

# Verkehrsentwicklungsplan Erlangen Fuß- und Radverkehrsnetzplanung Innenstadt



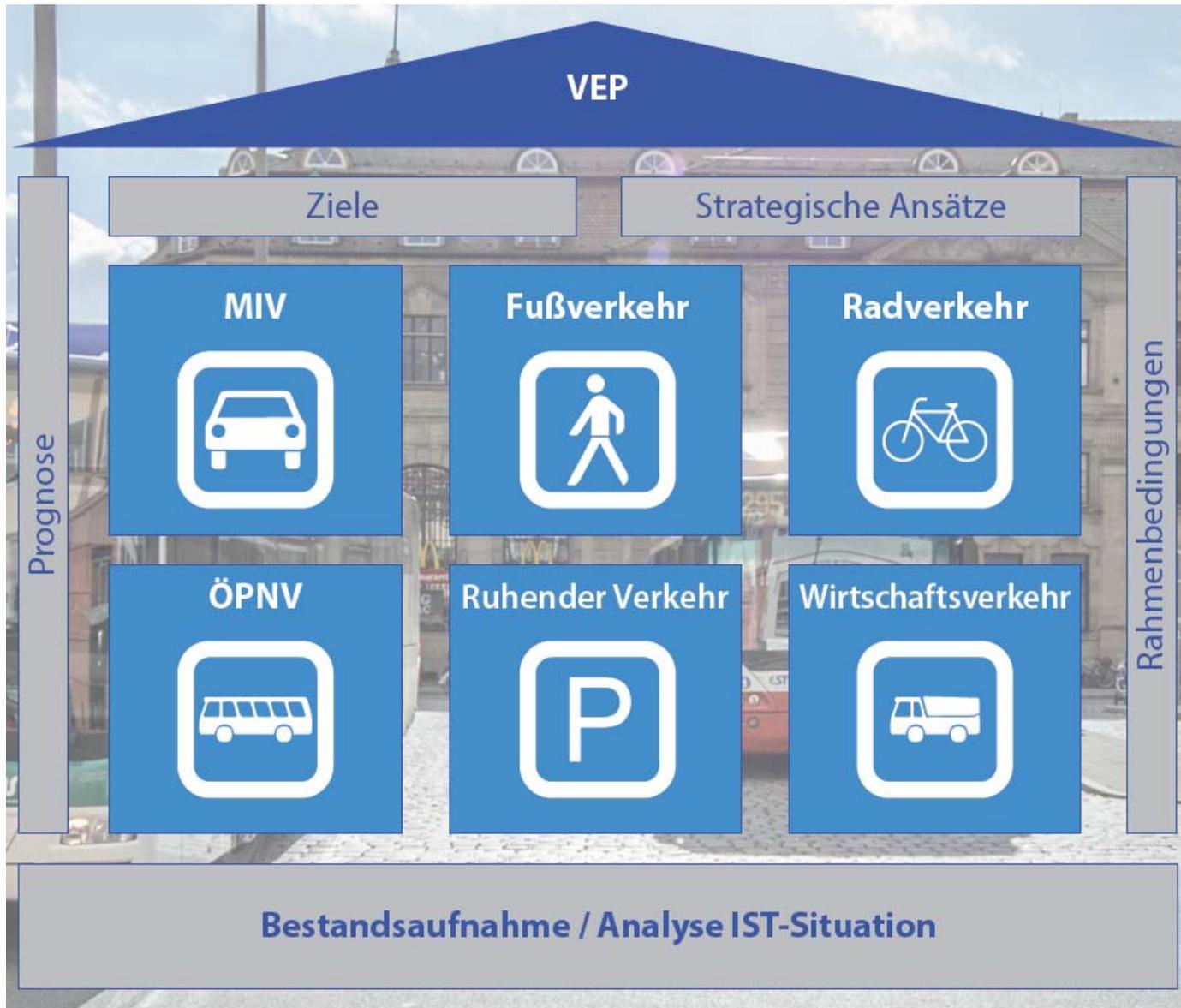
Verkehrsentwicklungsplan Erlangen



Uwe Mühlhäuser

Stadtteilbeirat Innenstadt 08.10.2018

# VEP Gesamtkonzept



# Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?



- Aufenthalt, Kommunikation, Fortbewegung
- Basismobilität / Teilhabe am öffentlichen Leben
- öffentlicher Raum ist nicht fair verteilt



# Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?



## Die Bedeutung des Fußverkehrs wird unterschätzt

- Der Anteil der ausschließlichen Fußwege am Modal Split liegt etwa zwischen 15 % und 40 %
- Fußverkehr als Bindeglied der städtischen Mobilität
- Erhöhung des Sicherheitsempfinden und des Wohlempfinden in der Stadt
- lokale Wertschöpfung

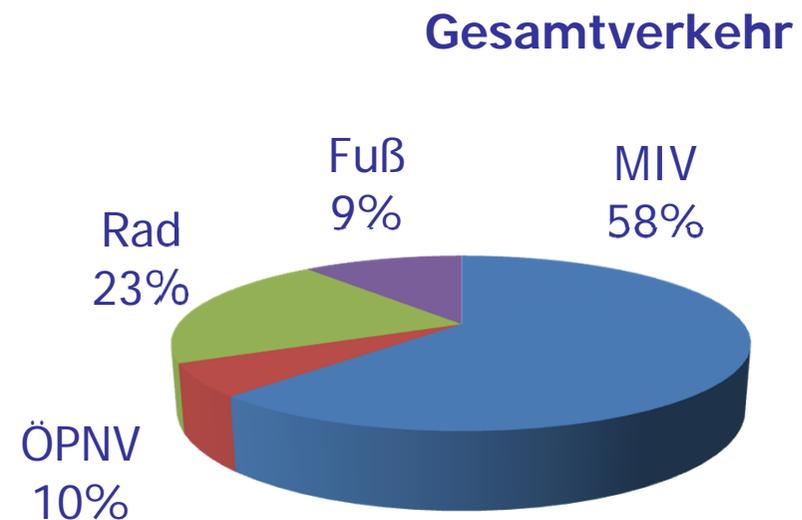
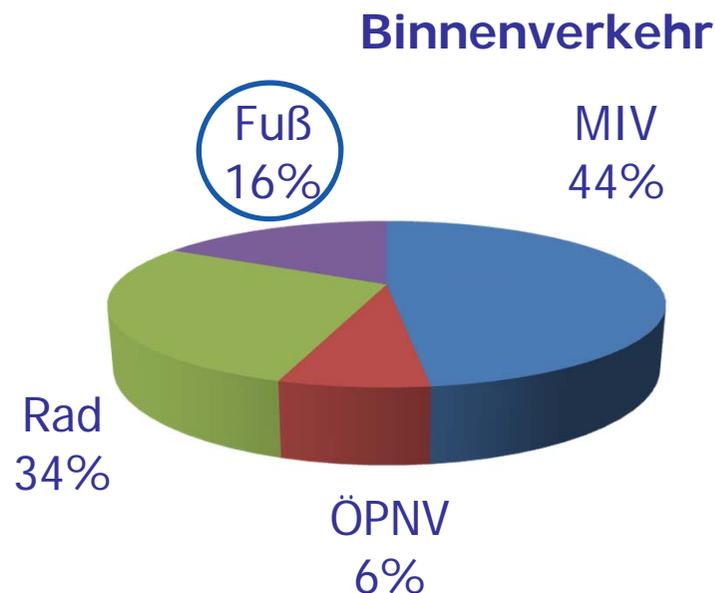


# Wo steht Erlangen?



## Kompakte Stadtstruktur

- Gute Voraussetzungen für Wege zu Fuß und mit dem Rad
- Innerstädtische Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Der Fußverkehrsanteil ist in Erlangen mit 16 % (Binnenverkehr) gering



# Wo steht Erlangen?

## Herausforderungen im Fußverkehr

- Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart im Bewusstsein etablieren
- Fußverkehrsanteil steigern
- Eigenständige Mobilität, besonders für Kinder und Ältere sichern (soziale Dimension des Fußverkehrs)
- Grundlagen für systematische Fußverkehrsförderung schaffen



# Netzkonzeption



## Aufgabe der Netzplanung

- Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien
- Identifikation von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen
- Zuordnung von angestrebten Qualitäten für die Strecken

## Leitlinien der Netzentwicklung

- Das Netz ist vorrangig auf Alltagsverkehr ausgerichtet
- Das Alltagsnetz ermöglicht sichere, bequeme und möglichst direkte Wege
- Das Netz ist ein durchgängiges zusammenhängendes Netz

Das Netz ist durch eine Hierarchisierung in drei Stufen gekennzeichnet.

# Netzkonzeption



## Hierarchisierung

### Fußwege 1. Ordnung:

Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr

Wichtige Ziele:

Bahnhof, Einkaufszentren, Schulzentren, Uni-Standorte



### Fußwege 2. Ordnung:

Erschließung wichtiger Einrichtungen / Ziele auf Stadteilebene

Wichtige Ziele:

Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, kleine Einkaufszentren



### Fußwege 3. Ordnung:

Kleinräumige Erschließung

z.B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen zur Wohnanlage, Abkürzungen



# Netzkonzeption



## Netzelemente (Fußwege 1. und 2. Ordnung)

- Fußgängerbereiche
- Hauptgeschäftsstraßen
- Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege
- Geschäftsstraßen im Stadtteil
- Freizeit – und Erholungswege



# Netzkonzeption Innenstadt: Nutzungskartierung



# Netzkonzeption Innenstadt: Beteiligungskonzept Stadtspaziergänge



Verkehrsentwicklungsplan Erlangen  
**„Zu Fuß unterwegs in der Innenstadt“ –  
 Einladung zu Stadtspaziergängen**

**Gruppe Allgemeine Öffentlichkeit**  
**Mittwoch, den 25. Oktober 2017**  
 Beginn 16:30 Uhr

**Gruppe Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen**  
**Montag, den 06. November 2017**  
 Beginn 15:00 Uhr

**Gruppe Senioren und Kinder/Jugendliche**  
**Dienstag, den 07. November 2017**  
 Beginn 15:00 Uhr

**Treffpunkt jeweils: Hugentottenplatz, 91052 Erlangen**

**Was soll sich für Fußgänger in der Innenstadt verbessern?  
 Sagen Sie uns Ihre Meinung!**

Gehen Sie mit uns auf einen gemeinsamen Rundgang und berichten Sie uns über Ihre persönlichen Erfahrungen und Vorschläge für den Fußverkehr in Erlangens Innenstadt. Die Ergebnisse des Stadtspaziergangs werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans für die Erarbeitung eines Fußwegekonzepts für die Innenstadt genutzt.

Für Rückfragen können Sie sich wenden an:  
 Abteilung Verkehrsplanung  
 Isabella Haidl  
 Tel. 09131 86-1289  
 Mail: isabella.haidl@stadt.erlangen.de

Veranstalter:  
 Stadt Erlangen  
 Referat für Planen und Bauen  
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
 www.vep-erlangen.de

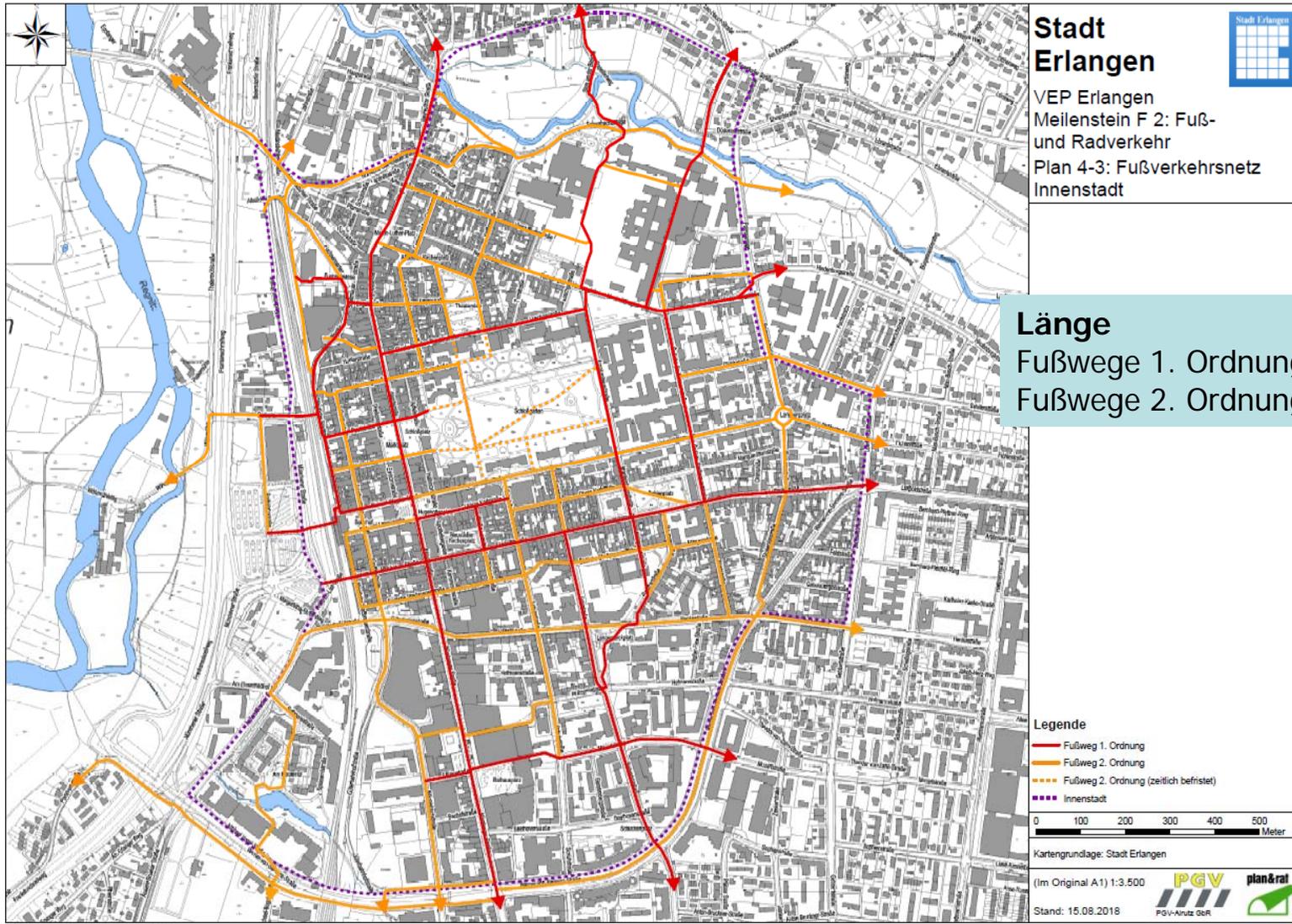
| Gruppe   | Datum  | TN |
|--|--------|----|
| Allgem. Öffentlichkeit                                 | 25.10. | 16 |
| Menschen mit Behinderungen / Mobilitätseinschränkungen | 06.11. | 21 |
| Senioren und Kinder/Jugendliche                        | 07.11. | 6  |

## Forum VEP

Diskussion  
15. & 17. Sitzung



# Netzkonzeption Innenstadt: Plannetz Fußverkehr



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017

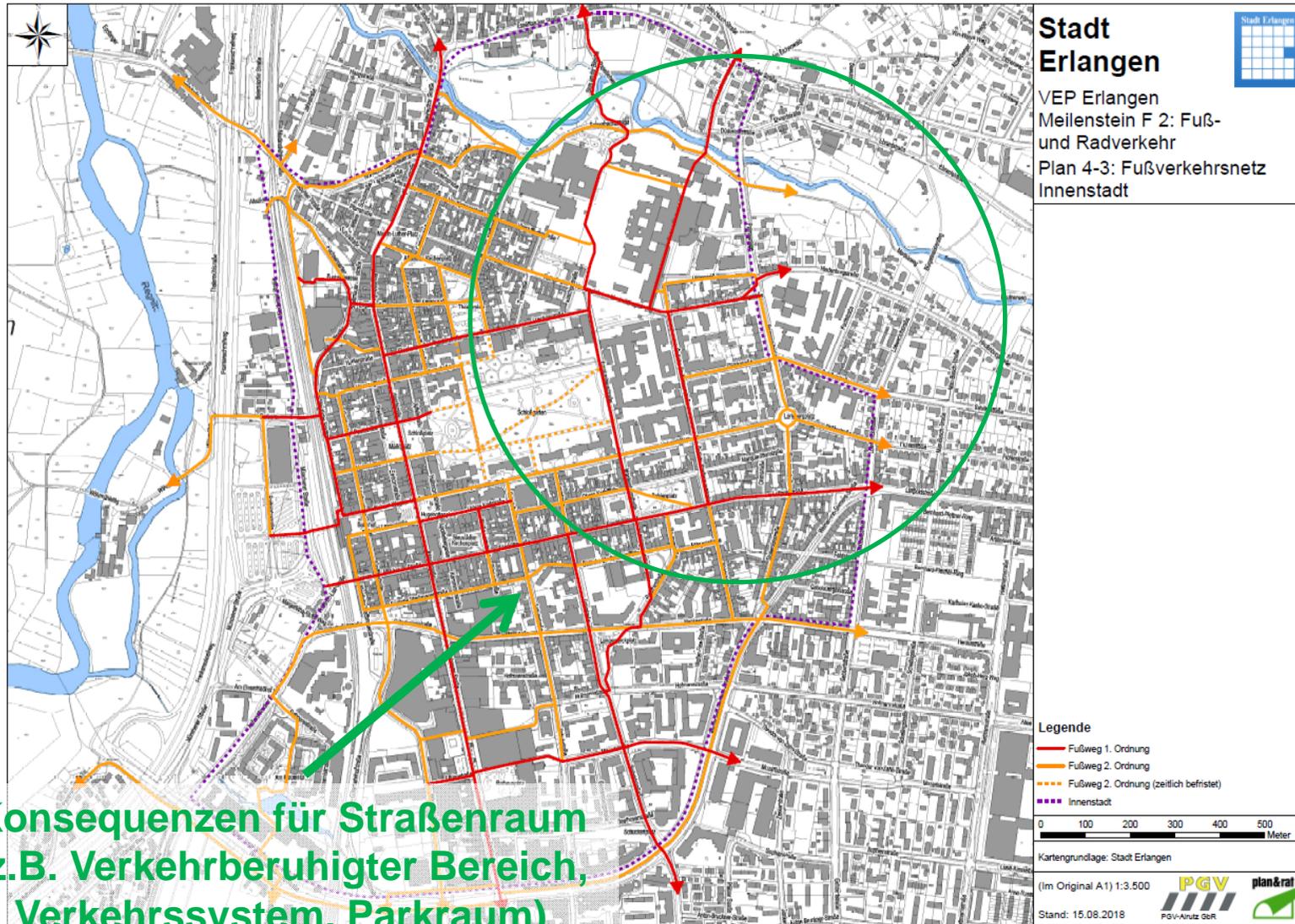
## Nächsten Schritte: Qualitätsstandards

Grundlage sind festgelegte Standards/ Qualitätskriterien (Richtlinien, Regelwerke)

### Qualitätskriterien (Fußwege 1. Ordnung)

- Direktheit und Netzschlüssigkeit
- Durchgängige Fußwegebreite von 2,50 m (möglichst)
- Durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen)
- Hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit
- Ausschluss des Gehwegparkens
- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Sichere und umwegfreie Erreichbarkeit des ÖPNV
- Hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelaag
- Gute Aufenthaltsqualität
- Möglichst durchgängige Beleuchtung

# Nächsten Schritte: Mängelanalyse & Handlungskonzept



**Konsequenzen für Straßenraum  
(z.B. Verkehrsberuhigter Bereich,  
Verkehrssystem, Parkraum)**

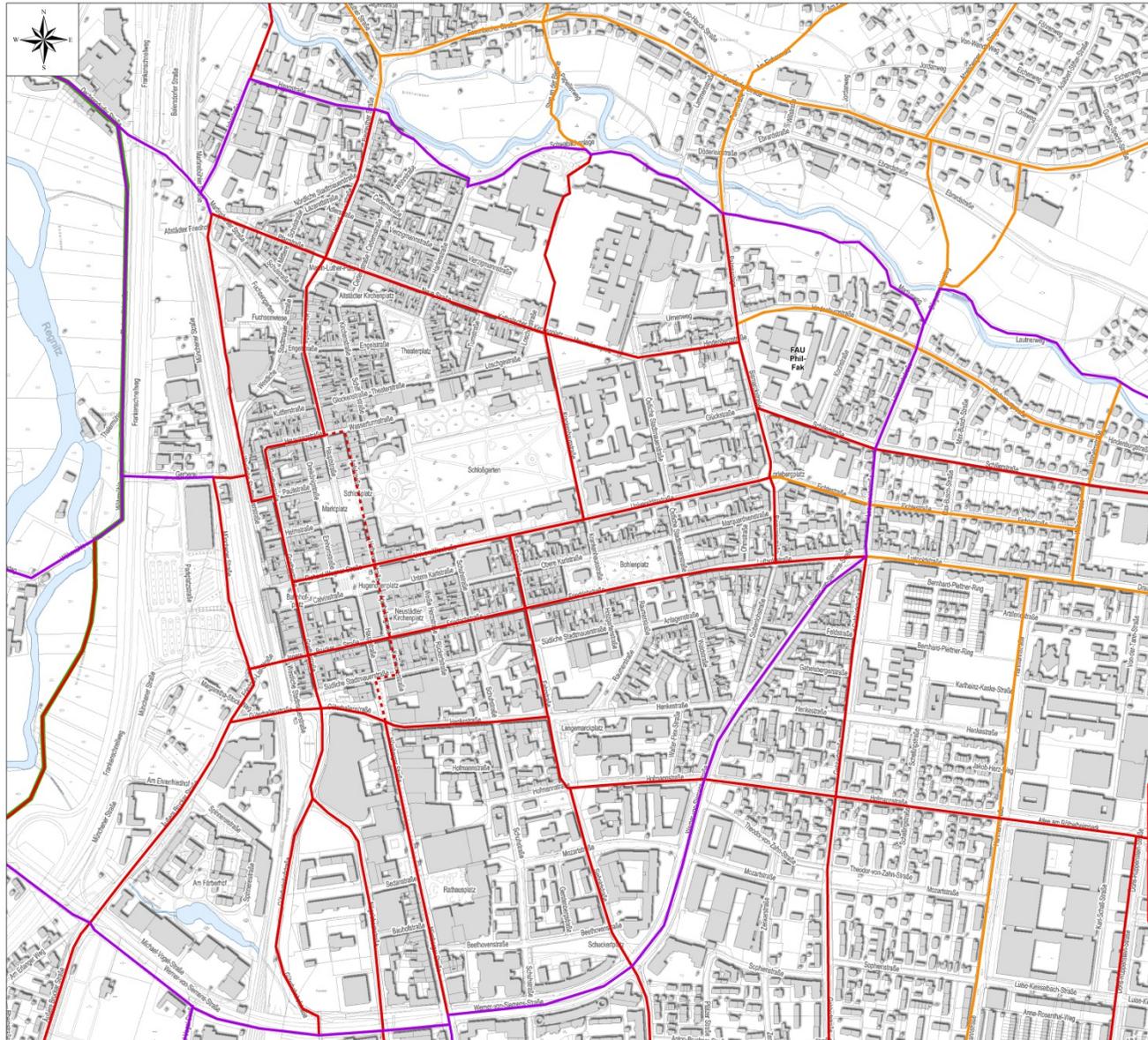
Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



## Plannetz Radverkehr - Ziele

- Radverkehrsnetz **komfortabler** und **sicherer** gestalten
- Berücksichtigung unterschiedlicher **Nutzergruppen**
- **Netzlücken** schließen
- Berücksichtigung der Anforderungen aktueller **technischer Regelwerke**
- Einsatz von typischen **Gestaltungsmerkmalen** (z. B. baulich, markierungstechnisch) und damit hoher **Wiedererkennungswert** und verbesserte **Akzeptanz**

# Netzkonzeption Innenstadt: Plannetz Radverkehr



**Stadt Erlangen**

VEP Erlangen  
Meilenstein F 2: Fuß- und Radverkehr  
**Plannetz Radverkehr  
Innenstadt**

- Legende**
- Radschnellverbindung
  - städtische Hauptroute
  - - - optionale Hauptroute
  - städtische Nebenroute

Innerhalb der Kernstadt übernehmen die Straßen und Wege außerhalb der Haupttrouen die Funktion von Nebenrouen um die Binnenschließung sicher zu stellen. Auf eine gesonderte Darstellung wird verzichtet.

Kartengrundlage: Stadt Erlangen  
(Im Original A1) 1:3.500  
Stand: 02.10.2018

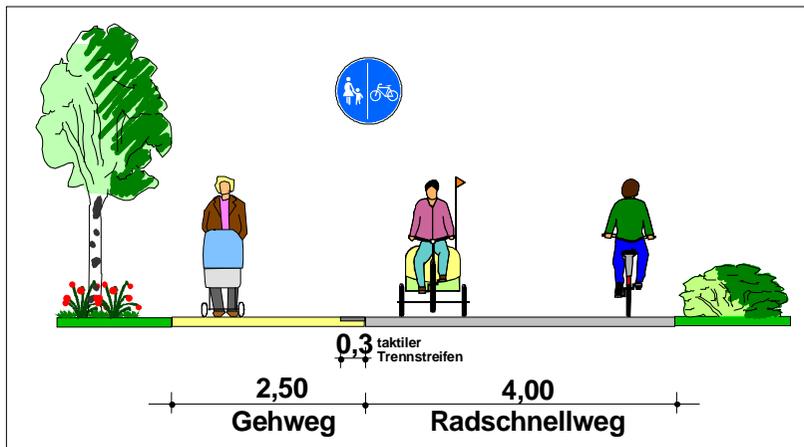


# Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes

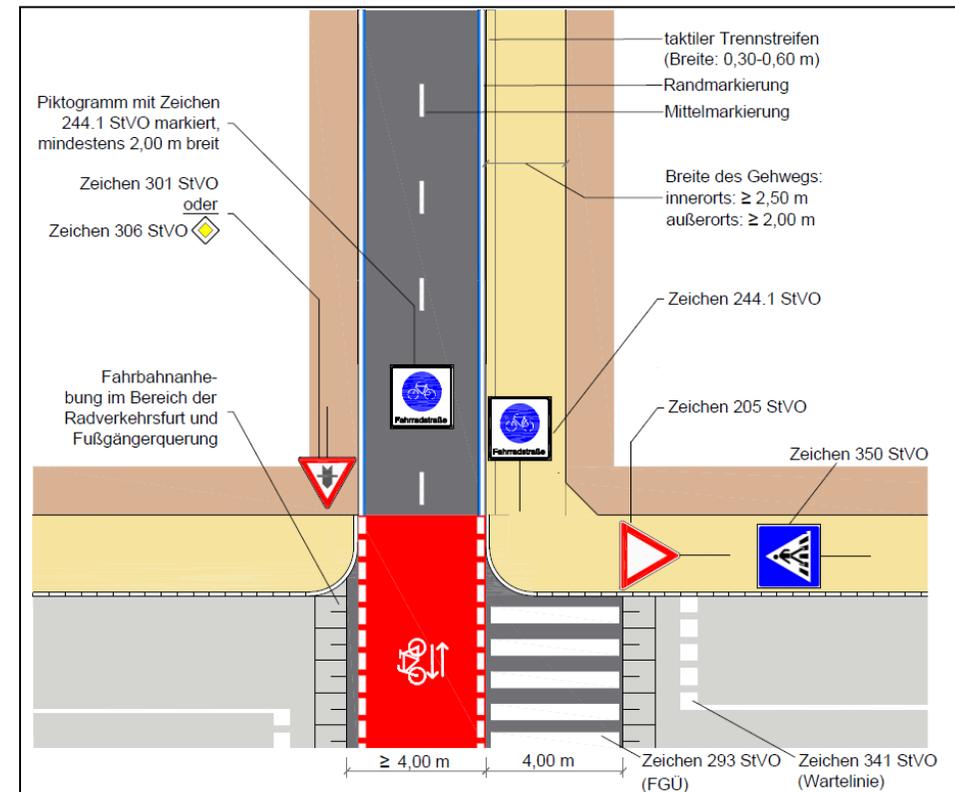
- Das Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr wird in **Hierarchieebenen**, die sich durch ihre **Netzfunktion** unterscheiden, gegliedert:
  - **Radschnellverbindungen**  
... führen den Radverkehr von außen bis zur Innenstadt. Sie sollen auf Relationen mit hohem Pendleraufkommen bisherige Autopendler zum Umstieg auf das Rad bewegen.
  - **Städtische Hauptrouten**  
... verdichten die Pendlerrouen im Innenbereich und stellen wichtige Stadteilverbindungen für den Alltagsradverkehr dar.
  - **Städtische Nebenrouten**  
... zur Netzergänzung und Feinerschließung.
- Darüber hinaus bestehen städtische und überörtliche Routen für den **Freizeitradverkehr** (z. B. Regnitz-Radweg).

- Radschnellverbindung
- städtische Hauptroute
- ... optionale Hauptroute
- städtische Nebenroute
- Regnitztalradweg

# Qualitätsstandards Radschnellverbindungen



# Querungen im Verlauf von Radschnellverbindungen



# Mögliche Umsetzungsstandards im Innenstadtbereich



baulicher Radweg



baulicher Radweg



Radfahrstreifen



Schutzstreifen

# Einsatz von Fahrradstraßen

