

Sachstandsbericht

Zukunftsplan Fahrradstadt

Stadt Erlangen

erlangen.de/fahrrad

Stand
07/2026



1 Inhalt

1	Inhalt	1
2	Fahrradstadt Erlangen	2
3	Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt	3
3.1	Personal	4
3.2	Strecke	5
3.3	Knotenpunkte	6
3.4	Erlanger Standardlösung	6
3.5	Fahrradstraßen	7
3.6	Fahrradparken	7
3.7	Radschnellverbindungen	8
3.8	Schulwege	8
3.9	Vision Zero	9
3.10	Vernetzte Mobilität	9
3.11	Lastenräder	9
3.12	Organisatorische Bündelung	10
3.13	Informationsangebot	11
3.14	Führung an Baustellen	12
3.15	Monitoring	12
4	Achsenkonzept	13
5	VEP	16
6	Anhänge	17
6.1	Abkürzungsverzeichnis	17
6.2	Abbildungsverzeichnis	18
6.3	Anhänge	19
6.3.1	Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt Stand 07/2026	19
6.3.2	Zukunftsplan Fahrradstadt	20
6.3.3	Karte VEP	21
6.3.4	Karte Achsenkonzept	22
6.4	Impressum	23

2 Fahrradstadt Erlangen

Erlangen ist überregional, ja bundesweit als Fahrradstadt mit langer Tradition bekannt. Dennoch kann der Anteil der Radler*innen am Gesamtverkehr weiter ausgebaut werden. Mit dem Rad unterwegs zu sein, belastet weder Klima noch Umwelt, stärkt die eigene Gesundheit und benötigt wenig Raum.

Erlangen ist eine Großstadt mit knapp 120.000 Einwohnern (Stand 2023) in der Metropolregion Nürnberg auf der Städtachse Nürnberg, Fürth und Schwabach. Die grundsätzlichen Bedingungen für den Radverkehr in Erlangen sind gut. Wegen der vielen hochqualifizierten Beschäftigten und Studierenden gibt es eine fahrradaffine Bevölkerungsstruktur. Zudem weist die Stadt eine kompakte Struktur auf, was vergleichsweise kurze, fahrradtaugliche Strecken zwischen den wichtigen Quellen und Zielen bedeutet. Von der Innenstadt aus befinden sich alle weiteren städtischen Ortsteile in einem Radius von fünf bis sechs Kilometern. Im innenstadtnahen Bereich liegen unter anderem Einrichtungen der Universität, Siemens und der Hauptbahnhof. Auch gibt es kaum Steigungen und bereits ein dicht ausgebautes Netz an Radwegen. Potenzial für noch mehr Radverkehr besteht vor allem bei den Pendler/innen, die aus dem Umland in die Stadt zum Arbeiten fahren. Hier können attraktive Angebote für den Radverkehr (z. B. Radschnellverbindungen) besonders viel bewirken.

Als Gründungsmitglied der AGFK Bayern wurde die Stadt Erlangen im Jahr 2016 erstmals zertifiziert und im Jahr 2023 rezertifiziert. Eine erneute Rezertifizierung als fahrradfreundliche Kommune steht damit im Jahr 2030 laut der Satzung der AGFK wieder an. Dieser Zwischenbericht soll dazu dienen, die Maßnahmen seit der letzten Prüfung durch die AGFK aufzuzeigen.

Verglichen mit anderen deutschen Städten hat Erlangen einen hohen Radverkehrsanteil, vor allem im Binnenverkehr, wo er im Jahr 2015 überdurchschnittliche 34 Prozent erreichte. Neben den weiter oben genannten Gründen tragen dazu auch die im Stadtgebiet verstreuten Universitätsstandorte und Arbeitsplatzschwerpunkte bei. Um die Stadt herum befinden sich einwohnerstarke Gemeinden, aus denen viele Pendler*innen nach Erlangen fahren. Sie sind eine wesentliche Ursache für das erhebliche Kfz-Verkehrsaufkommen in der Stadt und über die Stadtgrenzen hinweg – und somit eine wichtige Zielgruppe für die Erschließung neuer Nutzerkreise für den Radverkehr. So ist bei den Einpendler/innen der Radverkehrsanteil bisher verhältnismäßig niedrig.

3 Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt

Wie in vielen anderen Städten in Bayern und Deutschland fanden insbesondere Anfang der 2020er Jahre Radentscheide (Bürgerbegehren) statt, die sich als Ziel gesetzt haben, Politik und Verwaltung zu mehr Radverkehrsförderung zu bewegen. Auch in der Stadt Erlangen fanden sich Bürger/innen zusammen, die darauf hingearbeitet haben, ein solches Bürgerbegehren unter dem Titel „Erlangen, tritt in die Pedale“ durchzuführen.

Als Fahrradstadt hat sich die Stadt Erlangen mit diesen engagierten Bürgern/innen zusammengesetzt und gemeinsam wurde der sogenannte Zukunftsplan Fahrradstadt (ZPF) entworfen, welcher als Leitlinie für die zukünftige Radverkehrsplanung dienen soll. Mit dem ZPF, der 2021 im Stadtrat beschlossen wurde, konnten sich die Stadt Erlangen und der Radentscheid insofern einigen, dass es in Erlangen nicht zu einem Bürgerbegehren gekommen ist (s. im Anhang 6.3 sowie Beschluss abrufbar unter [SessionNet | Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen](#)).

Darin enthalten sind verschiedenste Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, die im Folgenden kurz erläutert werden. Die beiliegende Tabelle dient als eigentlicher Sachstandsbericht. Die Kurzübersicht zeigt, dass ca. 60 % der Maßnahmen bereits erledigt oder derzeit in Arbeit sind. Manche Projekte können sich mit Planung und Abstimmung sowie ggfs. Öffentlichkeitsbeteiligung über mehrere Jahre ziehen, sodass bei vielen Projekten der vorgegebene Zeithorizont einer Umsetzung bis 2024 nicht gehalten werden konnte. Dies verzögert wiederum auch die Projekte, die mit einem Zeithorizont bis 2028 vermerkt sind (s. Umsetzungstabelle). Hinzu kommen knappe personelle Ressourcen an einigen Stellen sowie die seit 2023 schwierige Haushaltslage der Stadt Erlangen.

Maßnahmen	Status
40	erledigt oder kurz vor Abschluss
39	in Arbeit
40	noch offen
12	zurückgestellt

Abbildung 1 Kurzübersicht

3.1 Personal

Der ZPF enthält 12 Stellen, die bei der Stadt Erlangen neu geschaffen werden sollen, um die in ihm enthaltenen Maßnahmen mit den nötigen Personalressourcen umsetzen zu können. Von diesen 12 Stellen wurden bis 2026 9 Stellen geschaffen und besetzt.

Seit der Rezertifizierung der Stadt Erlangen 2023 ist die Stelle des/der Radbeauftragten erheblichen Veränderungen ausgesetzt. Auch zuvor war die Stelle bereits von mehreren Personalwechseln betroffen. Der/Die Radbeauftragte war als übergeordnete Radverkehrsstelle direkt beim Referat VI (Planen und Bauen) angesiedelt. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung hat der Stadtrat beschlossen, die Stelle des/der Radbeauftragten zurückzugeben und stattdessen eine für strategische Bauaufgaben u. a. der StUB und rechtliche Prüfungsaufgaben dringend benötigte Ingenieursstelle in Amt 66 zu schaffen.

Die Stelle des/der aktuellen Radbeauftragten war seit mehreren Monaten nicht besetzt. Bereits in den Vorjahren kam es aufgrund von Stellenwechseln sowie Elternzeiten zu einer hohen Fluktuation mit längeren Vakanzzeiten. Eine Vertretung war nicht möglich.

Die Funktion des/der Radbeauftragten umfasst neben der Öffentlichkeitsarbeit insbesondere die Entwicklung strategischer Konzepte sowie die Wahrnehmung einer sichtbaren Rolle als Ansprechpartner/in für das Thema Radverkehr nach außen. Diese Funktion stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune durch die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) dar. Die Anforderungen an die Funktion Radbeauftragte/r sind seitens der AGFK klar definiert.

Um diesen Anforderungen weiterhin möglichst gerecht zu werden, wurde Amt 61 (Abteilung 613) angewiesen, die Aufgaben anteilig ohne entsprechendes Planstellenvolumen zu übernehmen. Nach verwaltungsinternen Abstimmungen sollen die Aufgaben des/der Radbeauftragten an eine Mitarbeiterin der Abteilung 613 übertragen werden. Diese ist im Sachgebiet Infrastrukturplanung (613.2) auf einer Planstelle tätig, die im Zusammenhang mit dem Zukunftsplan Fahrradstadt eingerichtet wurde. Hier ist sie schwerpunktmäßig mit Trassierungsaufgaben im Radverkehr befasst. Die Mitarbeiterin verfügt über mehrjährige Erfahrung in fachlichen Fragen der Radverkehrsplanung, insbesondere in den Bereichen Trassierung und verkehrsrechtliche Belange.

Da die Aufgaben stellenplanneutral übertragen werden, können nicht alle Aufgaben des/der bisherigen Radbeauftragten übernommen werden. Die Mitarbeiterin wird sich daher jeweils hälftig ihren originären Aufgaben, insbesondere der Planung von Fahrradstraßen und Radverkehrsanlagen und den Aufgaben eines/r Radbeauftragten widmen. Die Übertragung der anteiligen Aufgaben des/der Radbeauftragten erfolgt zum 01.05.2026. Die Mitarbeiterin wird ihre neuen Aufgaben

selbstverständlich nicht isoliert wahrnehmen, sondern wird durch das Team der Abteilung 613 fachlich unterstützt und vertreten. Gleichwohl führt die Aufgabenübertragung ohne zusätzliche personelle Ressourcen zwangsläufig dazu, dass andere Aufgaben reduziert oder zurückgestellt werden müssen. Konkret bedeutet dies:

- Die für 2026 vorgesehene Planung einer weiteren Radverkehrsverbindung zwischen Tennenlohe und Eltersdorf muss voraussichtlich mindestens bis 2027 verschoben werden.
- Das Neubürgermarketing kann abweichend vom Haushaltskonsolidierungskonzept (Beschluss des Stadtrates vom 30.04.2025; Idee Nr. VI/61/41) nicht als stadtinterne Lösung mit eigenem Personal durchgeführt werden. Insofern keine Haushaltsmittel für eine externe Vergabe bereitgestellt oder zusätzliche personelle Ressourcen dafür geschaffen werden, erfolgt keine Fortführung ab 01.11.2026.
- Aus den originären Aufgaben eines/einer Radbeauftragten fallen folgende Bereiche weg
 - Öffentlichkeitsarbeit für Radanliegen
 - Akquisition von Fördermitteln und Sponsoring
 - Förderung umweltfreundlicher Mobilität
 - Koordinierung ämterübergreifender Projekte in der Stadtverwaltung zu Themen Radforum, Öffentlichkeitsarbeit, Imagekampagnen

Es ist davon auszugehen, dass die AGFK künftig auch den Bereich Fußverkehr verstärkt in das Aufgabenprofil einbeziehen wird. Unabhängig davon ist festzustellen, dass die zwingend erforderliche strategische Neuausrichtung im Bereich der Nahmobilität künftig unter anderen Rahmenbedingungen neu justiert werden muss.

Mittelfristiges Ziel ist daher die Neuschaffung einer Planstelle in Amt 61 für eine/n Nahmobilitätsbeauftragte/n, welche die Aufgaben des Radbeauftragten beinhaltet. Hierfür wird Amt 61 einen entsprechenden Stellenplanantrag für den Haushalt 2027 einbringen.

Siehe auch: [SessionNet | Neuorganisation Funktion Radbeauftragte*r](#)

3.2 Strecke

Im gesamten Stadtgebiet wurden Strecken identifiziert, auf welchen eine Radverkehrsführung fehlt bzw. ertüchtigt werden muss.

Sachstandsbericht s. Tabelle im Anhang 6.3

Maßnahmen	Status
7	erledigt oder kurz vor Abschluss
8	in Arbeit
12	noch offen
2	zurückgestellt

Abbildung 2 Kurzübersicht Streckenelemente

3.3 Knotenpunkte

Im gesamten Stadtgebiet wurden Knotenpunkte identifiziert, welche für den Radverkehr sicherer gemacht werden sollen.

Sachstandsbericht s. Tabelle im Anhang 6.3

Maßnahmen	Status
1	erledigt oder kurz vor Abschluss
4	in Arbeit
13	noch offen
5	zurückgestellt

Abbildung 3 Kurzübersicht Knotenpunkte

3.4 Erlanger Standardlösung

Bei der sogenannten „Standardlösung“ handelt es sich um einen Erlanger Standard für die Bevorrechtigung für den Fuß- und Radverkehr. Im ZPF sind sieben Stellen enthalten, die nach dieser Lösung umgestaltet werden sollen. Davon ist eine bereits umgesetzt, 3 befinden sich derzeit in der Planung (s. Tabelle im Anhang 6.3).

Zu den infrastrukturellen Punkten im ZPF muss hinzugefügt werden, dass bei der Erstellung des ZPF die Maßnahmen im Stadtgebiet ohne einen Netzplan festgelegt wurden. Um ein durchgängiges, sicheres Netz für den Radverkehr in Erlangen zu schaffen, wurde deshalb als Fortschreibung des VEP sowie des ZPF das Achsenkonzept (s. Kapitel 4) beschlossen. Dadurch werden die Maßnahmen des ZPF, die im Achsenkonzept liegen, prioritär behandelt; die Maßnahmen, die außerhalb liegen, vorerst zurückgestellt.

3.5 Fahrradstraßen

Bereits vor den mit dem Staatsministerium für 2023 abgestimmten Musterblättern der AGFK Bayern hat die Stadt Erlangen 2019 gemeinsam mit einem externen Büro bestimmte Standards und Markierungslösungen für Fahrradstraßen festgelegt. Diese weicht in der Markierung von den Musterblättern ab: Statt der Breitstrichblockung in den Musterblättern, wurde in Erlangen ein roter durchgängiger Breitstrich an den Fahrbahnrändern markiert. Diese Lösung findet man noch im Stadtgebiet. Mit UVPa-Beschluss vom 14. Oktober 2025 (Beschluss 613/312/2024, einsehbar unter <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?kvonr=2140134>) werden künftig entsprechend den AGFK-Musterblättern auch in Erlangen Fahrradstraßen stattdessen mit der weißen Blockmarkierung neu angelegt.

14 Fahrradstraßen sind im ZPF enthalten sowie das Bekenntnis zu einem Beschluss zum weiteren Ausbau des Fahrradstraßennetzes. Zusätzlich zum ZPF wurde im Jahr 2024 das sogenannte Achsenkonzept (s. Kapitel 4) beschlossen, in dem weitere Fahrradstraßen enthalten sind.



Abbildung 4 Fahrradstraße mit alter Markierung

3.6 Fahrradparken

Erlangen hat das 1000-Bügel-Programm für die Innenstadt und die Gesamtstadt geschaffen. Wegen des großen Abstimmungsbedarfes mit Anwohnern sowie der

Politik konnte die Anzahl der Abstellbügel bisher leider nicht ausgeschöpft werden.

Vor allem am Bahnhof in Erlangen ist der Druck hoch, dass dort eine ausreichende Anzahl an sicheren Abstellmöglichkeiten geschaffen wird. Dazu laufen derzeit Gespräche mit der Deutschen Bahn.

Bei überdachten Fahrrad-Abstell-Anlagen ist Photovoltaik zu berücksichtigen (Amt 31).

3.7 Radschnellverbindungen

Die Radschnellverbindungen (RSV) Erlangen - Nürnberg und Erlangen - Herzogenaurach werden prioritär behandelt und befinden sich derzeit beide in der Entwurfsplanung.

Für die RSV Erlangen – Fürth fand eine Variantenuntersuchung statt.

Auf Erlanger Gebiet befindet sich zusätzlich ein Abschnitt der Radvorrangroute „Metropolradweg“, der von Bamberg nach Nürnberg führt.

Ein Lückenschluss Richtung Neunkirchen konnte mit der gemeinsamen Planung mit der Gemeinde Buckenhof mit einer Fahrradstraße in der Leimbergerstraße erreicht werden.

3.8 Schulwege

Es wurden alle Hol- und Bringzonen eingerichtet, die im ZPF enthalten waren. Zusätzlich gibt es ein Testprojekt, in dem die erste Schulstraße in der Stadt Erlangen an der Michael-Poeschke-Schule erprobt wurde. Das Projekt wird derzeit in der Stadtverwaltung evaluiert.

Im Juni 2026 wurde ein Beschluss im UVPA einstimmig angenommen, den Zeitraum des Pilotprojektes in der Liegnitzer Straße bis Jahresende 2026 zu verlängern. Des Weiteren sollen begleitende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeordnet werden, wie eine verbesserte Fußwegeführung und ein Versetzen der Hol- und Bringzone zugunsten der besseren Nutzung.

Die Ergebnisse aus diesem Pilotprojekt dienen dafür, ein Handlungskonzept „Schulstraßen“ aufzubereiten, um eine mögliche Übertragung auf weitere Grundschulstandorte vorzubereiten (ab 2027).

Die Stadt Erlangen hat in den Jahren 2024 - 2026 ein Fußverkehrskonzept (FVK) gemeinsam mit externen Büros erstellt. Bei der Planung des Fußverkehrsnetzes haben unter anderem die Schulwegpläne der Grundschulen als Basis gedient. Im

FVK wurden wie in Radverkehrskonzepten Bestandsaufnahmen erstellt, die mit Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr unterlegt wurden ([Fußverkehrskonzept | Stadt Erlangen](#)).

3.9 Vision Zero

Die Ausweitung der Kommunalen Verkehrsüberwachung läuft und wurde in diesem Jahr auf die Stadtteile Bruck und Alterlangen erweitert. Für Schwerpunktaktionen zur Überwachung von Falschparkern auf Geh- und Radwegen müssen noch Abstimmungen erfolgen.

3.10 Vernetzte Mobilität

In der Stadt Erlangen gibt es seit 2022 das Nürnberger Fahrradverleihsystem VAG_Rad, die mithilfe derselben App auf der Städteachse in Nürnberg, Fürth und Schwabach geliehen werden können. Die Flexzone, die die Innenstadt umfasst, wurde im Jahr 2025 erweitert. Neben der rund 20 Quadratkilometer großen Flexzone gibt es 27 Stationen (davon 12 außerhalb der Flexzone, wovon zwei saisonal sind), an denen die Räder entliehen und zurückgegeben werden können. Ausleihbar sind in Erlangen 360 Fahrräder und 5 Lastenräder, die Zahlen können allerdings betriebsbedingt schwanken, da auch zwischen den Städten (Nürnberg, Fürth, Schwabach) mit den VAG_Räder gefahren wird.

Lastenräder können bei der Stadt Erlangen ausgeliehen werden (dazu siehe Punkt 3.11). Mobilitätsstationen, sog. Mobilpunkte, welche verschiedene Mobilitätsarten und Sharing-Angebote verbinden, wurden umgesetzt und werden durch zusätzliche Standorte ergänzt (s. Tabelle in Anhang 6.3).

3.11 Lastenräder

Aufgrund der Haushaltslage gibt es Änderungen bei den Programmen für Lastenräder:

Die Förderung zum Kauf von Lastenrädern und Anhängern wurde eingestellt. Der kostenlose Lastenradverleih der Stadt Erlangen wird derzeit dahingehend geändert, dass der Verleih kostenpflichtig wird und ca. 10 Fahrräder zur Verfügung stehen werden. Dies wird über das Erlanger Jobcenter (EJC) abgewickelt. Im Stadtgebiet wurden 25 Lastenradbügel aufgestellt.

3.12 Organisatorische Bündelung

Der ZPF hat die organisatorische Bündelung von Radverkehrsthemen bei einem/r Radbeauftragten in Referat VI beschrieben. Dies wurde umgesetzt und bis Mai 2026 so beibehalten. (Siehe Punkt 3.1).

Die AG Rad fand in den letzten Jahren halbjährlich statt. Teilnehmende waren Mitglieder der Verwaltung (Planungsamt, Verkehrsbehörde, Tiefbauamt, Klimabüro, EB77...) sowie des ADFC, während der/die jeweilige Radbeauftragte die Leitung innehatte. Durch die Personalwechsel bzw. -ausfälle kam es zwischenzeitlich zu Absagen und unregelmäßigen Durchführung der Runde. Thematisch besprochen wurden in der AG Rad aktuelle Planungen und Themen aus dem Radverkehr, auch der ADFC brachte regelmäßig Themen ein.

Die Anforderungen an die kommunale Mobilitätsplanung haben sich seither jedoch deutlich erweitert. Neben dem weiterhin wichtigen Radverkehr ist insbesondere der Fußverkehr mit Themen wie Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit, demografischem Wandel, Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit stärker in den Fokus gerückt. Die damit verbundenen Fragestellungen lassen sich insbesondere im Bestand häufig nur integriert bearbeiten, da Zielkonflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichem Verkehr, motorisiertem Verkehr und vor allem ruhendem Verkehr unmittelbar innerhalb derselben Straßenräume auftreten.

Zudem wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr rechtlich künftig voraussichtlich nur noch sehr eingeschränkt zulässig sein, was insbesondere in Erlangen einen erheblichen Anpassungsbedarf zur Folge hätte. Hierfür bedarf es einer integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung der Nahmobilität im gesamtstädtischen Kontext, die über die bisherige Zielsetzung der AG Radverkehr hinausgeht.

Darüber hinaus haben sich neue Mobilitätsformen etabliert, die im Rahmen einer zukunftsfähigen Nahmobilität verkehrssicher und stadtverträglich integriert werden müssen. Dies betrifft neben E-Scootern insbesondere Sharing-Angebote wie VAG_Rad und CarSharing sowie die zugehörigen Mobilitätsstationen. Nahmobilität umfasst dabei zunehmend die Gesamtheit der kurzen Wege und ihrer Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel im unmittelbaren Lebensumfeld der Bürger/innen.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, die bisherige AG Radverkehr zu einer AG Nahmobilität weiterzuentwickeln. Diese soll die Belange des Fuß- und Radverkehrs gemeinsam betrachten, strategische Fragestellungen der Nahmobilität beraten, wichtige Projekte frühzeitig begleiten sowie die Perspektiven weiterer betroffener Gruppen systematischer einbeziehen.

Die bisherige AG Radverkehr wird strukturell weiterentwickelt. Die Erweiterung des Teilnehmerkreises ermöglicht eine umfassendere Abwägung. Parallelstrukturen werden vermieden. Gleichzeitig wird durch die Bündelung sichergestellt, dass keine einseitige Interessenvertretung erfolgt.

Hinsichtlich möglicher Einwände wird darauf hingewiesen, dass durch die Erweiterung keine Schwächung des Radverkehrs erfolgt, sondern eine stärkere Einbindung in eine integrierte Gesamtbetrachtung. Separate Gremien für den Fuß- und Radverkehr würden hingegen zusätzlichen Abstimmungsaufwand erzeugen. In diesem Sinne soll auch die AGFK Bayern für den Fußverkehr erweitert werden.

Die AG Nahmobilität soll in der Regel zweimal jährlich tagen. Bei Bedarf können zusätzliche anlassbezogene Sitzungen stattfinden. Ergänzend hierzu sind regelmäßige Abstimmungen auf Arbeitsebene im Rahmen eines Arbeitskreises sinnvoll, um fachliche Fragestellungen und laufende Projekte kontinuierlich zu begleiten und vorzubereiten.

Die inhaltliche Erweiterung von einem radverkehrsbezogenen zu einem nahmobilitätsbezogenen Gremium erhöht die Anforderungen an Koordination, Moderation, Vor- und Nachbereitung, fachliche Abwägung, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit erheblich. Vor diesem Hintergrund ist die aktuelle Aufgabe der Stelle des/der Radbeauftragten bei gleichzeitiger Übertragung von 50 % der Aufgaben ohne zusätzliche Personalressourcen in das Amt für Stadtplanung und Mobilität keinesfalls ausreichend. Vielmehr werden hierfür die Ressourcen mindestens einer Vollzeitstelle benötigt, die als zentrale Kommunikationsstelle den strategischen und kommunikativen Prozess zum Thema Nahmobilität koordiniert. Die Einrichtung einer derartigen Stelle wurde bereits im VEP 2030 vorgeschlagen.

Aufgrund neuer „strengerer“ Regelwerke, weiterhin steigender Mobilität in Erlangen und einer deutlich in die Jahre gekommenen Infrastruktur sind planerische und verkehrsrechtliche Veränderungen mit erheblichen Auswirkungen auf alle Verkehrsarten in den kommenden Jahren unumgänglich. Mit dem vorgeschlagenen Weg könnten sehr gute Voraussetzungen bestehen, diesen Veränderungsprozess möglichst konfliktfrei und ressourcenschonend in Erlangen so umzusetzen, wie dies bereits in der Vergangenheit bei der Umwandlung zur Fahrradstadt gelungen ist.

Im Juli 2026 soll dies im UVPa beschlossen werden. Die Vorlage ist unter [Session-Net | Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität](#) abrufbar.

3.13 Informationsangebot

Aufgrund der Abschaffung der Stelle der/des Radbeauftragten stehen nicht genügend personelle Ressourcen zur Verfügung, um regelmäßige Kampagnen durchzuführen. Auch die Aktion STADTRADELN wurde seit 2022 nicht mehr durchgeführt. Weitere Stände zum Punkt „Infos“ bitte der Tabelle im Anhang (6.3) entnehmen.

3.14 Führung an Baustellen

Der AGFK-Standard zur Beschilderung und Umleitung an Baustellen wird von der Verkehrsbehörde angewendet.

3.15 Monitoring

Intern wurde in den letzten Jahren (2024, 2025 und 2026) jährlich eine Aktualisierung des Umsetzungsstandes mit den beteiligten Mitarbeitenden in der Mobilitätsplanung vorgenommen. Laufende Maßnahmen wurden in der AG Rad vorgestellt. Der Umsetzungsstand von 2024 ist auf der Homepage (erlangen.de/Fahrrad) veröffentlicht. Der vorliegende Sachstandsbericht inklusive der Tabelle im Anhang (s. 6.3) sollen auf der Homepage veröffentlicht werden.

Eine erste Fortschreibung des ZPF ist mit dem Achsenkonzept vorgenommen worden (s. Kapitel 4).

4 Achsenkonzept

Nach den ersten dreieinhalb Jahren und Erreichen des ersten Zeithorizonts hielt die Verwaltung es für angemessen und wichtig, Zeitplan, Vorgehen und die konzeptionellen Grundlagen des Zukunftsplan Fahrradstadt zu eruieren. Darauf aufbauend sollte das Konzept fortgeschrieben werden, um dieses zentrale Maßnahmenbündel für die infrastrukturelle Entwicklung des Radverkehrs zielführend und sinnvoll weiterzuentwickeln sowie Fehlentwicklungen im Prozess frühzeitig zu begegnen.

Durch die Komplexität der Planungen sowie des zum Teil sehr hohen Abstimmungs- und Planungsaufwands konnten die im ZPF genannten Zeithorizonte nicht eingehalten werden. Die Setzung dieser Zeithorizonte im ZPF haben den Wunsch nach einer schnellen Umsetzung formuliert, entsprachen aber letztlich nicht der Realität. Zusätzlich zum Zukunftsplan Fahrradstadt werden zahlreiche weitere Einzelprojekte (z.B. Radschnellverbindungen, StUB, Regnitzstadt) sowie Programme (z.B. Fahrbahndeckenerneuerung, 1.000-Bügel-Programm) mit Bezug zum Radverkehr bearbeitet. Hinzu kommen noch Anfragen und Planungen Dritter, die ihrerseits zum Teil einen hohen Abstimmungsaufwand nach sich ziehen. Das alles hat zur Folge, dass das „Auftragsvolumen“ partiell die Planungs- und Umsetzungskapazitäten übersteigt. Zudem ist deutlich geworden, dass dem Kapitel 2 des Zukunftsplans Fahrradstadt

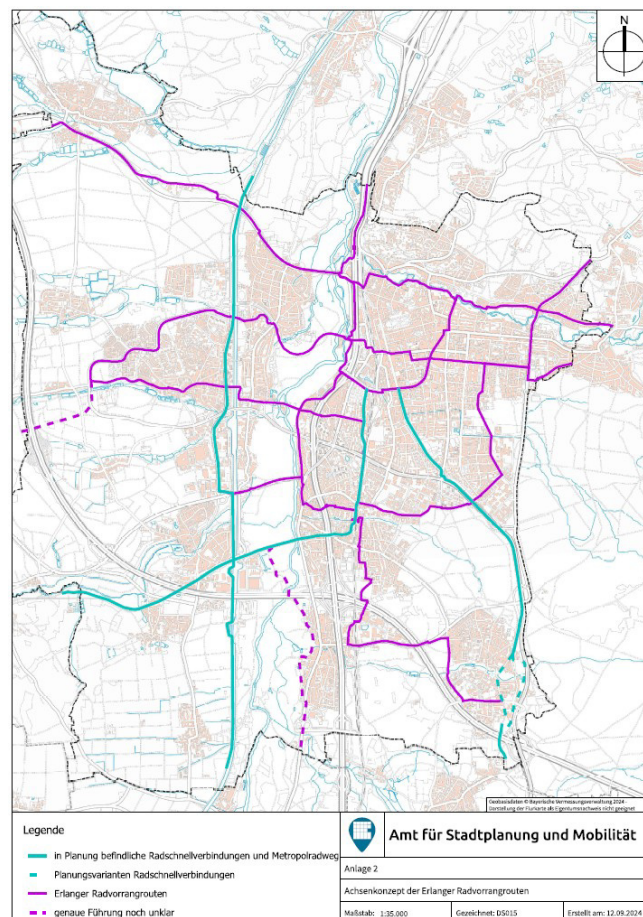


Abbildung 5 Hauptrouten und RSV im Achsenkonzept

ein roter Faden fehlt, der wiederum eine folgerichtige Priorisierung der Vorhaben herausstellt.

Um den bisherigen Problemen grundlegend zu begegnen, benötigt es eine sinnvolle Weiterentwicklung des zweiten Kapitels. Hierzu wurden folgende Grundlagen festgehalten:

- Zukunftsplan Fahrradstadt und Plannetz 2030 des VEP als richtungsweisende Grundbeschlüsse → Erhöhung der Integration und des Detailgrads
- Definition von Hauptachsen, die alle Wohn-, Arbeits- und Schulschwerpunkte verbinden und Anschlüsse an Nachbarkommunen bieten → Stärkung des (Anteils des) Radverkehrs durch hohe Qualität auf sinnvollen Achsen
- Individuelle Wahlmöglichkeit der Route durch Anschlussmöglichkeiten an andere Achsen
- Planung und Umsetzung im Radvorrangrouten (RVR)-Standard
- Intuitive Führung an Knotenpunkten
- Qualitativ einheitlicher Standard in Belag, Ausstattung und Gestaltung
- „All Ages and Abilities“-Infrastruktur

Der Weiterentwicklung stehen folgende Ziele voran:

- Schaffung eines deutlichen Mehrwertes für den Radverkehr (Binnen- und Gesamtverkehr)
- Klare Priorisierung in Planung und Umsetzung
- Zusammenhängender roter Faden mit festgelegtem Ausbaustandard
- Effektiver Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen

Unter diesen Prämissen hat die Verwaltung ein Achsenkonzept für Radvorrangrouten erarbeitet, welches in Abb. 4 dargestellt ist. Diese Radvorrangrouten erstrecken sich auf einer Länge von circa 50 km zuzüglich der integrierten, bereits laufenden Projekte Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg, Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach sowie Metropolradweg über das gesamte Stadtgebiet. Das Plannetz Radverkehr 2030 des VEP wurde so an manchen Stellen durch Umlegungen angepasst, um den Grundlagen zu entsprechen und die Ziele gewährleisten zu können.

Im nächsten Schritt wurde das Achsenkonzept mit den Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt überlagert. Daraus wurde ersichtlich, dass 73 % aller Knotenpunktmaßnahmen, 83 % der Bevorrechtigungen nach Erlanger Standard und 50 % aller Streckenelemente entweder auch im Achsenkonzept abgebildet werden oder sich bereits in Planung befinden. Bei positivem Beschluss bedeutet das, dass diese Maßnahmen weiterhin geplant und umgesetzt werden. Die übrigen Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die zum einen nicht auf dem Achsenkonzept liegen und mit denen zum anderen noch nicht mit der Bearbeitung begonnen wurde, werden vorerst nicht bearbeitet. Allerdings verfallen diese Maßnahmen nicht. Dies wäre aus Gründen der Netzintegrität sowie der

Verkehrssicherheit nicht sinnvoll. Aber sie werden zu dem Achsenkonzept als oberste Netzkategorie nachrangig geführt.

Zur optimalen Planbarkeit vorhandener Ressourcen hat die Verwaltung eine Priorisierung der Bearbeitung des Achsenkonzeptes vorgenommen. Die Prioritäten wurden anhand folgender Kategorien verteilt:

- Mehrwertprojekte: Projekte mit hohem Planungs- und Abstimmungsaufwand, aber mit einer deutlichen und spürbaren Verbesserung für den Radverkehr (Sicherheit und Flüssigkeit) sowie dem Potential der Verkehrsverlagerung
- Markierungsprojekte: Markierungslösungen als baulich vergleichsweise schnelle und günstige Maßnahmen, Verbesserung der Netzqualität und -sichtbarkeit, zeitnahe Erfahrbarkeit der Radvorrangrouten auf relevanten Abschnitten
- Schlüsselstellenprojekte: Mittlere Bestandsmaßnahmen; dienen maßgeblich der Verbesserung der Netzanbindung sowie der Verkehrssicherheit, es handelt sich um Schlüsselstellen im Netz, die aber keine Engpässe darstellen und daher keiner vordringlichen Bearbeitung bedürfen
- Feinschliffprojekte: Einfache Bestandsmaßnahmen; sind nachrangig, da kein gehobener Mehrwert für den Radverkehr erwartet wird, sondern eher Optimierung der vorhandenen Infrastruktur bzw. finale Erfüllung des RVR-Standards darstellt
- Wegbereiter: Kein Handlungsbedarf, da RVR-Standard bereits erfüllt

Die Kategorien Mehrwert- und Markierungsprojekte entsprechen der Priorität 1, die Schlüsselstellenprojekte der Priorität 2 und die Feinschliffprojekte der Priorität 3. Eine prozentuale Verteilung der Streckenlänge des gesamten Achsenkonzeptes auf die einzelnen Kategorien und damit auch auf die Prioritäten ist in der Anlage 4 dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Priorität 1 nicht bedeutet, dass die Maßnahmen auch als erstes erledigt sind, sondern, dass mit der Bearbeitung als erstes angefangen wird. Dadurch kann dem zeitlichen Durcheinander der Zeithorizonte aus dem Zukunftsplan Fahrradstadt zielführend begegnet werden.

Die Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die im Achsenkonzept fortgeführt werden, liegen zum Großteil auf Abschnitten der Priorität 1. Lediglich vier Maßnahmen befinden sich in der Priorität 3. Zwei Maßnahmen liegen an derzeit noch nicht exakt definierten Abschnitten. Die genaue Verteilung kann der Tabelle in Anlage 1 entnommen werden.

Das Achsenkonzept kann unter [SessionNet | Zukunftsplan Fahrradstadt, hier: Fortschreibung Kapitel 2 „Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes“](#) abgerufen werden.

5 VEP

Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (kurz: VEP 2030) definiert die Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität in Erlangen für die nächsten zehn bis 15 Jahre. Die entwickelten Strategien und Maßnahmenempfehlungen sollen zu einer zukunftsfähigen Mobilität und zu einer nachhaltigen und umweltverträglichen Stadtentwicklung beitragen.

Im Jahr 2011 hat der Erlanger Stadtrat die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1995 beschlossen. Seitdem wurden Erhebungen und Analysen zu allen wichtigen Mobilitätsthemen, die die Stadt Erlangen betreffen, durchgeführt. In einem umfangreichen Prozess wurden von Anfang an Bürger*innen, politische Vertreter*innen und Interessensvertreter*innen von Vereinen, Verbänden und Institutionen miteingebunden und konnten so ihre Vorstellungen und Ideen einbringen.

Insgesamt ist so ein integrierter Leitfaden zur strategischen Entwicklung der Mobilität in Erlangen entstanden. Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 liefert konkrete Maßnahmenvorschläge und Zielvorstellungen, die in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden.

Der VEP kann auf [Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 \(VEP 2030\) | Stadt Erlangen](#) abgerufen werden. Mit dem beschriebenen Achsenkonzept, dem Fußverkehrskonzept sowie den Planungen zur StUB gibt es verschiedene Teilfortschreibungen des VEPs.

6 Anhänge

6.1 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erklärung
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
Amt 61	Amt für Stadtplanung und Mobilität
EJC	Erlanger Jobcenter
FKV	Fußverkehrskonzept
KVÜ	Kommunale Verkehrsüberwachung
StUB	Stadt- Umlandbahn (Straßenbahnverbindung Nürnberg/Erlangen/Herzogenaurach)
Ref. VI	Referat für Planen und Bauen
RSV	Radschnellverbindung
UVPA	Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZPF	Zukunftsplan Fahrradstadt

6.2 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 Kurzübersicht	3
Abbildung 2 Kurzübersicht Streckenelemente	6
Abbildung 3 Kurzübersicht Knotenpunkte	6
Abbildung 4 Fahrradstraße mit alter Markierung	7
Abbildung 5 Hauptrouten und RSV im Achsenkonzept	13

6.3 Anhänge

6.3.1 Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt Stand 07/2026

Zukunftsplan Fahrradstadt

Zwischenbericht 07/2026 - Übersicht

#	Bezeichnung	Anzahl Punkte	Umsetzungsstand																										
1	Personal	12																											
2a	Streckenelemente	29																											
2b	Knotenpunkte	11																											
2c	Standardlösung	7																											
3	Fahrradstraßen	15																											
4	Fahrradparken	7																											
5	Radschnellverbindungen	6																											
6	Schulwege	7																											
7	Vision Zero	2																											
8	Vernetzte Mobilität	16																											
9	Lastenräder	2																											
10	organisatorische Bündelung	-/-																											
11	Information	5																											
12	Führung an Baustellen	-/-																											
13	Monitoring	-/-																											

Maßnahmen	Status
40	erledigt oder kurz vor Abschluss
39	in Arbeit
40	noch offen
12	zurückgestellt

Finanz- und Personalressourcen ausbauen (Arbeitspaket 1)

Posten	Dienststelle	Stand März 2024	Ziel gemäß Beschluss zum Zukunftsplan	Umsetzungsstand 07/2027
Stelle für Planung von Radschnellwegen	Amt 61	Stelle besetzt, Ausschreibung Planung Radschnellverbindungen nach Herzogenaurach und Nürnberg in Vorbereitung	Radschnellwege umsetzen	Seit Oktober 2021 besetzt; Stelle mit Infrastrukturplanung Rad kombiniert (2 Pers.)
Vorarbeiter im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Facharbeiter im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Facharbeiter im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Helfer im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Infrastrukturplanung Radverkehr	Amt 61	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Konkrete Planung von Infrastrukturmaßnahmen	Stelle 2022 mit RSV-Stelle kombiniert (2. Pers.)
Verkehrsrechtliche Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen	Amt 61	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Abstimmung mit Planung und verkehrsrechtliche Anordnung von Infrastrukturmaßnahmen	Seit September 2022 besetzt
Planung zusätzlicher Radschnellverbindungen	Amt 61	Stellenplanantrag erfolgte für Haushaltsjahr 2024, erneuter Antrag für Haushaltsjahr 2025	Planung weiterer Radschnellverbindungen innerorts und in die Nachbargemeinden	Stellenplanantrag erfolglos
Fahrradstraßen und Fahrradparken	Amt 61	Stellenplanantrag erfolgt für Haushaltsjahr 2023	Planungen zur Ausweitung des gesamtstädtischen Fahrradparkens sowie weiterer Fahrradstraßen	Seit Oktober 2023 besetzt
Sachbearbeitung Technik	Amt 66	Stellenplanantrag erfolgt für Haushaltsjahr 2023	Bautechnische Umsetzung der Planungen zur Radverkehrsinfrastruktur aus Amt 61	Seit 2023 besetzt

Finanz- und Personalressourcen ausbauen (Arbeitspaket 1)

Posten	Dienststelle	Stand März 2024	Ziel gemäß Beschluss zum Zukunftsplan	Umsetzungsstand 07/2027
Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr	Amt 61	Stellenplanantrag erfolgte für Haushaltsjahr 2024, erneuter Antrag für Haushaltsjahr 2025	Begleitende Öffentlichkeits- und Informationsarbeit für die Radverkehrsprojekte sowie Umsetzung AP 11	Stelle nicht im Beschluss zum Zukunftsplan Fahrradstadt enthalten. Notwendigkeit für zusätzliche Stellenschaffung wird anhand des häufig vorhandenen intensiven Vermittlungsbedarfes bei Radverkehrsprojekten für notwendig erachtet. Im 04/2026 war Ref VI kein Stellenplanantrag bekannt.
Sachbearbeitung Technik	Amt 66	Stellenplanantrag erfolgte für Haushaltsjahr 2024, erneuter Antrag für Haushaltsjahr 2025	Bautechnische Umsetzung der Planungen zur Radverkehrsinfrastruktur aus Amt 61	Aktuell ist eine Antragstellung nicht möglich.

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Netzelemente (Arbeitspaket 2a)						
Netzelement	Nr_sort	Nr.	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Ausbau Fürther Straße / Eltersdorfer Straße (Aurachtalbahn bis OE Eltersdorf)	16	12a	RVR	Netzlücke partiell	Errichtung von richtlinienkonformen Geh- und Radwegen	Planung fertiggestellt, Umsetzung aus Kostengründen zurückgestellt
Michael-Vogel-Straße / RW nördlich Zentralfriedh. (20)	28	20	RSV	Geh- und Radweg mit Baumbestand	Ausbau nach Standards für Radschnellverbindungen	erledigt
Tempo 30 südliche Innenstadt (21)	29	21	Sonderfall (mehrere Hauptrouten)	Tempo 50 z. T. ohne Radverkehrsinfrastruktur	Fahrradzone	in Abstimmung (Gesamtstadtplan Temporeduzierungen)
An den Seelöchern und Siedlerweg	3	03	Hauptroute	Wege in schlechtem Zustand	Wegesanierung	erledigt
Einbahnstraßenfreigabe Friedrichstraße (4)	4	04	Hauptroute	Einbahnstraße	Einbahnstraße mit in Gegenrichtung freigegebenem Radverkehr	erledigt
Verbindung Bruck - Innenstadt (Günther-Scharowsky-Straße)	8	07b	Hauptroute	Ausbauarbeiten	Städtische Hauptroute mit Zweirichtungsradwegen	erledigt
Gebbertstraße (südl. Am Röthelheim)	10	08a	Hauptroute	Ausbauarbeiten	Sukzessiver Ausbau zu städt. Hauptroute mit richtlinienkonformen Geh- und Radwegen	Bisher Reichswaldstraße bis Mozartstraße (ca. 1000 m), es fehlen noch Gebbertstraße-Breslauer Straße (ca. 500 m) und Mozartstraße-Henkestraße (ca. 350 m)
Am Europakanal (13)	19	13	Hauptroute	Weitestgehend nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege	Umweltspur; abschnittsweise Planung und Umsetzung	erledigt
Frauenauracher Straße (12)	20	13	Hauptroute	Weitestgehend nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege	Richtlinienkonforme Radverkehrsführung errichten; abschnittsweise Planung und Umsetzung	Knoten Gundstraße umgebaut; Ausbau der Rad-Infrastruktur bis zum Obi-Kreisverkehr im Zusammenhang Metropolradweg geplant (Planungshorizont 2028) Entwurfsplanung beginnt (Sommer 2026)
RW-Verbindung Kurt-Schumacher-Straße / Leimberger Straße (18)	26	18	Hauptroute	Netzlücke	Lückenschluss zwischen Kurt-Schumacher-Str. und Leimbergerstr.	erledigt
Radweg Regnitzgrund (zw. Aurachtalbahn & Herzogenauracher Damm)	13	10a	Hauptroute (Regnitzradweg)	Netzlücke im Regnitzgrund zwischen Bahnlinie Herzogenaurach-Bruck und Herzogenauracher D.	Städtische Hauptroute / Regnitzradweg mit Lückenschluss herstellen	erledigt
Öffnung Einbahnstraßen Am Röthelheim (19)	27	19	Nebenroute	Einbahnstraße	Einbahnstraße mit in Gegenrichtung freigegebenem Radverkehr	Grundlagenermittlung abgeschlossen
St. Johann (von Heuweg bis A73)	1	01	RVR	Weitestgehend nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege		in Arbeit (Folgekonzept Brückenumbau)
Thalermühlstraße (komplett)	2	02	RVR	Gehweg frei		Offen, späterer Zielhorizont
Drausnickstraße (von Zollhaus bis Ortsgrenze Buckenhof)	5	05	Nebenroute	unterschiedlich		Offen, späterer Zielhorizont
Am Anger - Karl-Zucker-Straße (Neue Querverbindung über Bahngleise)	6	06	Hauptroute	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Netzelemente (Arbeitspaket 2a)						
Netzelement	Nr_sort	Nr.	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Verbindung Bruck - Innenstadt (Bunsenstraße)	7	07a	Nebenroute	RSS und nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege		Offen, späterer Zielhorizont
Verbindung Bruck - Innenstadt (Nägelsbachstraße)	9	07c	Hauptroute	nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege		Offen, späterer Zielhorizont
Gebbertstraße (nördl. Am Röthelheim)	11	08b	Hauptroute	unterschiedlich		Bisher Reichswaldstraße bis Mozartstraße (ca. 1000 m), es fehlen noch Gebbertstraße-Breslauer Straße (ca. 500 m) und Hofmannstraße-Henkestraße (ca. 150 m). Der Abschnitt Hofmannstraße bis Henkestraße wird im Zuge/Nachgang des Kreuzungsumbaus Hofmannstraße gemacht
Kurt-Schumacher-Straße	12	09	Hauptroute (Nordende RVR)	begleitender Geh-/Radweg, teilweise 2-Richtungs-Verkehr		Offen, späterer Zielhorizont
Radwege Regnitzgrund (zw. Herzogenauracher Damm und Büchenbacher Damm)	14	10b	Hauptroute (Regnitzradweg)	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont
Paul-Gossen-Straße (zw. Bayernstraße - Äußere Brucker Straße)	15	11	nicht enthalten	nur Kfz (keine Rad-Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont
Fürther Straße - Eltersdorfer Straße (OE Eltersdorf Nord bis Pirkheimer Weg)	17	12b	RVR	Mischverkehr T50		Offen, späterer Zielhorizont nördlich von Eltersdorf fahrradfreundlicher Ausbau, Querungshilfe am Ortseingang sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestelle "Am Kreuzstein" wurden 2023 beschlossen.
Fürther Straße - Eltersdorfer Straße (Pirkheimer Weg bis Stadtgrenze Fürth)	18	12c	RVR	Gehweg frei		Rad- / Schutzstreifen sollen entlang der Eltersdorfer Straße zwischen Eltersdorfer Straße 66a und Holzschuherring sollen im 07/2026 im UVPa beschlossen werden
Herzogenauracher Damm (von Regnitz bis Frauenauracher Straße)	21	14a	RVR	nicht richtlinienkonformer Radstreifen		StBAN plant Zweirichtungsradweg auf Nordseite - Umsetzung vrs. 2028
Niederndorfer Straße (Frauenauracher Straße bis Stadtgrenze Herzogenaurach)	22	14b	Hauptroute	nur Kfz (keine Rad-Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont
RW parallel zur StUB unter A3	23	15	RVR	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Konkretisierung nach StUB-fertigstellung
Unterführung Wichernstraße - Brucker Seela	24	16	nicht enthalten (schließt aber sinnvoll an Hauptroute an)	Treppenanlage - nur Fuß		Offen, späterer Zielhorizont
Lückenschluss Werker - Jahnstraße (Schwabachbrücke B-Plan 344)	25	17	Hauptroute	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Knotenpunkte (Arbeitspaket 2b)

Knotenpunkt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Grundsätze für die Modernisierung und den Ausbau von Knotenpunkten	Ergänzung zu bestehenden Qualitätsstandards gemäß VEP	Für Knotenpunkte noch nicht im Detail vorhanden	Konkrete Vorgaben für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen für Knotenpunkte	ERA/HRSV ausreichend; mittlerweile auch abgestimmte Musterblätter AGFK vorhanden
Obi-Kreisel (3)	Im Verlauf Radschnellverbindung Kurt-Schumacher-Straße	Kreisverkehr ohne Radverkehrsanlagen	Kreisverkehr mit Radverkehrsanlagen	Verlegung der Route auf Doris-Ruppenstein-Straße
Hartmannstraße – Allee am Röthelheim (5)	Im Verlauf städtische Hauptroute Allee am Röthelheim	Knotenpunkt mit verbesserungsbedürftiger Radverkehrsführung	Angepasste Radverkehrsführung und Verbindung zur Hofmannstraße	Vorplanung ruht, zurückgestellt
Äußere Brucker Straße – Saalestraße (10)	Radschnellverbindung	Knotenpunkt mit Mittelinsel	Bauliche Anpassung den Anforderungen einer Radschnellverbindung entsprechend	Verbreiterung Zweirichtungsradweg / Anschlüsse an Querungshilfe verbessern; aus personellen Gründen zurückgestellt
Kreisverkehr Frauenaauracher Straße (12)	Im Verlauf städtische Hauptroute Frauenaauracher Straße	Kreisverkehr ohne Radverkehrsanlagen	Kreisverkehr mit Radverkehrsanlagen; Umsetzung im Zuge Maßnahme Netzelement Frauenaauracher Straße (13, AP 3a)	Entwurfsplanung beginnt Sommer 2026 im Rahmen des Metropolradweges
Dorfstraße / Am Europakanal (13)	Im Verlauf städtische Hauptroute Am Europakanal	Knotenpunkt mit verbesserungsbedürftiger Radverkehrsführung	Bauliche Anpassung; Umsetzung im Zuge Maßnahme Netzelement Am Europakanal (13, AP 3a)	erledigt
Kreisverkehr Zambellistraße (14)	Im Verlauf städtische Hauptroute Alte Mönaustraße	Kreisverkehr ohne Radverkehrsanlagen	Kreisverkehr mit Radverkehrsanlagen	Planung eingestellt (fehlende Umsetzungschance)
Gebbertstraße / Luitpoldstraße (16)	Im Verlauf städtische Hauptroute Luitpoldstraße	Fünfarmiger Knotenpunkt mit teilweise verbesserungsbedürftiger Radverkehrsinfrastruktur	Verbesserung Radverkehrsführung; Umsetzung im Zuge Klimaplatz Zollhausplatz	in Arbeit - zurückgestellt (Zollhaus)
Gebbertstraße / Hofmannstraße (19)	Im Verlauf städtische Hauptroute Gebbertstraße	Knotenpunkt ohne Querungsmöglichkeit für Radverkehr	Einbau aufgeweitete Mittelinsel	Vorplanung abgeschlossen, Umsetzung beschlossen (613/215/2023; am 20.6.2023) Umsetzung für 2026/2027 geplant

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Knotenpunkte (Arbeitspaket 2b)

Knotenpunkt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Herzogenauracher Damm / Leipziger Straße (20)	Im Verlauf städtische Hauptroute Leipziger Straße	Knotenpunkt ohne Quermöglichkeit für Radverkehr	Umsetzung im Zuge Fahrbahndeckenerneuerung 2022	in Arbeit: Vergabe des Sicherheitsaudits für die Vorplanung, um auf der Basis des darauf folgenden UVPA-Beschlusses den notwendigen Grunderwerb tätigen zu können
Radweg am Zentralfriedhof / Äußere Brucker Straße (21)	Im Verlauf Radschnellverbindung zwischen Pommernstraße und Nägelsbachstraße	Knotenpunkt mit Fußgängersignalanlage	Verbesserte Führung des Radverkehrs	zurückgestellt
Markuskirche				Offen, späterer Zielhorizont
Allee am Röthelheim - Kurt-Schumacher-Straße				Offen, späterer Zielhorizont
Hartmannstraße - Luitpoldstraße				Offen, späterer Zielhorizont
Gebbertstraße - Verbindungsweg Sebaldisstraße				Offen, späterer Zielhorizont
Nürnberger Straße - Gebbertstraße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Südkreuzung				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Äußere Brucker Straße - Friedrich-List-Straße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Tennenloher Straße - Wladimirstraße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Weisendorfer Straße - Brühl				Offen, späterer Zielhorizont
Paul-Gossen-Straße - Günther-Scharowsky-Straße				Offen, späterer Zielhorizont (da "gerade erst" umgebaut)
Goethestraße – Güterhallenstraße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Paul-Gossen-Straße – Äußere Brucker Straße				Offen, späterer Zielhorizont

Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs (Arbeitspaket 2c)

Standort	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umstandsstand 07/2026
Birkenweg / RW parallel Bahnlinie	Radschnellverbindung	Birkenweg bevorrechtigt	Erlanger Standardlösung ggf. ohne FGÜ	Teil der RSV ER-Herzogenaurach
Holzgartenstraße / Friedrichstraße	Städtische Hauptroute	Hohes Querungspotential über Holzgartenstraße, Friedrichstraße bevorrechtigt	Bevorrechtigung Achse Holzgartenstraße	noch nicht bearbeitet
Ebrardstraße/Ilse-Sponsel-Weg	Knotenpunkt mit hohem Querungsbedarf von Radfahrern und Fußgängern in Nord-Süd-Richtung, städtische Nebenroute	Ebrardstraße bevorrechtigt, keine Radverkehrsanlage	Erlanger Standardlösung	Planung erfolgt, Bau noch ausstehend (Umsetzungshorizont nicht bekannt --> nicht vor 2030 aufgrund der Haushaltslage)
Kapellensteg / Ulrich-Schalk-Straße	Radschnellverbindung	Kapellensteg bevorrechtigt	Verdeutlichung der Bevorrechtigung und Errichtung FGÜ	noch nicht bearbeitet, aber keine hohe Priorität: Markierungen nachziehen und Abgrenzung des Gehwegs (Ulrich-Schalk-Straße)
Loewenichstraße / Hindenburgstraße	Radschnellverbindung	Keine Radverkehrsanlage, Tempo-30-Zone, hohes Radverkehrsaufkommen über Schwabachgrund	Bevorrechtigung Achse Loewenichstraße mit Erlanger Standardlösung angepasst ohne FGÜ	erledigt
Preußensteg / Egerlandstraße	Radschnellverbindung	Preußensteg untergeordnet	Bevorrechtigung Achse Preußensteg mit Erlanger Standardlösung angepasst	Planungskonzept in Erstellung (niedrige Priorität)
Steinforstgraben / In der Reuth	Städtische Nebenroute	keine Radverkehrsanlage, Straße In der Reuth bevorrechtigt	Erlanger Standardlösung	Vorerst kein Erlanger Standard an dieser Stelle, da nicht genug Fußgänger/innen gezählt wurden.

Fahrradstraßen und -zonen (Arbeitspaket 3)				
Fahrradstraße/-zone	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Bayern-/Pommernstraße	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach (Süd) und Erlangen-Fürth	erledigt
Leipziger Straße	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach (Süd) und Erlangen-Fürth	erledigt
Wöhrmühle	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Büchenbach-Herzogenaurach (Nord)	erledigt
Lange Zeile / Schronfeld	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Neunkirchen	erledigt
Hofmannstraße Hartmannstraße bis Sieboldstraße	Städtische Hauptroute	Tempo-30-Zone	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	in Planung, Umsetzung im Rahmen der Fahrbahndeckensanierung nicht absehbar
Universitätsstraße	Städtische Hauptroute	Tempo-30-Zone	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	teilweise umgesetzt (ca. 270 von 780 m); Roter Beistrich vorerst nicht markiert, jetzt eher als geblockte Markierung gemäß den Musterblättern
Loewenichstraße zwischen Schillerstraße und Hindenburgstraße	Radschnellverbindung	Tempo-30-Zone	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	erledigt
Michael-Vogel-Straße	Radschnellverbindung	Fahrradstraße	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Teil der RSV ER-Herzogenaurach
Damaschkestraße	Städtische Nebenroute	Fahrradstraße	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	04/2026 Öffentlichkeitsbeteiligung, Vorplanung ab 2027
Schirrhof	Städtische Nebenroute	Fahrradstraße	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	zurückgestellt wegen der Großbaustelle an der Schleuse
Häuslinger Straße	Radschnellverbindung	Straße ohne Radverkehrsanlage	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Beschluss voraussichtlich im Sommer 2026
Heusteg	Radschnellverbindung	Straße ohne Radverkehrsanlage	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	in Arbeit
Fahrradzone Berufsschulzentrum		Innerstädtisches Gebiet mit hoher Radverkehrsdichte und Funktion für den Quell- und Zielverkehr sowie für den Durchgangsverkehr.	Ausbau zur Fahrradzone als Pilotprojekt	bis auf weiteres zurückgestellt

Fahrradstraßen und -zonen (Arbeitspaket 3)				
Fahrradstraße/-zone	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Fahrradzone südliche Innenstadt		Innerstädtisches Gebiet mit hoher Radverkehrsdichte und Funktion für den Quell- und Zielverkehr sowie für den Durchgangsverkehr	Ausbau zur Fahrradzone als alternatives Pilotprojekt	als T30-Zone in Abstimmung (Gesamtstadtplan Temporeduzierungen)
Beschluss zur weiteren Ausbauplanung der Fahrradstraßen und -zonen im Stadtgebiet	Konzept zum weiteren Ausbau der Fahrradstraßen bzw. Einführung der Fahrradzonen	Grobes Konzept vorhanden, für das es eine Konkretisierung bedarf.	Umsetzungskonzept für die Folgejahre	siehe Achsenkonzept (beschlossen 11/2024)

Fahrradparken (Arbeitspaket 4)

Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
1.000-Bügel-Programm für die Innenstadt	250 Fahrradbügel/a entspricht 500 Stellplätzen zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	In 2021 bereits 120 Bügel errichtet	Hochwertige Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt gemäß Standortkonzept (613/096/2021)	470 Bügel wurden bisher umgesetzt (davon 25 Lastenradbügel), das entspricht 47% des Gesamtvolumens
1.000-Bügel-Programm für die Gesamtstadt	250 Fahrradbügel/a entspricht 500 Stellplätzen zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	Initialisierungsphase gemäß Programm für die Innenstadt mit Online-Bürgerbeteiligung	Hochwertige Fahrradabstellanlagen in der Gesamtstadt mit beschlossenem Standortkonzept	Feinabstimmung von möglichen Standorten läuft
Fahrradabstellanlage Hauptbahnhof	798 überdachte Stellplätze zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	Veraltete Fahrradabstellanlage, deutlich zu geringe Kapazität	Hochwertige, intuitiv nutzbare Fahrradabstellanlage, insbes. für B+R	Gespräche mit DB laufen
Fahrradabstellanlage Siemens-Campus	504 überdachte Stellplätze zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	Fahrradabstellanlage mit geringer Platzzahl vorhanden	Hochwertige, intuitiv nutzbare Fahrradabstellanlage, insbes. für B+R	Planung durch GME, wurde auf unbestimmte Zeit verschoben
Fahrradabstellanlagen an Schulen und Verwaltungsstandorten	1500 Stellplätze	Fahrradstellplätze in der Regel vorhanden, dennoch an vielen Standorten Ausbaubedarf	Hochwertige, intuitiv nutzbare Fahrradabstellanlagen an allen Schul- und Verwaltungsstandorten	keine Rezertifizierung zur fahrradfreundlichen AG aufgrund der Haushaltslage
Fahrradabstellanlagen in Fahrradstraßen	Nach Bedarf pro Fahrradstraße	In der Regel keine Fahrradstellplätze in Fahrradstraßen vorhanden	Ganzheitliches Radverkehrskonzept für Fahrradstraßen mit Berücksichtigung Fahrradparken	Teil von 1.000-Bügel-Programm, in Planung

Fahrradparken (Arbeitspaket 4)

Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Überarbeitung der Stellplatzsatzung	Zeitgerechter Umgang mit dem Fahrradparken bei Bauvorhaben im privaten bzw. gewerblichen Bauvorhaben	Stellplatzsatzung berücksichtigt Fahrradparken, aber nicht Lastenräder, mögl. Bike-Sharing etc.	Adäquate Berücksichtigung der Anforderungen für das Fahrradparken	erledigt (BV 30/080/2023)

Radschnellwege (Arbeitspaket 5)

Ergänzender Hinweis: Bei der Planung und Umsetzung der überörtlichen Radschnellverbindungen bestehen Abhängigkeiten mit den Nachbarkommunen, die jeweils berücksichtigt werden, aber auch für zeitliche Verzögerungen in den Projektablaufen führen können.

Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg	Radschnellverbindung	Radwegeverbindung zum Teil vorhanden, größtenteils erheblicher Ausbaubedarf, da keine Qualität als Radschnellverbindung vorhanden	Durchgängige Radschnellverbindung	Vorplanung abgeschlossen, Entwurfsplanung begonnen
Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach	Radschnellverbindung	Radwegeverbindung zum Teil vorhanden, größtenteils erheblicher Ausbaubedarf, da keine Qualität als Radschnellverbindung vorhanden	Durchgängige Radschnellverbindung	Entwurfsplanung läuft derzeit
Radschnellverbindung Erlangen-Fürth	Radschnellverbindung	Radwegeverbindung zum Teil vorhanden, größtenteils erheblicher Ausbaubedarf, da keine Qualität als Radschnellverbindung vorhanden	Durchgängige Radschnellverbindung	Machbarkeitsstudie abgeschlossen: Abstimmungsgespräche zur Variantenuntersuchung laufen
Radschnellverbindung Erlangen-Bamberg (Metropolradweg)	Teilweise städtische Haupt- bzw. Nebenroute	Radwegeverbindung über MD-Kanal in größtenteils schlechtem Zustand vorhanden	Durchgängige Radhauptverbindung	Landkreis Bamberg federführend. Stadt Erlangen unterstützt finanziell und fachlich Machbarkeitsstudie abgeschlossen, interkommunaler Zweckverband wurde gegründet Entwurfsplanung beginnt ab Sommer 2026
Konkretisierung Radschnellverbindungen innerörtlich und in das Umland	Radschnellverbindungen im VEP	Keine Radwege mit entsprechendem Standard vorhanden	Umsetzung Plannetz VEP	erledigt (Fortschreibung VEP-Netz) mit BV 613/305/2024

Weiterentwicklung Radschnellverbindungen innerorts sowie ins Umland (Neunkirchen/Eckental, Höchstadt etc.)	Radschnellverbindungen und städtische Hauptrouten	Radwegenetz in entsprechendem Standard noch nicht vorhanden	Weitere Radschnellverbindungen für ein lückenloses und ganzheitliches Radwegenetz	zurückgestellt Lückenschluss Richtung Buckenhof über Leimbergerstraße: gemeinsame Planung einer Fahrradstraße
--	--	--	---	--

Sicher mit dem Rad zur Schule (Arbeitspaket 6)

Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Maßnahmenpaket für den bedarfsgerechten Ausbau von Fahrradinfrastruktur an Schulen	Förderung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durch Schüler*innen	Fahrradinfrastruktur an Schulen in der Regel vorhanden aber ausbaubedürftig	Umweltverträgliche und sichere Schulwegmobilität durch attraktive Nutzungsmöglichkeiten der Fahrradinfrastruktur	Bestandserfassung und Priorisierung erfolgt 2020-21, tw. Abdeckung durch 1000-Bügel-Programm; Errichtung von neuen Abstellanlagen an der Ottfried-Preußler-Schule I
Einrichtung Schulstraße Dompfaffstraße/Hedenusstraße oder Ritzerstraße (Adalbert-Stifter-Straße)	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen	Straßen für Kfz-Verkehr ohne Radverkehrsanlage	Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren bzw. verlagern	Schulstraße Liegnitzer Str. - Testprojekt läuft; Ausweitung T30 und Einbahnstraßenregelung
Hol- und Bringzone Adalbert-Stifter-Schule	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen	Zwei Hol- und Bringzonen eingerichtet (Löhestraße und Ritzerstraße)	Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt
Hol- und Bringzone Sandbergschule/Max-und-Justine-Elsner-GS	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen		Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt
Hol- und Bringzone Friedrich-Rückert-Schule	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen		Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt
Verbesserung der Situation an mindestens vier Querungen im Bereich von Schulen	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen	Derzeit in der Regel Querungshilfen oder Fußgängerschutzanlagen vorhanden; punktuell Verbesserungsbedarf	Schulwegsicherheit erhöhen und Nutzung der Schulwegmobilität mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß fördern	Ritzerstraße (Adalbert-Stifter-Grundschule) im Zuge der FBDS durchgezogener Gehweg; Einengung in der Wichernstraße (Pestalozzischule)
Hol- und Bringzone GS Tennenlohe	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen		Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt

Vision Zero für Erlangen (Arbeitspaket 7)				
Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Ausweitung der Kommunalen Verkehrsüberwachung	Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen	Deutliche Defizite bei der Parkraumüberwachung räumlich und bzgl. Überwachungsintensität; äußerst schlechte Parkmoral im kompletten Stadtgebiet	Parkraumüberwachung räumlich und in Intensität ausweiten	Umsetzungs läuft: mittlerweile Bruck und Alterlangen mit in der Kontrolle
Schwerpunkttaktion zur Überwachung von Falschparkern auf Geh- und Radwegen im Stadtgebiet	Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen, derzeit sehr gering ausgeprägte Parkmoral im Stadtgebiet erhöhen	Sehr geringe zeitliche und räumliche Überwachungsintensität im Stadtgebiet	Parkvergehen intensiver sanktionieren	Durchführung der Aktion mit ZV KVÜ, Feuerwehr und Polizei angestrebt. Ergänzende Abstimmungen folgen.

Vernetzte Mobilität (Arbeitspaket 8)

Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Aufbau öffentliches Fahrradverleihsystem	Fahrradnutzung attraktivieren, Sharingangebote ermöglichen	Temporäres Fahrradverleihsystem (1.Q 2022 bis 30.09.2022) in finaler Umsetzungsphase	Fahrradverleihsystem zunächst als Pilotprojekt im Rahmen Forschungsprojekt „Straße der Zukunft“	erledigt
Mobilpunkt Hauptbahnhof (Westseite)	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten fördern	Parkplatz Großparkplatz ohne Mobilpunkt	Mobilpunkt an wichtigem Verknüpfungsstandort errichten inkl. Sharingangeboten (Carsharing, Fahrradverleihsystem und E-Scooter)	erledigt
Mobilpunkt Mozartstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten fördern	Derzeit in Mozartstraße keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel	Mobilpunkt an wichtigem Verknüpfungsstandort (Himbeerpalast) errichten inkl. Sharingangeboten (Carsharing, Fahrradverleihsystem und E-Scooter)	erledigt
MobilHub Siemens Campus Modul 1	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten fördern	Derzeit auf dem Siemens Campus keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel	Mobilhub an wichtigem Verknüpfungsstandort (v. a. mit S-Bahn-Halt) errichten inkl. Sharingangeboten (Fahrradverleihsystem, E-Scooter und evtl. Weitere Angebote)	erledigt
Mobilpunkt Doris-Ruppenstein-Straße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt
Mobilpunkt Rennesstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Karlsbader Straße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt, Bereitstellung Carsharing (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Langemarckplatz	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt
Mobilpunkt Strümpellstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt
Mobilpunkt Essenbacher Straße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	kein Carsharing Betreiber gefunden, VAG_Rad Station vorhanden
Mobilpunkt Brucker Bahnhof	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	kein Carsharing Betreiber gefunden, VAG_Rad Station und E-Scooter vorhanden
Mobilpunkt Odenwaldallee	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Lachnerstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)

Vernetzte Mobilität (Arbeitspaket 8)

Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Mobilpunkt Kosbacher Damm	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Naturbadstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	saisonale VAG_Rad Station, Carsharing nicht vergeben
Mobilpunkt Bahnhof Eltersdorf	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	baulich umgesetzt und Carsharing nicht vergeben

Mehr Lastenräder in der Stadt (Arbeitspaket 9)

Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Erweiterung des kostenlosen Angebotes an Lastenrädern	Autofreie Mobilität fördern	12 Lastenräder und zwei Gespanne (E-Bike + Anhänger) über Buchungsplattform kostenlos ausleihbar	Bedarfsgerechter Ausbau der kostenlosen Leih-Lastenräder auf 25	Der Lastenradverleih wird nicht eingestellt, sondern aufgrund der Haushaltslage gebührenpflichtig werden. Die Plattform dafür soll Ende des ersten Halbjahres 2026 freigeschalten werden. Derzeit können die Lastenräder nach Rücksprache mit dem EJC über das Cafe Hergricht ausgeliehen werden.
Lastenradstellplätze beim Fahrradparken berücksichtigen	Autofreie Mobilität fördern, auch beim Liefern und Laden	Lastenradstellplätze erst punktuell vorhanden (z. B. Fuchsgarten)	Flächendeckendes Angebot an Stellplätzen für Lastenräder	Es wurden 25 Lastenradbügel im Stadtgebiet aufgestellt (diese werden im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms umgesetzt)

Informationsangebot: Radfahren in Erlangen (Arbeitspaket 11)

Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzung (Stand: 07/2026)
Online-Portal inkl. Mängelmelder für den Fuß- und Radverkehr	Komfort und Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr erhöhen	Schadensmelder mit interaktiver Karte vorhanden: https://secure.erlangen.de/erlangen/form/provide/3189/;jsessionid=CBCEA389285C59131A8483ACE4EE59C0	Schadensmelder fortlaufend pflegen und möglichst zeitnah auf eingegangene Meldungen reagieren	erledigt
Regelmäßige Kampagnen	Information zu Radverkehrsgesetzen und Verkehrssicherheit	In letzter Zeit Radverkehrsbroschüre, Flyer zum Radverkehr in Erlangen in deutscher und englischer Sprache, Info-Banner Fahrradstraßen	Informationsangebot ausbauen	Durch die Streichung der Stelle des Radbeauftragten gibt es keine Kapazitäten mehr, regelmäßig Kampagnen durchzuführen
Neubürgermarketing	Informationsmappe für Neubürger inkl. Telefonberatung	Projekt läuft (Auftragnehmer: O.Phon)	Anreize für Neubürger zur Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes	wird ab 10/26 eingestellt
Mobilitätsmappe für neue Mitarbeiter bei der Stadt Erlangen	Mobilitätsmappe für jeden neuen Mitarbeiter und Azubi bei der Stadtverwaltung	Projekt läuft seit 2018	Anreize für neue Mitarbeiter zur Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes; Vorbildfunktion der Stadtverwaltung für weitere Arbeitgeber in der Stadt	wird in abgespeckter Version weitergeführt (ohne ÖPNV-Schnupperticket, keine Printprodukte und Goodies)
Durchführung eines Radler-Hearings	Umfassende Öffentlichkeitsinformation zu den städtischen Radverkehrsmaßnahmen	Letztes Radler-Hearing in 2016	Transparenz und Einblick für Öffentlichkeit zu Radverkehrsmaßnahmen schaffen	Fand 2016 und 2023 statt, wird derzeit aufgrund der Personallage nicht fortgeführt

6.3.2 Zukunftsplan Fahrradstadt

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 Bautrupps 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 - Frauenaauracher 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 Frauenaauracher Straße
- Knotenpunkt 13, Dorfstraße - Am Europakanal
- Knotenpunkt 14, Kreisverkehr Zambelliststraße
- Knotenpunkt 16, Gebbertstraße - Luitpoldstraße

- Knotenpunkt 19, Gebbertstraße - Hofmannstraße
- Knotenpunkt 20, Herzogenauracher 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 Herzogenauracher 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 RAS, 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 Radwegeführung 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/Wehneltstraße 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 felfreundlicher 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, Höchstädt 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 Quermöglichkeiten 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-Practice-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 Förderkulisseeumfasst. 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.

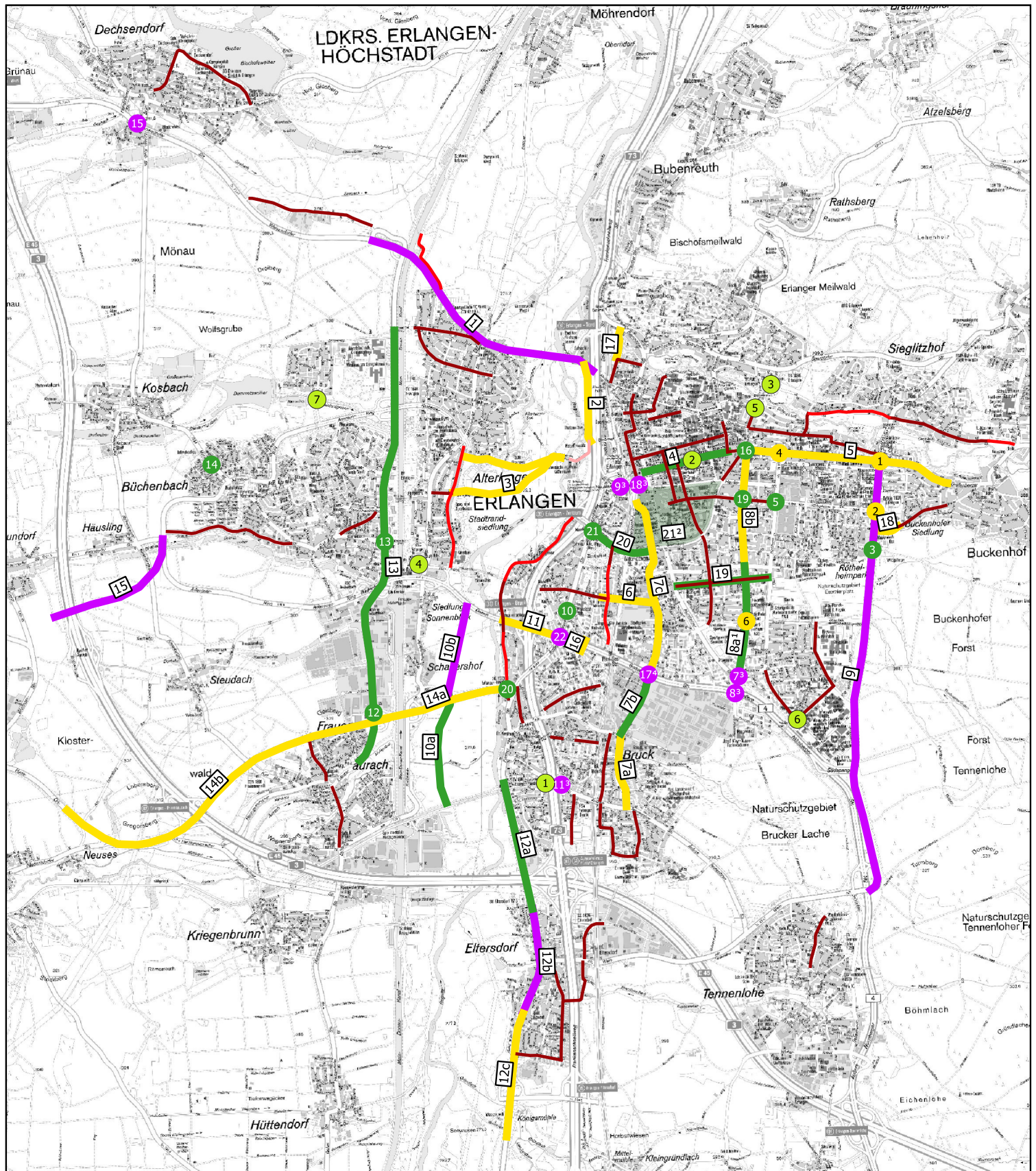
Zum Charakter der Leitfäden wird auf die Ausführungen in Vorlage 32-1/046/2016 verwiesen. Die Leitfäden stellen Empfehlungen dar und ersetzen nicht die maßgeblichen Vorschriften.

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.



Legende

Netzelemente - Zeithorizont

- Umsetzung bis 2024
- Umsetzung bis 2028 angestrebt
- später

Knotenpunkte - Zeithorizont

- Umsetzung bis 2024
- Umsetzung bis 2028 angestrebt
- später

Knotenpunkte - Bevorrechtigung

- Erlanger Standardlösung

Fahrradstraßen

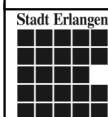
- nach Gestaltungsleitfaden umgesetzt
- bestehende Fahrradstraßen
- potenzielle Fahrradstraßen

Ausbau Radinfrastruktur -
Die wichtigsten Netzelemente und
Knotenpunkte aus dem Plannetz
Radverkehr, vorhandene und
potentielle Fahrradstraßen sowie
geplante Bevorrechtigungen nach
"Erlanger Standard"

Stand: 16.02.2021



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2019



Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Abteilung Verkehrsplanung

¹ Aus-/Umbau hat hohe Priorität
² Prüfung Fahrradzone
³ Aus-/Umbau geschieht im Zuge der STUB und/oder RSV
⁴ gerade erst umgebaut

Netzelemente

<i>Nummer</i>	<i>Standorte Netzelemente</i>	<i>Zeithorizont</i>
1	St. Johann	Später
2	Thalermühlstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
3	An den Seelöchern und Siedlerweg	Umsetzung bis 2028 angestrebt
4	Einbahnstraßenfreigabe Friedrichstraße	Umsetzung bis 2024
5	Drausnickstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
6	Am Anger - Karl-Zucker-Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
7a	Verbindung Bruck - Innenstadt	Umsetzung bis 2028 angestrebt
7b	Verbindung Bruck-Innenstadt	Umsetzung bis 2024
7c	Verbindung Bruck-Innenstadt	Umsetzung bis 2028 angestrebt
8a ¹	Gebbertstraße	Umsetzung bis 2024
8b	Gebbertstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
9	Kurt-Schumacher-Straße	Später
10a	Radwege Regnitzgrund	Umsetzung bis 2024
10b	Radwege Regnitzgrund	Später
11	B4 - Bayernstraße - Äußere Brucker Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
12a	Fürther Straße - Eltersdorfer Straße	Umsetzung bis 2024
12b	Fürther Straße - Eltersdorfer Straße	Später
12c	Fürther Straße - Eltersdorfer Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
13	Am Europakanal - Frauenaauracher Straße	Umsetzung bis 2024
14a	Niederndorfer Straße - Herzogenaauracher Damm	Umsetzung bis 2028 angestrebt
14b	Niederndorfer Straße - Herzogenaauracher Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
15	RW parallel zur StUB über A3	Später
16	Unterführung Wichernstraße - Brucker Seela	Umsetzung bis 2028 angestrebt
17	Lückenschluss Werker - Jahnstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
18	Ludwig-Erhard-Straße - Leimbergerstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
19	Öffnung Einbahnstraßen Am Röthelheim	Umsetzung bis 2024
20	Michael-Vogel-Straße	Umsetzung bis 2024
21 ²	Tempo 30 Südliche Innenstadt	Umsetzung bis 2024

¹ Aus-/Umbau hat hohe Priorität

² Prüfung Fahrradzone

Knotenpunkte

<i>Nummer</i>	<i>Standorte Knotenpunkte</i>	<i>Zeithorizont</i>
1	Markuskirche	Umsetzung bis 2028 angestrebt
2	Allee am Röthelheim - Kurt-Schumacher-Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
3	KV Obi-Kreisel	Umsetzung bis 2024
4	Hartmannstraße - Luitpoldstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
5	Hartmannstraße - Allee am Röthelheim	Umsetzung bis 2024
6	Gebbertstraße - Verbindungsweg Sebaldustraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
7 ³	Nürnberger Straße - Gebbertstraße	Später
8 ³	Südkreuzung	Später
9 ³	Äußere Brucker Straße - Friedrich-List-Straße	Später
10	Äußere Brucker Straße - Saalestraße	Umsetzung bis 2024
11 ³	Tennenloher Straße - Wladimirstraße	Später
12	KV Frauauracher Straße	Umsetzung bis 2024
13	Dorfstraße - Am Europakanal	Umsetzung bis 2024
14	KV Zambellistraße	Umsetzung bis 2024
15	Weisendorfer Straße - Brühl	Später
16	Gebbertstraße - Luitpoldstraße	Umsetzung bis 2024
17 ⁴	Paul-Gossen-Straße - Günther-Scharowsky- Straße	Später
18 ³	Goethestraße – Güterhallenstraße	Später
19	Gebbertstraße – Hofmannstraße	Umsetzung bis 2024
20	Leipziger Straße - Herzogenaauracher Damm	Umsetzung bis 2024
21	Michael-Vogel-Straße - Äußere Brucker Straße	Umsetzung bis 2024
22	Paul-Gossen-Straße – Äußere Brucker Straße	Später

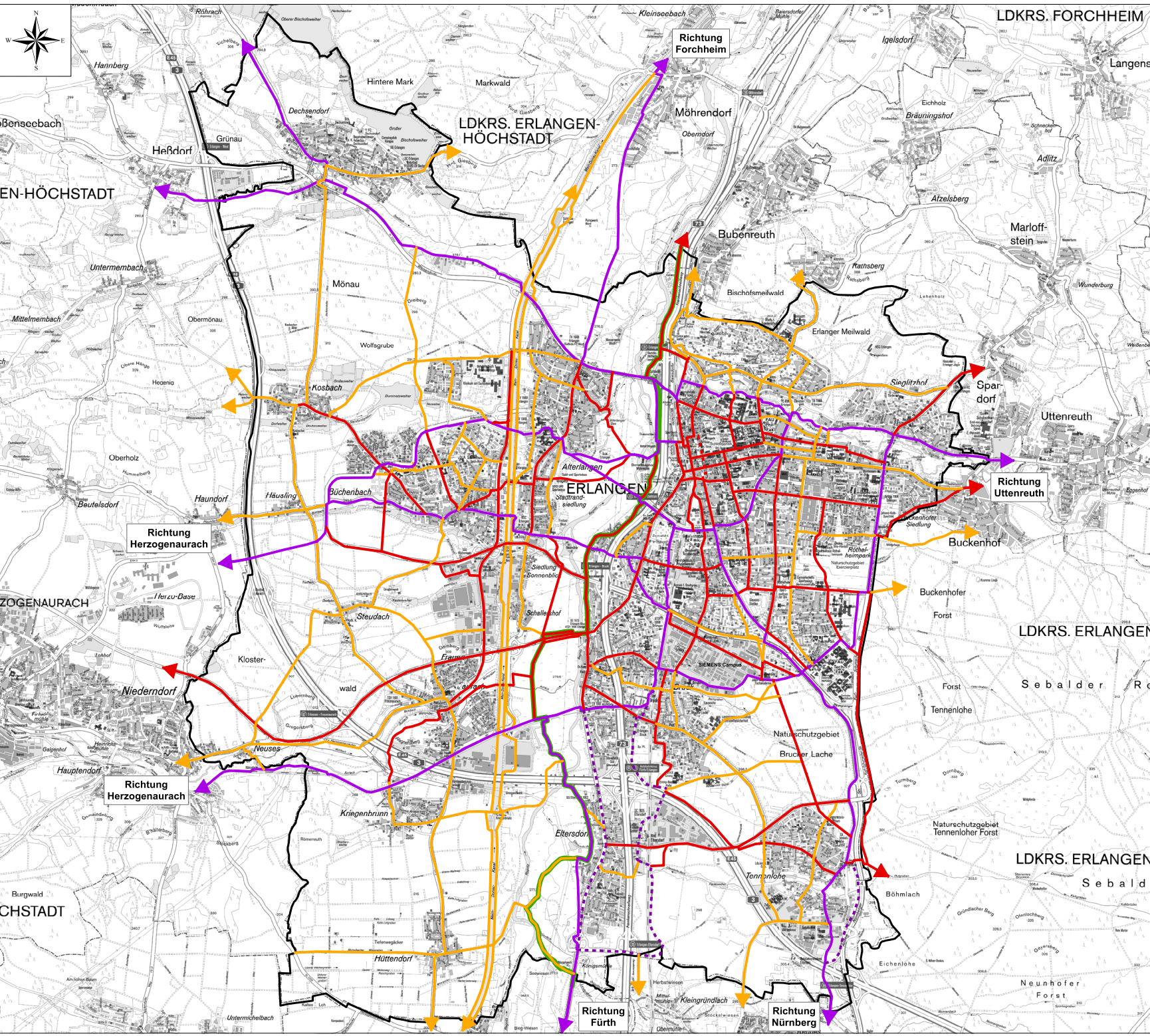
Bevorrechtigung nach Erlanger Standard

<i>Nummer</i>	<i>Standorte Knotenpunkte</i>
1	Birkenweg
2	Bohlenplatz – Holzgartenstraße
3	Ilse-Sponsel-Weg
4	Kapellensteg – Ulrich-Schalk-Straße
5	Loewenichstraße – Bürgermeistersteg
6	Preußensteg – Stettiner Straße
7	Steinforstgraben – In der Reuth

³ Aus-/Umbau geschieht im Zuge der StUB und/oder RSV

⁴ gerade erst umgebaut

6.3.3 Karte VEP



Stadt Erlangen

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

Legende

- Radschnellverbindung
- - - alternative Radschnellverbindung
- städtische Hauptroute
- - - optionale Hauptroute
- städtische Nebenroute
- Regnitztalradweg
- Bahnhöfe
- Stadtgrenze

Innerhalb der Kernstadt übernehmen die Straßen und Wege außerhalb der Hauptrouten die Funktion von Nebenrouten um die Binnenerschließung sicher zu stellen. Auf eine gesonderte Darstellung wird verzichtet.

0

500

1.000

1.500

2.000

2.500

3.000

1Meter

Kartengrundlage: Stadt Erlangen

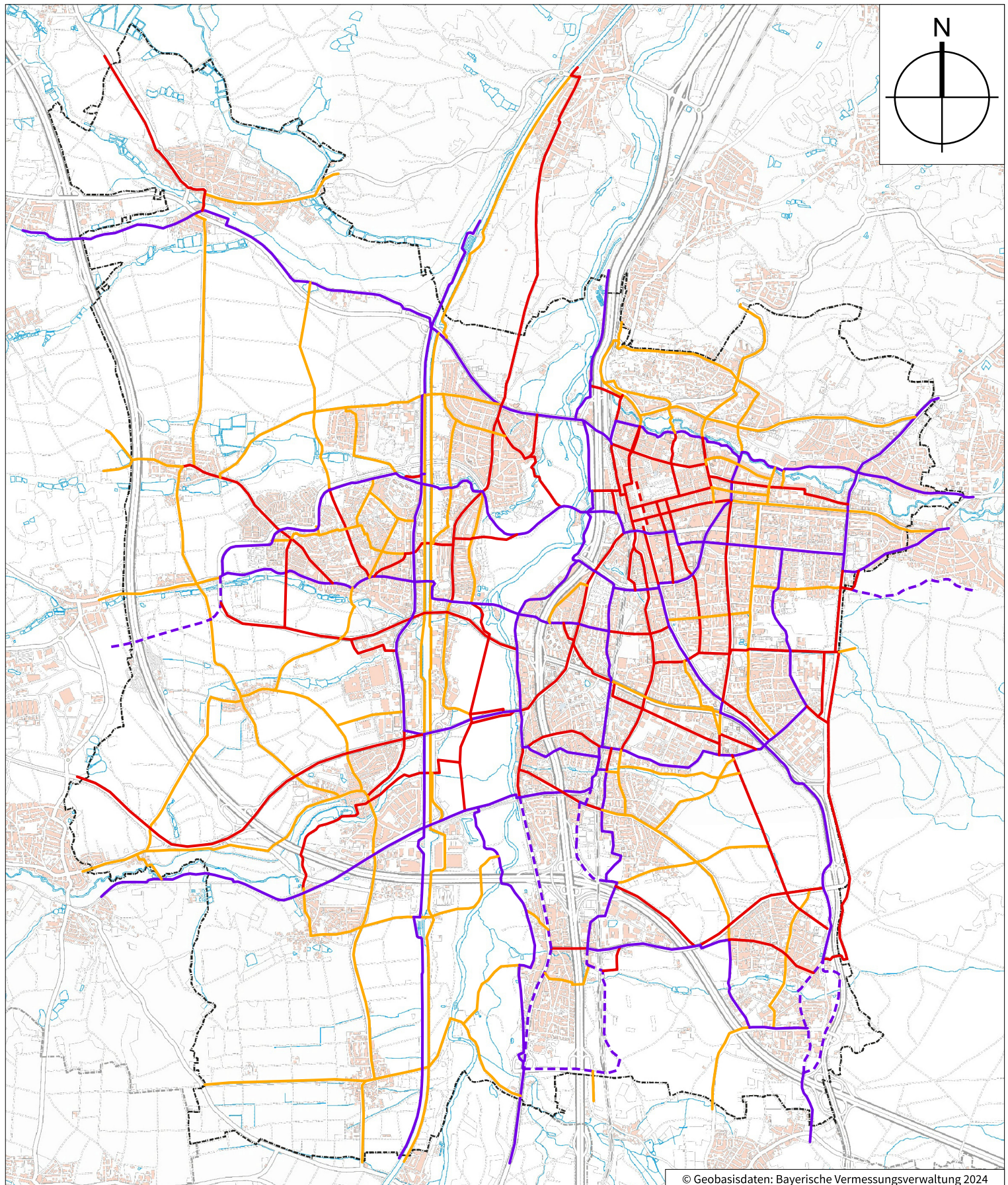
(Im Original A1) 1:22.000

PGV
PGV-Alnitz GbR
PGV-Alnitz GbR

plan&rat

Stand: 02.10.2018

6.3.4 Karte Achsenkonzept



© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2024

Legende

- Radschnellverbindung
- - - alternative Radschnellverbindung
- städtische Hauptroute
- - - optionale Hauptroute
- städtische Nebenroute



Amt für Stadtplanung und Mobilität

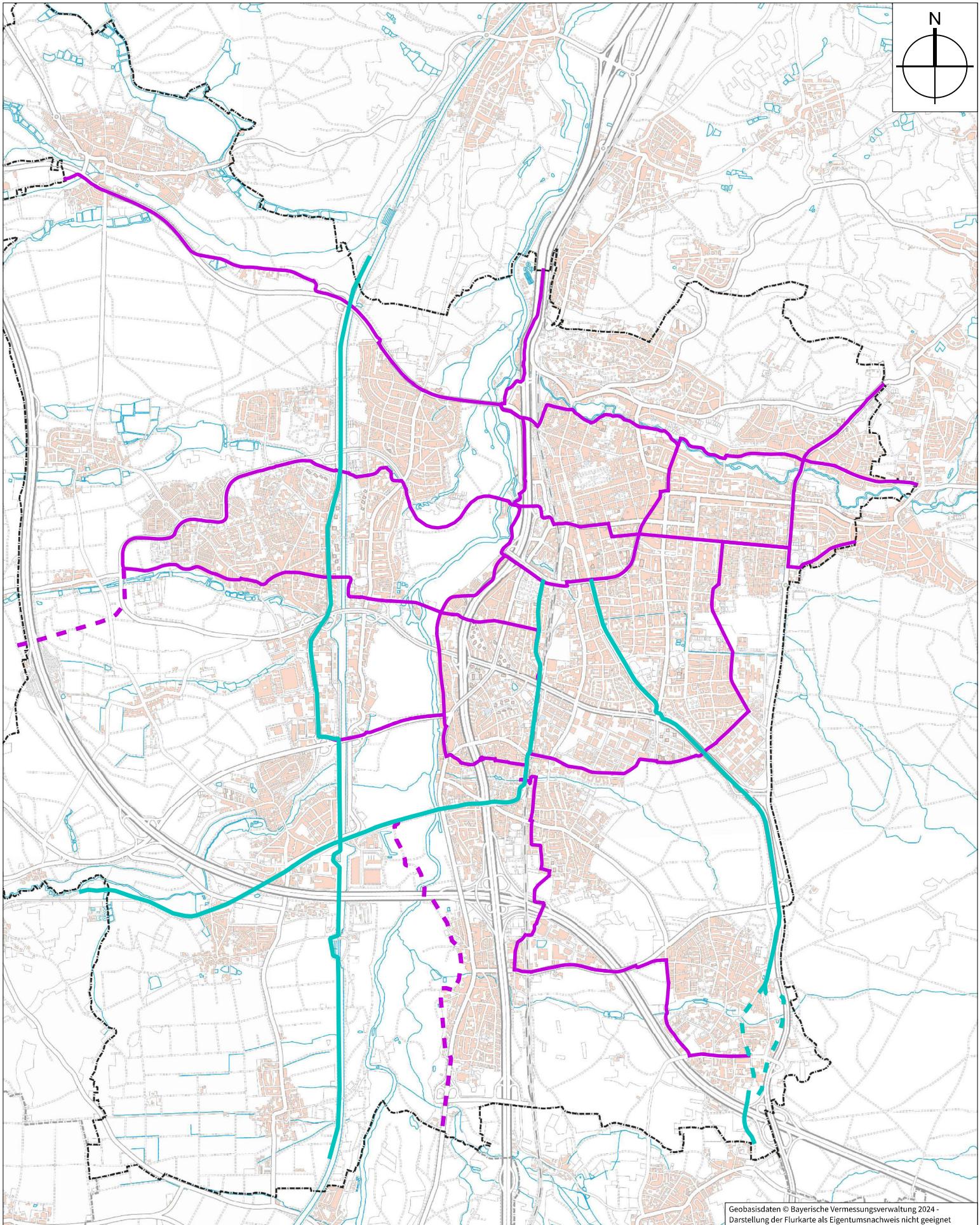
Anlage 3

Plannetz Radverkehr 2030 angepasst nach Achsenkonzept

Maßstab: 1:55.000

Gezeichnet: DS015

Erstellt am: 19.09.2024



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2024 - Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Legende		 Amt für Stadtplanung und Mobilität	
 in Planung befindliche Radschnellverbindungen und Metropolradweg		Anlage 2	
 Planungsvarianten Radschnellverbindungen		Achsenkonzept der Erlanger Radvorrangrouten	
 Erlanger Radvorrangrouten		Maßstab: 1:35.000	Gezeichnet: DS015
 genaue Führung noch unklar		Erstellt am: 12.09.2024	

6.4 Impressum

Herausgeber

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilität (Infrastruktur)
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Kontakt

Telefon: 09131 86-1379
E-Mail: radverkehr@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de/fahrrad
Öffnungszeiten:
Montag bis Donnerstag: 09:30 bis 15 Uhr
Freitag: 09:30 bis 12 Uhr

Redaktion

Elena Bunes
Amt für Mobilität und Stadtplanung
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Erscheinungsdatum

Juli 2026