

Protokoll

Termin:	Mi., 25. April 2012	Beginn: 20.00 Uhr
Ort:	Erlangen, Rathausplatz 1, Ratssaal	Ende: 23.00 Uhr

Radlerhearing 2012

Podium

Herr Dr. Balleis
Frau Marlene Wüstner
Herr Weber
Herr Dr. Korda
Herr Grosch

Anwesend

CSU: Frau Kopper, Herr
Volleth
FDP: Hr. Dr. Zeus
SPD Hr. Schulz
ÖDP Hr. Höppel
Grüne Liste Hr. Bußmann
Altstadtrat Hr. Gebhardt
Alle Mitglieder der AG-
Radverkehr Erlangen
Bürgerinnen und Bürger

Die Niederschrift beschränkt sich auf die Wiedergabe der wesentlichen Ergebnisse. Wenn innerhalb von acht Tagen nach Zusendung der Niederschrift keine Einwände erhoben werden, wird Einverständnis unterstellt.

1 Einleitende Worte und Begrüßung der Anwesenden durch Herrn Dr. Balleis.

2 Frau Wüstner

2.1 Begrüßung der Anwesenden

2.2 Vorstellung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.

2.3 Bereits durchgeführte Maßnahmen der AG-Radverkehr.

- Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege.
- Einrichtung von 5 Fahrradstraßen.
- Einbahnstraßen mit gegenläufigem Radverkehr in 10 Erlanger Straßen.
- Probephase: Radfahren in der Fußgängerzone während der Lieferverkehrszeiten.
- Radweg Dechsendorf – Heßdorf.
- Park and Ride Anlage an der Baiersdorfer Straße.
- Verbesserung der Situation an der Schleuse bei Kriegenbrunn.
- Verbesserung der Sicherheit durch Beschilderung (Toter Winkel, sicher fahre ich nur dahinter).

2.4 Unfallstatistik: Leichte Erhöhung der Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung in 2011 (wahrscheinlich wegen deutlich gestiegener Studentenzahlen in 2011).

2.5 Rückblick auf das Radlerhearing 2010, erfolgte Maßnahmen aufgrund der Anregungen

- Einrichtung von Car-Sharing-Angeboten.
Zwei Fahrzeuge an zwei Stadttorten in Erlangen, ein drittes in Buckenhof, zusätzlich zwei Elektroräder für Car-Sharer.
- Anforderungsampeln („Bettelampeln“) wurden größtenteils wieder zurückgebaut
Sie sind nur noch dort, wo es unvermeidbar ist, vorhanden.
- Der Versuch, Ampeln außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf gelbes Blinklicht zu schalten hat sich nicht bewährt. Es führte zu erhöhten Unfallzahlen.
- Eine Erhöhung der Kontrollen durch die Polizei wurde umgesetzt.
- Der Winterdienst auf Radwegen wurde in Zusammenarbeit mit dem ADFC verbessert.

3 Hr. Weber, Dr. Korda, Hr Grosch (Baureferat der Stadt Erlangen)

Zum Thema: Zukünftige Planungen für den Radverkehr in Erlangen.

1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen
2. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen (Zukunftsvision)
3. Umsetzung des Radverkehrskonzepts
4. Radverkehr in Einbahnstraßen

3.1 Hr. Weber:

1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen

Ein Konzept ist notwendig als Reaktion auf die gestiegenen Zahlen des motorisierten Individualverkehrs in Erlangen, vor allen durch Einpendler. Einzelmaßnahmen genügen nicht. Es muss ein übergreifendes Gesamtkonzept vorhanden sein.

Ziel ist es, die 30% Radfahreranteil zu halten und weiter zu steigern.

Reaktion der Gesetzgeber:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Deutliche Reduzierung der Anforderungen zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Veränderung der Radweg-Benutzungspflicht

2. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen (Zukunftsvision)

Zielsetzung:

Steigerung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrer.

- Schaffung eines umwegfreien Netzes (Ausbau des Netzes und Schließen von noch bestehenden Lücken), vor allem auf den Radhauptachsen. Stichwort „Fahrradautobahn“.
- Schaffung einer einheitlichen und verständlichen Regelung.
- Öffentlichkeitsarbeit und Information.

3.2 Hr. Dr. Korda

3. Umsetzung des Radverkehrskonzepts

Zielsetzung: Überarbeitung der von der AG-Radverkehr erstellten Prioritätenliste.

Hierfür ist eine umfassende Bestandsanalyse nötig. Dabei werden folgende Bewertungskriterien zugrunde gelegt:

- Sicherheitsdefizite
- Anpassung an aktuelle Gesetze/Richtlinien
- Kleinere Lückenschlüsse
- Verbesserungspotentiale

Vorraussetzung:

Eine umfassende Bestandsaufnahme 2012 der Infrastruktur / Verkehrsregelungen (auch mit Hilfe von Praktikanten) mit dem Ziel, die Resultate in ein GIS-System einzubinden.

Beispiele für Einzelmaßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts sind:

- Neue Fahrradstraßen auf Radverkehrsachsen
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer
- Integration von Rad(angebots)streifen beim Straßenbau
- Schaffung von ausreichend Straßenraum für den Radverkehr
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an wichtigen Achsen
- Schließung von Netzlücken (ist sehr aufwändig und teuer)
- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum
- Publikation von Informationsmaterial zum Radverkehr

3.3 Hr. Grosch

4. Radverkehr in Einbahnstraßen

Vorteile der Freigabe: (besonders auch für die Friedrichstraße relevant)

- Die Freigabe von Einbahnstraßen schafft ein umwegfreies Netz für Radfahrer.
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Radfahrer fahren auf der Fahrbahn und nicht auf Gehwegen, was das Konfliktpotential mit Fußgängern erheblich senkt. Pkws fahren bei Begegnungen deutlich langsamer.
- Die Erreichbarkeit ansässiger Geschäfte wird verbessert

Zum Erreichen der Freigabe wurden seitens des Gesetzgebers 2009 zahlreiche Lockerungen in die StVO eingebracht.

In Erlangen sind 34 von 41 Einbahnstraßen geöffnet.

Die Erfahrungen in anderen Städten auch im europäischen Ausland (Schweiz/Niederlande) sind durchweg positiv. Das gleiche gilt für die in Erlangen bereits freigegebenen Einbahnstraßen. Unfälle mit Radfahrern sind nicht bekannt.

Fazit und Empfehlungen:

- Bei erfüllten Vorraussetzungen sollte die Öffnung von Einbahnstraßen grundsätzlich erfolgen.
- Zur Vermittlung der Maßnahmen ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.
- Die Öffnung führt zu wichtigen Lückenschlüssen in Radverkehrsnetz

- Die Öffnung bietet dem Radverkehr Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen.

Aufgrund der gegebenen Voraussetzungen ist die Freigabe der Radverkehrsachse Friedrichstraße Luitpoldstraße ein sehr erfolgversprechendes Konzept und sollte, zunächst in Form einer einjährigen Testphase, umgesetzt werden. Der Erfolg dieser Maßnahme ist maßgeblich für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in Erlangen.

4 Hr. Völlmecke (Vorstand ADFC-Erlangen) stellvertretend für den ADFC-Erlangen

zur Sicht des ADFC zur Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung:

Einbahnstraßen wurden historisch gesehen erst für den PKW-Verkehr erfunden. Sie bedeuten für Radfahrer Umwege und senken damit die Attraktivität für Radfahrer, wohingegen kürzere Wege durch die Freigabe den Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad erhöhen.

Das Ziel, den 30%igen Fahrradanteil am Gesamtverkehr in Erlangen noch zu erhöhen, kann dadurch unterstützt werden.

In vielen Städten Deutschlands sind 100% der Einbahnstraßen für die Befahrung in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben, mit durchweg positiven Erfahrungen.

In Bezug auf den Modal-Split sollte Dänemark und speziell Kopenhagen mit seinen 40% Rad-Verkehrsanteil und der Zielsetzung 50% für die nähere Zukunft Vorbildcharakter haben.

Nach einer Studie der ECF (European Cyclists`Federation) zu Möglichkeiten der CO₂ – Einsparung müsste in Deutschland zum Erreichen der gesetzten Einsparziele bis 2050 lediglich bundesweit der Fahrradanteil am Gesamtverkehr auf das heutige Niveau von Dänemark erhöht werden.

Bei einzelnen Projekten, z.B. bei der Freigabe von Einbahnstraßen und bei den Stellplätzen besteht in Erlangen noch Nachholbedarf. Insgesamt aber ist Erlangen bezüglich der Förderung des Radverkehrs und dem bisher schon erreichten bayern- und bundesweit in einer Spitzenposition und durch weitere geplante Maßnahmen auf einem guten Weg, den Radleranteil noch weiter zu erhöhen.

Der ADFC ist gerne bereit sich an der geplanten Bestandsaufnahme des Radverkehrs in Erlangen (= Teil des von Herrn Weber vorgestellten Fahrrad – Verkehrskonzepts) zu beteiligen, z.B. bei der Erfassung der Stellplätze und der Ermittlung des zukünftigen Bedarfs.

Diskussionsbeiträge/Wortmeldungen

Lfd.Nr.	
1.	Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer, speziell der Friedrichstraße, für die Befahrung in Gegenrichtung
1.1.	Herr Gebhardt (Verkehrswacht Erlangen) Die Freigabe von Einbahnstraßen ist generell sinnvoll wie die Beispiele Stubenlohnstraße oder Vierzigmannstraße zeigen. Allerdings sollte bei der Freigabe Augenmaß gelten. Speziell im Fall der Friedrichstraße. Deren Freigabe bietet keine größeren Vorteile weil mit den parallel verlaufenden Straßen (Marquardsenstraße, Bohlenplatz und obere Karlstraße) eine Alternativtrasse in Gegenrichtung existiert. Die Alternativstrecke ist übersichtlicher und bedeutet wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zur Friedrichstraße keinen nennenswerten Umweg. Das Verkehrsaufkommen in der Friedrichstraße ist viel höher als in anderen, bereits erfolgreich freigegebenen Einbahnstraßen. Die erfolgte Testbefahrung gegen 19.30 Uhr ist viel zu spät und zeigt nicht das wahre Verkehrsaufkommen (während des Berufs- und Lieferverkehrs). Die Freigabe der Friedrichstraße bringt unnötige Gefahren. Also: Finger weg von der Freigabe der Friedrichstraße, auch schon die Probephase ist unnötig.
1.2.	Viele in der Friedrichstraße fahrende Pkws befinden sich dort auf Parkplatzsuche und sind entsprechend langsam. Sie können deshalb leicht mit dem Fahrrad überholt werden. Bei Gegenverkehr wäre dies sehr erschwert. Warum soll man ein System ändern, das sich seit Jahrzehnten bewährt hat?
1.3.	Die Friedrichstraße ist für die Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung zu schmal. Kleinlastwagen können Radfahrer kaum überholen. Diese Problematik wird bei Gegenverkehr noch verschärft.
1.4.	Die Parkraumbewirtschaftung müsste neu überdacht werden. Aufgrund der vielen Dauerparker ist die Fahrbahn stark eingeeengt.
1.5.	Viele der Probleme werden herbeigeredet, so auch für die Friedrichstraße. Gerade hier ist der Gegenverkehr schon von weitem erkennbar und bei gegenseitiger Rücksichtnahme entstehen keinerlei Probleme.
1.6.	Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel in der Innenstadt dem PKW überlegen. Man sollte sich deshalb mehr Gedanken machen wie man möglichst viele Pkws aus den Innenstädten herausbekommt.
1.7.	Der Verkehr in der Friedrichstraße ist zu hoch, parallel verlaufende Straßen sind vorhanden und besser nutzbar. Anregung: Eine zusätzlich rechtsseitige Freigabe der unteren Karlstrasse in Richtung Hugenottenplatz für Radfahrer würde zusätzliche Entlastung bringen.
1.8.	Die Probleme in Friedrichstraße resultieren eher aus ruhendem als aus fahrendem Verkehr. Der Parkdruck nimmt stetig zu. Immer mehr Autos befinden sich auf den Straßen. Gerade in Wohnstraßen sind trotz Anwohnerstellplätzen und Tiefgaragen die Pkws oft beidseitig geparkt, zum Teil auch auf Gehwegen. Dies führt zu einer starken Behinderung des Radverkehrs und schränkt auch die Fußgänger ein.
1.9.	Entgegenkommende Radfahrer werden durch die PKW-Fahrer früh erkannt, so dass die Freigabe der Einbahnstraßen die Sicherheit der Radfahrer erhöht.
1.10.	Das Hauptproblem in der Friedrichstraße sind die dauerparkenden Anwohner. Es wurden großzügig Anwohnerparkplätze vergeben die jetzt die Fahrbahn stark einengen. Kunden der vorhandenen Geschäfte finden deshalb dort sowieso kaum

	Parkmöglichkeiten. Die Friedrichstraße wäre als Bestandteil einer „Fahrradautobahn“ durch die Innenstadt ideal. Sie könnte an die S-Bahn angebunden und darüber hinaus mit dem Wiesengrund verbunden werden. Es würde eine durchgehende Radachse von Büchenbach bis zur Drausnickstraße entstehen. Dazu müssten aber in der Friedrichstraße die Parkplätze reduziert bzw. ganz abgeschafft werden um den fließenden Verkehr nicht zu behindern.
2.	Fahrradstellplätze
	Am Erlanger Bahnhof gibt es viel zu wenige Fahrrad-Stellplätze. Vor allem morgens ist ein Abstellen des Fahrrades kaum möglich.
3.	Lückenschluss des Radwegs zwischen Herzogenauracher Damm und Büchenbacher Damm
	Stellungnahme durch den Landesbund für Vogelschutz (LBV) Mangel: Die Stadt Erlangen plant den Lückenschluss im Radweg zwischen Herzogenauracher- und Büchenbacher Damm. Dieser Weg bedeutet eine weitere Zerschneidung des Wiesengrundes. Gerade dort befinden sich wichtige Nahrungsbiotope für Wasservögel, Störche und weitere Brutvögel. Außerdem finden sich dort seltenen Pflanzen. Der Radweg würde eine erhebliche Störung dieses Biotops bedeuten. Verbesserungsvorschlag: Der neue Radweg ist unnötig. Parallel zum geplanten Weg verläuft die Leipziger Straße. Sie wäre als Alternativroute für Radfahrer sehr gut geeignet. Es müssten jedoch die Kreuzungen am Herzogenauracher- und am Büchenbacher Damm fahrradfreundlicher gestaltet werden. Des Weiteren müsste die Regnitzbrücke am Herzogenauracher Damm durch Erweiterung für Radfahrer besser befahrbar gemacht werden. Diese Maßnahmen würden den von Bamberg bis Fürth ohnehin schon stark zerschnittenen Regnitzgrund als Nahrungsbiotop schonen.
4.	Radverkehr in der Erlanger Innenstadt, Mischverkehrskonzept
4.1.	Hohes Verkehrsaufkommen in der Innenstadt Mangel: Der motorisierte Individualverkehr hat sich seit den 70er Jahren fast verdoppelt. Dem wurde seitens der Verkehrsplanung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Beispiel: Der Massenverkehr morgens von Osten über Uttenreuth stadteinwärts hat ein unerträgliches Ausmaß angenommen. Erlangen hat zwar 30% Radfahreranteil, aber der Großteil davon sind Kurzstreckenfahrer mit Strecken unter 2 km. Für Fahrer längerer Strecken ist das Wegeangebot jedoch oft unattraktiv. Hier besteht noch beträchtlicher Nachholbedarf. Verbesserungsvorschlag: Vergleich mit Portland (USA) Das dortige Konzept (Shared Space) gibt die Straßen sowohl für Radfahrer, Fußgänger und Pkws frei. Ein tolerantes Miteinander wird dadurch gewissermaßen erzwungen und verringert Konflikte zwischen den Parteien. In die zukünftige Verkehrsplanung sollte daher nicht nur der Radverkehr sondern auch der motorisierte Individualverkehr und auch die Fußgänger mit einbezogen werden. Man sollte die Verkehrsteilnehmer nicht auf das Fahrrad zwingen, sondern

	den Spaß am Radeln wecken. Die Nutzung des Pkws soll, wenn nötig, auch zukünftig möglich sein. Zusätzlich sollte der ÖPNV stärker eingebunden werden. Eine ganzheitliche Planung ist dazu notwendig. Dies alles könnte dazu beitragen die Anzahl der Pkws in den Innenstädten zu reduzieren und einen drohenden Verkehrsinfarkt auf den Zufahrtsstraßen zu vermeiden.
4.2.	Mangel/Kritik: Der Mischverkehr, wie ihn das Verkehrskonzept für Erlangen vorsieht wird durch einige schwarze Schafe sehr gefährlich und ist daher nicht praktikabel. Vor allem in Einbahnstraßen fehlen zudem oft der Raum und die Übersichtlichkeit. Ein weiteres Gefahrenpotential bergen Radfahrstreifen die rechtwinklig in Nachbarstraßen einmünden. Langfristig kann intensive Verkehrserziehung an Schulen teilweise Abhilfe schaffen. Heute ist das Mischverkehrskonzept jedoch reines Wunschdenken.
4.3.	Großes Lob an Frau Wüstner und Herrn Weber für die Maßnahmen zu fahrradfreundlicheren Bedingungen in Erlangen, aber der Ansatz ist nicht immer richtig. Eine wirklich fahrradfreundliche Stadt bleibt Utopie, solange es ein so hohes Pkw-Aufkommen in der Innenstadt gibt. Zum Beispiel gibt es oft einen Rückstau entlang der Kurt-Schuhmacher-Straße von der Einfahrt zur technischen Fakultät stadteinwärts bis zur Artilleriestraße. Meist sitzen in den Pkws nur 1 bis maximal 2 Personen. Deutlich verschärft wird dieses Problem durch die große Anzahl von Parkmöglichkeiten vor allem in Parkhäusern in der Innenstadt. Dies müsste deutlich eingeschränkt werden, um fahrrad- und fußgängerfreundlichere Bedingungen zu schaffen.
4.4.	Das von Herrn Weber vorgestellte Mischverkehrskonzept ist eine gute Lösung. Es gibt zum Beispiel auf der Nürnberger Straße im Innenstadtbereich kaum Zwischenfälle. Ähnlich verhält es sich am Marktplatz im Bereich des Cafes Mengin, obwohl dort viele Fußgänger die Rad-Fahrbahn mitbenutzen.
5.	Radfahrstreifen
	Die rechtwinkligen Einmündungen von Radfahrstreifen in Nebenstraßen bergen hohes Gefahrenpotential
6.	Fußgängerzone als rechtsfreier Raum
6.1.	Für viele Fußgänger, vor allem für ältere Bürger und Menschen mit Gehbehinderungen ist die Fußgängerzone gefährlicher geworden. Viele Radfahrer verhalten sich extrem rücksichtslos. Auch werden die Freigabezeiten (während der Lieferzeiten) oft nicht eingehalten. Die zunehmende Zahl von viel schnelleren E-Bikes erhöht die Gefahr zusätzlich. Abhilfe kann hierbei nur eine Erhöhung der Anzahl der Kontrollen und eine Verschärfung der Strafen schaffen. Die Fußgängerzone erscheint als rechtsfreier Raum in dem jeder machen kann was er will. Die Stadt Erlangen kann es sich nicht leisten, die vielen Investitionen die schon in den Radverkehr getätigt wurden, durch solches Verhalten entwerten zu lassen.
6.2.	Die Bürgerin kritisiert ebenfalls das Verhalten vieler Radfahrer in der Fußgängerzone.
6.3.	Auch viele Pkw-Fahrer halten bestehende Regelungen nicht ein. Beispielsweise fahren sie gegen die Einbahnstraßenrichtung in der Heuwaag- und Goethestraße. Fußgänger blockieren absichtlich die Wege aus Unkenntnis der Freigabe für Radfahrer zu Lieferzeiten. Eine absolute Kontrolle ist aber unmöglich.
6.4.	Die Fußgängerzone ist wegen rücksichtsloser Radfahrer vor allem für Kinder gefährlicher geworden.

6.5.	Nur sehr wenige Radfahrer halten sich nicht an die für die Fußgängerzone geltende Regelung. Aber auch viele Lkws halten die bestehenden Lieferzeiten nicht ein.
6.6	Das Verhalten der Radfahrer in der Fußgängerzone muss differenzierter betrachtet werden. Es gibt Radfahrer die langsam fahren, sich rücksichtsvoll gegenüber Fußgängern verhalten und deshalb kein Problem darstellen, auch nicht außerhalb der Lieferzeiten. Andere sind durch ihr Fahrverhalten gefährlich für Fußgänger. Man sollte sie nicht nur stur nach den Verkehrsregeln (Lieferzeiten) bewerten.
7.	Zum geplanten Radweg von Dechsendorf nach Röttenbach
	Ist dieser Radweg parallel zur Bunderstraße nötig? Es existiert ein alternativer Weg hinter dem Bischofsweiher der heute von vielen Röttenbachern genutzt wird.
8.	„Eingebaute Vorfahrt“ von Pkws
	Warum wird es als oft selbstverständlich erachtet, dass Pkws immer Vorfahrt haben? Hier ist ein Umdenken erforderlich.
9.	Neue Radweg-Anbindung des Wiesengrundes
	Ein zusätzlicher Radweg im Wiesengrund, als Anbindung an die Fußgängerzone wäre eine spürbare Entlastung für den Gerbereitunnel und die Fußgängerzone. Auf diese Weise wäre auch die südliche Stadt (Siemens usw.) besser angebunden. Bei einer solchen Realisierung könnte auf den katastrophalen Bau des Kosbacher Dammes verzichtet werden. Ein genauerer Plan wurde schriftlich vorgelegt.
10.	Ampeltaktung
10.1	Die Gerbereikreuzungen sind bei aktueller Ampeltaktung für Radfahrer sehr gefährlich. Sie müsste zugunsten der Fahrradbenutzer verbessert werden. Außerdem sollten dort nachts die Ampeln nicht abgeschaltet werden. Wünschenswert wäre eine durchgängige Vorfahrtsregelung zugunsten der Radfahrer vom Erlanger Stadtwesten bis in den Bereich des Marktplatzes („Fahrradauto-bahn“).
10.2	Oft sind Ampelschaltungen nicht optimal ausgelegt. Sowohl Radfahrer als auch Pkws werden unnötig ausgebremst. Die Taktung sollte im gesamten Stadtgebiet überprüft und gegebenenfalls geändert werden.
10.3	Einige Ampeln in Erlangen sind sehr zu Ungunsten von Radfahrern und Fußgängern getaktet, wie zum Beispiel an der Kreuzung Drausnickstraße/ Hartmannstraße/ Luitpoldstraße. Radfahrer/Fußgänger haben gleichzeitig mit rechts abbiegenden Pkws grün und so entstehen Konfliktsituationen. Wünschenswert wäre eine Taktung die die Grünphasen für Radfahrer/Fußgänger mit gleichzeitiger Rotphase für nach rechts abbiegende Pkws koppelt. An der Kreuzung Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße ist dies wesentlich besser umgesetzt. So sollte es auch an anderen Kreuzungen aussehen.
11.	Hinweisschilder an Radwegen
	Hinweisschilder an Radwegen sind oft zu hoch angebracht und werden von Rad-scheinwerfern nicht angeleuchtet.
12.	Häufige Rillen und Kanten als Gefahrenschwerpunkte an Radwegen
	Einige Radwege weisen Gefahrenstellen in Form von parallel zur Fahrtrichtung verlaufenden Rillen auf. Dies ist vor allem für Räder mit schmalen Reifen gefährlich. Gleiches gilt für die unnötige unterschiedliche Anhebung von Radwegen gegenüber

	Fußwegen. Dadurch entstehen gefährliche Kanten.
13.	Rechter Winkel beim rechts Abbiegen auf dem Radweg
	Kurvenradien sind oft an die Bedürfnisse von Pkws angepasst. Für Radfahrer entsteht so beim Rechtsabbiegen ein rechter Winkel. Dadurch können Radfahrer mit höherer Geschwindigkeit ungewollt auf die Fahrbahn geraten. Unsichere bzw. ältere Radfahrer werden an solchen Stellen oft zum Absteigen gezwungen um rechts abbiegen zu können.
14.	Hohe Bordsteinkanten
	An vielen Grundstückseinfahrten sind die Kanten oft sehr hoch und erhöhen die Unfallgefahr bzw. die Gefahr einer Beschädigung des Fahrrades.
15.	Radwegführung
	Die Radwegführung an der Kreuzung Gebbertstraße/Henkestraße ist unglücklich und sollte geändert werden.
16.	Sensorschleifen
	An einigen wenigen Ampeln reichen die vorhandenen Sensorschleifen nicht bis zum rechten Fahrbahnrand und können so durch Radfahrer nicht ausgelöst werden. Dies sollte verbessert werden.
17.	Fahrradrandstreifen
	Pkws fahren hier oft sehr nah an Radfahrer heran. Dies ist vor allem für Kinder (Schreck, Fahrtwind) gefährlich. Das Sicherheitsgefühl auf von der Fahrbahn getrennten Radwegen ist größer. An Kreuzungen müssen jedoch praktikable Lösungen gefunden werden.
18.	Kurvenradien von Radwegen
	Die Kurvenradien von Radwegen sind für Fahrräder mit Anhänger zu gering. Sie werden oft durch falsch platzierte Beschilderung noch zusätzlich eingengt.
19.	Fern - Anbindungen
19.1	Die Schwabachgemeinden im Nordosten Erlangens sind nicht ausreichend an das Radverkehrsnetz der Innenstadt angebunden. Eine Verbesserung und Erweiterung der bestehenden Wege ist dringend erforderlich.
19.2	Es besteht eine starke Nachfrage nach einem verbesserten Fernradwegenetz sowohl aus östlicher wie auch aus westlicher Richtung stadteinwärts, zum Beispiel unter Einbeziehung der Eisenstraße. Auch die Errichtung neuer Regnitzübergänge wäre in diesem Zusammenhang erforderlich. Für ein solches Vorhaben ist jedoch ein aufwändiger Masterplan, der das gesamte Verkehrskonzept Erlangens einbindet; notwendig.
20.	Informationsbroschüren
	Von der Stadt herausgegebene Informationsbroschüren sollten generell mehrsprachig sein.
21.	Einbindung der öffentlichen Verkehrsmittel
	Herr Stammberger: Wenn der Anteil der Radfahrer in Erlangen von bisher 30% weiter steigen soll; muss die Vernetzung von Fahrrad und Verkehrsverbund verbessert werden. Hier ist vor allem auch der AGFK-Bayern gefragt. Frage an AGFK-Vertreter: Was soll getan werden um die Verknüpfung z.B. mit Bussen und Bahnen zu verbessern. Hier sind technische Lösungen erforderlich. Die Gänge in den neuen S-Bahn-Waggons sind sehr schmal, die Wagen sind mit fahrradunfreundlichen Stufen versehen. Die Fahrradabstellmöglichkeiten stehen in Konkurrenz zu Sitzplätzen.

	Wie kann seitens der Stadt Einfluss auf technische Verbesserung genommen werden?
22.	Leihfahrradsystem
	Kopenhagen kann in punkto radfahrerfreundliche Stadt als vorbildlich bezeichnet werden. Dieses Niveau sollte Erlangen in Zukunft erreichen. Frage: Ist in Erlangen die Einrichtung ein Leihfahrradsystem in Zukunft geplant? Dies wäre speziell für Fernpendler und Studenten von Nutzen.
23.	Freie Fahrbahnwahl für Radfahrer (Beschilderung)
	Wenn blaue Radwegschilder fehlen ist das zwar gut, da die Fahrbahnwahl freigestellt ist, aber weil Markierungen fehlen, werden die Radwege oft zugeparkt. Dieses Verhalten ist an vielen Orten festzustellen. Die Radwege sind nicht mehr als Radwege erkennbar.
24.	Radwegeführung an Kreuzungen
	Die Trennung zwischen Rad- und Fußgängerbereich gerade an größeren Kreuzungen wie zum Beispiel an der Kreuzung Äußere Brucker Straße/Paul-Gossen-Straße sind oft unklar. Dies birgt ein erhöhtes Gefahrenpotential.
25.	Problem Baustellen
	Kritik: Oft wird an Baustellen kaum Rücksicht auf Radfahrer genommen. Die Hinweisschilder stehen zum Teil mitten auf dem Radweg. Radwege enden häufig ohne Vorankündigung an der Baustelle (z.B. Paul-Gossen-Straße, Bahnüberführung).
26.	Bordsteinabsenkung
	Eine Bordsteinabsenkung ist oft nicht vorhanden. Auch bei Ausfahrten sind sie meist zu hoch. Wenn der Radweg aufgrund eines Hindernisses verlassen werden muss, kommt man oft bis zu nächsten Kreuzung nicht auf den Radweg zurück. Vorschlag: Bei nächsten Straßen-Baumaßnahmen Absenkungen durchführen.
27.	Gerbereipassage
	Die geplante Abschrägung der Gerbereipassage ist unnötig. Lösungsvorschlag: Vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit und das Anbringen eines Spiegels im unübersichtlichen Abschnitt würden ausreichen. Dies wäre vor teuren Baumaßnahmen einen Versuch wert.
28.	Vorschlag zur Verbesserung der Situation für „Fernradler“
	Obwohl das Radverkehrsaufkommen in Erlangen sehr hoch ist sind doch nur wenige Einpendler aus größerer Entfernung dabei. Für sie müssten die Bedingungen attraktiver gestaltet werden, z.B. in Form von Park and Ride- Systemen oder dem Ausbau der Straßenbahn von Nürnberg bis Erlangen mit Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder. Dadurch würde bei Fahrradbenutzung in der Innenstadt häufiges Umsteigen entfallen. Busse können dies aufgrund geringer Radmitnahmemöglichkeiten (mangelndes Platzangebot) nicht leisten.
29.	Hinweisschilder mitten auf dem Weg
	Am Adenauer-Ring stehen die Verkehrsschilder mitten auf dem Weg zwischen Rad- und Fußgängerweg. Das ist vor allem für Schüler die dort oft in Gruppen unterwegs sind sehr gefährlich. Vorausfahrende verdecken die Hindernisse für Nachfolgende. Hinzu kommt noch die erhöhte Geschwindigkeit aufgrund des Gefälles der Strecke an dieser Stelle. Die Schilder sollten an den Wegrand verbannt werden.
30.	Zu hohes Pkw-Aufkommen
	Busse werden oft durch das hohe Pkw-Aufkommen ausgebremst und sind deshalb häufig unpünktlich. Dem kann nur durch eine Verringerung der Pkw-Zahlen abgeholfen werden.

5 Schriftlich eingebrachte Kritikpunkte, Anregungen und Verbesserungsvorschläge

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Eine Bürgerin	Bewirtung am Schlossplatz	Sie sieht eine problematische Stelle auf dem Schlossplatz Ecke SAX und Mengin, da dort wegen der Außenbewirtung häufig hin und her gelaufen wird. Sie fährt daher mit dem Rad dann oft quer über den Platz über die Pflastersteine und meint, dass dies dann wenigstens stillschweigend geduldet werden sollte.
Eine Bürgerin	Bessere Ausbildung in Fahrschulen	Ihr Sohn hat vor kurzem Führerschein gemacht und ihm war die Beschilderung für die Fahrradstraßen nicht klar. Sie regt an, dass man auf die Erlanger Fahrschulen zugehen könnte, dass diese die Fahrschüler auf diese Beschilderungen aufmerksam machen.
Ein Bürger	Radler mit Fahrradanhängern haben es manchmal nicht leicht (Alle Vorschläge sind mit Bildern in beigefügter ppt dokumentiert)	Mittellinseln sollten so breit sein, dass auch Fahrradanhänger Platz haben. Beispiel: Kurt-Schumacher-Straße
Ein Bürger		Kurvenradien berücksichtigen und nicht mit Schildern blockieren. Kurt-Schumacher-Straße
Ein Bürger		Verbindung von der Marie-Curie-Straße zur Paul-Gordan-Straße fehlt
Ein Bürger		Radweg Helene-Richter-Straße ist zu schmal und wird durch Laternenpfähle verengt.
Ein Bürger		Thomas-Dehler-Straße und Weg: Einfahrt nur mit wilden Kurvenfahrten möglich, daher bitten wir, die Einfahrt zu vereinfachen.
Ein Bürger		Unübersichtlicher Fuß- / Radweg mit gut getarnten Absperrpfosten. Müssen das so viele sein? Besser: Hauptradweg über Silbergrasweg führen.
Ein Bürger		Silbergrasweg als Ortsverbindung verbessern und umweltfreundlicher ausbauen (staubfrei und witterungsunabhängig).
Ein Bürger		Qualität der Radwege verbessern und attraktiver gestalten (evtl. OBI-Kreisel-Unterführung), insbesondere für radelnde Berufspendler aus den Schwabachgemeinden
Ein Bürger		Regnitzgrund, zusätzliche West-Ostverbindung, bei STUB-Ausbau: Witterungsunabhängigen Radweg an der Brücke "anhängen"
Ein Bürger		Nur Verbotsschilder für Fahrräder aufzustellen, ist keine Lösung. Bitte Angebote, wohin mit den Rädern in Wohngebieten.

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Eine Bürgerin	Fussgängerzone	Wann wird die Regelung, in der Fußgängerzone Fahrrad zu fahren, wieder zurückgenommen? Dieser Teil Lebensqualität hat meiner Meinung nach nichts mit positiven Unfallstatistiken zu tun. In der Fußgängerzone Obere Karlstraße jonglieren Bedienungen zwischen zwei Gastrobereichen gefüllte Tablett, dazwischen Fußgänger mit Kinderwagen und Hund, dazu zwei Rollerskater mit Helm, ein ebenso behelmter, gedresster allerdings langsamer Radler, 10 Min. später zwei jugendliche Radler, ohne Helm aber dafür sehr zügig. Eine ältere Dame erschrickt erstmal, weil der Radler nahezu lautlos ziemlich nah an ihr vorbeiwischt. Falls das durchgesetzt wird, hat Erlangen keine Fußgängerzone mehr zu bieten. Diese müsste dann umbenannt werden in Mehrzweckzone o.ä.
Ein Bürger	Friedrichstraße	Öffnung der Friedrichstraße für Fahrradfahrer
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Keine Freigabe der Friedrichstraße	Bitte keine Freigabe der Friedrichstraße für Radfahrer in Gegenrichtung. Die Friedrichstraße ist sehr stark frequentiert, oft genug halten PKW's zum Entladen auch noch auf der linken Seite (Halb auf dem Gehsteig). Der Umweg über die Nordseite des Bohnenplatzes ist vertretbar, oder aber südliche Stadtmauerstraße, Anlagenstraße. Dort stört nur das Kopfsteinpflaster bei Kitzmann bzw. der Fußgängerdurchgang zur Stubenlohstraße.
Ein Bürger	Unterführung Güterhallenstraße	Die Unterführung unter der Bahn in der Güterhallenstraße ist ausgesprochen eng und gefährlich insbesondere durch viele illegale Fahrer in der falschen Richtung. Auf Grund der Enge wäre der Radverkehr sicher auf der Straße besser aufgehoben, allerdings wäre das bei starkem Verkehr und Ampelstau wieder unattraktiv. Ich möchte anregen, die Situation zu überprüfen, welche Alternativen bestehen.
Eine Bürgerin	Fußgängerzone zwischen Henkestraße und Rathaus	Aufhebung der Querpflasterung da absolut unkonfortabel und mit den Rennradreifen sehr unfallgefährlich.
Eine Bürgerin		Bessere Kennzeichnung der Spielstraße in der Rückertstraße mit gleichzeitiger sichtbarer Kennzeichnung "Radverkehr gegen Einbahnstraße" erlaubt.
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Kreuzung Hammerbacherstraße	Die Ampelschaltung an der Kreuzung Hammerbacherstraße/Paul-Gossen-Straße/Äußere Nürnberger Straße/B4 ist für Radfahrer unzumutbar. Bei der Überquerung der Straße muss man an drei Am-

	Thema	Verbesserungsvorschlag
		peln halten. Beim Rückweg ebenso.
Ein Bürger	Nächtliche Lichtkontrolle	Nächtliche Lichtkontrolle mit Bestrafung sollte Fahrer mit funktionierendem Akkuliicht nicht beanstanden, so wie es bei Rädern unter 9 kg sowieso der Fall ist. Wenn möglich, sollte die Polizei auch auf die vielen viel zu hoch eingestellten Fahrradscheinwerfern achten.
Ein Bürger	Parkende Autos auf Fahrradstreifen	Bessere Kontrolle der Autos im Halteverbot (Beginn Fußgängerzone am Besiktasplatz gegenüber Wöhr), parkende Autos auf Fahrradstreifen in Gebbertstraße Nord, parkende Autos auf Martin-Luther-Platz. Dringend notwendig ist die häufigere Kontrolle und Entsorgung der geparkten Räder an den Fahrradabstellplätzen am Bahnhof (Ostseite)
Ein Bürger	Bessere Kennzeichnung der Radwege	Bessere Kennzeichnung der Radwege zur Wahrnehmung durch Autofahrer verstärkter Kontrollen gegen Radwegparker. Allein heute Mal: Einfahrt Supol-Tankstelle Äußere Brucker-Straße, Kapellensteg am Taxiparkplatz, zwischen Bayernstraße und Schwabachstraße komplett zugeparkt, vor Pizza MammaMia, Äußere Brucker-Straße zugeparkt.
Eine Bürgerin	Gleichbehandlung von Autofahrern und Radfahrern bei Kontrollen	Beispiel April, Kontrolle Fußgängerzone Marktplatz (Mittagszeit): 3 Polizisten "sperren" die Fußgängerzone und kassieren, vor dem Landratsamt parkt unbehelligt ein PKW auf dem Rad/Fußweg.
Eine Bürgerin	Parallele Seitenstraßen von Autos frei halten	Würden die Seitenstraßen parallel zur Fußgängerzone konsequent autofrei gehalten, benützten wahrscheinlich weniger Radfahrer die Fußgängerzone.
Ein Bürger	Vergünstigungen beim Einkauf	Vor kurzer Zeit stand in den EN, dass PKW-Fahrer Vergünstigungen beim Einkaufen bekommen. Wann gibt es solche Vergünstigungen auch für Radfahrer (+ Fußgänger, + ÖVNV- Nutzer)?
Ein Bürger	Ampeln gemeinsam grün	Drückampel Henkestraße/ Hartmannstraße. Warum bekommen südl. und nördlicher Überweg über die Hartmannstraße nicht immer gemeinsam grün?
Ein Bürger	Platz auch für Fußgänger	Fahrradständer und Parkplätze sind so angebracht, dass für die Fußgänger im Begegnungsverkehr kein Platz mehr bleibt. Wann wird das geändert?

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Ein Bürger	Polizei soll für freie Fahrt sorgen	Radweg ist zugeparkt. Es beginnt mit den Polizisten eine Diskussion, dass hier ein Interessenkonflikt besteht (Autofahrer will hier parken, sie wollen durchfahren). Wann wird die Polizei ohne Diskussion dafür sorgen, dass der Radweg wieder frei ist?
Ein Bürger	Beschilderung falsch	Hinweis an einen Polizisten, dass eine Beschilderung falsch ist. Antwort: Das braucht es auch nicht, Radfahrer halten sich sowieso nicht an die Regeln. Was wird getan, dass man so etwas nicht mehr hört?
Ein Bürger	Infos zu Unfallbeteiligungen	Es wird immer wieder gesagt, dass Radfahrer an mehr als 50 % der Radunfälle mit Schuld sind. Wann bekommt man mal eine vollständige Auskunft? (Wie viele PKW-Fahrer sind an Unfällen mit Radfahrern mit Schuld/ Hauptschuldig u.s.w.)
Ein Bürger	Nord-Süd-Achse zu eng	Verbesserung der Durchfahrt auf der zentralen Nord-Süd-Achse Kammererstraße / Apothekergasse / Halbmondstraße / Apfelstraße. Für den hohen Anteil Radverkehr ist die verbleibende Fläche zu eng
Ein Bürger	störende Querrippen	Sehr störend sind die Querrippen auf der östlichen Seite der Halbmond/ Apfelstraße
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Rad-Fußgängerbrücke wird von Autofahrern benutzt	Überwachung bzw. Kontrolle der der Reuther?-Tennenlohe Radfahrer-Fußgänger-Brücke. Besonders bei Schneefall? ist genau zu erkennen, wie viele Autofahrer sich dieser Abkürzung bedienen.
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Qualitätsabnahme bei Reparaturarbeiten an der Straßenoberfläche.	Die Qualität der Ausbesserung nach Kanal-Kabel- o.ä. Arbeiten ist sehr oft mangelhaft. Eine Kontrolle beim Abschluss der Arbeiten erfolgt offensichtlich nicht.
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Schulung von Radfahrern	Schulung von Radfahrern - evtl. zwangsweise - von Radfahrern, die links und rechts auf der Fahrbahn nicht unterscheiden können.
Ein Bürger	Ampel an der Spardabank	Ampel an der Spardabank: Radweg von Westen und Radfahrer Richtung Süden behindern sich gegenseitig an der Ampel. Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten?
Eine Bürgerin	Radfahren im Schlossgarten	Eine Fahrrad-Strecke im Schlossgarten, nur für Fahrradfahrer wäre toll, bräuchte ich nicht immer ein schlechtes Gewissen zu haben.
Ein Bürger	Anbindung von Radrouten	Die wesentlichen Radrouten enden in Erlangen (kurz) vor dem Ziel. Aus Ost: Hofmannstraße erreicht nicht Nürnberger Straße. Thymianweg endet ohne Anschluss an Hartmannstraße. Aus West: Wiesengrund endet am Gerbereitunnel. Südwest: Tunnel unter der Bahn endet an Nägelsbachstraße. Fehlende Durchbindung Anger - Rathenaustraße.

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Ein Bürger	Schnelles Vorankommen	Radwege sind in der Regel nicht für zügige Radler geeignet.
Ein Bürger	Herzogenauracher Damm	Regnitzbrücke bei der Gaststätte St. Georg, Fahrbahnverengung über die Brücke. Da es offensichtlich keine bauliche Möglichkeit gibt, die Brücke zu erweitern, soll Geschwindigkeit ab Ortsschild 30 km/h festgelegt werden.
Ein Bürger	Staatsstraße "Weisendorfer Straße", ausserorts	Von Dechsendorf in Richtung Innenstadt fährt der Radfahrer zunächst abliniert?, am Anstieg zur Brücke über den Kanal rückt der Fahrradweg von der Straße ab, hinter die Leitplanke. So weit so gut. Zur Weiterfahrt Richtung Langer Johann muss die Abbiegespur der PKW's überquert werden, an einer sehr ungünstigen Stelle. Die Radfahrer werden zunächst nach rechts geführt, anstelle die Querung direkt neben der geradeaus-Fahrbahn vorzunehmen (über den Sperrstreifen).
Ein Bürger	Kantenhöhen zu hoch	Die Kantenhöhen zwischen Straße, Regenablauftrinne und Fuß- bzw. Radweg sind meist zu hoch, es gibt immer einen Stoß für die Bandscheiben. Ich kenne viele Beispiele und ich hätte Zeit solche Stellen zu melden. (Mit exakter Ortsangabe). Also, falls Geld zum Ausbessern da ist, rufen Sie mich bitte an.
Eine Bürgerin	Entschärfung der Gerberei	Grün-Ampelschaltung nicht für Autos und Fahrradfahrer gemeinsam.
Eine Bürgerin	Ampeln anlassen	Gerberei: Nachts: Ampeln anlassen
	Temporeduzierung	Temporeduzierung in der Münchener Straße, Kreuzung Fahrradweg/Tunnelweg.
Eine Bürgerin	Neuer Fahrradweg	Antrag für einen neuen Fahrradweg im Wiesengrund. Werner-von-Siemens-Straße zu Siedlerweg.
Eine Bürgerin	Frankenhof	Überdachte Abstellanlage an der Ostseite
Eine Bürgerin	Radweg Langemarckplatz	Der Radweg führt über den Langemarckplatz. Leider wird man bei Nässe/ Regen so stark von dem nassen Untergrund aus beschmutzt (Hose bis zum Knie, Spritzer teilweise bis zur Höhe Fahrradkorb), dass man die Überquerung, um aufwändige Reinigungsarbeiten zu vermeiden, besser bleiben lassen sollte. Gibt es nicht eine Möglichkeit ein regenwasser-versickerungsfähiges Obermaterial aufzubringen, z.B. eine Schotterung der vorhandenen Wegeflächen?