

# Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen

## 1. Finanz- und Personalressourcen ausbauen

*Der Stadtrat erklärt die Absicht, in den kommenden drei Haushaltsjahren die personellen Ressourcen im Bereich des Radverkehrs signifikant auszubauen. Der Ausbau beinhaltet dabei zunächst sechs Stellen mit dem Stellenplan 2022 sowie zwei Stellen mit dem Stellenplan 2023. Durch den mit diesen Stellen absehbaren erhöhten Planungsausput ist der Bedarf für eine weitere Stelle im Stellenplan 2023 sowie eine weitere Stelle im Stellenplan 2024 absehbar gegeben und folglich ebenfalls beinhaltet.*

*Die Verwaltung wird die genannten Stellen in für die Abfolge von Planung, Anordnung und Ausführung geeigneter Reihenfolge zu den Stellenplanverfahren der Jahre 2022, 2023 und 2024 anmelden.*

*Mit den im Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen enthaltenen Maßnahmen erklärt der Stadtrat darüber hinaus die Absicht, die Finanzmittel, die für den Radverkehr in den kommenden Jahren aufgewendet werden, mindestens auf dem Niveau des Haushaltsjahres 2021 zu halten oder auszubauen, um die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Erlangen kontinuierlich auf einem hohen Niveau sicherzustellen. Bezogen auf die jährlichen Investitionen in den Radverkehr pro Einwohner\*in setzt sich die Stadt eine Größenordnung von mindestens 45 Euro pro Einwohner zum Ziel. Dies übersteigt die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (acht bis 19 Euro pro Einwohner), die auch Grundlage des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans sind, deutlich und liegt auch über dem Wert der dänischen Hauptstadt Kopenhagen (ca. 36 Euro pro Einwohner). Mittelfristig wird eine Entwicklung in Richtung des Werts von Oslo (70 Euro pro Einwohner) angestrebt. Die Verwaltung wird die jeweils konkret benötigten Finanzmittel jährlich zum Haushalt anmelden. Die Umsetzung aller in den folgenden Punkten genannten Maßnahmen und damit die Einhaltung der Vereinbarung mit der Initiative Radentscheid Erlangen setzt die Neuschaffung dieser Stellen voraus ebenso wie die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel.*

In den vergangenen Jahren waren bei der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Radverkehr nicht etwa fehlende finanzielle Ressourcen, sondern vielmehr personelle Engpässe das Problem. Im Bürgerbegehren, das 2019 formuliert wurde, wurde daher die Einstellung von zwei weiteren Verkehrsplaner\*innen sowie die Bildung eines vierköpfigen Bautrupps gefordert.

Im Jahr 2020 konnte mit dem zusätzlichen Bautrupps in Amt 66 ein Qualitätssprung im Bereich Radverkehr erreicht werden. Mit dem Bautrupps und den eigenen Maschinen verfügt die Verwaltung über ein deutlich erhöhtes Maß an Flexibilität in der Umsetzung von Maßnahmen. Möglich ist auch die schnelle Umsetzung von Maßnahmen, die in der Vergangenheit mangels eigener Ressourcen nach Außen vergeben werden mussten, für die oftmals aber nur mit Verzögerungen externe Firmen beauftragt werden konnten. Mit dem Stellenplan 2021 wurde zudem in der Abt. 613 eine Stelle für die Planung von Radschnellwegen geschaffen.

Eine Umsetzung der Forderungen der Initiative in größerer Geschwindigkeit als bisher ist aber nur zu erzielen, wenn die Personalausstattung in allen beteiligten Bereichen der Verwaltung, von der Planung über die Anordnung bis hin zur Ausführung der Maßnahme, weiter verbessert wird. Die Verwaltung hat vor diesem Hintergrund Überlegungen angestellt und anhand der Anforderungen Stellenprofile erstellt (vgl. Anlagen 5 und 6):

- Stelle „Planung zusätzlicher Radschnellverbindungen“ in Abt. 613, mit der auch die Verbindungen nach Fürth und Bamberg sowie weitere Verbindungen angegangen werden können
- Stelle „Fahrradstraßen und Fahrradparken“ in Abt. 613

- Stelle „Infrastrukturplanung“ zur Ergänzung und Aktualisierung des stadtweiten Radverkehrsnetzes in Abt. 613
- Stelle „verkehrsrechtliche Umsetzung“ in Abt. 614
- eine zusätzliche Arbeitsgruppe (4 VZÄ) im Baubetriebshof bei Amt 66 für die Erweiterung der Radwegeninfrastruktur
- Zwei Stellen „Sachbearbeitung Technik“ (2 VZÄ) in Amt 66 für die Umsetzung größerer Projekte aus dem Bereich Netzelemente, Knotenpunkte, Radschnellwege, etc.

Mit der steigenden Personalressource im Bereich Planung und Anordnung in Amt 61 werden auch in Amt 66 Planungserfordernisse bzw. Ausführungsbedarfe ausgelöst, die dort absehbar nicht mit bestehendem Personal bzw. dem eigenen Bautrupp weiter geplant bzw. ausgeführt werden können. Aus diesem Grund erachtet die Verwaltung auch die beiden zusätzlichen Stellen in Amt 66 für notwendig, welche dem Personalaufbau in Amt 61 folgend zu schaffen sind.

Der Personalaufbau sollte aus Sicht der Verwaltung auf drei Haushaltsjahre aufgeteilt werden. Die Verwaltung wird dazu im Rahmen der Stellenplanverfahren, ausgerichtet an der Abfolge von Planung, Anordnung und Ausführung von Maßnahmen, konkrete Vorschläge machen. Denkbar ist aus heutiger Sicht die Neuschaffung der Stelle „Infrastrukturplanung“ und der Stelle „verkehrsrechtliche Umsetzung“ in Amt 61 sowie die Neuschaffung der zusätzlichen Arbeitsgruppe im Baubetriebshof mit dem Stellenplan 2022. Mit dem Stellenplan 2023 könnten die übrigen beiden Stellen in Amt 61 („Planung zusätzlicher Radschnellverbindungen“ und „Fahrradstraßen und Fahrradparken“) sowie eine der beiden zusätzlichen Stellen „Sachbearbeitung Technik“ in Amt 66 geschaffen werden. Mit dem Stellenplan 2024 und der zweiten Stelle „Sachbearbeitung Technik“ in Amt 66 wäre der für die Umsetzung des Zukunftsplans notwendige Personalaufbau aus heutiger Sicht zunächst abgeschlossen.

Alleine im investiven Bereich beinhaltet die Finanzplanung der Stadt für die kommenden Jahre bis 2024 schon jetzt beträchtliche Ressourcen für den Radverkehr in Höhe von 11,86 Mio. Euro, so dass ein überwiegender Teil der im Zukunftsplan Fahrradstadt enthaltenen Maßnahmen schon abgedeckt ist. Andere im Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen enthaltene Maßnahmen erfordern Finanzmittel, die heute noch nicht enthalten sind und deren Größenordnung erst mit der konkreten Planung exakt beziffert werden kann. Die Verwaltung wird die Mittel zu den jeweiligen Haushalten der Stadt entsprechend anmelden.

Für das Jahr 2021 wurden exemplarisch alle den Radverkehr betreffenden Maßnahmen annäherungsweise dargestellt und eine Gesamtsumme errechnet (vgl. Anlage 7). Initiative und Stadtverwaltung haben vereinbart, dass diese Größenordnung auch in Zukunft mindestens beibehalten oder ausgebaut werden soll.

Ob und in welcher Anzahl Stellen tatsächlich geschaffen bzw. Finanzmittel tatsächlich bereitgestellt werden, obliegt grundsätzlich dem Stadtrat im Rahmen der Beratungen zu den jeweiligen Haushalten und Stellenplänen und ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie der jeweiligen Haushaltslage, Stellenbedarfen in anderen Bereichen der Verwaltung etc.

Die Verwaltung wird über die Höhe der für den Radverkehr aufgewendeten Mittel in den einzelnen Haushaltsjahren in geeigneter Form Bericht erstatten und nach den jeweiligen Haushaltsbeschlüssen in Kenntnis der tatsächlich beschlossenen Mittel und Stellen prüfen und in geeigneter Form darstellen, inwieweit die im Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen enthaltenen Maßnahmen tatsächlich in der vereinbarten Geschwindigkeit umgesetzt werden können.

## **2. Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes**

*Bis 2024 werden mindestens die grünen Netzelemente und Knotenpunkte modernisiert bzw. ausgebaut. Zusätzlich wird an sieben weiteren Stellen im Stadtgebiet die sog. Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs hergestellt. Grundlage dafür ist die in Anlage 2 dargestellte Übersicht, die im Wesentlichen auf dem Plannetz Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan beruht.*

*Die Verwaltung wird beauftragt, die bestehenden Qualitätsstandards für das Plannetz Radverkehr um folgende Aspekte zu erweitern:*

- *niveaugleiche Führung von Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten und an Ein- und Ausfahrten*
- *bevorzugt baulich getrennt von anderen Verkehrsarten (nicht zu Lasten des Fußverkehrs!)*
- *Berücksichtigung der ganzjährigen Nutzbarkeit auch für Fahrräder mit Kinderanhänger und Lastenräder*

*Die Verwaltung erarbeitet in Abstimmung mit der AG Rad bis Ende 2021 Grundsätze für die Modernisierung bzw. den Ausbau von Knotenpunkten. Die Grundsätze werden dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt.*

*Die Stadt Erlangen räumt den Belangen des Radverkehrs bei den Planungen für die Stadt-Umland-Bahn hohe Priorität ein und verbessert dafür die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen.*

Der Stadtrat hat im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans am 16.10.2018 das Plannetz Radverkehr beschlossen (vgl. Vorlagen 613/200/2018). Es bildet die Grundlage für die strategische Weiterentwicklung des Erlanger Radwegenetzes in den kommenden Jahren. Eine baldmöglichste Umsetzung des gesamten Plannetzes bis spätestens 2030 wird angestrebt. Entsprechend ist für die Jahre ab 2025 die Umsetzung weiterer Maßnahmen vorzusehen. Dies erfolgt im Rahmen des Finanz- und Zeitplans für das Plannetz Radverkehr, dessen Aufstellung im vergangenen Jahr für das Jahr 2021 beschlossen worden ist (vgl. Vorlage 613/048/2020). Bei der Umsetzung weiterer Maßnahmen sind im Weiteren auch Maßnahmen zu berücksichtigen, die der Modernisierung und dem Ausbau des Radwegenetzes in den Stadtteilen dienen. Mittelfristiges Ziel ist eine Realisierung von jährlich 3 km Radschnellverbindungen gemäß Plannetz ("lila Routen").

Das Plannetz Radverkehr 2030 ist in seiner Gesamtheit als Darstellung zu verstehen, wie die einzelnen räumlichen Schwerpunkte in der Stadt bzw. unmittelbar um das Stadtgebiet herum mit einem schlüssigen und ganzheitlichen Radwegenetz verknüpft sein sollten. Anhand der räumlichen Bedeutung bzw. der Vernetzungs- und Erschließungsfunktion einzelner Elemente wurden hierzu verschiedene Hierarchieebenen definiert (Radschnellverbindung, städtische Haupt- bzw. Nebenroute).

Für die Abstimmungsgespräche mit der Initiative hat die Verwaltung im Vorgriff auf die Erstellung des Umsetzungs- und Zeitplans für das Plannetz Radverkehr eine erste Priorisierung von Netzelementen und Knotenpunkten vorgenommen und ist dabei nach einem Kriterienkatalog vorgegangen.

Bei den Netzelementen sind sowohl Sanierungen als auch Neubauten berücksichtigt. Bei den Knotenpunkten sind abhängig von den unten genannten Kriterien unterschiedlich starke Eingriffe denkbar. Diese reichen von kleineren Maßnahmen bis hin zu kompletten Kreuzungsumbauten. Denkbar sind zum Beispiel die Herstellung der Erlanger

Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs, die Herstellung kreuzungsfreier Quermöglichkeiten, Maßnahmen im Bereich der Bodensensorik (Grüne Welle für den Radverkehr) oder Lösungen im Bereich des freien Rechtsabbiegens, zum Beispiel nach holländischem Vorbild oder über die Grünpfeil-Regelung.

Das Ergebnis der Untersuchung ist in Anlage 2 dargestellt. Folgende Kriterien wurden bei der Priorisierung berücksichtigt:

- **Umsetzungsmöglichkeit und Zeithorizont:** Anhand des Aufwandes für das Planungsverfahren und die bauliche Umsetzung wurde unterschieden in die Stufen grün, gelb und lila. Die grün dargestellten Maßnahmen sind in einem Zeitraum von vier Jahren bis 2024 umsetzbar. Eine Umsetzungsmöglichkeit besteht grundsätzlich auch bei den gelben und lila Netzelementen, hierfür sind jedoch größere Planungsabläufe notwendig, die u. a. in Zusammenhang mit Baurechts- und Enteignungsverfahren stehen. Eine Umsetzung der gelben Maßnahmen wird aus heutiger Sicht bis 2028 angestrebt, lila Maßnahmen haben einen noch längeren Planungsvorlauf, sollen sich aber bis 2030 zumindest im Planungsstadium befinden.
- **Verkehrssicherheit und Fahrkomfort:** Bei der Priorisierung der Netzelemente und Knotenpunkte im ersten Schritt sowie bei der Ausarbeitung der Ampelsystematik wurde als wichtiges Kriterium die aktuelle Situation im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort zugrunde gelegt. Berücksichtigt wurden hierbei die unterschiedlichen radfahrenden Nutzergruppen wie geübte und sichere Alltagsradfahrer\*innen sowie weniger sichere Radfahrer\*innen (z. B. Senior\*innen) und Kinder.
- **Straßen- und Wegezustand:** Bei der Kategorisierung in grün, gelb und lila wurde auch darauf geachtet, wie hoch eine Planungs- bzw. Umsetzungsnotwendigkeit anhand des bestehenden baulichen Zustandes des jeweiligen Netzelementes bzw. Knotenpunktes ist. Hier besteht ein Zusammenhang mit dem vorgenannten Kriterium der Verkehrssicherheit.
- **Potenziale beim Modal Split:** Abschließend wurden die Netzelemente und Knotenpunkte bei der Priorisierung dahingehend untersucht, wie stark der Einfluss eines Neu- oder Umbaus auf den Radverkehrsanteil am Modal Split ist. Es wurde also abgeschätzt, wie stark die Netzrelevanz eines einzelnen Elementes bzw. Knotenpunktes ist und in welchem Umfang damit der kleinräumige Anteil des Radverkehrs erhöht werden könnte.

Auf dieser Basis erfolgte eine Einigung mit der Initiative über folgende Maßnahmen, die bis 2024 prioritär umgesetzt werden sollen:

- Netzelement 4, Einbahnstraßenfreigabe Friedrichstraße
- Netzelement 7b, Verbindung Bruck-Innenstadt
- Netzelement 8a, Gebbertstraße
- Netzelement 10a, Radwege Regitzgrund
- Netzelement 12a, Fürther Straße - Eltersdorfer Straße
- Netzelement 13, Am Europakanal - Frauenaucher Straße
- Netzelement 19, Öffnung Einbahnstraßen Am Röthelheim
- Netzelement 20, Michael-Vogel-Straße
- Netzelement 21, Tempo 30 Südliche Innenstadt
- Knotenpunkt 3, Obi-Kreisel
- Knotenpunkt 5, Hartmannstraße - Allee am Röthelheim
- Knotenpunkt 10, Äußere Brucker Straße - Saalestraße
- Knotenpunkt 12, Kreisverkehr Frauenaucher Straße
- Knotenpunkt 13, Dorfstraße - Am Europakanal
- Knotenpunkt 14, Kreisverkehr Zambelliststraße
- Knotenpunkt 16, Gebbertstraße - Luitpoldstraße

- Knotenpunkt 19, Gebbertstraße - Hofmannstraße
- Knotenpunkt 20, Herzogenaauracher Damm - Leipziger Straße
- Knotenpunkt 21, Michael-Vogel-Straße - Äußere Brucker Straße

Weiterhin werden die in Anlage 2 dargestellten Standardlösungen zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs hergestellt. Diese sind, wie einzelne andere untenstehende Maßnahmen auch, Bestandteil des Förderantrags „Klimaschutz durch Radverkehr“. Es wird darauf hingewiesen, dass diese sich im Status von planerischen Vorüberlegungen befinden. Eine Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der rechtlichen Realisierbarkeit, die im Zuge der konkreten Planung geprüft wird. Sollte sich in diesem Zuge herausstellen, dass keine Realisierbarkeit besteht, werden alternative Standorte für die Errichtung der Standardlösungen gewählt.

Die Umsetzung der grünen Maßnahmen ist als Mindestmaß zu verstehen. Grün sind nur Maßnahmen, deren Umsetzung die Verwaltung auch seriös zusagen kann. Sollte sich zeigen, dass andere Maßnahmen (gelb und lila) entgegen heutiger Einschätzung frühzeitiger umgesetzt werden können, ist dies abhängig von Personal- und Finanzressourcen zusätzlich möglich. Ein Beispiel dafür könnte das Netzelement 7a sein, das in der Zuordnung zu gelb ein Grenzfall war. Sollte sich zeigen, dass eine der grünen Maßnahmen nicht wie vereinbart bis 2024 umgesetzt werden kann, wird eine andere Maßnahme vorgezogen. Die Umsetzung der gelben Maßnahmen wird bis 2028 angestrebt.

Nicht grün eingestufte Netzelemente oder Knotenpunkte können aus verschiedenen Gründen nicht zeitnah modernisiert bzw. ausgebaut werden. Diese sollen in den folgenden Jahren Schritt für Schritt angegangen werden. Darunter sind auch Maßnahmen, die heute für einen verkehrssicheren und komfortablen Radverkehr nicht oder nur in sehr geringem Umfang ausgelegt sind und daher eigentlich dringlich wären. Ein Beispiel dafür ist der Herzogenaauracher Damm, dessen Ausbau und Modernisierung mit Blick auf den Radverkehr wünschenswert wäre. Allerdings liegt hier die Straßenbaulast nicht bei der Stadt. Die Stadtverwaltung wird sich dennoch weiterhin darum bemühen, auch bzgl. derartiger Maßnahmen Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes wie z.B. die Maßnahmen der Prioritätenliste „Kleine Baumaßnahmen Radverkehr“ werden unabhängig von den o.g. Maßnahmen weiter vorgenommen und sind hier nicht dargestellt.

Mit Beschluss des Stadtrates wird die Verwaltung die konkreten Straßenplanungen für die o. g. Netzelemente und Knotenpunkte beginnen. Hierbei werden die vom Stadtrat am 25.06.2019 beschlossenen (vgl. Vorlage 613/219/2018) und erweiterten Qualitätsstandards für das Plannetz Radverkehr angewandt. Die Verwaltung wird eine Formulierung für die aktualisierten Qualitätsstandards erarbeiten.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen wird besonderer Wert darauf gelegt, die Qualitätsstandards in Bezug auf die aktuellen Entwicklungen bei einschlägigen Richtlinien und Gesetzen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie Straßenverkehrsordnung StVO) aktuell zu halten, flexibel anzuwenden und in einem angemessenen zeitlichen Abstand fortzuschreiben. Die Verwaltung sieht die aufgeführten Richtlinien und Gesetze als Mindeststandards und strebt an, im Einzelfall auch unkonventionelle und innovative Lösungen zu finden.

Der Personalzuwachs im Baubetriebshof wird auch zu einer Verbesserung im Winterdienst führen, die auch dem Radverkehr zugute kommen wird.

Für viele Talquerungen in Erlangen müssen aus verkehrlicher Sicht unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Aspekte und der Lage im Hochwassergebiet hochwassersichere

Lösungen im Sinne des Fuß- und Radverkehrs gefunden und umgesetzt werden. Hierzu werden die auch in der Vergangenheit bereits erfolgten intensiven Abstimmungen mit den zuständigen internen und externen Dienststellen fortgesetzt.

Für die Knotenpunkte bzw. Kreuzungen erarbeitet die Verwaltung in Abstimmung mit der AG Rad Grundsätze für die Modernisierung bzw. den Ausbau. Die folgenden Überlegungen der Initiative sind dabei Grundlage:

- Der geradeaus fahrende Radverkehr wird vor abbiegenden Kfz geschützt.
- An Ampelkreuzungen sollen separate Rad-Ampeln mit Zeitvorlauf oder eigener Grünphase für den Radverkehr installiert werden.
- Radfahrende können Kreuzungen vorzugsweise ohne Zwischenstopp überqueren. Wo dies nicht möglich ist, sind breite Schutzinseln vorzusehen.
- Radfahrenden wird das freie Rechtsabbiegen ermöglicht.
- An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen werden beim Überqueren der Nebenstraßen Geh- und Radwege jeweils niveaugleich weitergeführt.
- Wo möglich richtet die Stadt Erlangen grüne Wellen für den Radverkehr ein.

Derzeit laufen die Planungen für die Stadt-Umland-Bahn. Gemeinsames Ziel der Stadtverwaltung und des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) ist eine optimale Vernetzung der Verkehrsarten, insbesondere der Verkehrsarten des Umweltverbundes, um die größtmögliche Wirkung auf den Modal Split zu erzeugen. Aus diesem Grund berücksichtigt die Stadt-Umland-Bahn die Belange des Radverkehrs wo immer möglich mit hoher Priorität. Ein strukturierter Austausch zwischen der AG Rad und dem ZV StUB soll die organisatorischen Voraussetzungen dafür verbessern.

Aus dem aktuellen Planungsstand ergeben sich folgende Verbesserungen für den Radverkehr:

- bedarfsgerechte Herstellung von Bike and Ride-Möglichkeiten an jeder Haltestelle sowie Errichtung von Mobilpunkten an geeigneten Haltestellen
- Neue Unterquerung der A73 auf Höhe des Großparkplatzes
- Aufwertung der Sieboldstraße
- Verbesserte Radwegführung in der Friedrich-List-Straße
- Fahrradmitnahme in den Zügen

Weitere Potentiale könnten sich, entsprechende Planungen der Stadt Erlangen vorausgesetzt, durch die folgenden Aspekte ergeben:

- Aufwertung der Nürnberger Straße
- Aufwertung der Henkestraße
- Mehr Platz für den Radverkehr am Adenauerring (bei straßenbündigem Bahnkörper der StUB)
- Kompatibilität StUB/Radschnellweg im Bereich der B4
- Regnitzquerung: Führung des Radweges unterhalb der Brücke (Überdachung)
- Verbesserungen im Bereich Tennenlohe/Wetterkreuz im Zuge des Radschnellwegs Erlangen-Nürnberg
- Verbesserungen im Bereich der Südkreuzung
- Verbesserungen im Bereich Friedrich-Bauer-Straße/Preußensteg, z.B. durch Ausweisung als Fahrradstraße

Intensiv diskutiert wurde die Herstellung einer verbesserten Radwegeverbindung von Büchenbach über Häusling nach Haundorf und zur HerzoBase. Im Plannetz Radverkehr kommt dieser Verbindung große Bedeutung zu. Im Zuge des Baus der Stadt-Umland-Bahn könnte, so die Argumentation der Initiative, auch eine Radschnellverbindung entlang der

Trasse hergestellt werden. Die Stadtverwaltung ist in Gesprächen mit der Stadt Herzogenaurach, ob und inwiefern eine derartige Verbindung gewünscht und realisierbar ist (vgl. Fraktionsantrag 405/2020 der SPD-Fraktion). Im Falle eines gemeinsamen Bestrebens, die Radwegeverbindung zu verbessern, wäre aus Sicht der Stadt Erlangen jedoch eine zeitlich von den Planungen der StUB entkoppelte Planung und Realisierung sinnvoll. Unabhängig davon planen Erlangen und Herzogenaurach die Herstellung einer Radschnellverbindung weiter südlich.

### **3. Mehr Fahrradstraßen für Erlangen**

*Bis Ende 2021 werden die Fahrradstraßen in der Leipziger und in der Achse Bayern-/Pommernstraße zu einer durchgehenden Fahrradstraße verbunden und gemäß Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen gestaltet. In den kommenden Jahren sollen pro Jahr etwa zwei Kilometer Fahrradstraßen neu ausgewiesen werden. Dabei werden bis Ende 2022 zunächst zwei weitere Fahrradstraßen gestaltet. Ab dem Jahr 2023 werden mit steigender Personalkapazität pro Jahr drei Fahrradstraßen umgesetzt. Zusätzlich zu den bestehenden Fahrradstraßen wird die Hofmannstraße als wichtige Ost-West-Verbindung mit hoher Priorität als Fahrradstraße ausgewiesen und umgestaltet. Alle bestehenden Fahrradstraßen und die Hofmannstraße sind damit spätestens im Jahr 2024 umgesetzt. Bis Ende 2021 erarbeitet die Verwaltung außerdem eine Liste von weiteren Fahrradstraßen, die ab 2024 umzusetzen sind, und legt diese dem Stadtrat zum Beschluss vor. Ergänzend dazu prüft die Stadtverwaltung bis Ende 2021 die Einrichtung von Fahrradzonen.*

In Erlangen gibt es derzeit acht Fahrradstraßen. Am 19.02.2019 wurde der Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen beschlossen (vgl. Vorlage 613/228/2019). Ende 2020 wurde die Wöhrmühle als erste Fahrradstraße entsprechend umgestaltet. In Fahrradstraßen wird der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr klar priorisiert („Autos sind in Fahrradstraßen zu Gast“). Die Umsetzung von Fahrradstraßen zieht daher in der Regel einen hohen Kommunikationsbedarf nach sich, insbesondere dann, wenn mit der Maßnahme größere Veränderungen in der Aufteilung des Straßen- und Parkraums, zum Beispiel der Verlust von öffentlichem Parkraum, einhergehen.

Bestandteil der Einigung zwischen Verwaltung und Initiative ist der oben stehende Zeitplan für die Umsetzung bestehender bzw. die Ausweisung neuer Fahrradstraßen. Nach der Umsetzung der Leipziger Straße sowie der Achse Bayern-/Pommernstraße im Jahr 2021 sollen in den Jahren 2022 bis 2024 also die folgenden Fahrradstraßen umgesetzt werden:

- Michael-Vogel-Straße
- Damaschkestraße
- Schronfeld
- Lange Zeile (komplett)
- St. Johann

Weiterhin soll die Hofmanstraße als Fahrradstraße ausgewiesen und umgesetzt werden. Eine entsprechende Priorisierung ist noch vorzunehmen. Bis Ende 2024 sind damit noch zwei neue Fahrradstraßen auszuweisen und umzusetzen.

Schon vor den Gesprächen mit der Initiative wurde in der Verwaltung eine Übersicht über mögliche weitere Fahrradstraßen erarbeitet. Das Ergebnis ist in Anlage 2 dargestellt und dient als Grundlage für die Ausweisung und Umsetzung neuer Fahrradstraßen ab 2024. Es wird darauf hingewiesen, dass die in Anlage 2 als potentielle neue Fahrradstraßen gekennzeichnete Fahrradstraßen als planerische Überlegungen zu verstehen sind. Vor Umsetzung einer jeden neuen Fahrradstraße wird im Zuge der konkreten Planung jeweils die rechtliche Realisierbarkeit geprüft.

Möglich ist seit Kurzem auch die Einrichtung von sog. Fahrradzonen: Mit dem neuen Verkehrszeichen können nun größere Bereiche nach dem Vorbild von Tempo 30-Zonen eingerichtet werden, in denen die Regeln für Fahrradstraßen gelten. Während die Anordnung einer Fahrradstraße immer noch voraussetzt, dass der Radverkehr dort zumindest in naher Zukunft die „vorherrschende Verkehrsart“ ist, genügt für die Fahrradzone eine „hohe Fahrradverkehrsdichte“. Der Planungsaufwand ist geringer. In Erlangen gäbe es nach erster Einschätzung geeignete Bereiche, zum Beispiel im Umfeld des Berufsschulzentrums. Vorstellbar wären auch der Bereich Hans-Geiger-Straße/Bissingerstraße/Wehnelstraße oder die Sebaldussiedlung, so dass die Durchführung eines Pilotprojekts geprüft werden sollte.

#### **4. Mehr Platz fürs Rad: 8000 Fahrradabstellplätze für Alle**

*Bis Ende 2024 werden im Stadtgebiet mindestens 8000 Fahrradabstellplätze zusätzlich errichtet oder modernisiert, darunter bis Ende 2022 die Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof und bis Ende 2023 die Fahrradabstellanlage am Siemens Campus.*

*Zur Verbesserung der Situation rund um den Hauptbahnhof wird die Errichtung eines Fahrradparkhauses im Rahmen des Projekts Regnitzstadt mit hoher Priorität verfolgt.*

*Die Verwaltung wird östlich des Hauptbahnhofs die Errichtung einer weiteren Fahrradabstellanlage oder eines Fahrradparkhauses prüfen.*

*Die Verwaltung berücksichtigt bei jeder Maßnahme im Bereich der Fahrradabstellplätze nach Möglichkeit die Errichtung moderner Überdachungen und felgenreundlicher Stellplätze nach dem neuesten Stand der Technik, um den Komfort für Radfahrer\*innen zu verbessern.*

*Ebenfalls bei jeder Maßnahme wird bedarfsgerecht die Errichtung von Stellplätzen für Fahrräder mit Kinderanhänger oder Lastenräder berücksichtigt. Insgesamt sollen von den neu einzurichtenden Fahrradparkplätzen 10% für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderanhängern geeignet sein.*

Bei den Fahrradstellplätzen soll es in den kommenden Jahren sowohl quantitative als auch qualitative Verbesserungen geben. Das 1000-Bügel-Programm soll in den kommenden Jahren erneut aufgelegt werden, dabei sollen auch andere Stadtteile berücksichtigt werden. Die Planungen für die Fahrradabstellanlagen am Siemens Campus und am Hauptbahnhof sind derzeit in Bearbeitung. Baubeginn am Hauptbahnhof soll Ende 2021, am Siemens Campus Ende 2022 sein, die Bauzeit beträgt jeweils ca. ein Dreivierteljahr.

Neben der Abstellanlage östlich des Hauptbahnhofs soll im Zuge der Planungen der Regnitzstadt eine Einrichtung auf der Westseite des Bahnhofs entstehen. Hier bietet sich die Möglichkeit der Errichtung eines echten Fahrradparkhauses. Eine weitere Einrichtung östlich des Bahnhofs soll geprüft werden. Konkrete Planungen rund um den Hauptbahnhof sind abhängig von der Bereitschaft der Deutschen Bahn, Flächen zur Verfügung zu stellen. Mit dem Universitätsklinikum wird die Verwaltung begonnene Gespräche über eine mögliche Errichtung einer größeren Abstellanlage im Bereich des Klinikums fortsetzen.

Die mindestens 8000 Stellplätze setzen sich nach heutiger grober Abschätzung wie folgt zusammen:

- rund 5000 Stellplätze im Rahmen des aktuellen 1000-Bügel-Programms (nach momentanem Stand sind deutlich mehr Bügel in der Innenstadt vorgesehen) und einer Neuauflage für die Gesamtstadt
- 932 Stellplätze in der Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof (davon Bestand 262, neu 670)
- 526 Stellplätze in der Fahrradabstellanlage am Siemens Campus (davon Bestand 66, neu 460)
- rund 500 Stellplätze in Fahrradstraßen
- rund 1500 Stellplätze an Schulen und Verwaltungsstandorten sowie im Rahmen von punktuellen Maßnahmen

Die Zahl 8000 beinhaltet dabei sowohl die Neuschaffung von zusätzlichen Stellplätzen als auch die Modernisierung von veralteten Stellplätzen („Felgenbrecher“). Stadtgestalterische Aspekte werden bei der Errichtung von Fahrradstellplätzen grundsätzlich intensiv mitbetrachtet.

In qualitativer Hinsicht berücksichtigt die Verwaltung bei der Herstellung von Fahrradabstellplätzen analog zum Vorgehen beim aktuell laufenden 1000-Bügel-Programm bei jeder Maßnahme nach Möglichkeit die Errichtung moderner Überdachungen und felgenfreundlicher Stellplätze, um den Komfort für Radfahrer\*innen zu verbessern. Ebenfalls bei jeder Maßnahme wird bedarfsgerecht die Errichtung von Stellplätzen für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderanhänger berücksichtigt, um die autofreie Mobilität zu fördern.

Derzeit werden seitens der Verwaltung vorbereitende Überlegungen zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung vorgenommen. Das Projekt beginnt im Jahr 2021. Dabei soll geprüft werden, ob und wie dadurch eine Verdoppelung der Zahl der Fahrradabstellplätze bei Bauvorhaben, erhöhte Qualitätsstandards und die Herstellung von Stellplätzen für Lastenräder erreicht werden kann. Auch die Höhe der Stellplatzablässe soll geprüft werden.

## **5. Radschnellwege zügig planen**

*Zusätzlich zu den bereits beschlossenen Planungen für Radschnellwege nach Nürnberg und Herzogenaurach (Planungsbeginn jeweils 2021) werden bis Ende 2023 auch die Planungen für den Radschnellweg nach Fürth und, in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und Behörden, den sog. Metropolradweg entlang des Kanals (Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim – Bamberg) aufgenommen.*

Radschnellverbindungen verbessern die Anbindung auch weiter entfernter Städte und Orte an Erlangen und erhöhen somit die Attraktivität für Pendler\*innen. Der Planungsaufwand ist aber, aufgrund des stadtgrenzüberschreitenden Charakters der Maßnahmen und der aufgrund der Vorgaben des Freistaats erforderlichen Baurechtschaffung, hoch. Von der Vergabe an externe Planungsbüros wird bereits Gebrauch gemacht, jedoch erweist sich auch die Betreuung der Büros in der Regel als sehr zeitintensiv, so dass damit keine wesentliche interne Personalressource eingespart werden kann. Die Stadt Erlangen bemüht sich über den Städtetag als auch die AGFK beim Freistaat Bayern um Erleichterungen, um die Planungsdauer von Radschnellwegen zu verkürzen.

Für die Verbindung Erlangen-Herzogenaurach wurde ein Förderantrag beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gestellt. Mit einem Baubeginn ist nicht vor 2025 zu rechnen. Für die Verbindung Erlangen-Nürnberg wird aktuell der Förderantrag erarbeitet. Bei beiden Strecken kann die Planung intensiviert werden, sobald die mit dem Stellenplan 2021 beschlossene Stelle in Abt. 613 besetzt ist.

Mit der Stadt Fürth liegt eine Planungsvereinbarung im Entwurf vor (vgl. Vorlage 613/034/2020). Zunächst sollen Planungsvarianten untersucht werden. Aus Sicht der Stadt Erlangen kann die Planung begonnen werden, wenn die unter Punkt 1 genannte Stelle geschaffen wird. Dies gilt ebenso für den sog. Metropolradweg Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim - Bamberg entlang des Kanals. Der nächste Schritt ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie unter Federführung von Stadt und Landkreis Bamberg, an deren Finanzierung sich die Stadt Erlangen beteiligt (vgl. Vorlage 613/319/2020). Dabei werden auch die Betriebswege entlang des Kanals berücksichtigt; Gespräche mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben ergeben, dass einige Schwierigkeiten zu überwinden sind, u.a. Fragen der Statik und Fragen des Unterhalts.

Zusätzlich zu den genannten Verbindungen wird die Stadtverwaltung Verbesserungen auf dem Erlanger Stadtgebiet prüfen mit dem Ziel, Radschnellverbindungselemente zu

erreichen. Dies gilt insbesondere für weitere Verbindungen z.B. nach Forchheim, Höchststadt und Eckental.

## **6. Sicher mit dem Rad zur Schule**

*Die Verwaltung erarbeitet bis Ende 2022 ein Programm zur Stärkung des Radverkehrs im Umfeld von Schulen. Folgende Maßnahmen werden dabei prioritär berücksichtigt:*

- *Die Verwaltung erarbeitet ein Maßnahmenpaket für den bedarfsgerechten Ausbau von stationärer Fahrradinfrastruktur durch den Ausbau von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen an allen Schulen. Die Umsetzung erfolgt bis Ende 2024.*
- *Im direkten Umfeld der Schulen soll der PKW-Verkehr auf ein Minimum reduziert werden. Dazu wird ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Schulwegsicherheit erarbeitet. Mindestens die folgenden acht Maßnahmen werden bis Ende 2024 umgesetzt:*
  - *Einrichtung einer Schulstraße als Pilotprojekt im Bereich der Ritzerstraße (Adalbert-Stifter-Schule) oder der Dompfaffstraße spätestens zu Beginn des Schuljahres 2022/2023*
  - *Einrichtung von mindestens drei weiteren Hol- und Bringzonen*
  - *Verbesserung der Situation an mindestens vier Querungen im Zuge von Schulwegen mit Hilfe der Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs*

Die Stadtverwaltung ist seit jeher bemüht, Schulwege sicher zu gestalten. Dazu gehört auch, dass sie durchgängig und sicher mit dem Fahrrad zu bewältigen sind. So läuft in der Verwaltung aktuell ein Projekt zum schulischen Mobilitätsmanagement.

Was Abstellanlagen angeht, wird aktuell die Ausstattung aller öffentlicher Gebäude inkl. Schulen mit Fahrradabstellanlagen erfasst. Auf dieser Basis kann der Ausbau der Fahrradinfrastruktur an Schulen strukturiert erfolgen.

Darüber hinaus soll die Schulwegsicherheit mit Blick auf den Radverkehr in den kommenden Jahren Stück für Stück für verbessert werden. Hier kommen ganz unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, mit denen es in Erlangen unterschiedlich viele Erfahrungen gibt.

Mit den Hol- und Bringzonen hat die Stadt in den vergangenen Jahren gute Erfahrungen gemacht, weitere Zonen sollen ausgewiesen werden. Die Schulwegsicherheit kann aber, soweit rechtlich zulässig, auch durch weitere Maßnahmen wie z.B. die Ausweisung von Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigter Bereiche sowie die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten z.B. durch die Herstellung der Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs) verbessert werden.

Keine Erfahrungen gibt es in Erlangen bislang mit der Einrichtung von sog. Schulstraßen. Dabei handelt es sich um Straßen vor oder im direkten Umfeld von Schulen, die für begrenzte Zeitspannen um Unterrichtsbeginn und Unterrichtsschluss für den KFZ-Verkehr gesperrt werden. Hier soll ein Pilotversuch gestartet werden.

Das o.g. Maßnahmenpaket sollte ausgearbeitet, bis Ende 2024 zunächst teilweise umgesetzt und anschließend weiter verfolgt werden.

## **7. Vision Zero für Erlangen**

*Die Stadt Erlangen setzt sich die sog. Vision Zero zum Ziel. Alle Verkehrsteilnehmer\*innen sollen sicher und unfallfrei an ihr Ziel kommen.*

*Der Stadtrat empfiehlt der Verwaltung dazu, Gespräche mit dem Zweckverband über die Ausweitung der kommunalen Verkehrsüberwachung im Stadtgebiet bis Ende 2022 aufzunehmen. Zielrichtung dieser Gespräche sollte eine Ausweitung in die Abendstunden und am Wochenende sein.*

*Mit Blick auf das unerlaubte Halten und Parken auf Geh- und Radwegen empfiehlt der Stadtrat der Verwaltung weiterhin, im Jahresverlauf 2021 eine mehrwöchige Schwerpunktaktion durchzuführen, deren Ergebnisse in die Planungen für die Ausweitung der kommunalen Verkehrsüberwachung einfließen können.*

*Mit der Polizei sollen Gespräche über die Bildung mindestens einer Fahrradstaffel für das Stadtgebiet aufgenommen werden. Weiterhin bemüht sich die Stadt um eine verstärkte Überwachung von Verstößen wie „Geisterradeln“ und Fahren ohne Licht.*

Die Verwaltung war schon in der Vergangenheit und ist weiterhin bestrebt, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer\*innen und die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr zu stärken. Die entsprechenden Maßnahmen werden in den kommenden Jahren intensiviert, um dem Ziel einer „Vision Zero“ näher zu kommen.

Die bereits angedachte Ausweitung der kommunalen Verkehrsüberwachung ist ein probates Mittel, auch um das oft kritisierte unerlaubte Halten und Parken auf Geh- und Radwegen zu unterbinden. Die oftmals auf individuellen Schilderungen beruhende Einschätzung, das unerlaubte Halten und Parken auf Geh- und Radwegen sei in Erlangen besonders häufig zu beobachten, gilt es zunächst mit Hilfe einer temporären Schwerpunktaktion zu verifizieren.

## **8. Vernetzte Mobilität**

*Die Stadtverwaltung intensiviert die Bemühungen, die Verkehrsarten des Umweltverbundes besser zu vernetzen. Der Beschluss zur Errichtung von Mobilpunkten im Stadtgebiet wird bekräftigt. Bis Ende 2021 werden drei weitere Mobilpunkte eingerichtet (Mozartstraße, Hauptbahnhof, Siemens Campus). Bis Ende 2022 werden weitere zwölf Mobilpunkte eingerichtet (vgl. Vorlage 613/017/2020).*

*Die Stadt setzt ihre Bemühungen um ein modernes Fahrradverleihsystem mit hoher Priorität fort und bemüht sich vor einer grundsätzlichen Lösung im Rahmen des Projekts „Straße der Zukunft“ um ein Leihrad-Pilotprojekt.*

Die Förderung der sog. Inter- und Multimodalität zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbundes ist ein konkretes Ziel des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes. Die Stadtverwaltung wird ihre bisher gängige Praxis, bei jeder Einzelmaßnahme die Stärkung des Umweltverbundes zu priorisieren, daher auch in Zukunft fortsetzen.

Darüber hinaus werden im Stadtgebiet sukzessive weitere Mobilpunkte errichtet. Eine Liste mit angestrebten Standorten ist beschlossen (vgl. Vorlage 613/017/2020). An den Mobilpunkten sind u.a. Carsharing und Stellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderanhänger sowie, wo stadtgestalterisch möglich, auch Überdachungen vorgesehen.

Der Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems wird derzeit geprüft. An geeigneten Standorten bieten Leihräder aus dem Umland ankommenden ÖPNV-Nutzer\*innen eine attraktive Möglichkeit für die sog. „letzte Meile“. Eine gute Standortwahl ist daher essentiell. Eine Ausweitung des Angebots der Nürnberger VAG auf Erlanger Stadtgebiet ist aus Sicht der Verwaltung wünschenswert, es sind allerdings vergaberechtliche Fragen zu klären. Die Verwaltung wird ihre Gespräche entsprechend fortsetzen.

## **9. Mehr Lastenräder in der Stadt**

*Die Stadt baut ihr Lastenrad-Angebot bedarfsgerecht aus. Bis Ende 2022 wird die Summe der verfügbaren Leih-Räder von aktuell (Ende 2020) neun auf mindestens 25 erhöht. Der*

*anschließende weitere Ausbau ab 2023 erfolgt ebenfalls bedarfsgerecht. Bei den Standorten werden eine bedarfsgerechte Dezentralisierung und anhand von Best-Practice-Beispielen aus anderen Städten eine Flexibilisierung und Ausweitung der Ausleihzeiten angestrebt.*

Der Ausbau des Angebots an Lastenrädern im Stadtgebiet erfolgt kontinuierlich und bedarfsgerecht. Dazu wird die Zahl der verfügbaren Leih-Räder bis Ende 2022 deutlich erhöht. Vor dem Hintergrund des bestehenden und aktuell finanziell ausgebauten Förderprogramms für private Lastenräder (vgl. Vorlage 31/021/2020) und dessen Öffnung auch für Gewerbetreibende (vgl. Vorlage 31/039/2020) und mit dem Ziel, eine kontinuierliche Auslastung und kein Überangebot zu schaffen, wird empfohlen, die weitere Entwicklung abzuwarten und den Ausbau des Angebots ab 2023 bedarfsgerecht zu gestalten.

Das Angebot an Lastenrädern im Stadtgebiet beruht auf Vereinbarungen mit Partnern vor Ort, die die Lagerung und Ausgabe der Räder organisieren. Die Verwaltung wird ihre Gespräche mit möglichen Partnern fortsetzen, um neue, möglichst auch dezentrale Standorte anbieten zu können und eine möglichst große Flexibilisierung und Ausweitung der Nutzungszeiten zu erreichen, zum Beispiel durch digitale Schlösser, Fahrradboxen oder den Verleih durch kooperierende Einzelhandelsgeschäfte. Best-Pratice-Beispiele aus anderen Städten (wie z.B. „LastenVelo Freiburg“) werden dabei auch für Erlangen geprüft. Die Standorte der Lastenräder werden regelmäßig evaluiert.

Im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms werden auch Abstellanlagen für Lastenräder berücksichtigt. Darüber hinaus beteiligt sich die Stadt Erlangen aktuell an einem Projekt zur Lastenradlogistik (vgl. Vorlage 613/161/2018).

## **10. Bündelung des Themas „Radverkehr“ in der Verwaltung**

*Die Funktion „Radverkehrsbeauftragte\*r“ und die dort angesiedelten Aufgaben werden unter der Bezeichnung „Radbeauftragte\*r“ Ref. VI zugeordnet. Dies gilt auch für die AG Rad, die in einem gemeinschaftlichen Prozess organisatorisch und inhaltlich neu konzipiert wird. Ein entsprechender Vorschlag wird von Ref. VI im ersten Quartal 2021 erarbeitet und bis Ende 2021 umgesetzt.*

Die Zuständigkeit für Radverkehrsthemen ist in der Verwaltung bislang auf zwei unterschiedliche Referate aufgeteilt. Die bisherige Funktion „Radverkehrsbeauftragte\*r“ ist Referat VII zugeordnet. Die Aufgaben umfassen u.a. das Management der Lastenräder, die Funktion als allgemeine Anlaufstelle für Radverkehrsthemen und mehr. Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur sind Referat VI zugeordnet. Mit der organisatorischen Trennung geht eine räumliche Trennung einher.

Mit dem Beschlussvorschlag, die Funktion Ref. VI zuzuordnen, wird auf den im Rahmen der Gespräche mehrfach geäußerten deutlichen Wunsch der Initiative reagiert, eine organisatorische und räumliche Veränderung herbeizuführen, um die Wirksamkeit der Funktion durch eine verbesserte Anbindung an andere Arbeitsbereiche zu erhöhen. Auch aus Sicht der Verwaltung birgt eine veränderte Zuordnung Vorteile für den Radverkehr.

Radverkehrsthemen werden in Erlangen seit den 70er Jahren in der AG Rad diskutiert. Die organisatorischen Veränderungen eröffnen auch die Möglichkeit, die organisatorische und inhaltliche Ausrichtung des Gremiums zu überprüfen und ggf. neu zu konzipieren. Referat VI wird dazu im ersten Quartal 2021 einen Vorschlag erarbeiten und diesen mit der AG Rad abstimmen und dem Stadtrat vorschlagen. Oberbürgermeister Dr. Janik wird den Prozess begleiten. Ziel ist die Neuausrichtung der AG Rad bis spätestens Ende des Jahres 2021.

## 11. Informationsangebot: Radfahren in Erlangen

*Die Stadtverwaltung erarbeitet unter Berücksichtigung der nachstehenden Aspekte bis spätestens Ende 2022 einen Vorschlag für ein zeitgemäßes und vernetztes Informationsangebot zum Thema „Radfahren in Erlangen, um das Informationsangebot und die Sichtbarkeit des Themas zu erhöhen. Die schrittweise Umsetzung beginnt spätestens im Jahr 2023 und ist bis Ende 2024 abgeschlossen. Anschließend erfolgt eine Verstetigung. Schon während der Erarbeitungsphase sollen wenn möglich einzelne Maßnahmen umgesetzt werden.*

- *Online-Portal inkl. Mängelmelder für den Fuß- und Radverkehr auf Basis einer interaktiven Karte mit Darstellung von Mehrfachmeldungen*
- *regelmäßige Kampagnen*
- *Informationspaket für Neubürger\*innen*

Ein zeitgemäßes Informationsangebot über Belange des Radverkehrs ergänzt die Maßnahmen. Es bietet einen Überblick über aktuelle Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr und stärkt in Form von Kampagnen das Ansinnen, den Umweltverbund zu fördern, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer\*innen sowie das Miteinander in einer lebenswerten Stadt. Bestandteile sollen sein:

- ein Online-Portal für den Fuß- und Radverkehr in Erlangen mit aktuellen Informationen zu Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und interaktiven Eigenschaften wie z.B. einer Schadensmelder-Funktion (modernes „Scherbentelefon“). Der bestehende Schadensmelder könnte z.B. um einen Themenbereich „Fuß- und Radwege“ ergänzt und der Schadensmelder mit Hilfe einer interaktiven Karte somit auch für den Bereich Fuß- und Radverkehr dahingehend optimiert werden, dass durch Dritte erkannte Mängel am Fuß- und Radwegenetz erfasst, geortet und zielgenau bearbeitet werden können. Das Instrument soll in einem weiteren Schritt so weiterentwickelt werden, dass auch der jeweilige Bearbeitungsstand angezeigt werden kann. Dabei orientiert sich die Verwaltung an anderen positiven Beispielen wie z.B. Darmstadt (<https://da-bei.darmstadt.de/bms>).
- Eine Informationskampagne für den Radverkehr, die mindestens Module
  - zur Schulwegsicherheit und der autofreien Mobilität von Schüler\*innen, um die Sicherheit im Straßenverkehr im Umfeld von Schulen zu erhöhen,
  - zum Miteinander und der Rücksichtnahme aller Verkehrsarten im Straßenverkehr mit dem Schwerpunkt auf der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs (z.B. sicheres Überholen durch den MIV gemäß neuer StVO, grüner Abbiegepfeil, Fahrradstraßen, Parken/Halten auf Geh- und Radwegen) sowie
  - zum städtischen Lastenradverleih und der Förderkulisseumfasst. In diesem Zusammenhang wird auch der Flyer „Sicher Radfahren in Erlangen“ überarbeitet und seine Verteilung optimiert. Die Kampagne ist so zu konzipieren, dass sie anschließend verstetigt werden kann.
- ein Informationsangebot für Neubürger\*innen mit Informationen zum Thema Verkehr und Radverkehr in Erlangen (vgl. Vorlage 613/277/2019).

Auch wenn der Fokus auf konkreten Verbesserungen des Radwegenetzes und der Radverkehrsinfrastruktur liegt, ist der kommunikative Aspekt nicht zuletzt aufgrund der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf das Klima nicht zu unterschätzen. Die Verwaltung strebt daher an, zeitnah in die Überarbeitung der kommunikativen Darstellung des Radfahrens in Erlangen einzusteigen und schon vor der Umsetzung eines Gesamtkonzepts pragmatische Verbesserungen zu erzielen.

## **12. Freie Fahrt an Baustellen**

*Bei der Absicherung von Baustellen sollen die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK) so weit wie möglich eingehalten werden.*

*Der Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses zum Leitfaden Baustellen der AGFK vom 18.10.2016 wird bekräftigt. Die Verwaltung wird prüfen, inwieweit bei der Führung des Radverkehrs an Baustellen der Leitfaden Umleitungen der AGFK stärker und systematischer berücksichtigt werden kann.*

Von Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit Baustellen und Umleitungen sind alle Verkehrsarten betroffen. Die Verwaltung ist bestrebt, diese so gering wie möglich zu halten. Aufgrund der Vielzahl der Baustellen im Stadtgebiet gelingt eine ideale Verkehrsführung nicht immer. Für Radfahrende und Fußgänger\*innen als schwächste Verkehrsteilnehmer kann dies zu besonders gefährlichen Situationen führen. Die Verwaltung wird daher ihren Umgang mit den genannten Leitfäden überprüfen und ggf. optimieren.

Zum Charakter der Leitfäden wird auf die Ausführungen in Vorlage 32-1/046/2016 verwiesen. Die Leitfäden stellen Empfehlungen dar und ersetzen nicht die maßgeblichen Vorschriften.

## **13. Monitoring und Reporting: Den Radverkehr gemeinsam voranbringen**

*Stichtag für die beschriebenen Maßnahmen ist der 1. Januar 2021. Die Verwaltung erarbeitet im Jahr 2021 einen Umsetzungs- und Zeitplan für die Maßnahmen. Weiterhin wird eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe gebildet, die die Umsetzung der Maßnahmen steuert. Die Umsetzung der Maßnahmen wird durch die Verwaltung und im Rahmen der AG Rad und des Forums Mobilität gemeinsam mit der Initiative kontinuierlich überwacht. Eine ausführliche Berichterstattung, auch gegenüber dem Stadtrat, erfolgt einmal im Jahr. Spätestens 2030 wird eine neue Radstrategie 2040 vorgelegt.*

Nicht zuletzt aufgrund des durch die Corona-Pandemie großen Zeitraums zwischen der Formulierung der Forderungen durch die Initiative und dem Stadtratsbeschluss über den Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen ist es sinnvoll, einen geeigneten Stichtag zu definieren, der dann auch Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen und deren Monitoring ist.

Ein Umsetzungs- und Zeitplan für die Maßnahmen ermöglicht eine wirksame Überwachung der erzielten Ergebnisse, sowohl für die Initiative als auch die Verwaltung. Die Verwaltung wird daher eine Arbeitsgruppe einrichten, die den Umsetzungs- und Zeitplan erstellt und die Umsetzung der Maßnahmen steuert. Um gleichzeitig zu vermeiden, dass die Berichterstattung einen zu großen Anteil der Arbeit der ohnehin stark ausgelasteten Dienststellen im Bereich Verkehr einnimmt, erfolgt eine kontinuierliche Berichterstattung im Rahmen der geeigneten Gremien AG Rad und Forum Mobilität. Die genaue Ausgestaltung wird im Rahmen der Neukonzipierung der AG Rad festgelegt. Eine ausführliche Berichterstattung erfolgt einmal im Jahr.