

Stadt Erlangen

# SICHER RADFAHREN

**Diskussion und Workshop**  
mit  
Oberbürgermeister Herr Dr. Janik  
Bürgermeisterin Frau Lender-Cassens  
Planungsreferent Herr Weber  
**Freitag, 7.10.2016, 20:00 Uhr**  
im Ratssaal der Stadt Erlangen



Unsere Themen:  
1. Radverkehr auf Fahrbahnen  
2. Radwegbenutzungspflicht  
3. Radverkehrsführung in Einbahnstraßen

**Machen Sie mit !**

**Radtour 18:00 - bis 19:30 Uhr**  
Wir fahren zu den Themenpunkten im Stadtgebiet.  
● Anmeldung: [joachim.kaluza@stadt.erlangen.de](mailto:joachim.kaluza@stadt.erlangen.de)

[www.erlangen.de](http://www.erlangen.de)

Foto: J. Kaluza (1), J. Kaluza (2), J. Kaluza (3), J. Kaluza (4), J. Kaluza (5), J. Kaluza (6), J. Kaluza (7), J. Kaluza (8), J. Kaluza (9), J. Kaluza (10), J. Kaluza (11), J. Kaluza (12), J. Kaluza (13), J. Kaluza (14), J. Kaluza (15), J. Kaluza (16), J. Kaluza (17), J. Kaluza (18), J. Kaluza (19), J. Kaluza (20), J. Kaluza (21), J. Kaluza (22), J. Kaluza (23), J. Kaluza (24), J. Kaluza (25), J. Kaluza (26), J. Kaluza (27), J. Kaluza (28), J. Kaluza (29), J. Kaluza (30), J. Kaluza (31), J. Kaluza (32), J. Kaluza (33), J. Kaluza (34), J. Kaluza (35), J. Kaluza (36), J. Kaluza (37), J. Kaluza (38), J. Kaluza (39), J. Kaluza (40), J. Kaluza (41), J. Kaluza (42), J. Kaluza (43), J. Kaluza (44), J. Kaluza (45), J. Kaluza (46), J. Kaluza (47), J. Kaluza (48), J. Kaluza (49), J. Kaluza (50), J. Kaluza (51), J. Kaluza (52), J. Kaluza (53), J. Kaluza (54), J. Kaluza (55), J. Kaluza (56), J. Kaluza (57), J. Kaluza (58), J. Kaluza (59), J. Kaluza (60), J. Kaluza (61), J. Kaluza (62), J. Kaluza (63), J. Kaluza (64), J. Kaluza (65), J. Kaluza (66), J. Kaluza (67), J. Kaluza (68), J. Kaluza (69), J. Kaluza (70), J. Kaluza (71), J. Kaluza (72), J. Kaluza (73), J. Kaluza (74), J. Kaluza (75), J. Kaluza (76), J. Kaluza (77), J. Kaluza (78), J. Kaluza (79), J. Kaluza (80), J. Kaluza (81), J. Kaluza (82), J. Kaluza (83), J. Kaluza (84), J. Kaluza (85), J. Kaluza (86), J. Kaluza (87), J. Kaluza (88), J. Kaluza (89), J. Kaluza (90), J. Kaluza (91), J. Kaluza (92), J. Kaluza (93), J. Kaluza (94), J. Kaluza (95), J. Kaluza (96), J. Kaluza (97), J. Kaluza (98), J. Kaluza (99), J. Kaluza (100)

## Dokumentation

### Sicher Radfahren – Diskussion und Workshop

der Stadt Erlangen am Freitag, den 7. Oktober 2016, 20 – 22 Uhr

## 1 Informationen zur Veranstaltung

Die Stadt Erlangen hat am Freitag, den 7. Oktober 2016 unter dem Veranstaltungstitel „**Sicher Radfahren – Diskussion und Workshop**“ alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einem Radelhearing in den Ratssaal des Rathauses eingeladen. Ab 18 Uhr bestand die Gelegenheit zur Teilnahme an einer Radrundfahrt, bei der Mitarbeiter der Stadt Stellung zur erfolgten Umgestaltungsmaßnahmen im Verkehrsraum nahmen. Von 20–22 Uhr wurde das Radelhearing mit Oberbürgermeister Dr. Florian Janik und Bürgermeisterin Susanne Lender-Cassens im Rathaus fortgeführt. Hieran nahmen 50 Bürgerinnen und Bürger teil.

### Themenschwerpunkte

Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bürgerschaft lag der inhaltliche Fokus auf zwei Themenbereichen, welche in den zurückliegenden Monaten von besonderem öffentlichen Interesse waren:

1. Radverkehrsführung in Einbahnstraßen
2. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Radwegebenutzungspflicht

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden weiterhin eingeladen, alle weiteren Aspekte zum Radverkehr anzubringen, die ihnen wichtig sind.

### Ziele des Radelhearings

Die Anwesenden sollten einen Einblick in die rechtlichen Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung sowie die Planungspraxis in Erlangen erhalten. Dazu stellten zwei Mitarbeiter des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung die relevanten Informationen in zwei Impuls-Referaten anschaulich dar (ca. 15 Minuten). Vor allem aber erhielten alle Teilnehmer die Möglichkeit, eigene Anliegen, Erfahrungen und Lösungsideen zu den Themen des Abends einzubringen und diese anschließend dem Gremium zu präsentieren (ca. 60 Minuten).

### Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse des Radelhearings sind in dieser Dokumentation aufbereitet und werden den Stadtratsfraktionen sowie der „AG Rad“ zur weiteren Beratung zur Verfügung gestellt. Des Weiteren fließen sie in den Prozess zur Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) ein.

## 2 Erwartungen der Teilnehmenden

Jeder Teilnehmer wurde durch den Moderator vor Veranstaltungsbeginn eingeladen, seine Erwartungen an den Abend auf einer Moderationswand zu formulieren. Dabei wurden insbesondere konkrete Maßnahmen angesprochen (z.B. „Radwege weg von der Straße“ oder „Bessere Anbindung der Randgebiete“), jedoch auch die Erwartung, dass die angesprochenen Verbesserungen auch tatsächlich umgesetzt werden. Geäußert wurde zudem der Wunsch, verstehen zu wollen, weshalb bestimmte Veränderungen im Verkehrsraum vorgenommen werden.

Konkret waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dazu aufgerufen, den nachstehenden Satz zu ergänzen. Die einzelnen Antworten – und ggf. deren Kommentierung durch andere – sind nachstehend aufgeführt.

### Der Abend hat sich für mich gelohnt, wenn...

- ... es ein klares Verkehrskonzept gibt und jeder VT [Verkehrsteilnehmer] weiß, was er darf: Klarheit = Sicherheit
- ... die Verbesserungen nicht nur angesprochen sondern auch umgesetzt werden
- ... Radwege wieder weg von der Straße sind  
[Kommentar eines weiteren Teilnehmers: „Randstein gibt Sicherheit“]
- ... Autos Radwege nicht blockieren --> Kontrolle  
[Kommentar eines weiteren Teilnehmers: „ja!!!“]
- ... ich verstehe, warum „alles“ geändert werden muss
- ... möglichst viele Teilnehmer Verständnis für die Motivation der Verkehrsplanungen entwickeln
- ... dass die Randgebiete Erlangens besser an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden
- ... dass zu enge und holprige Radwege saniert werden
- ... der Rückbau der Radwege gestoppt wird und stattdessen das Radwegenetz weiter ausgebaut wird
- ... weniger Bürokraten, mehr Praktiker an das Thema!
- ... bessere Kennzeichnung (rote Farbe oder Fahrrad) an vielbefahrenen Stellen, z.B. Gerberei, hinterm Bahnhof, Großparkplatz ...
- ... Kontrolle bei Verstößen, egal ob Rad od. Auto
- ... Aufklärung d. Bevölkerung zur Öffnung d. Hauptstraße-Fußgängerzone für Radfahrer
- ... Friedrichstr. als Fahrradstr.
- ... Markierungen erneuert werden
- ... Fahrradfahrer dazu sensibilisiert werden, ihre Fahrräder nicht auf dem Gehweg abzustellen
- ... Ergebnisse gut und öffentlich präsentiert werden und auch Autofahrer mehr über Radverkehr wissen, Verständnis entwickeln
- ... mehr Radfahrer den Mut finden, die Fahrbahn zu nutzen

### 3 Agenda

Das Radelhearing wurde von Thimeo Graf vom i.n.s. – Institut für innovative Städte moderiert. Der Ablauf gliederte sich in vier Verfahrensschritte:

#### 1. Einführung und Ziele

Oberbürgermeister Dr. Florian Janik begrüßte die Bürgerinnen und Bürger und sagte zu, dass die Ergebnisse des Radelhearings in folgende Gremien und Prozesse einfließen werden: Stadtratsfraktionen, AG Rad, Verkehrsentwicklungsprozess (VEP).

#### 2. Impuls-Referate

Martin Grosch und Thomas Laubensdörfer vom Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung gaben einen Überblick über die Schwerpunktthemen zur Radverkehrsführung in Einbahnstraßen sowie auf der Fahrbahn. Die Impuls-Referate sind im Anhang dieser Dokumentation beigefügt.

#### 3. Workshops mit Ergebnispräsentation

Um jedem die Gelegenheit zu geben, eigene Anliegen, Wünsche, Erwartungen, Erfahrungen und Ideen einzubringen, wurden alle Teilnehmenden nach dem Zufallsprinzip einer von sieben Arbeitsgruppen zugeordnet. Die moderierten Gruppen befassten sich mit ihrer jeweiligen Fragestellung („Brainstorming“), bevor die Teilnehmenden „wandern“ und die Ergebnisse der anderen sechs Gruppen einsehen und ergänzen konnten. Anschließend priorisierten die Teilnehmenden ihre Ergebnisse und präsentierten ihren wichtigsten Aspekt dem gesamten Plenum.

#### 4. Schritt

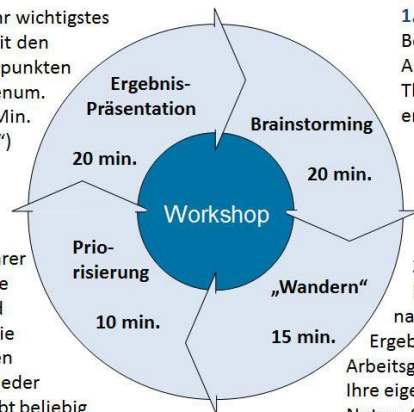
Präsentieren Sie Ihr wichtigstes Arbeitsergebnis mit den meisten Wertungspunkten dem gesamten Plenum.  
Zeit je Gruppe: 2 Min.  
(„Twitter – Prinzip“)

Bis \_\_\_\_\_ Uhr

#### 3. Schritt

Sichten Sie mit Ihrer Arbeitsgruppe die Ergänzungen und priorisieren Sie die für Sie wichtigsten Anforderungen. Jeder Teilnehmer vergibt beliebig drei Wertungspunkte.

Bis \_\_\_\_\_ Uhr



#### 1. Schritt

Bearbeiten Sie mit Ihrer Arbeitsgruppe die Themenstellung und entwickeln Sie Lösungen

Bis \_\_\_\_\_ Uhr

#### 2. Schritt

Nehmen Sie sich Zeit, um nach eigenem Interesse die Ergebnisse der anderen Arbeitsgruppen zu sichten und Ihre eigene Ideen zu ergänzen. Nutzen Sie dafür neue Moderationskarten.

Bis \_\_\_\_\_ Uhr

Abb. 1: Prozessschritte der Workshop-Phase

#### 4. Zusammenfassung und Ausblick

### 4 Themenstellungen der Arbeitsgruppen

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie in Einbahnstraßen ruft in vielen Kommunen Diskussionen hervor. Menschen haben unterschiedliche Bedürfnisse (z.B. hinsichtlich des Sicherheitsgefühls oder der Reisezeit), aus denen sie ihre Ansprüche an die (Rad-) Verkehrsinfrastruktur ableiten.

Um Lösungen für ein besseres Miteinander der verschiedenen Anspruchsgruppen zu finden, ist es sinnvoll, deren Bedürfnisstruktur zu kennen und Ideen zu entwickeln, wie diese bestmöglich erfüllt werden können. Ein Abgleich solcher Bedürfnisstrukturen liefert Ansätze, Gemeinsamkeiten und Unterschiede herauszuarbeiten und, aufbauend hierauf, „Kompromisslinien“ zu finden.

Die klassischen Bedürfnisstrukturen im (Rad-) Verkehr können mit Hilfe typischer Nutzergruppen erkannt und beschrieben werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren deshalb in ihren Arbeitsgruppen aufgerufen, die **(1) Anforderungen** an die Verkehrsinfrastruktur aus Sicht unterschiedlicher Nutzergruppen zu identifizieren und **(2) Lösungen** zu skizzieren, wie diese erfüllt werden können. Folgende Perspektiven haben die einzelnen Arbeitsgruppen eingenommen:

1. Autofahrer
2. Fußgänger
3. [mit Gruppe 4 zusammengelegt]
4. Radelnde Schulkinder und ihre Eltern
5. Alltagsradfahrer und Fahrradpendler
6. Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern
7. Senioren und Wiedereinsteiger [Umsteiger vom Auto]

Bei Arbeitsgruppe Nr. 8 waren die Anwesenden eingeladen, allgemeine Anforderungen und Lösungen zum Radverkehr in Erlangen einzubringen.

Jede Gruppe konnte die Fragestellung anhand von vier konkreten Fotobeispielen aus den Impuls-Vorträgen erörtern. Die Themenstellung bestand aus jeweils zwei Fragen, die wie folgt strukturiert waren (Abb. 2):

1. Welche **Anforderungen** stellen Fußgänger an solche Verkehrssituationen?
2. Welche **Lösungen** können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?

Bei der Bearbeitung verwendeten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer rote Moderationskarte für die Anforderungen und grüne für die erarbeiteten Lösungen.

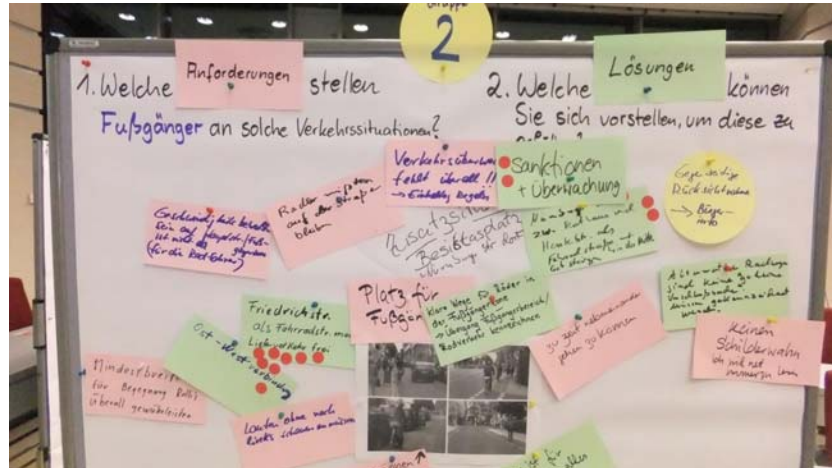


Abb. 2: Struktur der Fragestellungen am Beispiel der Gruppe 2 (Perspektive „Fußgänger“).



Abb. 3: Im Foyer des Rathauses erarbeiteten sieben Gruppen Lösungen zu den einzelnen Fragestellungen.

## 5 Zentrale Ergebnisse auf einen Blick

Die Gruppen gewichteten ihre Arbeitsergebnisse mittels Punktabfrage (Priorisierung) und stellten ihr wichtigstes Anliegen (eine Anforderung, eine Lösung oder eine Kombination aus beidem) dem Plenum vor. Jeder Teilnehmende konnte in seiner Gruppe drei Wertungspunkte frei vergeben.

Die zentralen Ergebnisse der einzelnen Gruppen sind:

Gr.	Perspektive	Art des Aspektes	Anliegen (Gewichtung in Klammern)
1	Autofahrer	Anforderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gute Erkennbarkeit der Verkehrsregelungen (7)</li> </ul> <p>[bezogen insbesondere auf die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung]</p>
2	Fußgänger	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ost-West-Verbindung // Friedrichstr. als Fahrradstr. machen, Lieferverkehr frei (8)</li> </ul> <p>[von der Gruppe als gemeinsamer Aspekt bewertet]</p>
4	Schulkinder und ihre Eltern	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung des Miteinanders (3)</li> <li>[Verkehrsberuhigung in Form von...]                             <ol style="list-style-type: none"> <li>Tempo 30 (3)</li> <li>Sperrung von Straßen vor Schulen (3)</li> </ol> </li> </ul>
5	Alltagsradfahrer und Fahrradpendler	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grüne Welle für Fahrräder (4)</li> </ul>
6	Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern	Anforderung und Lösung	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Ich will schnell genug fahren können“ (Pedelecs) → lieber auf der Fahrbahn (3)</li> </ul>
7	Senioren und Wiedereinsteiger	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausreichend breite Begegnungsstellen, Sicherheitszonen (7)</li> </ul>

Zentrale Ergebnisse von Gruppe 8 zum allgemeinen Handlungsbedarf im Bereich Radverkehr:

8		Lösung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutliche Kennzeichnung (5)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ rote Farbe</li> <li>→ Streifen / Fahrrad</li> <li>→ Beschilderung</li> </ul> </li> </ul>
---	--	--------	--

Im Zuge der Dokumentation eingefügte Anmerkungen und erklärende Ergänzungen sind in eckigen Klammern dargestellt.

## 6 Ergebnisse im Detail

### 6.1 Gruppe 1 - Perspektive „Autofahrer“

Gruppe 1 hat Anforderungen und Lösungen konkret anhand der vier Fotobeispiele erarbeitet und diese den Verkehrssituationen 1-4 zugeordnet (Abb. 4). Die **Erkennbarkeit der Radinfrastruktur** im Raum wurde besonders hoch gewichtet (7 Wertungspunkte).



Abb. 4: Workshop-Gruppe 1 hat die Arbeitsergebnisse diesen vier Verkehrssituationen zugeordnet. Die Bildbezeichnungen werden auch für die anderen Gruppen beibehalten.

Welche <b>Anforderungen</b> stellen Autofahrer an solche Verkehrssituationen?	Welche <b>Lösungen</b> können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?
<p><b>Bezogen auf Bild 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Erkennbarkeit der Verkehrsregelungen (7)</li> <li>• Nicht nebeneinander (Radlerinnen)</li> <li>• Straße muss breit genug für Radler UND Autofahrer [sein] (2)</li> <li>• In Einbahnstraßen Radler ohne Licht und in Schwarz gekleidet lebensgefährlich (2)</li> </ul>	<p><b>Bezogen auf Bild 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eindeutige Kennzeichnung gut erkennbar</li> <li>• Rote Schutzstreifen mit Richtungspfeil</li> <li>• Ausweichbuchten, wenn schon Fahren entgegen der Einbahnstr. erlaubt sein muss</li> </ul>
<p><b>Bezogen auf Bild 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrer fährt plötzlich auf die Straße, weil er Fußgänger ausweichen könnte</li> <li>• → Sicherheit, dass Radfahrer auf dem Gehweg bleibt (1)</li> </ul>	<p><b>Bezogen auf Bild 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wenn Fußgänger u. Radler genug Platz haben (= beide Wege breit genug), fühle ich mich sicherer, dass Radler nicht plötzlich ausweicht (auf Straße)</li> <li>• Klar machen, was Radler dürfen oder auch nicht</li> <li>• Radweg – als Schutzstreifen auf die Fahrbahn, Fußweg zu eng</li> </ul>
<p><b>Bezogen auf Bild 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitszone zwischen Straße u. Radweg, damit es keine Unfälle gibt (2)</li> <li>• Kein Radweg rechts vom Parker (1)</li> </ul>	<p><b>Bezogen auf Bild 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radler auf die Straße! (links vom Parker)</li> <li>• Sicherheitszonen</li> <li>• Radler sollen klingeln, wenn ich nun mal ausladen muss</li> <li>• Sichere Kleidung für Radler, damit ich sie sehe</li> <li>• Radler ohne Licht überwachen / kontrollieren</li> </ul>
<p><b>Bezogen auf Bild 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geisterradler gerade nachts auf dem Schutzstreifen besonders gefährlich</li> <li>• Radler könnte plötzlich auf die Straße fahren, wenn Bus hält</li> </ul>	<p><b>Bezogen auf Bild 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eindeutige Kennzeichnung der Schutzstreifen</li> <li>• Richtungspfeile auf die Rad-Schutzstreifen</li> <li>• Wo Platz ist, „Barrieren“ auf Schutzstreifen, damit ich (Autofahrer) nicht mit Radlern ins Gehege komme</li> </ul>
<p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• --</li> </ul>	<p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autofreie Innenstadt, nur Lieferverkehr frei</li> <li>• Rücksicht, wenn's eng wird</li> </ul>

## 6.2 Gruppe 2 – Perspektive „Fußgänger“

Gruppe 2 erkennt vor allem in der **Öffnung der Friedrichstraße als Ost-West-Verbindung** für Radfahrer (zusammen 8 Wertungspunkte) eine wichtige Maßnahme, um den Bedürfnissen der Fußgänger besser gerecht zu werden. Bei ihrer Bewertung berücksichtigten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen.

Als weiteres Beispiel einer Verkehrssituation wurde genannt: Beşiktaş-Platz in der Nürnberger Straße.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche <b>Anforderungen</b> stellen Fußgänger an solche Verkehrssituationen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbewusstsein auf Hauptstr./Fußgängerzone ist nicht da (für die Radfahrer)</li> <li>• Radler müssten auf der Straße bleiben</li> <li>• Mindestbreite für Begegnung Rollis überall gewährleisten</li> <li>• Laufen ohne nach links schauen zu müssen</li> <li>• Einhaltung von Regeln für alle Verkehrsteilnehmer</li> <li>• Fußgänger wollen in der Fußgängerzone einfach laufen ohne immer zu gucken</li> <li>• Verkehrsüberwachung fehlt überall!! → Einhaltung Regeln</li> <li>• Zu zweit nebeneinander gehen können</li> <li>• Keinen Schilderwahn. Ich will net immerzu lesen</li> <li>• Gehen können, ohne immerzu aufpassen zu müssen [bezogen auf eine Verkehrssituation, in der sich Fußgänger und Radler einen schmalen Seitenraum teilen, siehe Gruppe 1, Bild 3]</li> <li>• Huch! Fahrradklingeln sind so aggressiv!</li> <li>• Platz für Fußgängerinnen</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehen können, ohne immerzu aufpassen zu müssen</li> </ul>	<p>Welche <b>Lösungen</b> können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Friedrichstr. als Fahrradstr. machen, Lieferverkehr frei [und] Ost-West-Verbindung <b>(8)</b></li> <li>• Nürnberger Str. zw. Rathaus und Henkestr. als Fahrradstraße in der Mitte mit Gehsteigen <b>(3)</b></li> <li>• Sanktionen + Überwachung <b>(2)</b></li> <li>• Radwege grundsätzlich taktisch sichern <b>(1)</b></li> <li>• Fußgängerzone nur morgens und abends freigeben <b>(1)</b></li> <li>• Alternativrouten besser ausbauen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Goethestraße + Lieferverkehr auf ausgewiesenen Parkzonen + illegalen Verkehr überwachen + ruhenden Verkehr reduzieren</li> <li>b. Halbmond-Kammerer Straße + Radwege rot/blau markieren + ruhender Verkehr raus/überwachen</li> </ul> </li> <li>• Klare Wege für Räder in der Fußgängerzone → Übergang Fußgängerbereich/Radverkehr Kennzeichnen</li> <li>• Alternative Radwege sind keine „geheime Verschlussache“, müssen gekennzeichnet werden</li> <li>• Gegenseitige Rücksichtnahme → Bürgerinfo</li> <li>• Hier ist für Fußgänger alles fein [bezogen auf Bild 4, siehe Gruppe 1]</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radweg weg</li> <li>• Parkverbot (an dieser Stelle)</li> </ul>
--	---

## 6.3 Gruppe 4 – Perspektive „Radelnde Schulkinder und ihre Eltern“

Gruppe 4 regt insbesondere die **Sperrung von Straßen vor Schulen, Shared Space-Zonen** und ein besseres **Verständnis für einander** (jeweils 3 Wertungspunkte) an. Auch **Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung** und Kontrolle werden für sinnvoll erachtet.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche <b>Anforderungen</b> stellen radelnde Schulkinder und ihre Eltern an solche Verkehrssituationen?</p> <p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicheres <b>Gefühl</b> für mein Kind beim Radfahren und Spaß dabei → häufiges Radfahren <b>(1)</b></li> <li>• Ausreichend Platz</li> <li>• Bordsteinkante als „Schutzschild“</li> <li>• Ein „Wackler“ meines Radl-Kindes auf dem Schutzstreifen und das Auto erwischt es doch</li> <li>• Breite Geh-, Radwege</li> <li>• Großen Abstand zu den Kfz</li> <li>• Breiter Sicherheitsraum</li> <li>• Möglichkeit, auch mit anderen Kindern zusammen zu fahren (gesellig)</li> <li>• Wissen über richtiges Verhalten</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Örtlichkeit für Grundschüler/Vorschulkinder nicht zu empfehlen → bis 8/10 Jahre auf Gehweg fahren; Schulwegplan beachten</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RW [Radwege] zu schmal, als Schutzstreifen auf Fahrbahn verlegen → Gehweg wird dadurch breiter</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulichen RW [Radweg] als Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegen → Gehweg wird breiter; mehr Sicherheit für FG [Fußgänger]</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzstreifen stellt bereits die beste Variante dar; keine Lösung erforderlich</li> </ul>	<p>Welche <b>Lösungen</b> können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sperrung von Straßen vor Schulen <b>(3)</b></li> <li>• Von klein auf Verständnis füreinander/ verschiedenen Verkehrsteilnehmern entwickeln, Shared Space-Zonen einrichten <b>(3)</b></li> <li>• Innerorts generell Tempo 30 <b>(2)</b></li> <li>• Verstärkte Kontrolle + Belehrung von Geschwindigkeit &amp; Drängler <b>(2)</b></li> <li>• Wiederholte Medienkampagne <b>(2)</b></li> <li>• Mehr Straßen als „Radfahr“-Straßen für Autofahrer sperren <b>(1)</b></li> <li>• Geringere Geschwindigkeiten in Städten <b>(1)</b></li> <li>• Tempo 30 im Schulbereich <b>(1)</b></li> <li>• Sendung „Der 7. Sinn“ <b>(1)</b></li> <li>• Videos in div. Medien <b>(1)</b></li> <li>• Parkplatzflächen für Radwege nutzen</li> <li>• Miteinander fördern</li> <li>• Autos bremsen, wo es nötig ist</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraße für RF [Radfahrer] in Gegenrichtung öffnen → Fahrgeschwindigkeiten werden reduziert</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeit reduziert und „verhalten“ Klingeln</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeit reduzieren, notfalls anhalten oder leicht auf Gehweg ausweichen; <i>verhalten?</i> klingeln</li> </ul> <p><b>Bezogen auf Bild 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• --</li> </ul>
---	---

#### 6.4 Gruppe 5 – Perspektive „Alltagsradfahrer und Fahrradpendler“

Bei Gruppe 5 stehen die **Grüne Welle** für den Radverkehr (4 Wertungspunkte), **Alternativen zum indirekten Abbiegen** bei Bordsteinradwegen (3) und **Überleitungen** an der Schnittstelle Radweg-Straße (2) im Fokus.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche <b>Anforderungen</b> stellen Alltagsradfahrer und Fahrradpendler an solche Verkehrssituationen?</p> <p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reisezeitbudget begrenzt! → zügiges Fahren</li> <li>• Schneeräumen (frühzeitig + gründlich) der Radwege</li> <li>• Hürdenfrei/höhengleich (ohne überflüssige Bordsteine)</li> <li>• Fahrbahn mitbenutzen</li> <li>• Toleranz</li> <li>• M. Anfrdg [Meine Anforderung] an V-Situationen [Verkehrssituationen] ist „Sicherheit“ beim Fahren</li> </ul>	<p>Welche <b>Lösungen</b> können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grüne Welle für Fahrräder (4)</li> <li>• Alternativen zu indirektem Abbiegen bei Bordsteinradwegen (3)</li> <li>• Radwegfurten sollen auch auf die Straße weisen, dass Autofahrende merken, dass Fahrräder auch auf der Straße fahren dürfen (2)</li> <li>• „Fahrradschnellwege“ in der Innenstadt → Fahrradstraßen (1)</li> <li>• Klare Trennung Fußgänger/Radfahrende (1)</li> <li>• Bordsteinradwege baulich von Fußwegen trennen (extra Bordstein) (1)</li> <li>• abgesenkte Bordsteine an Straßenecken (1)</li> <li>• Neu weiße Markierungen bei schlecht sichtbarer Trennung (1)</li> <li>• §1 + 2 der StVO anwenden – „Leben“ (1)</li> <li>• Fahrbahn mitbenutzen (1)</li> <li>• Kurze Wege</li> <li>• Keine Umwege an Straßenecken (z.B. Hofmann-/Fahrstr.)</li> <li>• mehr 30er-Zonen</li> <li>• Regelmäßige Kontrolle des Fahrbahnbelages</li> <li>• Ein- und Ausfahrten nach holländischem Vorbild ohne Absenkungen für Radfahrer. Autofahrer müssen hoch- bzw. herunterfahren, beim Abbiegen in Einfahrten</li> <li>• Markierungen, die dazu einladen (Fahrbahnmitbenutzung)</li> <li>• Keine gemeinsame LSA [Lichtsignalanlage] Radverkehr/Fußverkehr</li> <li>• Radler vor Ampeln an breiten Straßen auf Fahrbahn leiten, so dass nach Auto Grün (länger als Fußgänger) gefahren werden kann (Bsp. Cumianastr.)</li> <li>• Mehr Aufklärung für Autofahrer</li> <li>• Aufklärungskampagnen für Auto- und Busfahrer → ist erlaubt!</li> <li>• evtl. Radstreifen fördern, Gleichberechtigung mit A.-Fahrer [Autofahrer]</li> </ul>
---	--

#### 6.5 Gruppe 6 – Perspektive „Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern“

Gruppe 6 hat mit 3 Wertungspunkten die Anforderung „Ich will schnell genug fahren können (Pedelecs)“ am höchsten bewertet und das **Fahren auf der Fahrbahn** als Lösung aufgezeigt. Als übergreifende Lösungen regt die Gruppe zwei zentrale Maßnahmen an (siehe Abb. 5):

1. **Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht**
2. **„verzeihende“ Bordsteinkanten (abgeschrägt)**

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche <b>Anforderungen</b> stellen Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern an solche Verkehrssituationen?</p> <p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Ich will schnell (genug) fahren können“ (Pedelecs)</li> <li>• Ausreichende Breite: Sicherheitsraum, Durchfahrtsbreite</li> <li>• Geisterradlerfreiheit</li> <li>• Bremsweg</li> <li>• Ausreichend Reaktionsweg</li> <li>• Ausreichende Kurvenradien</li> </ul>	<p>Welche <b>Lösungen</b> können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieber auf die Fahrbahn (3)</li> <li>• Aufhebung der Benutzungspflicht (2)</li> <li>• „Verzeihende“ Bordsteinkanten (abgeschrägt) -damit Fehler nicht gleich Unfall</li> <li>• Ausreichende Breite (2)</li> <li>• Frei von Autos (stehend) (2)</li> <li>• Frei von Mülltonnen, Baustellenschildern und sonstiges Mobiliar (1)</li> <li>• Frei von festinstallierten Pfosten, Pollern, Schranken &amp; Co (1)</li> <li>• Freie Sicht (1)</li> <li>• Sichtdreieck (1)</li> <li>• Regelmäßiger Schnitt des Begleitgrüns (1)</li> <li>• „Virtuelle Nagelbretter“ (1)</li> <li>• Frei von Zwei- und vierbeinigen VT [Verkehrsteilnehmern]</li> <li>• Mehr Kontrolle</li> <li>• Geisterradlern Alternativen geben</li> <li>• Monetär „weh-tun“</li> <li>• Markierungen ggf. anpassen</li> <li>• [Ausreichende Kurvenradien] beim Umbau mit einplanen</li> </ul>
--	--

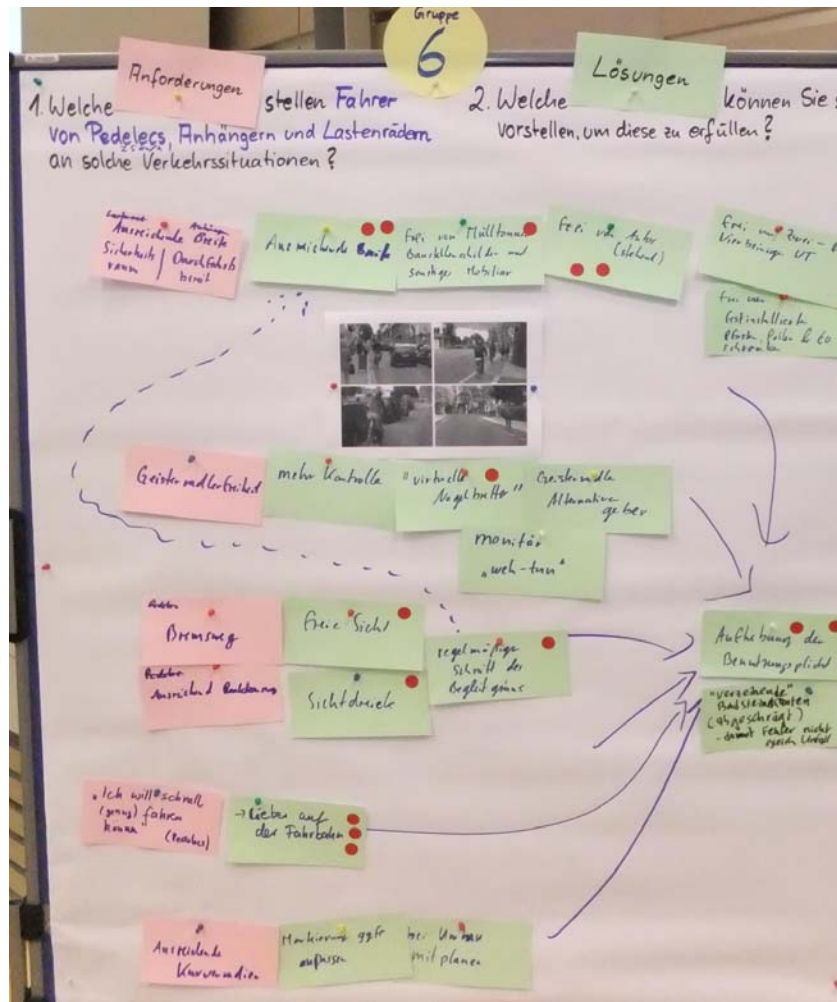


Abb. 5: Anforderungen und zugeordnete Lösungsideen

### 6.6 Gruppe 7 – Perspektive „Senioren und Wiedereinsteiger“

Gruppe 7 regt insbesondere die **Schaffung ausreichend breiter Begegnungsstellen** (7 Wertungspunkte) sowie die **stärkere Überwachung von Gefahrenstellen** (5), um radelnden Senioren und Wiedereinsteigern (Umsteiger vom Auto) gerecht zu werden.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

Welche <b>Anforderungen</b> stellen Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern an solche Verkehrssituationen?	Welche <b>Lösungen</b> können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?
<p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergleichbar schlechte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit, optisch + akustisch</li> <li>• Beansprucht mehr Raum</li> <li>• Schlechterer Orientierungssinn</li> <li>• Hindernisse und Falschparker beeinträchtigen</li> <li>• Geringeres Tempo</li> </ul>	<p><b>Allgemein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichend breite Begegnungsstellen, Sicherheitszonen <b>(7)</b></li> <li>• Gefahrenstellen stärker überwachen <b>(5)</b></li> <li>• Duale Lösung für Radverkehr: Gehweg + Rad frei und Schutz- und Radstreifen <b>(2)</b></li> <li>• Klare, erkennbare Markierungen und Kennzeichnungen <b>(2)</b></li> <li>• Fahrbahnebene Bordsteinkanten <b>(1)</b></li> <li>• Schutz- und Radfahrstreifen <u>rot</u> einfärben</li> <li>• Deutliche Erhöhung der Verkehrsüberwachung für alle Verkehrsarten</li> <li>• Keine schmalen Radwege neben parkenden Autos</li> <li>• Gefährliche Parkplätze auflösen</li> </ul>



### 6.7 Gruppe 8 – Allgemeine Anregungen zur Radverkehrssituation in Erlangen

Gruppe 8 hat sich mit der Frage befasst, wo im Bereich Radverkehr Handlungsbedarf besteht (Abb. 6). An erster Stelle steht der Wunsch, die **Radinfrastruktur deutlicher kenntlich (sichtbar) zu machen** (6 Wertungspunkte). Wichtig waren den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vor allem auch die **Verbindung nach Uttenreuth** (4) sowie eine Radstation bzw. bessere **Abstellmöglichkeiten am Bahnhof** (zusammen 3 Wertungspunkte).

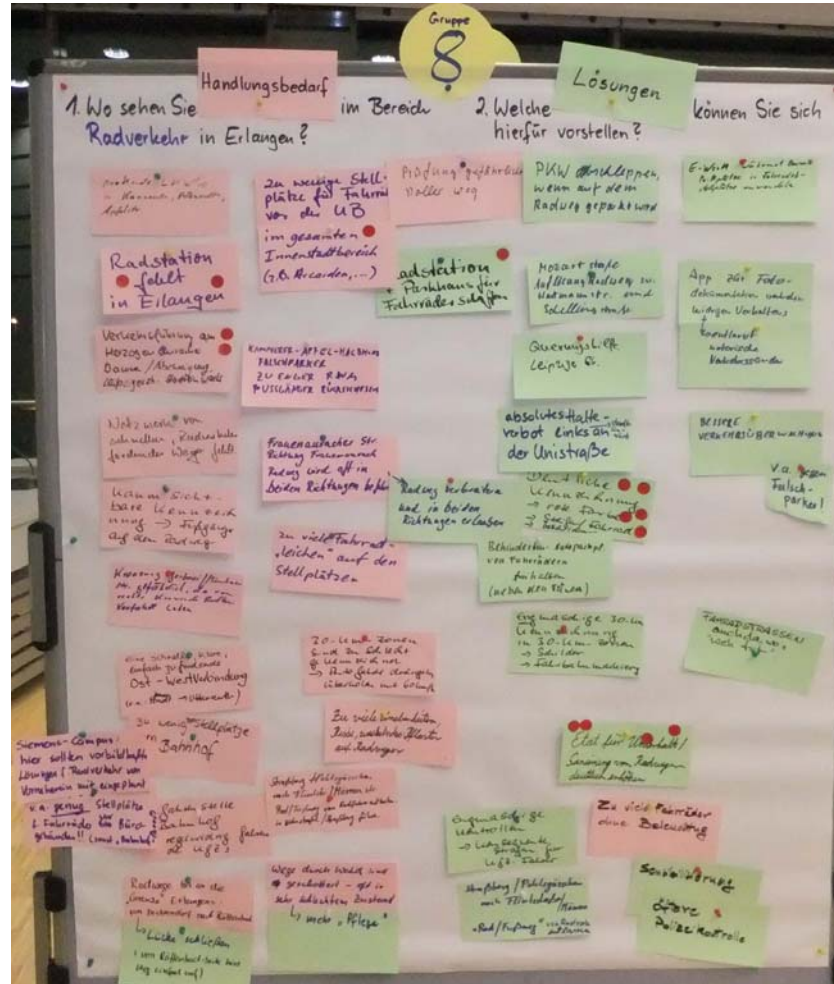


Abb. 6: Handlungsbedarfe und Lösungen für den Radverkehr in Erlangen

So sehen Sie **Handlungsbedarf** im Bereich Radverkehr in Erlangen?

#### Allgemein

- Radstation fehlt in Erlangen (2)
- Verkehrsführung an Herzogenauracher Damm/ Abzweigung Leipzigerstr. stadteinwärts (2)
- Zu wenige Stellplätze für Fahrräder vor der UB im gesamten Innenstadtbereich (z.B. Arcaden) (1)
- Zu wenig Fahrrad-Stellplätze am Bahnhof
- Parkende LKW's in Kammerstr., Halbmondstr., Apfelstr.
- Kammerer-Apfel-Halbmondstr.: Falschparker, zu enger Raum, Fußgänger rücksichtslos
- Netzwerk von schnellen, Radverkehr fördernder Wege fehlt
- Kaum sichtbare Kennzeichnung → Fußgänger auf dem Radweg
- Kreuzung Gerberei/Münchner Str. gefährlich, da von rechts kommende Radler Vorfahrt haben
- Eine schnelle, klare, einfach zu findende Ost-Westverbindung (v.a. Innenstadt-Uttenreuth)
- Siemens-Campus: hier sollten vorbildhafte Lösungen f. Radverkehr von vorneherein mit eingeplant werden!! V.a. genug Stellplätze f. Fahrräder vor Bürogebäuden!! (sonst „Bahnhof-Chaos“)
- Gefahrenstelle Bahnhof → regelwidrig fahrende Kfz's
- Zu viele Fahrrad"leichen" auf den Stellplätzen
- 30 km/h-Zonen sind zu schlecht gekennzeichnet → Autofahrer drängeln, überholen mit 60 km/h
- Zu viele Unebenheiten, Risse, wackelndes Pflaster auf Radwegen
- Straßberg/Pohlhässchen nach Flintstr./ Mönaustr.: Rad/Fußweg von Radfahrer entlasten, in Wohnstraße/Straßberg führen
- Prüfung gefährliche Poller weg
- Zu viele Fahrräder ohne Beleuchtung

• Frauenaauracher Str. Richtung Frauenaaurach: Radweg wird oft in beiden Richtungen befahren

• Wege durch Wald sind geschottert – oft in sehr schlechtem Zustand

• Radwege bis an die „Grenze“ Erlangens: von Dechsendorf nach Röttenbach

Welche **Lösungen** können Sie sich hierfür vorstellen?

#### Allgemein

- Deutliche Kennzeichnung (6) → rote Farbe → Streifen/Fahrrad → Beschilderung
- Etat für Uttenreuth/ Sanierung von Radwegen deutlich erhöhen (4)
- Radstation + Parkhaus für Fahrräder schaffen (1)
- PKW abschleppen, wenn auf dem Radweg geparkt wird
- Mozartstraße Auflösung Radweg zw. Hartmannstr. und Schellingstraße
- Querungshilfe Leipziger Str.
- Absolutes Halteverbot stadteinwärts links an der Unistraße
- Behinderten-Autoparkplätze von Fahrrädern freihalten (neben den Türen)
- Engmaschige 30 km/h-Kennzeichnung in 30 km/h-Zonen → Schilder → Fahrbahnmarkierung
- Straßberg/Pohlhässchen nach Flintstraße/ Mönau: „Rad/Fußweg“ von Radverkehr entlasten
- Engmaschige Kontrollen → Konsequente Strafen für Kfz-Fahrer
- E-Werk: während Bauzeit Parkplätze in Fahrradstellplätze umwandeln
- App zur Fotodokumentation verkehrswidrigen Verhaltens → entlarvt notorische Verkehrssünder
- Bessere Verkehrsüberwachung, v.a. gegen Falschparker
- öftere Polizeikontrolle
- Sensibilisierung
- Fahrradstraßen auch da, wo's „weh tut“

• Radweg verbreitern und in beide Richtungen erlauben

• Mehr „Pflege“

• Lücke schließen (von Röttenbach-Seite hört Weg einfach auf)