



Beginn der
Fahrradstraße
Wöhrmühle in Erlangen.
Bildquelle: Tobias Klein

Fahrradstraßen in Erlangen

Die Stadt Erlangen hat bisher bei der Anlage von Fahrradstraßen kein einheitliches Konzept verfolgt und sich mit gestalterischen Maßnahmen eher zurück gehalten. Dies soll sich nun im Rahmen neu geschaffener Leitlinien ändern.

Hinweis: Das im Folgenden vorgestellte Praxisbeispiel wurde im Rahmen des NRVP-Projektes „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ erstellt. Die beschriebenen Fahrradstraßen sind eine Bestandsaufnahme und zeigen den aktuellen Stand verschiedener Beispiele in Deutschland. Bei den im Text gemachten Aussagen handelt es sich um die zum Teil subjektiven Einschätzungen der zuständigen kommunalen Planenden sowie die Einschätzung der Autoren, die im Rahmen von Experteninterviews geäußert wurden. Die Aussagen sind nicht empirisch überprüft. Unter Umständen sind die vorgestellten Beispiele nicht in allen Belangen StVO-konform. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sind selbstverständlich dennoch die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie die aktuellen Regelwerke zu beachten.

1. Einleitung

Erlangen gilt mit einem Radverkehrsanteil von 33 % als „Fahrradhauptstadt“ Bayerns. Im Stadtgebiet existieren aktuell 9 Fahrradstraßen, mit denen sich die Stadt eine weitere Förderung des Radverkehrs erhofft und diese sichtbar machen möchte.

Das Radverkehrskonzept der Stadt wurde im Jahre 2018 erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurden auch Leitlinien für Fahrradstraßen entwickelt (<https://bit.ly/2ILgwso>). Die bestehenden Fahrradstraßen sollen nun nach diesen Vorgaben umgestaltet werden, neue Fahrradstraßen werden direkt nach den Leitlinien angelegt.

Was ist eine Fahrradstraße?

Das Zeichen 244.1 der StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern auf Fahrradstraßen verboten. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

2. Netzbedeutung und zugelassene Verkehrsarten

Die Fahrradstraßen in Erlangen sind alle Teil des Radwegenetzes der Stadt. In manchen für das Radverkehrsnetz wichtigen Straßen ist der Radverkehr jedoch noch nicht in der Mehrheit. Teile der geplanten Radschnellverbindung Nürnberg – Erlangen sollen auch als Fahrradstraßen umgesetzt werden.

Die Fahrradstraße in der Bayernstraße beginnt erst nach der für Rad- und Fußverkehr wichtigen und bevorrechtigten Achse über den Neumühlsteg.
Bildquelle: Tobias Klein



Für den Radverkehr durchlässige Sackgasse am Ende der Damaschkestraße.
Bildquelle: Tobias Klein



Alle Fahrradstraßen sind für den Kfz-Verkehr frei gegeben. Zum Teil gibt es Durchfahrtssperren, Sackgassen oder Einbahnstraßen, so dass kaum Kfz-Durchgangsverkehr auf den Straßen vorhanden ist. Auf der Bayernstraße verläuft auch eine Buslinie. Dies funktioniert nach Aussagen der Stadt gut.

Bevorrechtigte Fahrradstraße an der Kreuzung Michael-Vogel-Straße/Am Anger.
Bildquelle: Tobias Klein



Aktuell gilt auf allen Fahrradstraßen rechts vor links, bis auf eine Ausnahme an der Kreuzung Michael-Vogel-Straße/Am Anger. Hier hat die Fahrradstraße Vorfahrt. Im Zuge der neuen Leitlinien sollen zukünftig Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und städtischen Haupttrouten i.d.R. bevorrechtigt werden.

Es gibt keine unfallauffälligen Fahrradstraßen.

Der Beginn der Fahrradstraße „Lange Zeile“ ist so gestaltet, das Kfz nur ausfahren können.
Bildquelle: Tobias Klein



3. Gestaltung

Aktuell haben die Fahrradstraßen in Erlangen keine einheitliche Gestaltung und wenig zusätzliche Elemente außer der Beschilderung und der Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Dies wird sich im Rahmen der neuen Leitlinien für Fahrradstraßen mittelfristig ändern und alle Fahrradstraßen werden ähnliche Standards bekommen.

In Zukunft sollen Fahrradstraßen durchgängig und beidseitig mit einem durchgezogenen roten Breitstrich (0,25 m) markiert werden. An Stellen ohne regelmäßiges Parken oder bei Parkbuchten erfolgt die Markierung direkt am Fahrbahnrand, in Bereichen mit Parken links der parkenden Fahrzeuge mit einem Sicherheitsabstand von 0,50 m. Damit dient die Randmarkierung auch als Sicherheitstrennstreifen.

Die nutzbare Fahrbahnbreite soll zukünftig (außer an wenigen Engstellen) 4 m nicht unterschreiten, die maximale Breite soll nach Möglichkeit 5,50 m nicht überschreiten. Zum Erreichen der Minimalbreite muss an einigen Stellen auch über den Wegfall von Parkplätzen nachgedacht werden.

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße soll an Knotenpunkten durch eine flächige rote Beschichtung der Fahrradstraße verdeutlicht werden, zum Teil sollen die untergeordneten Straßen eine Teilaufpflasterung erhalten, wenn die örtlichen Gegebenheiten dies erfordern (z.B. bei abknickender Fahrradstraße).

An signalisierten Knotenpunkten sollen auf den Fahrradstraßen Vorbeifahrstreifen und bei längeren Rotphasen ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) markiert werden. Zudem soll eine Grüne Welle für den Radverkehr geprüft werden.

Insbesondere Beginn und Ende der Fahrradstraßen sollen zukünftig den besonderen Charakter der Straße betonen. Dazu soll der Anfangsbereich rot markiert werden und nach Möglichkeit auch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen.

4. Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Die Kommunalpolitik ist Fahrradstraßen positiv gegenüber eingestellt. Nach Verabschiedung des Fahrradstraßenkonzeptes durch den Stadtrat müssen zukünftige Planungen nur noch in umstrittenen Fällen politisch beschlossen werden. Dadurch werden dann oftmals aufwendige Abstimmungen entfallen.

Auch die Verwaltung steht hinter den Fahrradstraßen. Die Leitlinien für die einheitliche Gestaltung wurden gemeinsam diskutiert und verwaltungsintern abgestimmt. Wenn der Radverkehrsanteil über 50 % liegt, finden Fahrradstraßen auch bei der Straßenverkehrsbehörde ihre Zustimmung.

Der ADFC hat für eine einheitliche Gestaltung geworben und war bei der Entwicklung der Leitlinien beteiligt. In der Bevölkerung ist die Akzeptanz für Fahrradstraßen vorhanden. Lediglich im Ortsteil Tennenlohe gab es nach Protesten von Anwohnenden ein Veto des Ortsbeirates gegen eine Fahr-

radstraße. Diese sollte Teil der Radschnellverbindung nach Nürnberg werden und es wurde, aufgrund fehlender Gehwege, ein zu schneller Radverkehr befürchtet, der die zu Fuß Gehenden auf der Straße gefährden würde.

Die Regelkenntnis in der Bevölkerung ist vermutlich gering. Die Stadt versucht durch Infomaterial (<https://bit.ly/2n7cdr6>) Aufklärungsarbeit zu leisten, auch die Presse berichtet regelmäßig zum Thema.

5. Fazit und Ausblick

Durch die neuen Leitlinien will die Stadt Erlangen ihre Fahrradstraßen einheitlich gestalten und verbessern. Die Fahrradstraßen sollen komfortabler für den Radverkehr und meist bevorrechtigt werden. Zudem soll auf die Besonderheit der Straße durch gestalterische Maßnahmen hingewiesen werden. Da in diesem Zusammenhang neben Markierungsarbeiten auch diverse bauliche Maßnahmen erfolgen sollen, wird die komplette Umsetzung erst mittelfristig abgeschlossen sein.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans sind etwa 15 bis 20 weitere Fahrradstraßen im Stadtgebiet vorgesehen. Diese sollen bis zum Jahr 2030 umgesetzt sein.

Erlangen	
Modal-Split Radverkehr	33 %
Anzahl Fahrradstraßen	9
Gesamtlänge Fahrradstraßen	6 km
Erste Fahrradstraße im Jahr	2005
Übersichtskarte Fahrradstraßen Erlangen	https://bit.ly/2mmWH11 (das Öffnen des Links kann u. U. etwas dauern)
Befahrene Fahrradstraßen	Bayernstraße Damaschkestraße Lange Zeile Leipziger Straße Michael-Vogel-Straße Pommernstraße Schronfeld St. Johann Wöhrmühle
Kontakt	Martin Grosch Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Abteilung Verkehrsplanung Sachgebietsleiter Verkehrsentwicklungsplanung Gebbertstraße 1 91052 Erlangen 09131/86-1036 martin.grosch@stadt.erlangen.de
Weitere Quellen	Leitlinien Fahrradstraßen Stadt Erlangen (https://bit.ly/2ILgwso) Sicher Radfahren in Erlangen (https://bit.ly/2n7cdr6)
Stand	13.09.2019