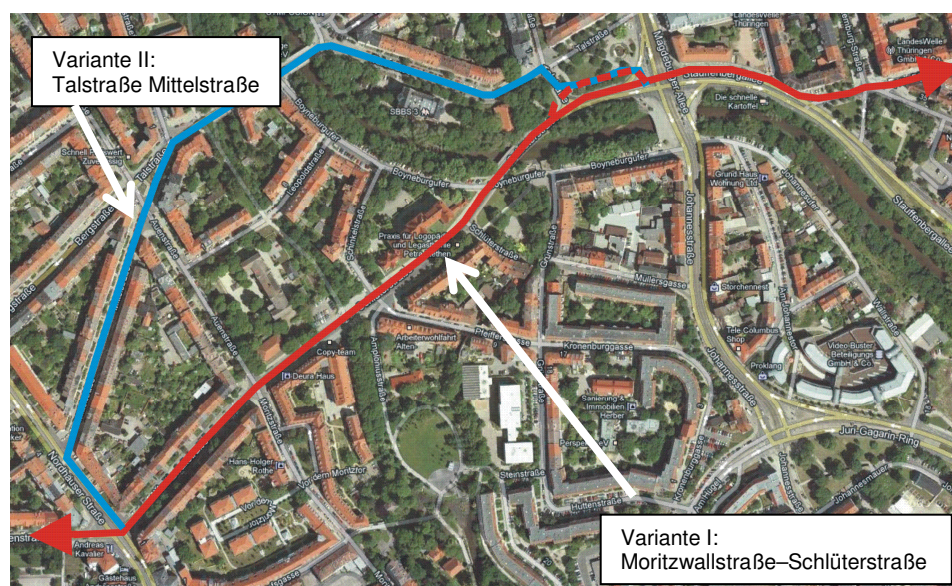


Bild 3- 4: Führungsvarianten nördlicher Stadtring

### Variante I: Moritzwallstraße – Schlüterstraße

Die Verkehrsführung über die Moritzwall- bzw. Schlüterstraße stellt eine Innenstadtangente 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 Schwerververkehrsanteil von unter 3 %.

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.

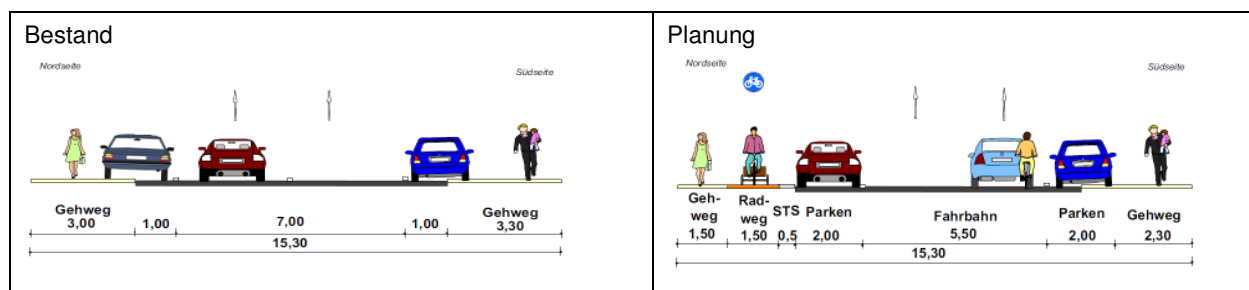
#### Moritzwallstraße

Insbesondere in der Moritzwallstraße ist der Parkdruck seitens der Anwohner sehr groß. Alternativen sind kaum verfügbar, so dass Lösungsansätze mit Verzicht auf einen Parkstreifen erhebliches Konfliktpotenzial bieten.

#### Lösungsvorschlag:

- Radweg in Gegenrichtung zur Einbahnstraße; nördl. Parken wird auf die Fahrbahn verlegt.
- In Einbahnrichtung Radverkehr weiterhin im Mischverkehr (Moritzwallstraße).
- Ab Schlüterstraße: Anlage Schutzstreifen in Einbahnrichtung.
- *Längerfristig: radfahrerfreundlicher Querschnitt in der Moritzwallstraße nur möglich, wenn ein Parkstreifen aufgegeben wird bzw. Eingriffe in die Vorgärten vorgenommen werden.*

Moritzwallstraße (östl. Nordhäuser Straße): Führung des Radverkehrs gegen Einbahnrichtung im nördlichen Seitenraum Neuregelung des Parkens erforderlich	Schlüterstraße östlich Auenstraße : Schutzstreifen in Einbahnrichtung Nördlichen Seitenraum ausbauen und getr. Geh- und Radweg in Gegenrichtung anlegen	Schlüterstraße / Gerabrücke: Radfahrstreifen in Fahrtrichtung der Einbahnstraße



Querschnitt Moritzwallstraße (östl. Nordhäuser Straße)

#### Schlüterstraße

In der Schlüterstraße ist die Fahrbahnbreite 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 Radwegs ausgebaut werden. Langfristig sollte 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**

Diese Variante führt von der Stauffenbergallee über die Talstraße und die Mittelstraße bis zur Nordhäuser Straße. In Einbahnrichtung verfügt die Talstraße (ca. 14.000 Kfz/Tag; Schwerverkehrsanteil von 2 %) über einen einseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr. Ein Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen fehlt. In Höhe der Brücke 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 Fahrtmöglichkeit 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 direktere 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 der 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 dabei 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 eine grundsätzliche Veränderung der Verkehrsführung in diesem Bereich erforderlich. Als weiterer Ansatz wäre die Möglichkeit von Grunderwerb im Bereich der berufsbildenden Schule zu prüfen.

		
<p>Nordstraße / Talstraße: Querung über die Fußgängerfurt aus Richtung Grünanlage</p>	<p>Talstraße: Schutzstreifen in Einbahnrichtung verbreitern Sicherheitstrennstreifen zum Parken anlegen</p>	<p>Talstraße: Durchführung des Schutzstreifens im Kurvenbereich und Weiterführung bis zur Adalbertstraße Gem. Geh- und Radweg in Gehweg, Radverkehr frei ändern</p>

Die Mittelstraße hat gemäß StVO die Voraussetzungen, für Radfahrer auch in Gegenrichtung geöffnet zu werden. Die Breite der Fahrgasse ist ausreichend. Die Planung der Stadt Erfurt sieht die Anlage einer gesicherten Quermöglichkeit (LSA) an der Nordhäuser Straße für den Radverkehr vor.

		
Mittelstraße: Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radverkehr öffnen	Mittelstraße / Nordhäuser Straße: Querungsanlage zum Abbiegen in die Nordhäuser Straße vorgesehen	Talstraße in Richtung Talknoten: Radverkehr in Gegenrichtung: Nutzung des Seitenraums aus Platzgründen beibehalten

### Bewertung der Varianten

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

Tab. 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 Schlüterstraße, Moritzwallstraße in die Blumenstraße favorisiert (Variante I) und für das zukünftige Hauptroutennetz der Stadt Erfurt vorgeschlagen. Unabhängig davon sollten in der Talstraße und Mittelstraße die vorgeschlagenen vergleichsweise einfachen Maßnahmen ebenfalls ergriffen werden.

### 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 m 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 empfohlen, den Radverkehr unter Berücksichtigung der Umbauplanung zur nördlichen Johannesstraße entgegen dem Uhrzeigersinn zu führen. Radfahrer zur Magdeburger Allee können den geplanten Radfahrstreifen Richtung Norden

nutzen. In der Gegenrichtung sollte der Radverkehr von der Nordseite der Stauffenbergallee über die vorhandene und zu verbessernde Furt geführt werden. Nach Auffassung der Landeshauptstadt Erfurt muss allerdings 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 selbstständigen Weg in der Grünanlage an, der ggf. zu verbreitern ist. Langfristig ist eine Führung an der Schlüterstraße zu favorisieren, wobei jedoch der gemeinsame Geh- und Radweg zu verbreitern ist.

		
<p>Schlüterstraße (westl. Talknoten): Überführung des Radverkehrs Richtung Ost vom Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen auf gemeinsamen Geh- und Radweg</p>	<p>Schlüterstraße (westl. Talknoten): Ausbau des gem. Geh- und Radweg</p>	<p>Talknoten: Indirekte Führung des Radverkehrs am Talknoten Berücksichtigung bei der Umbauplanung der nördlichen Johannesstraße Aufstellfläche schaffen und deutlich vom Fußverkehr abgrenzen</p>

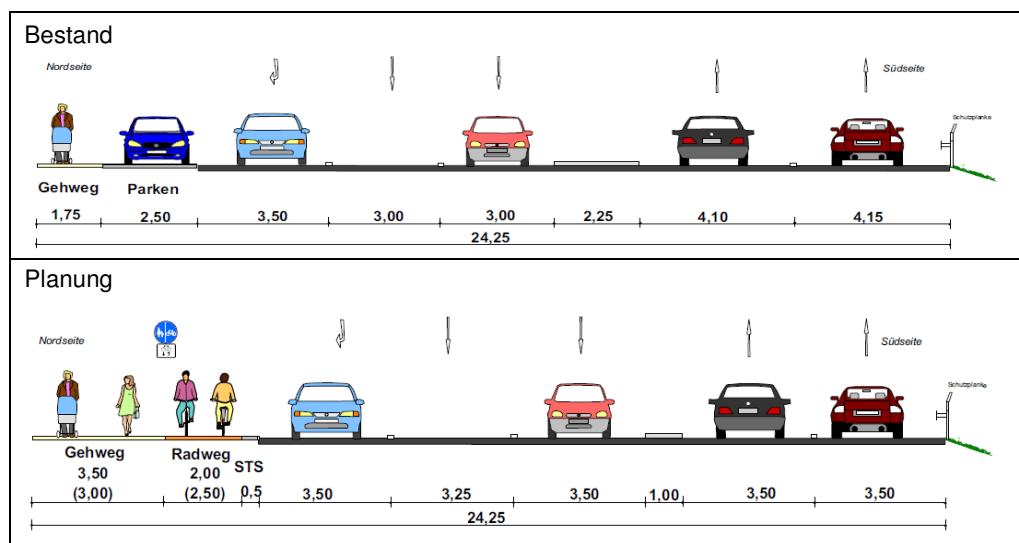
**Stauffenbergallee / Liebknechtstraße**

In der Stauffenbergallee ist der Radverkehr Richtung Osten auf der Fahrbahn untersagt (Zeichen 254). 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 4m Breite eine in Hinblick auf die angrenzende Geschäftsnutzung noch ausreichende Mindestabmessung für Zweirichtungsradsverkehr 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. Mit Bordversatz durch Verschmälerung der Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs bzw. des baulichen Mittelstreifens können größere Breiten erreicht werden, die auch einen eigenständigen Zweirichtungsradsweg ermöglichen.

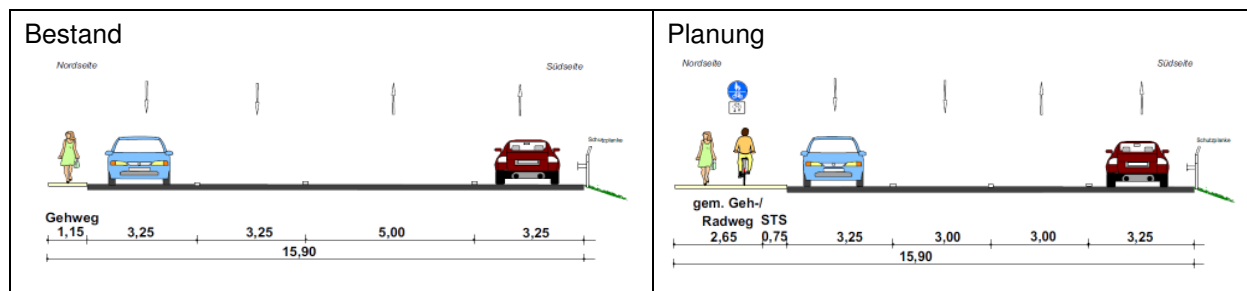
Um eine Engstelle im nordöstlichen Knotenbereich des Talknotens zu vermeiden, sollte die als Querungsstelle dienende Mittelinsel durch Verschmälerung der südlichen Fahrstreifen versetzt und östlich der Querungsstelle deutlich verschmälert werden. Es ist zu betonen, dass diese Maßnahmen durch Versetzen der Lichtmasten, teilweise auch der Bordsteine und der Mittelinsel einen hohen baulichen Eingriff erfordern.

		
<p>Stauffenbergallee (unmittelbar östl. Talknoten): Ausbau Seitenraum: getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsradsverkehr Belagsverbesserung</p>	<p>Stauffenbergallee zw. Magdeburger Allee und Liebknechtstraße: Parkstände entfernen</p>	<p>Engstelle Stauffenbergallee / Liebknechtstraße: Verschmälerung der Fahrstreifen zugunsten des Seitenraumausbaus (gem. Geh- und Radweg)</p>



Querschnitt Stauffenbergallee zw. Magdeburger Allee und Liebknechtstraße

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






Querschnitt Engstelle Stauffenbergallee westl. Liebknechtstraße

Im Zuge der Haupttroute 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 Fahrbahnteilers zu verkleinern. Der Radverkehr sollte eine deutliche Furtmarkierung (möglichst Roteinfärbung) erhalten. Um den Radverkehr weitergehend zu sichern und zusätzlich das Wohngebiet an der Liebknechtsstraße von Durchgangsverkehr zu entlasten, ist auch zu prüfen, das Linksabbiegen für Kfz aus der Stauffenbergallee zu unterbinden.

### Ausbauprioritäten und Kostenschätzung

Für die Herrichtung des Haupttroutennetzes mit den 12 Radialen und den beiden Stadtringen wurden auf ca. 60 km Streckenlänge etwa 100 Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der im Rahmen der Bestandsanalyse (Befahrung) ermittelten Defizite vorgeschlagen. Die einzelnen Maßnahmen einschließlich der nachstehend erläuterten Priorität sind in einer separaten Auflistung dargestellt.

Der Handlungsbedarf wird nach folgenden Prioritätsstufen gegliedert:

Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:		
<b>1</b>	<p><b>Hohe Priorität, Stufe 1:</b>                      Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist und die im Zuge von Routen mit einer hohen Radverkehrenutzung oder entsprechend hohem Potenzial liegt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite</li> <li>- Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist</li> </ul>	 <p>Beispiel Magdeburger Allee: Tausch der Verkehrsflächen ruhender Verkehr und Radverkehr</p>
<b>2</b>	<p><b>Mittlere Priorität, Stufe 2:</b>                      Anzustrebende Verbesserung, die zur Erreichung des angestrebten Standards dient</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.</li> </ul>	 <p>Beispiel. Wendenstraße: Belagsqualität verbessern</p>
<b>K</b>	<p><b>Kurzfristig umzusetzende Maßnahme:</b>                      Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt</li> </ul>	 <p>Beispiel. Erhard-Etzlaub-Straße: Aufhebung der Benutzungspflicht</p>

Tab. 3- 2: Festlegung der Prioritäten des Handlungsbedarfes

### 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 z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben. Für die Kostenschätzung ist noch zu berücksichtigen, dass Maßnahmen, für die eine Planung ansteht oder bereits vorliegt, nicht kostenmäßig bewertet wurden, da davon auszugehen ist, dass hier die radverkehrsspezifischen Kosten Teil der Gesamtkosten sind. Dies gilt auch für optional angeführte Maßnahmen bzw. Alternativempfehlungen.

Für die Umsetzung aller Maßnahmen wurden insgesamt Nettokosten von rund 3,6 Mio. € ermittelt. Zuzüglich weiterer Planungskosten, einer pauschalen Reserve für Kleinmaßnahmen und Unvorhergesehenes (ca. 10 %) und Mehrwertsteuer ist von einem Kostenansatz von rund 4,5 Mio. € auszugehen. Dieser teilt sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

	Verteilung Maßnahmen	Kosten in €	% in Kosten
Kurzfristige Maßnahmen	18	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	
<b>Summe</b>	<b>91</b>	<b>4.386.000</b>	<b>100</b>

Tab. 3- 3: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Dringlichkeiten

#### 4. Fahrradparken

Für den Alltagsradverkehr ist bereits die schnelle und bequeme Verfügbarkeit an der Wohnung (Quelle) eine entscheidende Rahmenbedingung der Verkehrsmittelwahl. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen an den Zielorten, z. B. am Bahnhof, am Arbeitsplatz oder beim Einkauf, machen das Radfahren attraktiver und bieten zudem mehr Schutz gegen Diebstahl und Vandalismus. Weiter trägt ein ausreichendes Angebot an Abstellanlagen auch zum geordneten Stadtbild und einem attraktiven 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

Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen zeichnen sich durch eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen bzw. Flächengröße und deren gute Zugänglichkeit aus und bieten Fahrrädern neben sicherem Stand und Schutz vor Diebstahl bzw. Vandalismus auch ausreichenden Wetterschutz für längeres Abstellen.

**Qualitätskriterien von Fahrradabstellanlagen**

**Erreichbarkeit:**  
direkt bei Ausgangs-/ Zielort, behinderungsfrei, fahrend erreichbar

**Größe:**  
genügend Platz fürs Ein- und Ausparken, ausreichende Anzahl

**Komfort:**  
stabile Fahrradständer, gute Beleuchtung, Witterungsschutz

**Sicherheit:**  
Schutz vor Diebstahl und Vandalismus

**Qualitätskriterien für Fahrradständer**

- Sicherer und fester Stand des Rades (auch beim Beladen und mit Kind im Sitz)
- Bequem und einfach benutzbar
- Anschließen des Rahmens
- Geeignet für verschiedene Abmessungen, Lenkerformen
- Geringe Gefahr für Beschädigungen und Vandalismus
- Attraktives Erscheinungsbild



Fahrradabstellanlage mit Anlehnbügeln (Erfurt)



Geeignete Vorradhalter, SDS-Fahrradständer (Erfurt)

## Nutzungsspezifische Anforderungen

### Wohnen

Unabhängig von der tatsächlichen Nutzungsintensität ist der Fahrradbesitz sehr hoch. Daraus ergibt sich bei Wohngebäuden der größte und differenzierteste Bedarf für das Fahrradparken. Weite oder 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, jedoch möglichst abgeschlossener Raum nahe der Haustür ideal. Möglichst überdachte und abschließbare Hofbereiche mit direktem Zugang zur Straße sind gut nutzbar.

#### Wichtig beim Wohnen:

- nahe Eingang/ Eingängen
- fahrend erreichbar
- Stellplätze auf Erdgeschossniveau
- abschließbar
- Witterungsschutz – Überdachung
- Besucherplätze gut einsehbar
- Platz für Radanhänger



Fahrradabstellanlage im Wohneingangsbereich (Malmö)

#### Anforderungen an Standort und Ausstattung (Wohngebäude)

- gute Zugänglichkeit: ebenerdig bzw. über Tiefgarage anfahrbar, hell, möglichst nur 1 – 2 Türen zu passieren
- abgeschlossener Raum
- ausreichend Platz (z. B. auch für Kinderanhänger)
- Anlehn-/ Abschließmöglichkeiten
- trotzdem flexibel in der Nutzung.



Geschlossene Fahrradabstellanlage im Bereich einer Wohnanlage (Erfurt)

Frei zugängliche Kurzzeitparkplätze, die auch für Besucher von Wohnanlagen von Bedeutung sind, sollten in unmittelbarer Nähe zum Hauseingang installiert werden.

### Wohnen in Altbauquartieren

Insbesondere in Altbauquartieren gibt es häufig Schwierigkeiten, gute Abstellanlagen im oder am Haus vorzusehen. Das führt zu ungeordnetem Radabstellen auf dem Gehweg bzw. an den Hauswänden. Der Fußverkehr wird dadurch eingeschränkt und das Stadtbild beeinträchtigt.



Fahrradabstellplätze im Kreuzungsbereich (Kiel)



Fahrradabstellplätze im Kreuzungsbereich (Braunschweig)



Fahrradabstellanlage (Aufhebung von Parkständen) (Braunschweig)

Möglichkeiten bieten sich durch die Anordnung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum, z. B. in breiten Gehwegbereichen an Kreuzungen (Gehwegvorstreckungen). Eine weitere Möglichkeit ist, Stellplätze am Fahrbahnrand in Fahrradparkplätze umzuwandeln oder die Anlage von privat zu nutzenden Fahrradhäuschen im öffentlichen Straßenraum.

### Einkaufen

Das Fahrrad eignet sich vor allem für kurze Distanzen bis zu fünf Kilometern und für den Nahbereich. In dieser Distanz liegen viele Einkaufsgelegenheiten des täglichen bzw. 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 erheblich. Schließfächer oder bewachte Gepäckstationen ermöglichen es, Gepäck zwischen zu lagern (s. Beispiel Kiel).

#### Wichtig beim Einkauf:

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



Gepäckssicherung (Kiel)

### Ausbildung (Schulen und Kindergärten)

Für viele Schülerinnen und Schüler ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel. Die Möglichkeit, die oft schon hochwertigen Jugendfahrräder geordnet und wettergesichert abstellen zu können, steigert die Motivation, das Fahrrad auf dem Weg zur Schule zu nutzen. Bei Grundschulen und Kindergärten ist vor allem zu berücksichtigen, dass für Fahrräder von Eltern, die ihre Kinder per Fahrrad zur Schule bringen, einige Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen. Darüber hinaus werden die Abstellplätze an Schulen und Kindergärten auch vom Lehr- bzw. Erziehungspersonal genutzt.

#### Wichtig bei Schulen:

- verkehrssichere Zufahrten
- fahrend erreichbar
- gut einsehbar (kein Keller)
- breit genug für leichtes Ein- und Ausparken
- überdacht und diebstahlsicher



Fahrradabstellanlage Kita (Braunschweig)



Abschließbare Fahrradabstellanlage Schule (Kleinmachnow)

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



## Arbeiten

Immer mehr Arbeitgeber unterstützen die Gesundheit erhaltende Motivation ihrer Angestellten durch die Vorhaltung von ausreichenden Abstellplätzen. Die Fahrradabstellanlagen sollten in ausreichend großer Zahl und an geeigneten Stellen vorhanden sein, z. B. am Werkstor, 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.

### Wichtig am Arbeitsplatz:

- sichere und bequeme Zufahrt
- eingangsnah, überdacht (mindestens 50 %)
- Rahmen abschließbar
- Umkleieraum und Duschen
- Auflademöglichkeiten für Elektrofahrräder

## Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs (Bike & Ride)

Im Verbund mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Aktionsradius des Fahrrads (sowohl im städtischen Bereich als auch in dünner besiedelten Bereichen) wesentlich erweitert werden<sup>5</sup>. 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).

Gerade für das Abstellen von Rädern während längerer Abwesenheit ist ein diebstahlsicheres Abstellen unbedingt erforderlich. Da die Fahrräder meist für mehrere Stunden oder auch Tage abgestellt werden, ist auch ein ausreichender Wetterschutz durch eine Überdachung vorzusehen. Besonders an bedeutenden Endhaltestellen und den Haltestellen der Regionalbahn wird es in Zukunft wichtig sein, attraktive und sichere Abstellplätze für Pedelecs einzurichten (s. Kap. 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 (Vorderradklemmen) ausgestattet (z. B. Straßenbahn-Endhaltestelle Bindersleben)

Für die Verbesserung an den Endhaltestellen der Straßenbahn, der Regionalbahnhöfe (z. B. Erfurt Nord) 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 Möglichkeit der Anordnung von spezifischen Abstellanlagen für Elektrofahrräder ist mit einzubeziehen.





<sup>5</sup> Der 10-Minuten Einzugsbereich von Haltestellen liegt mit dem Fahrrad bei ca. 2,5 km, mit dem Pedelec sind es bereits 3,6 km (DIFU, 2011).

### 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 Bedarf an Fahrradabstellanlagen kann dies bei der Straßenraumgestaltung mit bedacht werden.

In Erfurt werden bereits vereinzelt so genannte Geländerbügel angewendet, die waagrecht entlang von Gebäudefassaden angebracht werden können. Sie bieten sowohl Halt als auch Anschließmöglichkeiten am Gebäude und schützen gleichzeitig Fassaden vor Beschädigung durch Fahrradlenker.

	
Baumbügel zum Anschließen des Fahrrades (Erfurt)	Geländerbügel (Erfurt)

### Fahrradparken in historischen Stadtkernen

Infolge ihrer alten Stadtgrundrisse unterliegen historische Stadtkerne besonderen Rahmenbedingungen wie engen Straßenräumen, gepflasterten Fahrbahnen mit daraus resultierenden Anforderungen durch den Denkmalschutz und die Stadtgestaltung.

Konzepte zum Fahrradparken sollten daher Bestandteil aller Altstadt- bzw. Innenstadtkonzepte sein.

Durch die besonderen städtebaulichen Anforderungen (z. B. Wahrung des historischen Stadtbilds, Denkmalschutz) und die konkurrierende Flächenbeanspruchung durch andere Nutzungen (z. B. Bewohnerparken, Straßenbahn) Besucherparkplätze, Flächen zum Liefern der Geschäfte, Haltestellen des ÖPNV etc.) ist die Integration von Abstellanlagen in historischen Stadtkernen durch spezifische Anforderungen gekennzeichnet:

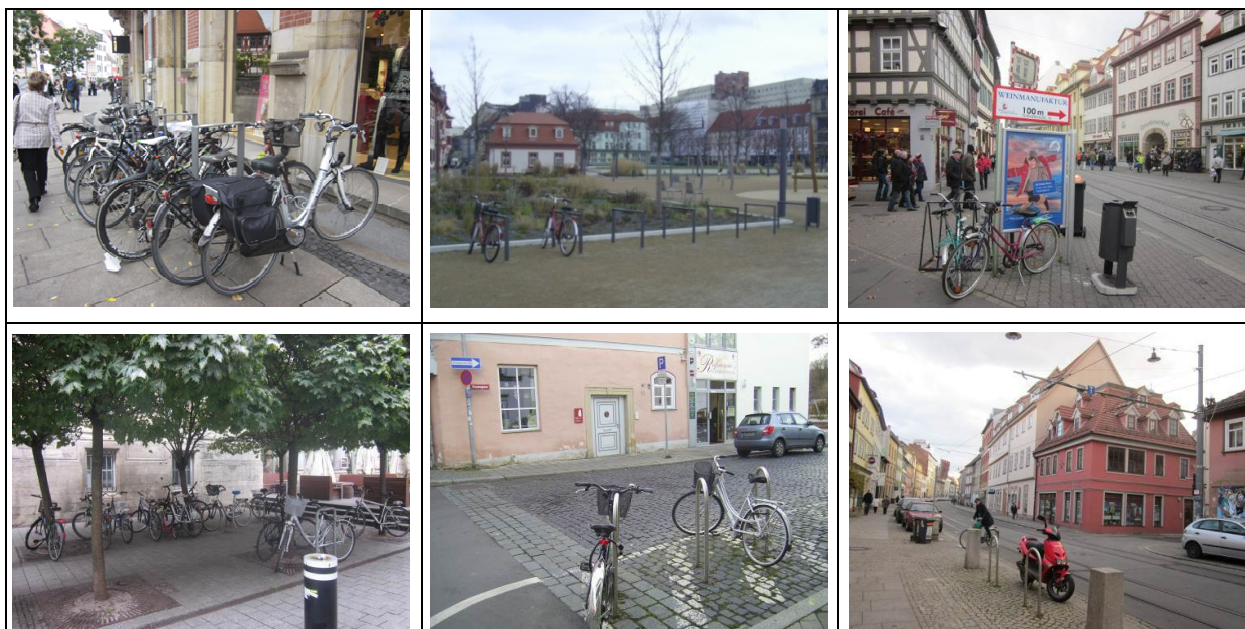
- Die Platzierung und Gestaltung der Abstellanlagen müssen mit dem historischen Erscheinungsbild des Stadtkerns verträglich (und gleichzeitig finanzierbar) sein.
- Die Abstellanlagen sollten einheitlich gestaltet sein. Die Gestaltung sollte so neutral wie möglich sein, so dass sie sich leicht in die 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.

### Erfurter Altstadt

Die historische Altstadt Erfurts 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 hervorzuheben ist, dass sich die Stadt Erfurt in dem städtebaulich höherwertigen Bereich der Altstadt (z. B. am Anger, am Fischmarkt und in der Schlösserstraße) für die Verwendung des gestalterisch guten „Angerbügels“ mit eisengrauer Beschichtung entschieden hat. In gestalterisch weniger anspruchsvollen Stadtbereichen 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 ca. 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

Für den Bereich der Altstadt sollte auch weiterhin ein einheitlicher Fahrradständer (Anlehnbügel) verwendet werden. An Zielen, die auch von Kindern und Jugendlichen (z. B. Stadtbücherei, Museen) frequentiert werden, sollte der „Angerbügel“ durch eine Unterstange ergänzt werden, so dass auch kleinere Rahmengrößen ausreichend Halt haben. Die Dreieckständer „SDS“ bieten für Räder 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 (z. B. auf Plätzen und breiten Gehwegen) weitere Fahrradabstellfläche 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, vergleichbar dem „Bike-Tower“ aus Meckenbeuren (s. nächste Seite), 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 möglicher Standort ist z. B. der Rathausparkplatz in unmittelbarer Nähe der Tourismus GmbH zu nennen oder auch in der Nähe der geplanten Standorte der Bundesgartenschau 2021. Hierzu könnte in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule ein studentischer Wettbewerb ausgelobt werden.

**Beispiel**

Die Stadt Meckenbeuren besitzt seit 2011 eine vollautomatisierte Parkgarage (Bike Tower) mit vier Stockwerken, in denen 72 Fahrräder Platz finden. Bei der patentierten Radaufnahme werden die Räder über eine Sicherheitsschleuse eingelagert und über eine Transportachse in dem zylinderförmigen Gebäude parkiert. Die Anlage mit Pedelec-Ladestationen befindet sich am Bahnhof (Quelle: [www.meckenbeuren.de](http://www.meckenbeuren.de)).



**Fahrradparken am Hauptbahnhof**

Die Anzahl der im Bahnhofsumfeld abgestellten Fahrräder hat in den letzten Jahren stark zugenommen und wird auch in den nächsten Jahren aufgrund des anhaltenden Fahrradbooms weiter 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 „Wildparken“, das das städtebauliche Bild des Bahnhofsvorplatzes deutlich stärker stört als es bei einem Angebot weiterer öffentlicher Abstellanlagen der Fall wäre. Abgestellte Fahrräder außerhalb von Abstellanlagen zum geordneten Fahrradparken finden sich vor allem an den Gittern zum Flutgraben (südl. Bahnhofstunneleingang) und auf dem Willy-Brandt-Platz an Pfeilern und Infotafeln und an den Baumschutzgittern



Radhaus am Erfurter Hauptbahnhof



Wildparker auf dem Willy-Brandt-Platz



Baumbügel als Fahrradabstellanlage

Im Laufe der Erarbeitung des Teilkonzeptes Radverkehr wurden von der Stadt Erfurt bereits mehrere Maßnahmen umgesetzt. Nach bisheriger Realisierung des Stufenprogramms aus dem Fahrradabstellkonzept für den Bereich des Hauptbahnhofes (2012/2013) sind 175 neue Stellplätze im Bahnhofsumfeld entstanden. So ist am 10.06.2012 die Rettungsbrücke über den Flutgraben geöffnet worden, so dass 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 LEG-Parkplatz am Erfurter Hof und 17 Stellplätze in Dreieckständern „SDS“ in der Kurt-Schumacher-Straße entstanden. Ende 2013 sind in Erfüllung der Stufe 2 des Fahrradabstellkonzeptes für den Bereich des Hauptbahnhofes weitere 18 Fahrradabstellmöglichkeiten (9 „Angerbügel“) östlich des Haupteinganges zum Hauptbahnhof geschaffen worden. Mittlerweile ist der Bestand an Abstellplätzen auf 550 Stück gestiegen (2014).

Die Rahmenhalter in der Schillerstraße werden von den Radfahrern gut angenommen. Bereits kurz nach Öffnung der Rettungsbrücke war diese Abstellanlage sehr gut ausgelastet. Die Tendenz ist steigend. Hier sollte zeitnah eine Erweiterung der Anlage umgesetzt werden. Zusätzlich wird aufgrund der hohen Anzahl

von Pendlern eine Überdachung der Abstellplätze empfohlen, damit die Fahrräder den Tag über witterungsgeschützt abgestellt werden können. Die Stadtverwaltung erarbeitet im Auftrag des Stadtrates eine Planung zur Errichtung einer zweiten überdachten Fahrradabstellanlage mit 200 Abstellplätzen an dieser Stelle (Realisierung 2015 geplant). Die Maßnahme wurde in das ÖPNV-Förderprogramm des Freistaates Thüringen aufgenommen.



Seit Mai 2009 ist das Fahrradparkhaus – das „Radhaus“ - nördlich des Bahnhofstunnels der Hauptanlaufpunkt für Radfahrerinnen und Radfahrer. Zum Zeitpunkt der Eröffnung (2009) verfügte das „Radhaus“ über 292 Abstellplätze. Durch die Kapazitätserweiterung 2012 gibt es inzwischen 336 überdachte Abstellplätze. Im Gegensatz zu den gebührenpflichtigen abschließbaren Fahrradboxen sind die überdachten Abstellplätze in den Doppelparkanlagen des Radhauses kostenfrei. Die hohe Anzahl an „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 (Mo - Fr: 10 – 19 Uhr; Sa 10 – 14 Uhr) und dienen so weder dem morgendlichen Berufsverkehr noch dem freizeitorientierten Radverkehr am Wochenende. Die Erweiterung des Radhauses zu einer vollständigen Fahrradstation mit ganztägig bewachtem Parken (ggf. Videoüberwachung) und zusätzlichen Serviceleistungen, die auch zu pendlerfreundlichen Zeiten verfügbar sind, ist zu prüfen. Es ist 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 geplanten Fahrradabstellanlage am Südeingang des Hauptbahnhofs sind 15 abgeschlossene E-Bike-Abstellplätze mit Lademöglichkeit vorgesehen.

### Erarbeitung eines Fahrradparkkonzeptes für die BUGA

Für die Bundesgartenschau 2021 sollte ein Konzept zum Fahrradparken erarbeitet werden. Integriert werden sollten die Fahrradstation, die dezentralen Standorte der BUGA (Eingangsbereiche) sowie die Möglichkeit der Ausleihe von Pedelecs. Zusätzlich sollte ein Mobilitätskonzept für die BUGA erarbeitet werden, u.a. mit geführten Radtouren und einem entsprechenden Flyer.

## 5. Öffentliches Fahrradverleihsystem

Die Stadt Erfurt hatte von 2009 – 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. Gesponsert wurde das System durch eine Getränkefirma.

Da die Zahl der Ausleihen in der Stadt Erfurt laut Aussagen von nextbike bei maximal 500 Ausleihen 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 Fahrradleihsysteme in anderen Städten bzgl. ihrer Erfahrungen betrachtet. Dabei konnte auch auf Erfahrungen zurückgegriffen werden, die im Rahmen des Modellversuchs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ gemacht wurden.

		
<p>Leihräder am Erfurter Hauptbahnhof (Fa. Nextbike) im Jahr 2011</p>	<p>Leihradsystem Konrad (Kassel)</p>	<p>Call a bike (Berlin)</p>

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 Altstadt-pflaster) ist. 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, die 2021 in Erfurt stattfindet, ein begrenztes öffentliches Fahrradverleihsystem zu etablieren (z. B. BUGA-Standorte, Innenstadt, 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 aufgrund eines Großereignisses kann von entscheidender Bedeutung für eine erfolgreiche Umsetzung sein. Ob und in welcher Form das Fahrradverleihsystem im Anschluss an die Bundesgartenschau weiterzuführen ist, ist aufbauend auf den dabei gesammelten Erfahrungen zu prüfen.

## 6. Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung und Service

### 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 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 sollte zielgruppenspezifisch sein, sie umfasst neben der Werbung für die 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 z. B.:

- 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 fährerscheinfähige Alter hineinwachsen und damit neue Mobilitätsoptionen erhalten,
- **Seniorinnen und Senioren**, die das Fahrrad bewusst auch als gesundheitsförderndes Verkehrsmittel nutzen.

### **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 bedeutet, 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](http://www.erfurt.de/ef/de/mobil/fahrrad) zu ergänzen und kontinuierlich zu pflegen.

### **Kartenwerke**

Fahrradkarten bzw. Fahrradstadtpläne bieten neben wichtigen Informationen zu Routenführungen auch ergänzende Hinweise auf Serviceangebote und z. B. wichtige Adressen wie Fahrradverleih oder Fahrradreparatur. Für die Stadt Erfurt ist ein Fahrradstadtplan vom ADFC Landesverband Thüringen e. V. herausgegeben worden (2. Auflage, Stand 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 fortgesetzt werden. Die Bundesgartenschau 2021 ist eine gut geeignete Großveranstaltung, die bei entsprechender radtouristischer 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. berechnigte) 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 und weiteren Akteuren. Bei einem schulischen Mobilitätsmanagement wird für einen Schulstandort ein Gesamtkonzept entwickelt.



**Bild 6-1:** Ziel- und Handlungsfelder von schulischem Mobilitätsmanagement

Für eine Realisierung in Erfurt werden der Cycling-Bus (für ältere Schülerinnen und Schüler) und die Erarbeitung von Radschulwegplänen empfohlen.

Das Projekt „Cycling Bus“ (genannt auch Radfahrgemeinschaft oder Radpooling) eignet sich besonders für den Übergang zur weiterführenden Schule (in der Regel ist es dann ein neuer Schulweg), um den neuen Weg kennenzulernen und gern und sicher mit dem Rad zur Schule zu kommen. Ziel ist es, die mit dem Schulweg verbundenen Hol- und Bringdienste der Eltern mit dem Pkw zu verringern.

Ein Radschulwegplan gibt eine Empfehlung über den jeweils sichersten Schulweg. Er wird aus dem Haupttroutennetz (Hauptwege zur Schule) entwickelt. Voraussetzung für Schulwegpläne ist, dass eine hinsichtlich der Verkehrssicherheit vertretbare Route besteht. Schulwegpläne sollten in Zusammenarbeit mit den Schülerinnen und Schülern (Alltagsexperten), Lehrkräften und auch Eltern erarbeitet werden. Dazu bieten sich i. d .R. Projektstage an den Schulen (Verkehrserziehungstage, Schulprojektwoche



„Verkehrssicherheit“) an. Koordiniert wird die Aufstellung von Schulwegplänen in Zusammenarbeit mit Verkehrs-, Bau- und Planungsbehörden sowie Schulen und Polizei.

### **Service**

Der Servicebereich 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 ganze Reihe von Service- und Dienstleistungsangeboten, die mittlerweile in vielen Städten Praxis sind. Zu nennen sind beispielsweise<sup>6</sup>

- Lieferservice ins Haus bzw. zum Fahrradabstellplatz,
- Anhängerleih (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 Hauptrouten (Stadtnetz)) sollten gereinigt (Glas, Dreck) 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. Codierung von Fahrrädern durch Polizei oder Handel) sowie Fahrradkurierdienste genannt.

### **Zusammenfassende 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 ein zu beziehen (Synergieeffekte). Dabei sind zu nennen: der ADFC als klassischer Lobbyverband mit eigenständiger Kampagnen 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 die Akteure mit Kompetenz zur Radverkehrsförderung in Erfurt vertreten) kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu.

<sup>6</sup> vgl. ausführlicher DIFU (2011). Fahrradservice des lokalen Einzelhandels - Aktionen von Einzelhandel, Kommunen und Zivilgesellschaft.

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, z.B. Mitteilungen im Amtsblatt,
- Aktualisierung und Pflege der Internetseite,
- Konzeption und Durchführung einer Kampagne zum Thema „Verkehrssicherheit/Rücksichtsvolles Verhalten“,
- Herausgabe von Flyern und Faltschlätern,
- Herausgabe eines aktualisierten Fahrradstadtplans,
- Herausgabe einer Broschüre „VEP Erfurt – Teilkonzept Radverkehr“ für die interessierte Öffentlichkeit,
- Herausgabe eines Leitfadens zur Qualitätssicherung von Fahrradabstellanlagen im privaten Bereich „Hinweise für Architekten und Bauherrn“.

## 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 % 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 an dem 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 Freizeitverbindungen. Bei der Wegeinfrastruktur kann Erfurt auf über 110 km 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 motorisierenden Individualverkehrs. Beim Fahrradparken gibt es bereits gute Ansätze (z. B. Radhaus am Hauptbahnhof), jedoch besteht in der Fläche, insbesondere den Stadtteilen (Wohnen, Schulen, ÖPNV-Verknüpfung) qualitativ und quantitativ noch Handlungsbedarf. Die bisherigen Aktivitäten Erfurts 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.

**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 8-18 € / EW pro Jahr, davon rund zwei Drittel für die Verbesserung der Wegeinfrastruktur. Für Erfurt würde dies bei einem unteren Ansatz von 8 €/EW und Jahr ein jährliches Budget von etwa 1,6 bis 1,7 Mio. € 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 – also 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:** nördl. 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)
- **Die Straßenzüge Liebknechtstraße/Thälmannstraße** bilden eine wichtige Tangentialverbindung östlich der Innenstadt. Die teilweise bereits vorhandenen Schutzstreifen sollten entsprechend den heutigen Anforderungen überplant und zu einer durchgängig markierten Achse weiter entwickelt 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 Häblerstraße 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 Errichtung 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 (s. die 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 und 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 Faltschlägern** (s. nachstehende beispielhafte Hinweise).

#### Flyer - Serie „Fahrradfahren in Erfurt“ (Zeitraum 2014 - 2015)

- „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 und Durchführung einer Kampagne zum Thema „Verkehrssicherheit/ Rücksichtvolles 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](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 (Polizei, Fachhochschule) einen für Erfurt praktikablen Ansatz zu entwickeln und eine entsprechende Kampagne durchzuführen.

### Ausblick

In der Stadt Erfurt hat der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert. Vor dem Hintergrund der steigenden Fahrradnutzung im Alltagsverkehr – auch in Verbindung mit der steigenden Nutzung von Elektrofahrrädern – wird eine Steigerung des Radverkehrs von derzeit 10 % auf 15 % bis 2020 als realistisches Ziel eingestuft.

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 sind die Kommunen in die Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“ unterteilt. Die Stadt Erfurt ist mit dem modal-split Anteil von 10 % 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 (z. B. 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.