

## Szenario: Radverkehrsförderung in einer Mittelstadt

### Vorbemerkung:

Die Stadt „Hermannstadt“ steht für eine Mittelstadt mit einem vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil und einem relativ fahrradfreundlichen Klima.

Die Stadt verfügt über ein Radverkehrsnetz (straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.), besonders der Zustand der straßenbegleitenden Radwege (erstellt in den 80er Jahren) bedarf einer Qualitätsüberprüfung (Komfortverbesserung des bestehenden Netzes).

Die Stadt hat keine Kultur zur Beteiligung der Betroffenen und der Bürgerschaft, Engagement zur Förderung des Radverkehrs in der Verwaltung ist vorhanden.

### Die Stadt Hermannstadt

#### Städtebauliche Struktur und Entwicklung

„Hermannstadt“ liegt am Mittellauf der Ems und ist Teil des Landkreises Emsland in Niedersachsen. Die Stadt hat ca. 56.000 Einwohner mit steigender Tendenz (Zunahme 3-5 % pro Jahr) und einem relativ hohen Anteil jüngerer Bevölkerung. Etwa 40.000 Einwohner wohnen in der Kernstadt, während sich die übrigen auf die zur Stadt gehörenden sechs eingemeindeten Dörfer (1976) verteilen, die als Satelliten (zwischen 800 – 3.000 EW) mit eigenständigen Ortsräten um die Kernstadt liegen. Die Entfernungen bis zum Marktplatz (Fußgängerzone, s. Bild 1) betragen circa 3,5 bis 7 km. Das Stadtgebiet ist eben, die Bebauung besteht bis auf den Stadtkern weitgehend aus Einfamilienhäusern (s. Bild 2). Mit einigen großen Industrieanlagen (Kraftwerk, Raffinerie), Ausbildungsstätten und einem ausgedehnten Geschäftszentrum in der Innenstadt ist „Hermannstadt“ als wirtschaftlich bedeutende Stadt einzustufen.

Bild 1: Fußgängerzone



Bild 2: Radfahrstreifen



#### Stadtverkehrspolitisches Konzept und Situation

Wichtiges Ziel der Stadtentwicklungspolitik ist es, das Profil gegenüber den benachbarten Mittelstädten zu stärken und den Status von „Hermannstadt“ als Einkaufsstadt und Stadt der Wirtschaft weiter zu festigen. Es ist geplant, das ehemalige Eisenbahnausbesserungswerk von 1856 als Informations- und Technologiezentrum auszubauen und Studenten der Fachhochschule in Hermannstadt auszubilden (derzeit bereits 400 Studierende, geplant sind 1000). Seit Ende 2000 bildet ein durch die politischen Gremien beschlossener Verkehrsentwicklungsplan die Arbeitsgrundlage der Verwaltung. Dazu gibt es seit Mai 2000 zwei politische Aufträge: der Bereich Radverkehr soll konzeptionell vertieft, ein Buskonzept (Stadtbusssystem) soll erarbeitet werden. Zurzeit wird Hermannstadt durch Regionalbuslinien mit wachsenden Kundenzahlen bedient. Ein Stadtverkehr besteht jedoch nicht. Die Innenstadt ist problemlos mit dem Pkw erreichbar. Der ruhende Verkehr wird über ein Parkleitsystem zu privaten und öffentlichen Parkplätzen geführt. In den Wohngebieten sind flächendeckend Tempo 30-Zonen angeordnet.

### Situation im Fuß- und Radverkehr (Infrastruktur/Service)

Die Stadtstruktur der Kernstadt ist insgesamt kompakt, das heißt grundsätzlich fußgänger- und radfahrerfreundlich. Die großflächige, aber dennoch vergleichsweise verkehrsarme und kleinteilig strukturierte Altstadt (Maximalausdehnung ca. 900 m) wirkt als attraktive „Aufenthaltsinsel“ für Fußgänger (und Radfahrer). Das Radfahren in der Haupteinkaufszeit ist von 12 bis 18 Uhr, unabhängig von Markttagen und räumlichen Verhältnissen, untersagt. Begrenzt wird die Altstadt durch die fußgängerfreundliche Grünachse Stadtgrabenpromenade. Entlang der Hauptverkehrsstraßen existiert ein relativ geschlossenes Radverkehrsnetz, aus (meist) geklinkerten Radwegen, in einigen Abschnitten Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen, aber auch gemeinsame Geh- und Radwege oder Gehwege/Radfahrer frei, trotz z.T. vorhandener Flächenreserven im Fahrbahnquerschnitt.

Eine Besonderheit ist das so genannte "Schattennetz", das sich auf selbstständigen Wegen (abschnittsweise gemeinsam mit Fußgängern) und auf verkehrsarmen Straßen durch Wohngebiete, Grünbereiche und entlang von Bachläufen zieht, aber nur z.T. ausgeschildert ist.

Fahrradstellflächen sind in der Innenstadt und den Geschäftsbereichen der Hauptverkehrsstraßen nicht in ausreichender Anzahl und Qualität vorzufinden. Die Abstellanlage am Bahnhof ist quantitativ und qualitativ nicht ausreichend. Service für Radfahrer bieten in technischer Hinsicht verschiedene Fahrradläden, einige Hotels bieten Leihfahrräder für ihre Gäste an.

Für einen **Masterplan Radverkehr** hat der Verkehrs- und Umweltausschuss der Stadt „Hermannstadt“ folgende Ziele und Leitlinien beschlossen:

#### Oberziel

Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuß- und Radverkehrs

- Auto stehen lassen (Verkehr sparen)
- Mehr Wege mit dem Rad und zu Fuß

#### Daraus abgeleitete Ziele / Leitlinien

- Der Anteil des Radverkehrs am Berufsverkehr ("mit dem Fahrrad zur Arbeit") soll gesteigert werden
- Sichere und attraktive Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß und mit dem Fahrrad (Tag + Nacht)
- Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes mit folgenden Bausteinen
  - Radroutennetz
  - Wegweisung
  - Abstellanlagen
  - Fahrradstation am Bahnhof
- Sicherung, Attraktivitätssteigerung und Vernetzung der Schul- und Spielwege der Kinder
- Öffentlichkeitskampagne unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure

Daraus sind folgende Handlungsfelder abgeleitet worden:

- Qualitätssicherung des Radverkehrsnetzes (Festlegung eines Hauptroutennetzes, Komfortverbesserung im bestehendem Netz)
- Erweiterung des Radroutennetzes in die Ortsteile
- Gesamtkonzept Ruhender Radverkehr
- Konzept zur Wegweisung
- Konzept „Mit dem Rad zur Arbeit“ (lokales Konzept „bike&business“)
- Öffentlichkeitsbeteiligung

Wie geht es weiter?

Wie setzt die Projektgruppe in der Verwaltung (AL Stadtplanungs- und Hochbauamt, AL Tiefbauamt, AL Ordnungsamt, Pressereferentin (Nach Bedarf) ) die Handlungsfelder um?