

Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen

Stadt Erlangen

2. aktualisierte Fassung

erlangen.de/mobilitaetsplanung

11/2025



Stadt
Erlangen

1 Inhalt

1	Inhalt	2
2	Ausgangslage und Zielsetzung	3
3	Einsatzbereiche von Fahrradstraßen	6
4	Ausweisung von Fahrradstraßen	10
5	Ausbildung der Fahrradstraßen	12
5.1	Markierung und Erkennbarkeit	12
5.2	Querschnittsbreiten und Umgang mit Parken am Fahrbahnrand	14
5.3	Knotenpunkte	21
5.4	Beginn und Ende von Fahrradstraßen	25
6	Abbildungsverzeichnis	31
7	Impressum	32

2 Ausgangslage und Zielsetzung

alt	neu
Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 der StVO ausgewiesene Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge können ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, wenn nötig muss Kfz-Verkehr zum Schutz des Radverkehrs seine Geschwindigkeit auch weiter verringern. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.	Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 der StVO ausgewiesene Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge können ausnahmsweise – in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, wenn nötig muss Kfz-Verkehr zum Schutz des Radverkehrs seine Geschwindigkeit auch weiter verringern. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.

Fahrradstraßen haben sich als geeignetes Element zur Führung des Radverkehrs im Zuge städtischer Netze erwiesen. Bei richtiger Ausgestaltung bieten sie dem Radverkehr einen komfortablen Verkehrsfluss und die Möglichkeit hoher Reisegeschwindigkeiten. Das Unfallrisiko für Radfahrende ist auf Fahrradstraßen deutlich geringer als auf anderen Radverkehrsführungen wie z. B. Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Die Führung des Radverkehrs über Fahrradstraßen mit geringem Kfz-Verkehr anstelle von Hauptverkehrsstraßen ist deshalb auch ein gutes Mittel, um die Verkehrssicherheit im Radverkehr einer Stadt zu erhöhen. Gut angelegte Fahrradstraßen

- machen Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz sichtbar,
- bündeln den Radverkehr und
- tragen zu einer Zunahme des Radverkehrs bei.

alt	neu
In Erlangen wurden bisher nur acht Fahrradstraßen (Stand Ende 2018), ausgewiesen, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen. Ihre Gestaltung ist eher unauffällig und nicht einheitlich. Eine Erkennbarkeit ist im Streckenverlauf deshalb oft nicht gegeben, da nur Anfang und Ende mit Verkehrszeichen bzw. Piktogrammen ausgewiesen sind. Die Potenziale in Bezug auf Netz- und Öffentlichkeitswirksamkeit von Fahrradstraßen können so nicht ausgeschöpft werden. Weiterhin ist festzustellen, dass Erlangen im Hinblick auf die Anzahl und die Länge der Fahrradstraßen im deutschlandweiten Vergleich am unteren Ende steht, insbesondere bei Berücksichtigung des hohen Radverkehrsanteils in Erlangen.	In Erlangen wurden bisher nur zehn Fahrradstraßen (Stand Ende 2025), ausgewiesen, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen. Ihre Gestaltung ist zum einen Teil nach diesem Leitfaden geschehen und zum anderen Teil eher unauffällig sowie daher nicht einheitlich. Eine Erkennbarkeit ist im Streckenverlauf deshalb oft nicht gegeben, da nur Anfang und Ende mit Verkehrszeichen bzw. Piktogrammen ausgewiesen sind oder zum Teil gemäß der Erstfassung dieses Leitfadens. Die Potenziale in Bezug auf Netz- und Öffentlichkeitswirksamkeit von Fahrradstraßen können so nicht ausgeschöpft werden. Weiterhin ist festzustellen, dass Erlangen im Hinblick auf die Anzahl und die Länge der Fahrradstraßen im deutschlandweiten Vergleich am unteren Ende steht, insbesondere bei Berücksichtigung des hohen Radverkehrsanteils in Erlangen.

Gemäß dem Meilenstein F 2 „Rad- und Fußverkehr“ des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen soll der Stellenwert von Fahrradstraßen im Erlanger Radverkehrsnetz deutlich erhöht werden. Mit einem bewussten Einsatz dieses Elementes im Zuge wichtiger Radrouten durch das Erschließungsstraßennetz sollen Netzzusammenhänge geschaffen werden, die attraktiv und transparent ausgebildet

sind. Eine einheitliche und prägnante Gestaltung aller Fahrradstraßen in Erlangen soll den Wiedererkennungswert heben und zu einer guten Akzeptanz beitragen.

Damit soll in Erlangen ein **Fahrradstraßenbewusstsein** entstehen, das zu einer verstärkten Fahrradnutzung und höheren Verkehrssicherheit beiträgt.

3 Einsatzbereiche von Fahrradstraßen

alt	neu
Fahrradstraßen können gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO eingesetzt werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies, z. B. durch die Realisierung attraktiver Verbindungen im Radverkehrsnetz durch eine Bündelung und Steigerung des Radverkehrs zu erwarten ist. Dementsprechend bieten sie sich vorrangig in Straßen mit hohem Radverkehrsaufkommen und wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr an. Zum linienhaften Einsatz eignen sie sich vor allem im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sowie von städtischen Hauptradrouten. Im Nebennetz des Radverkehrs kommen sie ggf. auch auf einzelnen Zubringerwegen zu wichtigen Radverkehrszielen (z. B. Schulen) in Betracht. Das Element der Fahrradstraße ist demgemäß ein wichtiger Bestandteil des Plannetzes für den Radverkehr aus dem	Fahrradstraßen können gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO angeordnet werden, wenn auf der Straße eine hohe Radverkehrsdichte zu erwarten ist oder die Straße lediglich eine untergeordnete Bedeutung für den KFZ-Verkehr hat. Zusätzlich kommt eine Anordnung in Frage, wenn die Straße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat. Dementsprechend bieten sie sich vorrangig in Straßen mit hohem Radverkehrsaufkommen oder geringer Bedeutung für den Kfz-Verkehr oder wichtiger Netzkategorie bzw. Verbindungsfunktion für den Radverkehr an. Zum linienhaften Einsatz eignen sie sich vor allem im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sowie von städtischen Hauptradrouten. Im Nebennetz des Radverkehrs kommen sie auch auf einzelnen Zubringerwegen zu wichtigen Radverkehrszielen (z. B.

Verkehrsentwicklungsplan, das bereits vom Erlanger Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossen wurde (vgl. <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.php?kvonr=2131958>).

Fahrradstraßen kommen auf Straßen ohne Kfz-Verkehr bzw. mit nur geringer Belastung durch Kfz-Verkehr in Betracht. Dies sind innerorts in der Regel **Erschließungsstraßen** mit Tempo 30 oder sonstige wenig frequentierte Straßen im nachgeordneten Kfz-Netz. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 und der Neufassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA¹ reicht das Einsatzfeld von Fahrradstraßen bis zu einer Kfz-Belastung von etwa 4.000 Kfz pro Tag. **Linienbusverkehr** ist kein Ausschlussgrund für die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Schulen) in Betracht. Das Element der Fahrradstraße ist demgemäß ein wichtiger Bestandteil des Plannetzes für den Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan, das **in seiner Erstfassung 2019 und seine Aktualisierung 2025** vom Erlanger Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossen wurde (vgl. <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?kvonr=2132796> & <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?kvonr=2140008>).

Fahrradstraßen kommen auf Straßen ohne Kfz-Verkehr bzw. mit nur geringer Belastung durch Kfz-Verkehr in Betracht. Dies sind innerorts in der Regel **Erschließungsstraßen** mit Tempo 30 oder sonstige wenig frequentierte Straßen im nachgeordneten Kfz-Netz. **Für den Kfz-Verkehr ist stets eine geeignete Alternativroute vorzusehen. Gemäß den Entwürfen für die Neufassung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie den Hinweisen für Radschnellverbindungen (H RSV) reicht das Einsatzfeld von Fahrradstraßen bis zu einer Kfz-**

	Belastung von etwa 2.500 Kfz pro Tag. Linienbusverkehr ist kein Ausschlussgrund für die Einrichtung einer Fahrradstraße.
--	---

Die Verkehrsqualität für den Radverkehr ist umso besser, je weniger Kraftfahrzeuge dort fahren. Kann der Kfz-Verkehr wegen der notwendigen Erreichbarkeit von Grundstücken nicht ausgeschlossen werden, wird geprüft, ob durch geeignete Verkehrsberuhigungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen insbesondere Durchgangs- oder Schleichverkehr unterbunden werden kann. Der Radverkehr soll durch diese Lenkungsmaßnahmen nicht betroffen werden (ggf. Zusatz „Radverkehr frei“).

alt	neu
Lösungsansätze, um den Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße zu reduzieren: • Fahrtrichtungsgebote durch Verkehrszeichen 209 bis 214 StVO, • Einbahnstraßenregelungen, • Diagonalsperren, Sackgassen, • Ein- oder Ausfahrtverbote (Velopforten, s. Kap. 4.5), • Durchfahrtverbote, ggf. nur für einzelne Fahrzeuggruppen, z. B. Lkw • Reduzierung der Stellplatzangebote zur Verringerung von Parksuchverkehr,	Lösungsansätze, um den Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße zu reduzieren: • Fahrtrichtungsgebote durch Verkehrszeichen 209 bis 214 StVO, • Einbahnstraßenregelungen, • Diagonalsperren, Sackgassen, • Ein- oder Ausfahrtverbote (Velopforten, s. Kap. 4.5), • Durchfahrtverbote, ggf. nur für einzelne Fahrzeuggruppen, z. B. Lkw • Reduzierung der Stellplatzangebote zur Verringerung von Parksuchverkehr,

- Alternative Führungen mit höherer Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr anbieten.

- Alternative Führungen mit höherer Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr anbieten.

4 Ausweisung von Fahrradstraßen

alt	neu
Das Verkehrszeichen 244 für Fahrradstraßen wird in der Größe 840 mm* 840 mm eingesetzt. Soll Kfz-Verkehr zugelassen werden, erfolgt dies durch das in Erlangen bereits gebräuchliche Zusatzschild. Die Zulassung für anderen Fahrzeugverkehr kann in beiden Richtungen oder in nur einer Richtung erfolgen.	Das Verkehrszeichen 244 für Fahrradstraßen wird in der Größe 600 mm* 600 mm eingesetzt. Soll Kfz-Verkehr zugelassen werden, erfolgt dies durch das entsprechende Zusatzschild (entweder Anlieger frei oder generell Kfz-Verkehr frei) . Die Zulassung für anderen Fahrzeugverkehr kann in beiden Richtungen oder in nur einer Richtung erfolgen.



Beginn einer
Fahrradstraße
(Vz 244 StVO)



Ende einer
Fahrradstraße
(Vz 244a StVO)



Zulassung
Anlieger mit
Zusatzschild

alt	neu
Fahrradstraßen sind verkehrsrechtlich nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen, da der Regelungsgehalt von	Fahrradstraßen sind verkehrsrechtlich nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen, da der Regelungsgehalt von

Fahrradstraßen (z. B. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden, streckenbezogene Anordnung) nicht mit der Zonenregelung kompatibel ist. Die Tempo-30-Zone wird deshalb jeweils an Knotenpunkten mit der Fahrradstraße ausgewiesen bzw. aufgehoben. Dadurch wird auch die Einführung einer Vorfahrtregelung im Zuge der Fahrradstraße erleichtert (vgl. Kap. 4.4). Zudem sind in geeigneten Fällen Fußgängerüberwege über Fahrradstraßen möglich.	Fahrradstraßen (z. B. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden, streckenbezogene Anordnung) nicht mit der Zonenregelung kompatibel ist. Die Tempo-30-Zone wird deshalb jeweils an Knotenpunkten mit der Fahrradstraße ausgewiesen bzw. aufgehoben. Dadurch wird auch die Einführung einer Vorfahrtregelung im Zuge der Fahrradstraße erleichtert (vgl. Kap. 4.4). Zudem sind in geeigneten Fällen Fußgängerüberwege über Fahrradstraßen möglich.
---	--

5 Ausbildung der Fahrradstraßen

5.1 Markierung und Erkennbarkeit

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit von Fahrradstraßen in Erlangen dienen spezielle Markierungselemente, die im Sinne eines Corporate Designs auch die Wiedererkennung für alle Verkehrsteilnehmenden fördern.

Das bisher schon eingesetzte **Fahrradstraßen-Piktogramm** wird in seiner Gestaltung beibehalten, jedoch in einer größeren Ausführung von 2,00 x 2,00 m. Der Einsatz des Piktogramms erfolgt jeweils zu Beginn/Ende der Fahrradstraße, an verkehrswichtigen Einmündungen sowie bei längeren Streckenabschnitten ohne Knotenpunkt etwa alle 200 m. Das Piktogramm wird bei Fahrbahnen ohne mittlere Leitlinie jeweils mittig angeordnet. Sind Fahrstreifen markiert, werden die Piktogramme jeweils richtungsbezogen in den Fahrstreifen platziert.



Fahrradstraßen-Piktogramm auf der Fahrbahn (Größe 2,00 x 2,00 m; bei Überhöhung in Fahrtrichtung 2,00 x 3,00 m)

alt	neu
Fahrradstraßen werden in Längsrichtung durchgängig und beidseitig mit einem durchgezogenen roten Breitstrich (0,25 m) markiert. Dieser dient der Verdeutlichung der Führung der Fahrradstraße und ersetzt keine verkehrsrechtlich erforderliche Markierung. In Bereichen mit keinem oder nur vereinzeltem Fahrbahnrandparken ohne Regelungsbedarf oder bei baulich ausgebildeten Parkbuchten/-streifen verläuft die Markierung entlang des Fahrbahnrandes.² In Bereichen mit regelmäßigem Parken am Fahrbahnrand liegt die Markierung in Fahrtrichtung links neben den parkenden Kfz und berücksichtigt einen Sicherheitsabstand von 0,50 m. Nach Möglichkeit ist das Parken am Fahrbahnrand in diesen Fällen durch Parkstandmarkierungen (in weiß) in T-Form zu regeln.	Fahrradstraßen werden in Längsrichtung durchgängig und beidseitig mit einem weißen Breitstrich (0,25 m) mit 0,5 m Strich und 0,5 m Lücke markiert. Dieser dient der Verdeutlichung der Führung der Fahrradstraße und hat keine verkehrsrechtliche Bedeutung. In Bereichen mit keinem oder nur vereinzeltem Fahrbahnrandparken ohne Regelungsbedarf oder bei baulich ausgebildeten Parkbuchten/-streifen verläuft die Markierung entlang des Fahrbahnrandes.¹ In Bereichen mit regelmäßigem Parken am Fahrbahnrand sowie in Parkbuchten liegt die Markierung in Fahrtrichtung links neben den parkenden Kfz und berücksichtigt einen Sicherheitsabstand von mind. 0,50 m. Das Parken am Fahrbahnrand ist in Fahrradstraßen stets durch Parkflächenmarkierung zu regeln.

Beispiele für die Anordnung der Verkehrszeichen und Piktogramme zeigen die Prinzipskizzen in Kapitel 4.4.

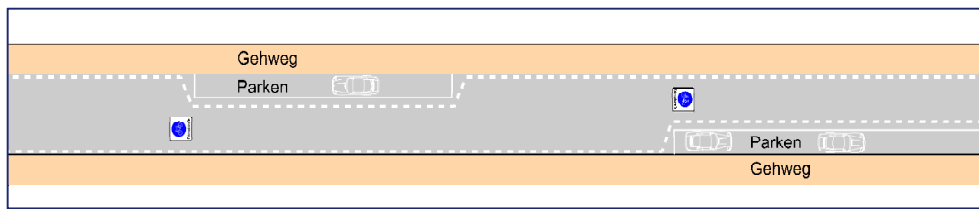


Abbildung 1: Markierung zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen mit und ohne Parken am Fahrbahnrand

5.2 Querschnittsbreiten und Umgang mit Parken am Fahrbahnrand

alt	neu
Die nutzbare Fahrbahnbreite von Fahrradstraßen soll zumindest 4,00 m betragen (Abbildung 2). Dies ermöglicht, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende zwei ebenfalls nebeneinander Fahrenden begegnen können. Ebenso können einzelne Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen. Dies gilt auch, wenn Kfz-Verkehr nur in einer Richtung geführt wird. Die Breite von 4,00 m sollte nur an überschaubaren Engstellen unterschritten werden. Soll bei starkem Radverkehr gewährleistet werden, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen können, ist eine	Die nutzbare Fahrbahnbreite von Fahrradstraßen soll zumindest 4,00 m betragen (Abbildung 2). Dies ermöglicht, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende zwei ebenfalls nebeneinander Fahrenden begegnen können. Ebenso können einzelne Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen. Dies gilt auch, wenn Kfz-Verkehr nur in einer Richtung geführt wird. Die Breite von 4,00 m kann im Einzelfall unterschritten werden. Soll bei starkem Radverkehr gewährleistet werden, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen können, ist eine

nutzbare **Breite von 5,00 m** erforderlich. Dies ist vor allem **im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten** anzustreben.

Größere nutzbare **Fahrbahnbreiten als 5,50 m** kommen **nur in Ausnahmefällen** zum Einsatz (z.B. bei Linienbusbetrieb im Begegnungsverkehr), da andernfalls auch höhere Geschwindigkeiten von Kfz sowie aus Sicherheitsaspekten eher unerwünschte Überholvorgänge von Radfahrenden durch Kfz begünstigt werden.

Die **rote Randmarkierung wird zur nutzbaren Breite gerechnet**. Nicht zur nutzbaren Fahrbahnbreite zählen nicht befahrbare breitere Rinnen und die **Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen**. Diese betragen:

0,50 m bei Längsparkständen mit eher seltenen Parkwechselvorgängen, wie es für Wohnnutzung oder Parken von Berufspendlern üblich ist.

0,75 m bei Längsparkständen mit häufigeren Parkwechselvorgängen, wie es für eine städtebauliche Nutzung mit Einzelhandel, Dienstleistungen und

nutzbare **Breite von 5,00 m** erforderlich. Dies ist vor allem **im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten** **vorzusehen**.

Größere nutzbare **Fahrbahnbreiten als 5,50 m** kommen **nur in Ausnahmefällen** zum Einsatz (z.B. bei Linienbusbetrieb im Begegnungsverkehr), da andernfalls auch höhere Geschwindigkeiten von Kfz sowie aus Sicherheitsaspekten eher unerwünschte Überholvorgänge von Radfahrenden durch Kfz begünstigt werden.

Die **weiße Blockrandmarkierung wird zur nutzbaren Breite gerechnet**. Nicht zur nutzbaren Fahrbahnbreite zählen nicht befahrbare breitere Rinnen und die **Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen**. Diese betragen bei Längsparkern in der Regel 0,75 m, mind. jedoch 0,50 m und bei Schräg und Senkrechtparkern in der Regel 1,00 m, mind. jedoch 0,75 m.

Bei nur vereinzelt parkenden Fahrzeugen, bei denen die rote Randmarkierung am Fahrbahnrand durchläuft, kommt kein

Veranstaltungseinrichtungen üblich ist. 0,75 m bei Schräg- und Senkrechtparken mit eher seltenen Parkwechselvorgängen. 1,00 m bei Schräg- und Senkrechtparken mit häufigeren Parkwechselvorgängen. Bei nur vereinzelt parkenden Fahrzeugen, bei denen die rote Randmarkierung am Fahrbahnrand durchläuft, kommt kein rechnerischer Sicherheitsraum zur Anwendung.	rechnerischer Sicherheitsraum zur Anwendung.
---	---

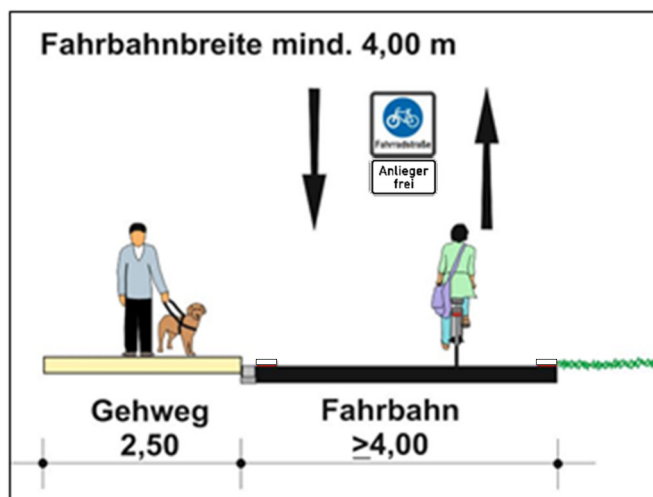


Abbildung 2: Fahrradstraße ohne Parken

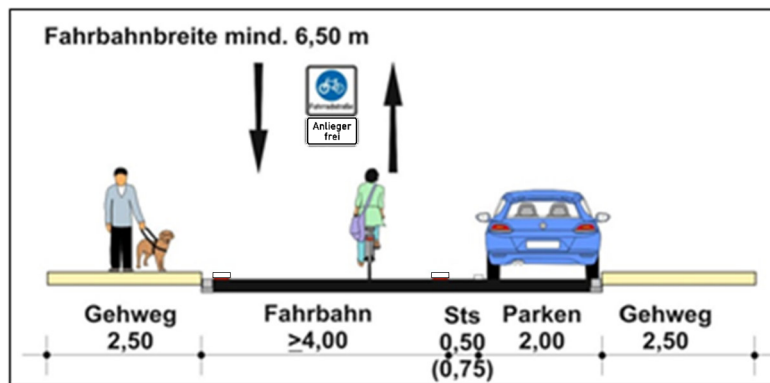


Abbildung 3: Fahrradstraße mit einseitigem Parken

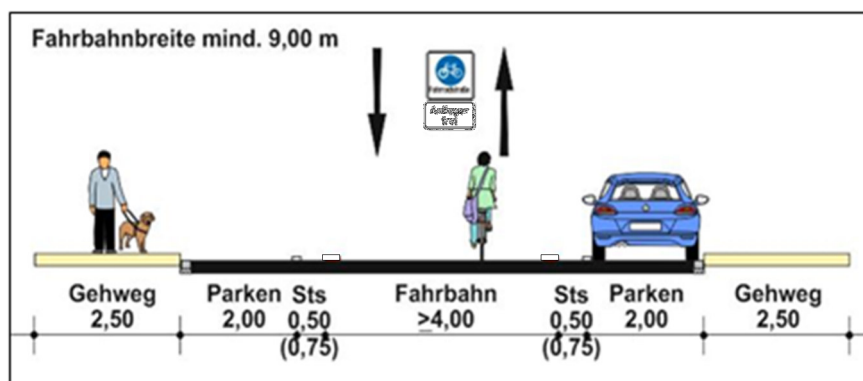


Abbildung 4: Fahrradstraße mit beidseitigem Parken

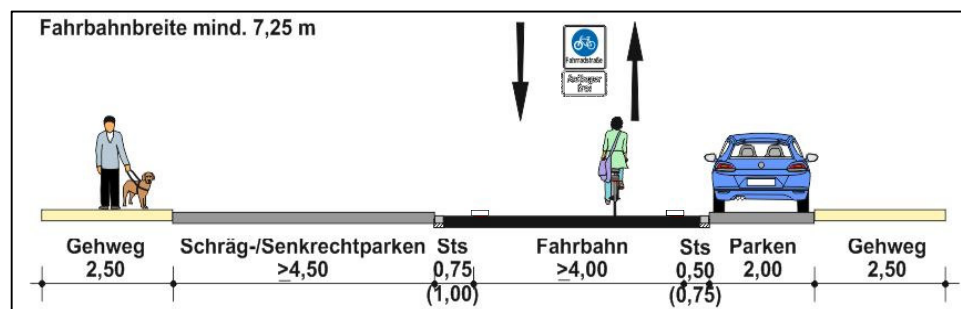


Abbildung 5: Fahrradstraße mit unterschiedlichen Anordnungen der Parkstände

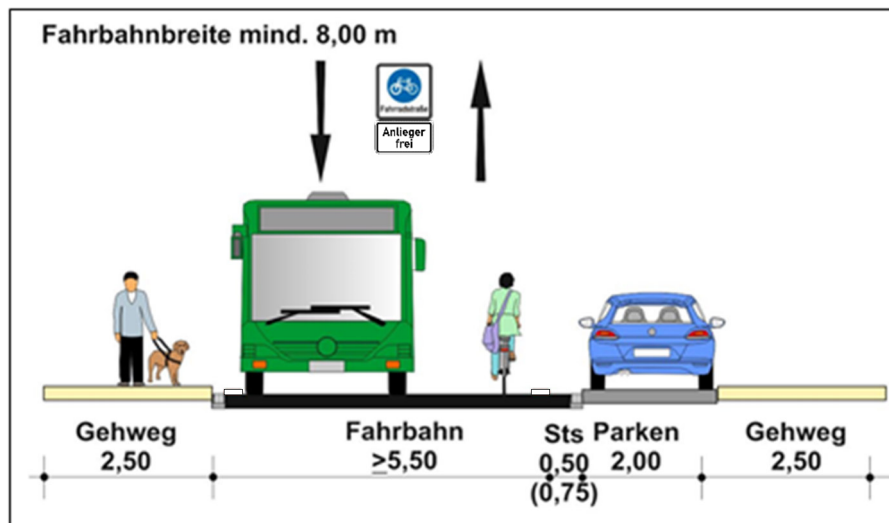


Abbildung 6: Fahrradstraße mit Linienbusverkehr

alt	neu
Umgang mit Parken In der Praxis werden die nutzbaren Fahrbahnbreiten sehr häufig durch das Parken am Fahrbahnrand beeinflusst. Wegen der Vielzahl unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten, ist der Umgang mit dem Parken im Rahmen einer Einzelfallprüfung festzulegen. Einige Lösungsansätze sind nachfolgend kurz skizziert: Geringer Parkbedarf mit nur vereinzeltm Parken Ein punktuelltes Unterschreiten der verbleibenden Fahrbahnbreite bis zu 3,50 m ist bei geringer Kfz-Verkehrsstärke (bis 2.000 Kfz/Tag)	Umgang mit Parken In der Praxis werden die nutzbaren Fahrbahnbreiten sehr häufig durch das Parken am Fahrbahnrand beeinflusst. Wegen der Vielzahl unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten, ist der Umgang mit dem Parken im Rahmen einer Einzelfallprüfung festzulegen. Einige Lösungsansätze sind nachfolgend kurz skizziert: Geringer Parkbedarf mit nur vereinzeltm Parken Ein punktuelltes Unterschreiten der verbleibenden Fahrbahnbreite bis zu 3,50 m ist bei geringer Kfz-Verkehrsstärke (bis 2.000 Kfz/Tag)

hinnehmbar, da es dann nur in seltenen Fällen zu Einschränkungen der Fahrqualität des Radverkehrs kommt. • Wird vereinzelt auf beiden Fahrbahnseiten geparkt, ist zu prüfen, ob das Parken nicht durch Parkflächenmarkierung auf einer Seite gebündelt werden kann. Dabei kann sich auch eine alternierende Anordnung empfehlen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt (vgl. Abbildung 1). Mittlerer bis hoher Parkbedarf (partiell oder durchgängig linienhaftes Parken) • Das Parken wird grundsätzlich durch Parkflächenmarkierung geregelt (ggf. in Verbindung mit weiteren Regelungen durch Beschilderung). • Bestehen nur die Mindestmaße der erforderlichen Fahrbahnbreiten, sollten abschnittsweise durch Parkverbote Bereiche mit größerer nutzbarer Fahrbahnbreite geschaffen werden, um einen eventuellen	hinnehmbar, da es dann nur in seltenen Fällen zu Einschränkungen der Fahrqualität des Radverkehrs kommt. • Wird vereinzelt auf beiden Fahrbahnseiten geparkt, ist zu prüfen, ob das Parken nicht durch Parkflächenmarkierung auf einer Seite gebündelt werden kann. Dabei kann sich auch eine alternierende Anordnung empfehlen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt (vgl. Abbildung 1). Mittlerer bis hoher Parkbedarf (partiell oder durchgängig linienhaftes Parken) • Das Parken wird grundsätzlich durch Parkflächenmarkierung geregelt (ggf. in Verbindung mit weiteren Regelungen durch Beschilderung). • Bestehen nur die Mindestmaße der erforderlichen Fahrbahnbreiten, sollten abschnittsweise durch Parkverbote Bereiche mit größerer nutzbarer Fahrbahnbreite geschaffen werden, um einen eventuellen
---	---

Überholdruck gefahrlos abbauen zu können. In Fahrradstraßen mit Geschäftsnutzung ist die Einrichtung von klar gekennzeichneten Lieferzonen zu prüfen, um ein Laden/Liefern in zweiter Reihe zu vermeiden. Abschnitte im Zuge von Fahrradstraßen mit nicht ausreichender nutzbarer Fahrbahnbreite aufgrund des Parkens am Fahrbahnrand Parkverbote (einseitig oder beidseitig), wenn die erforderlichen Breiten anders nicht zu schaffen sind. In diesem Fall sollte durch Parkraumerhebungen geprüft werden, ob alternative Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können. Aufgesetztes Parken, wenn die verbleibende Gehwegbreite mindestens den Standards gemäß Fußverkehrskonzept des VEP entspricht (nicht bei Fußwegen 1. Ordnung). Bauliche Erweiterung oder Neugliederung des Straßenraumes. Auch dann sind ausreichende Gehwegbreiten zu beachten.	Überholdruck gefahrlos abbauen zu können. In Fahrradstraßen mit Geschäftsnutzung ist die Einrichtung von klar gekennzeichneten Lieferzonen zu prüfen, um ein Laden/Liefern in zweiter Reihe zu vermeiden. Abschnitte im Zuge von Fahrradstraßen mit nicht ausreichender nutzbarer Fahrbahnbreite aufgrund des Parkens am Fahrbahnrand Parkverbote (einseitig oder beidseitig), wenn die erforderlichen Breiten anders nicht zu schaffen sind. In diesem Fall sollte durch Parkraumerhebungen geprüft werden, ob alternative Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können. Aufgesetztes Parken, wenn die verbleibende Gehwegbreite mindestens den Standards gemäß Fußverkehrskonzept des VEP entspricht (nicht bei Fußwegen 1. Ordnung). Bauliche Erweiterung oder Neugliederung des Straßenraumes. Auch dann sind ausreichende Gehwegbreiten zu beachten.
---	---

Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag muss in verkehrssicherem Zustand sein und besteht in der Regel aus Asphalt. Pflasterbeläge können ausnahmsweise in Straßenabschnitten mit besonderem städtebaulichen Anspruch verwendet werden, wenn sie einen hohen Fahrkomfort und entsprechende Sicherheit für den Fahrradverkehr ermöglichen (ebene Betonsteine ohne Fase bzw. in Ausnahmefällen Natursteine mit ebener, griffiger Oberfläche).

5.3 Knotenpunkte

Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr kann erreicht werden, wenn Fahrradstraßen an den Schnittstellen mit gleichrangigen Erschließungsstraßen Vorrang erhalten. In Erlangen soll dies für Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und städtischen Hauptrouten der Regelfall sein.

alt	neu
Die Vorfahrtregelung soll einheitlich und deutlich ausgestaltet werden. Insbesondere die Wartepflicht für die einmündenden Straßen ist eindeutig zu kennzeichnen. Neben der vorfahrtregelnden Beschilderung erhält die Fahrradstraße im Einmündungsbereich in der Regel eine flächige rote Beschichtung. Diese bezieht die roten Randstreifen mit ein (Bild 6).	Die Vorfahrtregelung soll einheitlich und deutlich ausgestaltet werden. Insbesondere die Wartepflicht für die einmündenden Straßen ist eindeutig zu kennzeichnen. Neben der vorfahrtregelnden Beschilderung erhält die Fahrradstraße im Einmündungsbereich in der Regel eine flächige rote Beschichtung. Die weiße Blockrandmarkierung verläuft in diesem

Bild 7 zeigt die erforderliche Beschilderung und Markierung im Detail.⁴ Bei sehr geringer Bedeutung der untergeordneten Zufahrten (z.B. Sackgasse, verkehrsberuhigter Bereich) und guten Sichtverhältnissen kann es auch reichen, nur die roten Randstreifen auszuführen und in diesen Fällen auf die flächige Markierung zu verzichten.	Bereich als Furtmarkierung (Abbildung 7). Abbildung 8 zeigt die erforderliche Beschilderung und Markierung im Detail.² Bei sehr geringer Bedeutung der untergeordneten Zufahrten (z.B. Sackgasse, verkehrsberuhigter Bereich) und guten Sichtverhältnissen kann es auch reichen, nur die weiße Furtmarkierung auszuführen und in diesen Fällen auf die flächige Markierung zu verzichten.
--	---

Eine Verdeutlichung der Vorrangregelung durch Teilaufpflasterungen in der untergeordneten Zufahrt kann für Knotenpunkte vorgesehen werden, bei denen aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Maßnahmen angebracht sind. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Fahrradstraße an dem Knotenpunkt abbiegt und dadurch eine abknickende Vorfahrt entsteht (Abbildung 7).

Auch durch die Einrichtung abführender Einbahnstraßen entsteht eine Vorrangwirkung der Fahrradstraße an der Einmündung.

alt	neu
Erhält eine Fahrradstraße über einen längeren Streckenabschnitt Vorrang sind Maßnahmen zu prüfen, die die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam dämpfen können. Hierzu zählen auch	Erhält eine Fahrradstraße über einen längeren Streckenabschnitt Vorrang sind Maßnahmen zu prüfen, die die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam dämpfen können. Hierzu zählen auch

² Straßenbautechnische Anmerkung: Soweit sich die Einmündungsbereiche in verkehrsarmen Straßenabschnitten befinden, wird eine farbliche Beschichtung den Ansprüchen mittelfristig genügen. Soweit stärkere Verkehrsbeziehungen vorhanden sind, wird aus Gründen der Nachhaltigkeit der Einbau von farbllichem Asphalt erforderlich.

Verkehrslenkungsmaßnahmen gemäß Kap. 2.

Eine **Rechts-vor-Links-Regelung** kommt nur bei Fahrradstraßen im Nebennetz des Radverkehrs in Betracht oder wenn für eine Bevorrechtigung nicht vermeidbare ungünstige Voraussetzungen vorliegen, z. B. aufgrund schlechter Sicht durch Bebauung. Zu prüfen ist eine bauliche Anhebung der Kreuzungsfläche, um angepasste Geschwindigkeiten zu fördern (Abbildung 9).

An **signalisierten Knotenpunkten** werden Fahrradstraßen, sofern flächenmäßig möglich, mit einem zulaufenden Schutz- oder Radfahrstreifen (Vorbeifahrstreifen) ausgestattet, dessen Länge unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse entsprechend der Kfz-Staulänge zur Spitzenstunde gewählt wird. In untergeordneten Knotenzufahrten mit längerer Rot- als Grünphase wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (A-RAS) markiert, dessen Tiefe in Abhängigkeit vom Radverkehrsaufkommen mindestens 5 m beträgt (Abbildung 10). Die Fahrstreifenbreite mit Schutzstreifen soll dann mindestens

Verkehrslenkungsmaßnahmen gemäß Kap. 2.

Eine **Rechts-vor-Links-Regelung** sollte weitgehend vermieden werden.

An **signalisierten Knotenpunkten** werden Fahrradstraßen, sofern flächenmäßig möglich, mit einem zulaufenden Schutz- oder Radfahrstreifen (Vorbeifahrstreifen) ausgestattet, dessen Länge unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse entsprechend der Kfz-Staulänge zur Spitzenstunde gewählt wird. In untergeordneten Knotenzufahrten mit längerer Rot- als Grünphase wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (A-RAS) markiert, dessen Tiefe in Abhängigkeit vom Radverkehrsaufkommen mindestens 5 m beträgt (Abbildung 10). Die Fahrstreifenbreite mit Schutzstreifen soll dann mindestens 3,75 m und in der Gegenrichtung 2,75 m betragen.

3,75 m und in der Gegenrichtung 2,75 m betragen.

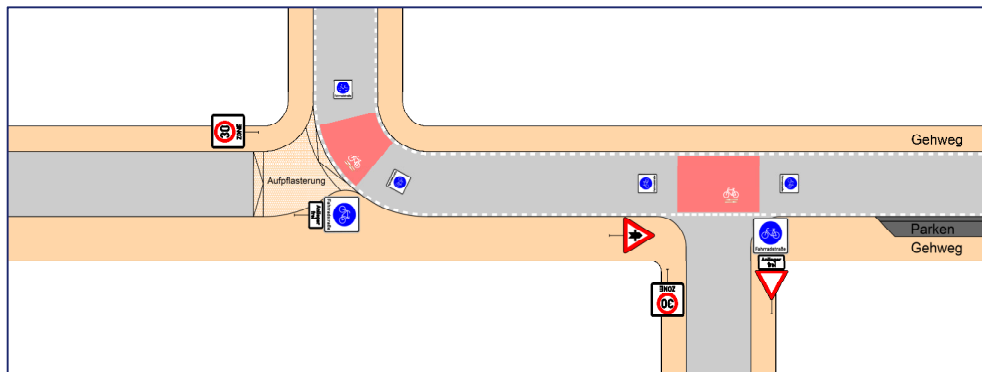


Abbildung 7: Möglichkeiten zur Verdeutlichung des Vorrangs für die Fahrradstraße

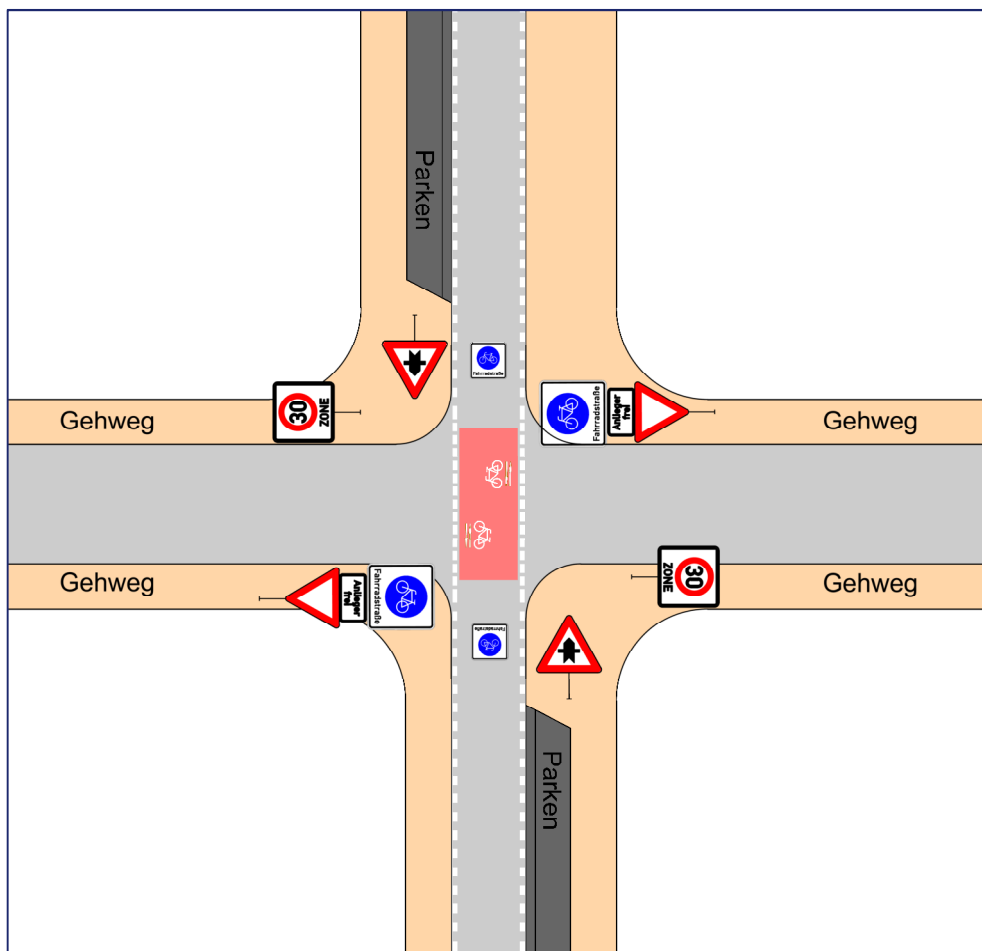


Abbildung 8: Markierung und Beschilderung einer Kreuzung zwischen einer Fahrradstraße und einer Straße in einer Tempo-30-Zone

Bei eng benachbarten **signalisierten Knotenpunkten** ist zu prüfen, ob eine Grüne Welle für den Radverkehr oder eine andere fahrradfreundliche Signalschaltung geschaltet werden kann.

Generell sollten Detektoren so ausgelegt sein, dass Radfahrende die Freigabezeit fahrend anfordern.

alt	neu
An den Schnittstellen zweier Fahrradstraßen soll jeweils die Fahrradstraße im Zuge der höherrangigen Radroute gemäß Plannetz aus dem Verkehrsentwicklungsplan, Meilenstein F2 Vorrang erhalten. Für die untergeordnete Fahrradstraße wird keine flächige Roteinfärbung vorgenommen. Bei gleichrangigen Fahrradstraßen gilt eine Rechts-vor-Links-Regelung. Die Roteinfärbung wird kreuzförmig vorgenommen.	An den Schnittstellen zweier Fahrradstraßen gelten die Grundsätze der Vorfahrt gemäß der StVO.

Bei allen Knotenpunkten ist das **Freihalten von Sichtfeldern**, insbesondere auch durch Unterbinden des Parkens in den erforderlichen Sichtdreiecken (ggf. auch baulich wie z. B. durch Gehwegnasen) unter Sicherheitsaspekten von besonderer Bedeutung.

5.4 Beginn und Ende von Fahrradstraßen

alt	neu
Beginn und Ende von Fahrradstraßen sollten so	Beginn und Ende von Fahrradstraßen sollten so

ausgebildet werden, dass der besondere Charakter der Straße betont wird. Dies ist vor allem wichtig, wenn die Fahrradstraße von einer Hauptverkehrsstraße abzweigt.

An nicht signalisierten Knotenpunktarmen kann eine Einengung der Fahrbahn Beginn bzw. Ende der Fahrradstraße markieren. Zur Verdeutlichung dient eine flächige Roteinfärbung der Einengung (Abbildung 11). Kann keine wirksame Einengung der Fahrbahn vorgenommen werden, erfolgt nur die Rotmarkierung.

Soll der Beginn der Fahrradstraße mit einer Verkehrslenkungsmaßnahme zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs verbunden werden, kann das Prinzip der Velopforte eingesetzt werden. Dabei wird die Einfahrt in die Fahrradstraße für Kfz unterbunden, sodass an dieser Stelle Kfz nur auf die Vorfahrtstraße einbiegen können (Ausfahrtpforte). Im übrigen Verlauf der Straße besteht für alle Verkehrsteilnehmer Zweirichtungsverkehr (Abbildung 11, rechte Knotenpunktzufahrt). Entsprechend kann

ausgebildet werden, dass der besondere Charakter der Straße betont wird. Dies ist vor allem wichtig, wenn die Fahrradstraße von einer Hauptverkehrsstraße abzweigt. Daher werden Anfang und Ende der Fahrradstraßen mit einer flächigen Rotmarkierung über die gesamte Fahrbahn hervorgehoben.

Zusätzlich können Beginn und Ende mit weiteren Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Verkehrs verbunden werden, wie beispielsweise einer Velopforte oder einer Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr.

Bei der Einrichtung neuer Fahrradstraßen sollte darauf geachtet werden, dass Radfahrende die Straße aus allen Richtungen sicher erreichen bzw. in alle Richtungen verlassen können. An den Schnittstellen mit Hauptverkehrsstraßen erfordert dies in der Regel eine Sicherung der Überquerung.

dieses Prinzip auch als Einfahrt-pforte ausgebildet werden. Bei der Einrichtung neuer Fahrradstraßen sollte darauf geachtet werden, dass Radfahrende die Straße aus allen Richtungen sicher erreichen bzw. in alle Richtungen verlassen können. An den Schnittstellen mit Hauptverkehrsstraßen erfordert dies in der Regel eine Sicherung der Überquerung.	
--	--

alt	neu
6 Ausweisung neuer Fahrradstraßen in Erlangen Die bestehenden und alle neuen Fahrradstraßen sollen nach diesen Leitlinien umgesetzt werden. Dabei erfolgt die Anwendung der genannten Elemente nicht schematisch, sondern wird auf Grundlage einer Einzelfallprüfung festgelegt. Auf dieser Basis erfolgt dann die konkrete Planung für die Gestaltung der Fahrradstraße. Der neue Standard soll zunächst bei den bestehenden Fahrradstraßen umgesetzt werden. Dies soll nach folgender Prioritätsreihung geschehen: 1. Bayernstraße/Pommernstraße 2. Wöhrmühle 3. Michael-Vogel-Straße 4. Leipziger Straße 5. Damaschkestraße 6. Schronfeld 7. Lange Zeile 8. Schirrhof Aus planerischen oder straßenbautechnischen Gründen kann	6 Ausweisung neuer Fahrradstraßen in Erlangen Die bestehenden und alle neuen Fahrradstraßen sollen nach diesen Leitlinien umgesetzt werden. Dabei erfolgt die Anwendung der genannten Elemente nicht schematisch, sondern wird auf Grundlage einer Einzelfallprüfung festgelegt. Auf dieser Basis erfolgt dann die konkrete Planung für die Gestaltung der Fahrradstraße. Der neue Standard soll zunächst bei den bestehenden Fahrradstraßen umgesetzt werden. Dies soll nach folgender Prioritätsreihung geschehen: 1. Bayernstraße/Pommernstraße 2. Wöhrmühle 3. Michael-Vogel-Straße 4. Leipziger Straße 5. Damaschkestraße 6. Schronfeld 7. Lange Zeile 8. Schirrhof Aus planerischen oder straßenbautechnischen Gründen kann

von der o. a. Reihenfolge abgewichen werden.	von der o. a. Reihenfolge abgewichen werden.
Für neue Fahrradstraßen gibt es bereits planerische Überlegungen, die noch weiter zu entwickeln sind. Dabei wird als wesentliches Priorisierungsmerkmal die Umsetzung des Plannetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt, bei dem Fahrradstraßen als Teil durchgängiger Routen eingesetzt werden sollen. Als neue Fahrradstraßen sind zunächst die Ausweisung der Hofmannstraße (zwischen Sieboldstraße und Hartmannstraße) sowie die Verlängerung der Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße (Fließbachstraße) und die Universitätsstraße zu prüfen.	Für neue Fahrradstraßen gibt es bereits planerische Überlegungen, die noch weiter zu entwickeln sind. Dabei wird als wesentliches Priorisierungsmerkmal die Umsetzung des Plannetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt, bei dem Fahrradstraßen als Teil durchgängiger Routen eingesetzt werden sollen. Als neue Fahrradstraßen sind zunächst die Ausweisung der Hofmannstraße (zwischen Sieboldstraße und Hartmannstraße) sowie die Verlängerung der Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße (Fließbachstraße) und die Universitätsstraße zu prüfen.
Ist die Einrichtung der Fahrradstraße mit Beschränkungen des Parkens verbunden, wird empfohlen, dies mit einer vorherigen Beteiligung der Anlieger zu verbinden. Besonders in der Einführungsphase ist dann eine Überwachung durch die Ordnungsbehörden wichtig.	Ist die Einrichtung der Fahrradstraße mit Beschränkungen des Parkens verbunden, wird empfohlen, dies mit einer vorherigen Beteiligung der Anlieger zu verbinden. Besonders in der Einführungsphase ist dann eine Überwachung durch die Ordnungsbehörden wichtig.
Für die neue Ausrichtung des Umgangs mit Fahrradstraßen in Erlangen ist eine begleitende	Für die neue Ausrichtung des Umgangs mit Fahrradstraßen in Erlangen ist eine begleitende

Öffentlichkeitsarbeit vorgese- hen.	Öffentlichkeitsarbeit vorgese- hen.
--	--

6 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Markierung zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen mit und ohne Parken am Fahrbahnrand	14
Abbildung 2: Fahrradstraße ohne Parken	16
Abbildung 3: Fahrradstraße mit einseitigem Parken	17
Abbildung 4: Fahrradstraße mit beidseitigem Parken	17
Abbildung 5: Fahrradstraße mit unterschiedlichen Anordnungen der Parkstände	17
Abbildung 6: Fahrradstraße mit Linienbusverkehr	18
Abbildung 7: Möglichkeiten zur Verdeutlichung des Vorrangs für die Fahrradstraße	24
Abbildung 8: Markierung und Beschilderung einer Kreuzung zwischen einer Fahrradstraße und einer Straße in einer Tempo-30-Zone	24

7 Impressum

Herausgeber

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilitätsplanung
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Kontakt

Telefon: 09131 86-1369
E-Mail: mobilitaetsplanung@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de/mobilitaetsplanung
Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag: 9 bis 12 Uhr

Bearbeitung 1. Fassung

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Januar, 2019

Aktualisierung 2. Fassung

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilitätsplanung
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

November, 2025