

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/068/2021

1.000-Bügel-Programm - Standort- und Umsetzungskonzept für neue Fahrradanlehnbügel in der Erlanger Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsaus- schuss / Werkausschuss EB77	16.03.2021	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

33, 63, 66

I. Antrag

Die Umsetzung des Standortkonzeptes des „1.000-Bügel-Programmes“ für neue Fahrradanlehnbügel in der Innenstadt wird beschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Errichtung der Fahrradanlehnbügel im Rahmen der vorhandenen personellen Möglichkeiten nach der in der Sachverhaltsdarstellung angegebenen Priorisierung sukzessive umzusetzen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In einer 6-wöchigen Bürgerbeteiligung konnten Interessierte vom 22. September bis zum 03. November 2020 in einer Onlinekarte Standortvorschläge für neue Fahrradbügel in der Erlanger Innenstadt einreichen. Die Onlinebeteiligung ist ein integraler Bestandteil des vom UVPA beschlossenen 1.000-Bügel-Programmes (613/322/2020 & 613/015/2020) und ermöglicht, die Planungen der Stadtverwaltung mit den alltäglichen Bedürfnissen der Erlanger Radfahrer*innen in Einklang zu bringen und neue Vorschläge einzubinden. Das vorliegende Standortkonzept ist daher die Symbiose aus den zahlreichen Vorschlägen im Rahmen der Bürgerbeteiligung mit einer darauf aufbauenden fachlichen Standortprüfung und internen Abstimmung durch die Verwaltung.

Das Standortkonzept des 1.000-Bügel-Programms stellt einen wichtigen Baustein zur Förderung des Radverkehrs dar, da der Ausbau attraktiver und sicherer Abstellmöglichkeiten für Radfahrende forciert wird. Dies entspricht als elementarer Teil den Anforderungen der Radfahrenden nach einem einfach, direkten, intuitiven und bequemen Radverkehrssystem als Ganzen. Weiterhin unterstützt das Konzept folgende wesentliche Ziele des beschlossenen Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 (613/062/2020):

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split sowohl für den Binnen- als auch für den Gesamtverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Verkehrsmittels Fahrrad und Etablierung der Fahrradstadt Erlangen
- Aufstockung sicherer und leicht zugänglicher Fahrradparkmöglichkeiten
- Ordnung des Fahrradparkens
- Steigerung der Zugänglichkeit zum Fahrrad
- Förderung des Fußverkehrs durch Freihalten der Gehwege

- Erhöhung der Barrierearmut auf den Gehwegen
- Bedarfsorientierte und nachhaltige Nutzung des öffentlichen Raumes
- Senkung der Lärm- und Abgasbelastung durch implizite Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Förderung der klimaschonenden bis klimaneutralen Verkehrsmittel des Umweltverbundes

In den angesprochenen Zielen wird deutlich, dass in Überlagerung mit der Ausrufung des Klimanotstandes (13/313/2019) die Förderung des Radverkehrs folglich auch der konsequenten Begegnung und aktiven Begleitung des Klimawandels sowie der Förderung einer zukunftsfähigen, flächensparenden, nachhaltigen und vor allem günstigen sowie einfachen Fortbewegung dient.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Über die Website <https://geodaten.erlangen.de/fahrradbuegel/> konnten Interessierte in einem vorab festgelegten Umgriff der Erlanger Innenstadt per Mausclick Standorte für Fahrradbügel vorschlagen. Dabei war es möglich, die Anzahl der Bügel (kleine Anlage 1-5 Bügel, mittlere Anlage 6-10 Bügel, große Anlage 11-15 Bügel) sowie einen Bedarf an Lastenradbügel anzugeben. Über eine Kommentarfunktion konnte der Vorschlag konkretisiert werden. Weiterhin konnten bereits gemachte Bürger*innenvorschläge mit einem „Gefällt mir“ markiert werden. Die Stadtverwaltung zieht aufgrund der regen Beteiligung eine sehr positive Bilanz: Es gingen 257 Standortvorschläge ein und es wurden 5546 „Gefällt mir“-Angaben zu eingetragenen Standortvorschlägen vergeben. Die Stadtverwaltung bedankt sich ausdrücklich bei den Erlanger Bürger*innen für die rege Teilnahme und die zahlreichen, guten Ideen.

Schwerpunkte der Vorschläge sowie der „Gefällt mir“-Angaben sind entlang der Achse vom Martin-Luther- bis zum Beşiktaş-Platz sowie auf dem Bohlen- und dem Lorlebergplatz. Anhand dem großen Interesse an dem Beteiligungsformat zeigt sich zum einen, wie wichtig es den Bürger*innen ist, ihr Fahrrad sicher und komfortabel in der Innenstadt abstellen zu können. Zum anderen offenbart es den hohen Bedarf an hochwertigen Fahrradabstellanlagen. Neben einer reinen verkehrlichen Verbesserung wird mit der Umsetzung des 1.000-Bügel-Programms darin auch eine Förderungsmaßnahme zur generellen Attraktivierung der Innenstadt gesehen.

Die Verwaltung hat die eingegangenen Standortvorschläge aus der Bürgerbeteiligung auf ihre Umsetzungsfähigkeit sowie nach verkehrsplanerischen und städtebaulichen/-gestalterischen Aspekten hin überprüft. Dabei spielten folgende Kriterien für die Überprüfung der Standorte eine wichtige Rolle:

- auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder
- weitere ungeordnet abgestellte Fahrräder
- überfüllte Abstellanlagen
- Lage an stark frequentierten Orten (z.B. Fußgängerzone, Einzelhandel, Restaurants, Bars, etc.)
- Lage an spezifischen Zielorten (z.B. Ärztehaus, Kindergarten, etc.)
- Standort als Park & Bike möglich
- Hohes Pendlerpotential/-aufkommen
- Großes Bewohneraufkommen/Alltagsparken

In Summe konnten 156 Standorte für neue Fahrradbügel identifiziert werden (s. Anlage 1). Die Standorte können mit ca. 1.700 Fahrradbügeln ausgestattet werden, wobei in Ersatzstandorte und neue Standorte unterschieden wird. An 32 Ersatzstandorten werden veraltete und unsichere Felgenklemmer entfernt und durch ca. 640 zeitgemäße und sichere Anlehnbügel ersetzt, was eine Kapazitätssteigerung um etwa 80 % bedeutet. 1.050 neue Anlehnbügel werden an 124 neuen Standorten errichtet. In der Gesamtplanung sind 155 Fahrradbügel als Lastenradbügel vorgesehen. Nach dem vorliegenden Planungskonzept erhalten etwa 385 Fahrradbügel eine Überdachung und an 8 Standorten ist eine Doppelstockanlage eingeplant. 140 Kfz-Parkplätze werden zu 1.600 sicheren Fahrradparkplätzen (entspricht 800 Bügel) umgewidmet und erhalten dadurch eine platzsparende und klimaschonende Funktion. Bei der konkreten technischen Planung wird mög-

lichst platzsparend vorgegangen, um die Beanspruchung von bereits genutzten Flächen des öffentlichen Raumes (z.B. Gehwegflächen, Sondernutzungsflächen) gering zu halten.

Lastenradbügel

Um dem steigenden Nutzeraufkommen von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern zu entsprechen und diese v.a. für Familien einfache und kostengünstige Möglichkeit der Fortbewegung zu fördern, werden im Konzept Bügel für Lastenfahrräder/Fahrräder mit Anhängern etwa im Verhältnis 10:1 berücksichtigt. D.h., pro 10 Fahrradbügel wird ein Lastenradbügel installiert (s. Anlage 2). Schwerpunktmäßig sind Lastenradbügel an Zielen des täglichen Bedarfs geplant (Einzelhandel, Arzt, Bildungseinrichtungen, etc.), was auch den Ideen der Bürger*innen zu entnehmen ist.

Überdachung

Zur Förderung des Radverkehrs im Alltags- und Pendlerverkehr ist an ausgewählten Standorten eine Überdachung vorgesehen. Dadurch wird für Langzeitparker und Pendler eine sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit geschaffen. Die Überdachung erfolgt in einer qualitativ hochwertigen Ausführung, um die angemessene städtebauliche und stadtgestalterische Integration zu gewährleisten. Insgesamt ist dies bei ca. 385 Fahrradbügeln geplant.

Doppelstockanlagen

An 8 Standorten sind überdachte, qualitativ hochwertige Doppelstockanlagen geplant. Die Standorte weisen einen hohen Bedarf an Abstellmöglichkeiten oder eine Pendlerfunktion auf, bieten aber nur begrenzte räumliche Möglichkeiten. Das Parken auf zwei Ebenen schafft eine hohe Abstellkapazität auf kleinem Raum. An diesen Standorten wurde darauf geachtet, dass ausreichend sicherer Rückraum zum Benutzen der Anlage vorhanden ist, um die Sicherheit der Nutzer zu garantieren.

Fahrradparkhäuser

Die hohe Anzahl getätigter Standortwünsche und „Gefällt mir“-Angaben zu Vorschlägen am Rathaus-, dem Hugenotten- sowie dem Schloss- und Marktplatz weisen auf massiv fehlende Abstellmöglichkeiten für Radfahrende hin. Ein Umstand, der auch der Stadtverwaltung hinlänglich bekannt ist. Gerade an städtebaulich sensiblen Plätzen ist es aber aus stadtgestalterischer sowie aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll, den öffentlichen Raum mit Fahrradbügeln und Überdachungen zu überladen. Allerdings ist es gerade an den hochfrequentierten Standorten notwendig, eine Überdachung zu errichten. Das vorliegende Standortkonzept kann daher nicht die Nachfrage an sicheren und wetterfesten Radabstellplätzen erfüllen. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist es zielführend, perspektivisch in diesen Bereichen zwei bis drei Fahrradparkhäuser in Bestandsimmobilien einzurichten. Hierfür sind weitergehende Planungen notwendig, die nicht im Umfang des 1.000-Bügel-Programmes geleistet werden können. Die Errichtung eines Fahrradparkhauses kann im Umfang der Entwicklung des Großparkplatzes geprüft werden, wo ein Fahrradparkhaus westlich von Gleis 4 zielführend ist. Eventuell wäre die Umsetzung eines Modellprojektes zum automatischen Fahrradparken denkbar. Der Kostenrahmen würde sich hierbei im Bereich von etwa 500.000,- € bewegen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das erarbeitete Standortkonzept erfüllt die weiter oben dargestellten Ziele des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 und ist eine direkte Antwort auf den Klimanotstand. Das übergeordnete Handlungsziel ist es, einerseits mit einem kurzfristig umsetzbaren Schritt den Radverkehr sowie parallel den Fußverkehr zu fördern, um andererseits als langfristiges Resultat ein aktives Management im Zeichen des Klima-Aufbruchs zu stärken. Das Konzept wird zusätzlich in der nächsten AG Rad vorgestellt und der Stadtteilbeirat Innenstadt wird mit dieser Vorlage beteiligt.

Mit erfolgtem Beschluss erstellt die Stadtverwaltung sukzessive die technischen Planungen der einzelnen Standorte, erledigt die Beschaffung der Bügel und setzt diese um. Dabei wird einer festgelegten Priorisierung gefolgt, die auf einer Abstufung entlang den Kriterien hohe Dringlichkeit, schnelle Umsetzbarkeit und niedriger Planungsaufwand basiert. Es wurden dabei angesichts der

aktuellen personellen und finanziellen Ausstattung vier Kategorien vergeben (s. Anlage 3), deren Umsetzung gestaffelt in den Jahren 2021/22, 2023, 2024 und später geschieht.

Derzeit wird die Verwaltung im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Möglichkeiten rund 250 Bügel pro Jahr neu- oder umbauen und somit in den vier Projektjahren ca. 1.000 Bügel realisieren. Die grob geschätzten Investitionsmittel für 1.000 Fahrradbügel und die Überdachung von ca. 385 Fahrradbügel in Höhe von rund 770.000,- € verteilen sich dabei auf die Projektjahre 2021-2024 und sind bereits im Investitionsplan 2021 ff vorgesehen. Die weiteren 700 genannten Fahrradbügel können nur dann in einem zeitlich vertretbaren Kontext realisiert werden, wenn sowohl die personellen Möglichkeiten (zusätzlicher Bautrupps und technische Sachbearbeitungen), als auch die finanziellen Mittel erweitert werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Beschlussvorlage zum Radentscheid hingewiesen (OBM/002/2021). Das 1.000-Bügel-Programm ist somit ein wesentlicher Bestandteil zur Umsetzung des Zukunftsplans Fahrradstadt.

Die Onlinekarte aus der Bürgerbeteiligung wird während der Umsetzungsphase aktuell gehalten. Die Standorte des 1.000-Bügel-Programmes werden dort verzeichnet und in den Kategorien in Planung, in Umsetzung sowie fertig gestellt dargestellt. Aufgrund der positiven Resonanz der Bürgerbeteiligung und der erhöhten Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen in den Erlanger Stadt- und Ortsteilen wird die Stadtverwaltung in weiteren Abschnitten ein ähnliches Vorgehen für das gesamte Stadtgebiet durchführen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*, direkte Förderung des Radverkehrs, indirekte Förderung des Fußverkehrs
 ja, negativ*
 nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten: (grobe Kostenabschätzung für 1.000 Bügel und Überdachungen für 385 Bügel)	€ ca. 770.000,-	bei IPNr.: 541.8411 und 546.460
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.8411 und 546.460
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1 – Karte des Standortkonzeptes
- Anlage 2 – Fahrradständer Typ Erlangen
- Anlage 3 - Umsetzungspriorisierung

III. Abstimmung
siehe Anlage

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang