



Radverkehr in Erlangen



Inhalt

1. Metropolregion Nürnberg
2. Stadt Erlangen – Historie der Fahrradstadt
3. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen
4. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen

Inhalt

1. Metropolregion Nürnberg
2. Stadt Erlangen – Historie der Fahrradstadt
3. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen
4. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen

Die Metropolregion Nürnberg



Die Metropolregion Nürnberg



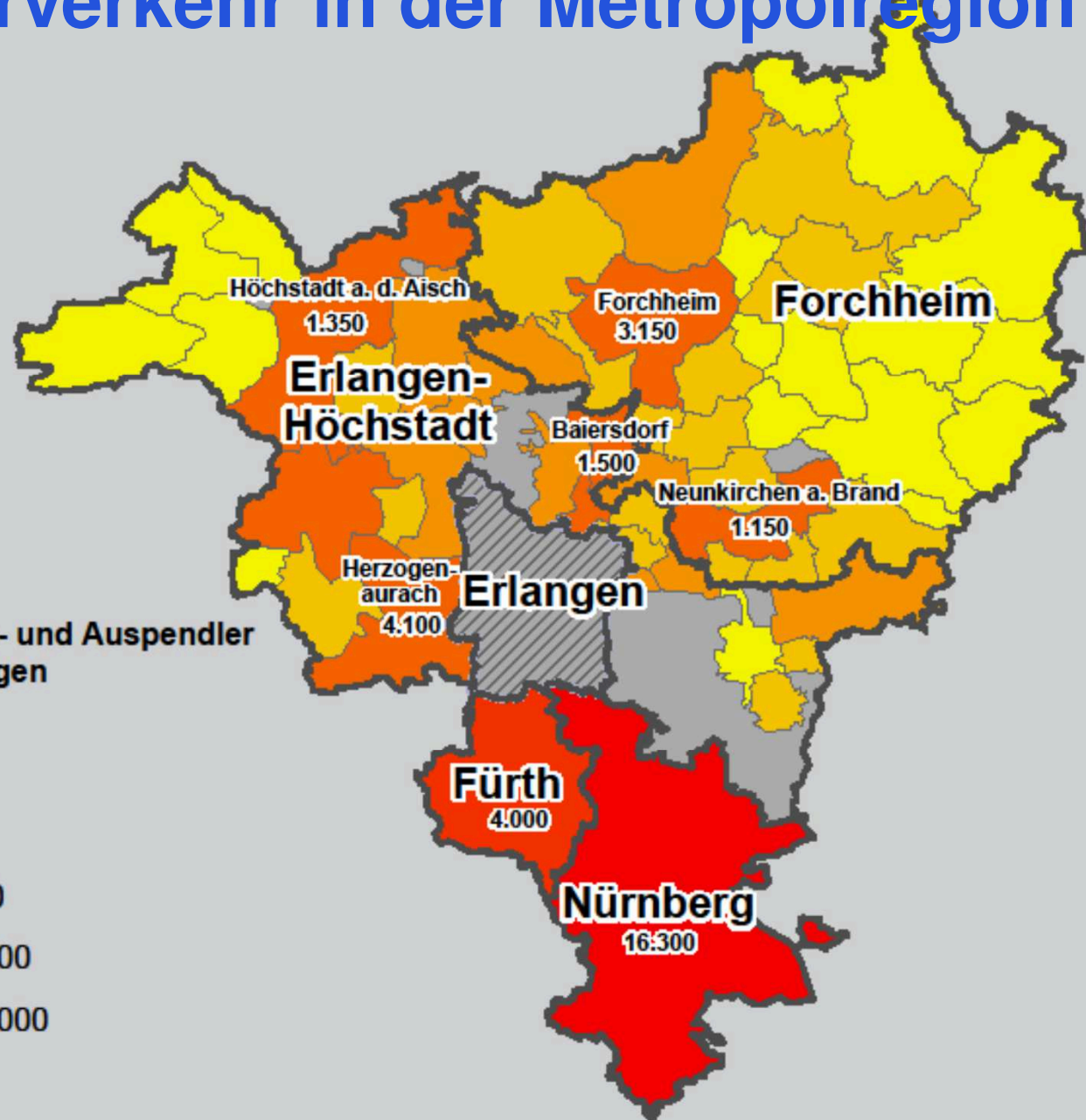
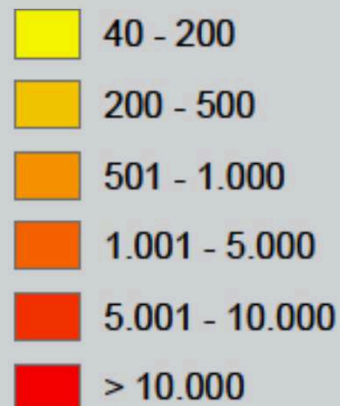
Städteachse Nbg./Fü./Erl./Sc.

Einwohner (Kern): ca. 2,5 Mio.

Einwohner (Erlangen): ca. 104.000

Pendlerverkehr in der Metropolregion

Summe der Ein- und Auspendler
nach/aus Erlangen
Stand: 06/2012



Quelle: Agentur für Arbeit

Inhalt

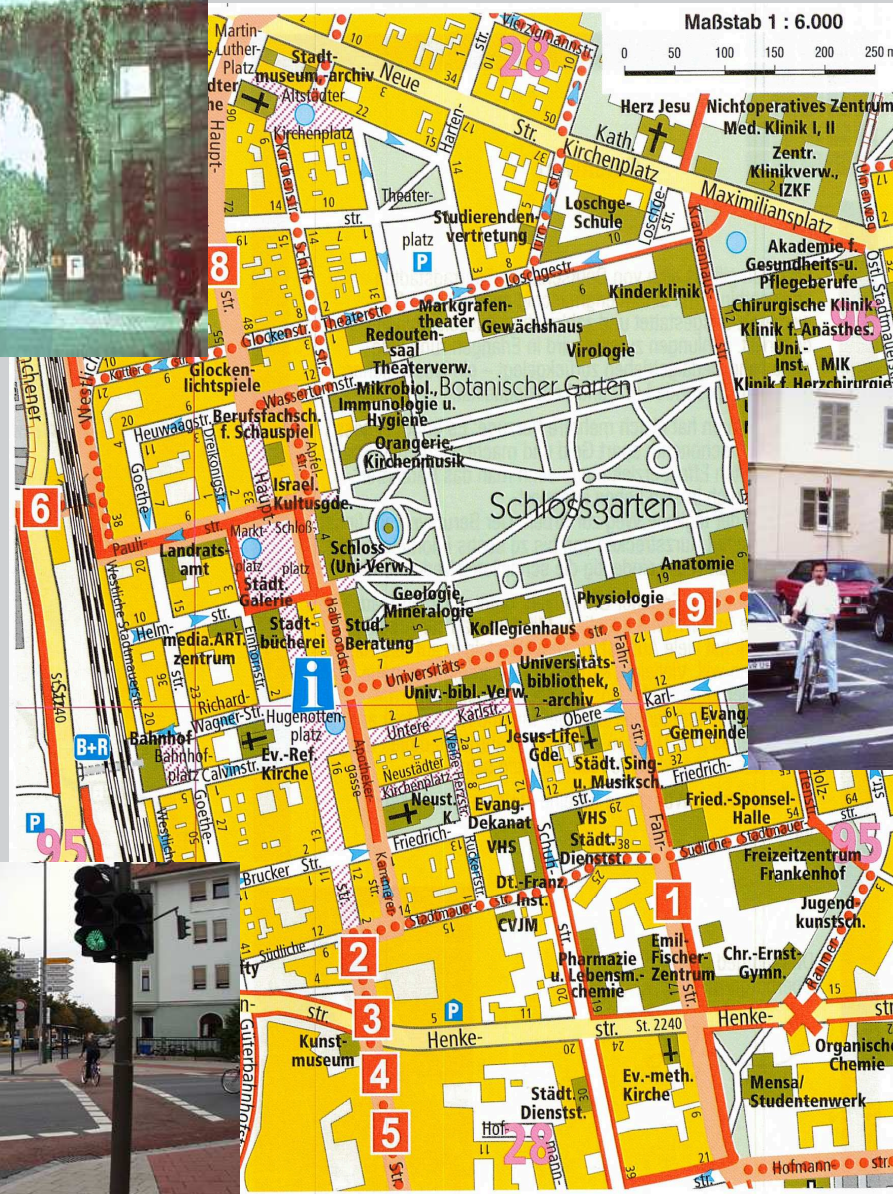
1. Metropolregion Nürnberg
2. Stadt Erlangen – Historie der Fahrradstadt
3. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen
4. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen

Die Stadt Erlangen



- **Erlangen** ist eine kreisfreie Stadt im bayerischen Regierungsbezirk Mittelfranken
- Sitz des Landkreises Erlangen-Höchststadt
- 104.000 Einwohnern
 - kleinste der insgesamt acht Großstädte des Freistaates Bayern -
- Erlangen besteht amtlich aus neun Stadtteilen und 40 statistischen Bezirken
- Bürgermeister: Siegfried Balleis (CSU)

Erlangen – Historie der Fahrradstadt



Erlangen – Historie der Fahrradstadt

Der Beginn

Nach dem 2. Weltkrieg veränderte die Massenmotorisierung entscheidend das Stadtbild



Quelle: <http://raack.de/erla/>

Wende in den 70er Jahren durch einsetzende Umweltbewegung und der fahrradfreundlichen Verkehrspolitik des damaligen Oberbürgermeisters Dietmar Hahlweg

Ab 1972 aktive Förderung des Radverkehrs

=> **Aufbau eines engmaschigen Netzes**

Zahlen über den Erlanger Radverkehr aus dem Jahr 1979

- **38.400 tägliche Fahrten mit dem Rad** im Binnenverkehr
($\hat{=}$ 30 % aller Bewegungen)
- **Ausgaben** für den Radverkehr:
 - pro Jahr: 1,4 Mio. DM
 - von 1973 - 1979 insgesamt: 5,5 Mio. DM
- Gesamtlänge des Radwegenetzes: 147,3 km
- Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr: 16 %

Quelle: Unterlagen von Hr. Janeck, ab 1973
Radverkehrsbeauftragter der Stadt Erlangen

Planung, Finanzierung, Umsetzung und Pflege

- **Trassen- und Netzplanung** durch Stadtverwaltung
- Reservierung von 2% des **Gesamthaushaltes** der Stadt
(~ **1 Mio. DM/a**) für den Radverkehr
(ab 1972 über 15 Jahre)
- effiziente ämterübergreifende **Zusammenarbeit**

Politische Maßnahmen

- **Abkehr** von der Idee der **autogerechten Stadt**
→ Durchsetzung von restriktiven Maßnahmen gegen den MIV (Fußgängerzone, Abbau von Parkplätzen, Rückbau von Straßen)
- Besondere **Förderung des Radverkehrs**
→ Radverkehr wird ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung
- Gründung einer „**Arbeitsgemeinschaft Radwege**“ (Stadtverwaltung, Polizei, ADFC)
- **PR-Maßnahme** „*wir müssen alle miteinander auskommen*“ zur Imagepflege und zur Förderung des Miteinanders der verschiedenen Verkehrsteilnehmer

Infrastrukturelle Maßnahmen

- Etablierung eines **engmaschigen** und möglichst umwegefreien **Radverkehrsnetzes zur Verknüpfung** von Wohngebieten, Arbeitsplatzzentren, Universität und Innenstadt
- Bau von **Bordsteinradwegen** mit rotem Belag zur besseren Unterscheidung gegenüber anderen öffentlichen Verkehrsflächen
- Bau von **Fahrradabstellanlagen**

Erlangen – Historie der Fahrradstadt

Zeiten angespannter Haushaltslage

Ende der 80er Jahre aus haushaltstechnischen Gründen keine Überarbeitung bzw. Erneuerung des Radnetzes möglich

Folgen:

Lediglich Erhaltung des vorhandenen Radverkehrsnetz. Umbau oder Neubau von Radwegen nur im Rahmen von Umbau- oder Neubaumaßnahmen möglich.

Kürzung des eigenständigen Radverkehrsnetzes und die Personalkapazität für Radverkehrsangelegenheiten reduziert.

=> **Trotzdem hervorragendes Abschneiden im Fahrradklimatest 2005**



Quelle: <http://raack.de/erla/>

Erlangen – Historie der Fahrradstadt

Nach dem Jahr 2000

Seit 2000 wieder aktive Förderung durch einen Radwege-Etat bis maximal 100.000 € jährlich

Erhaltung, Erweiterung und Erneuerung des Fahrradnetzes

=> **In der gesamten Bevölkerung ist das Fahrrad das selbstverständlich genutzte Verkehrsmittel**



**Erlangen ist
Fahrradstadt Nr.1 in Bayern**

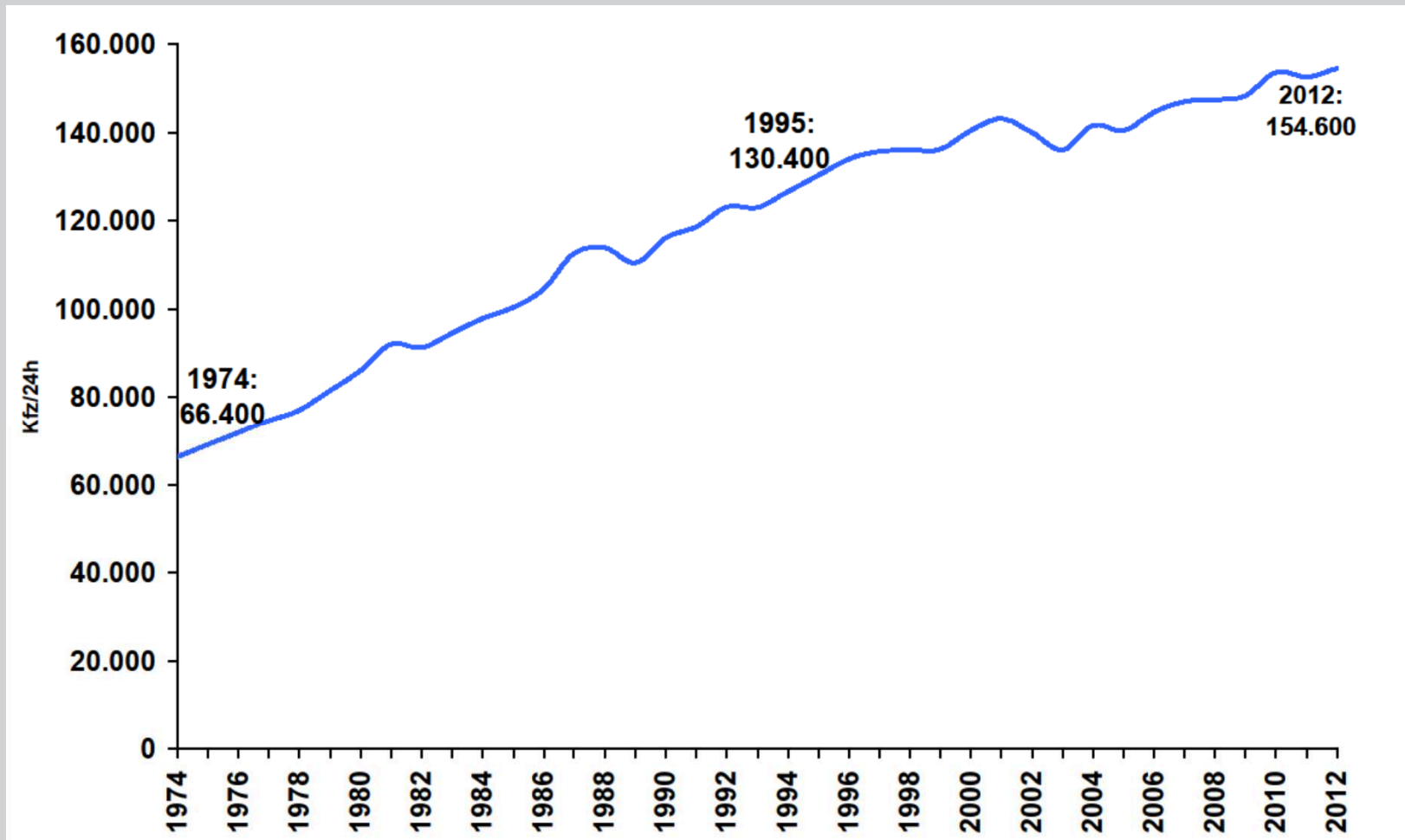


Quelle: <http://raack.de/erla/>

Inhalt

1. Metropolregion Nürnberg
2. Stadt Erlangen – Historie der Fahrradstadt
3. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen
4. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen

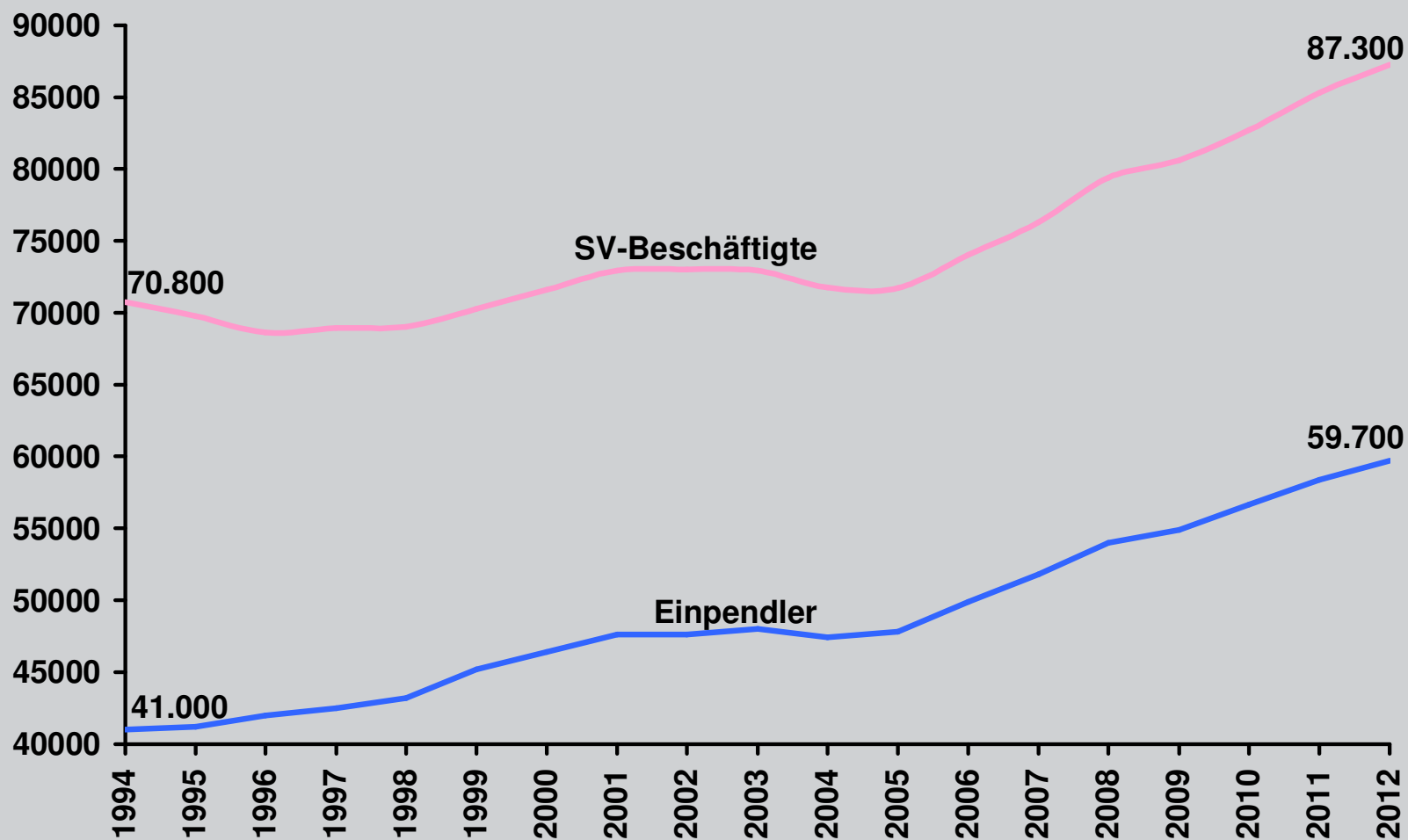
Verkehrsentwicklung am Erlanger Außenkordon 1974 bis 2012 (ohne BAB A3 und A73)



Quelle: Stadt Erlangen, Abt. Verkehrsplanung

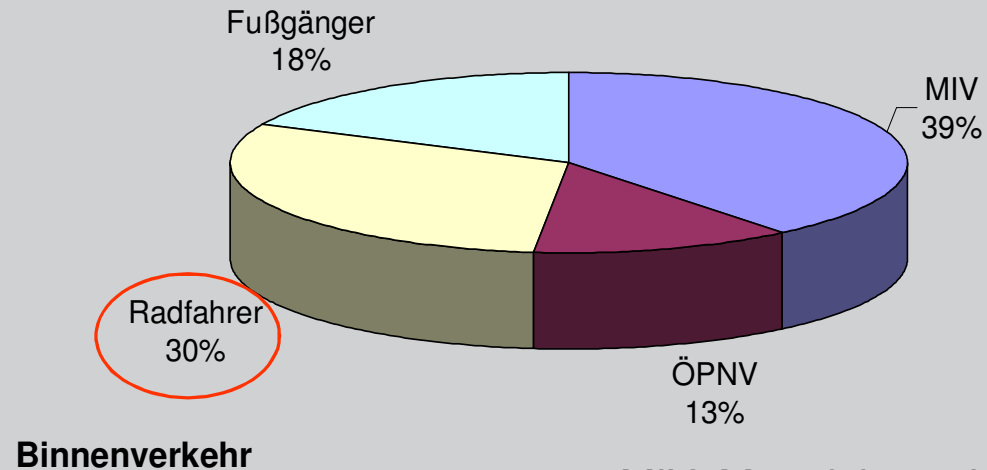
Aktuelle Daten zur Pendler- und Beschäftigtenentwicklung

Erwerbstätige insgesamt (2012): 100.500

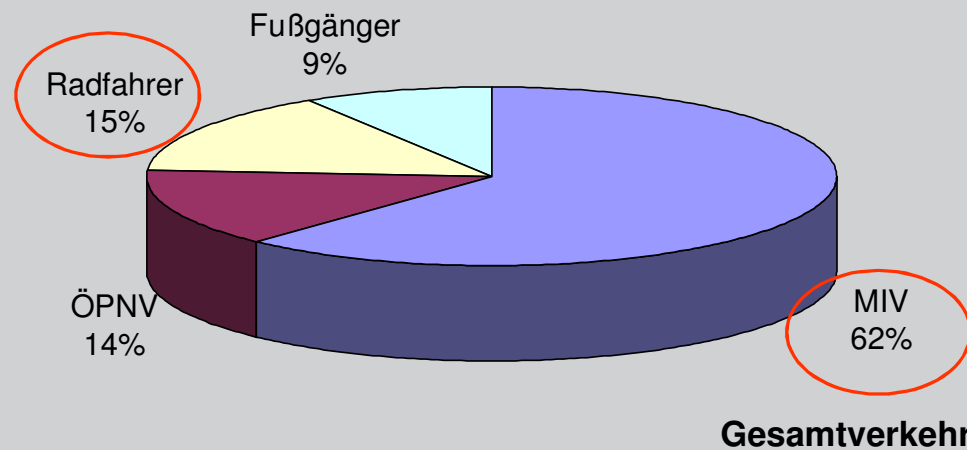


Quelle: Agentur für Arbeit

Verkehrsmittelwahl in Erlangen 2005 (Modal-Split)

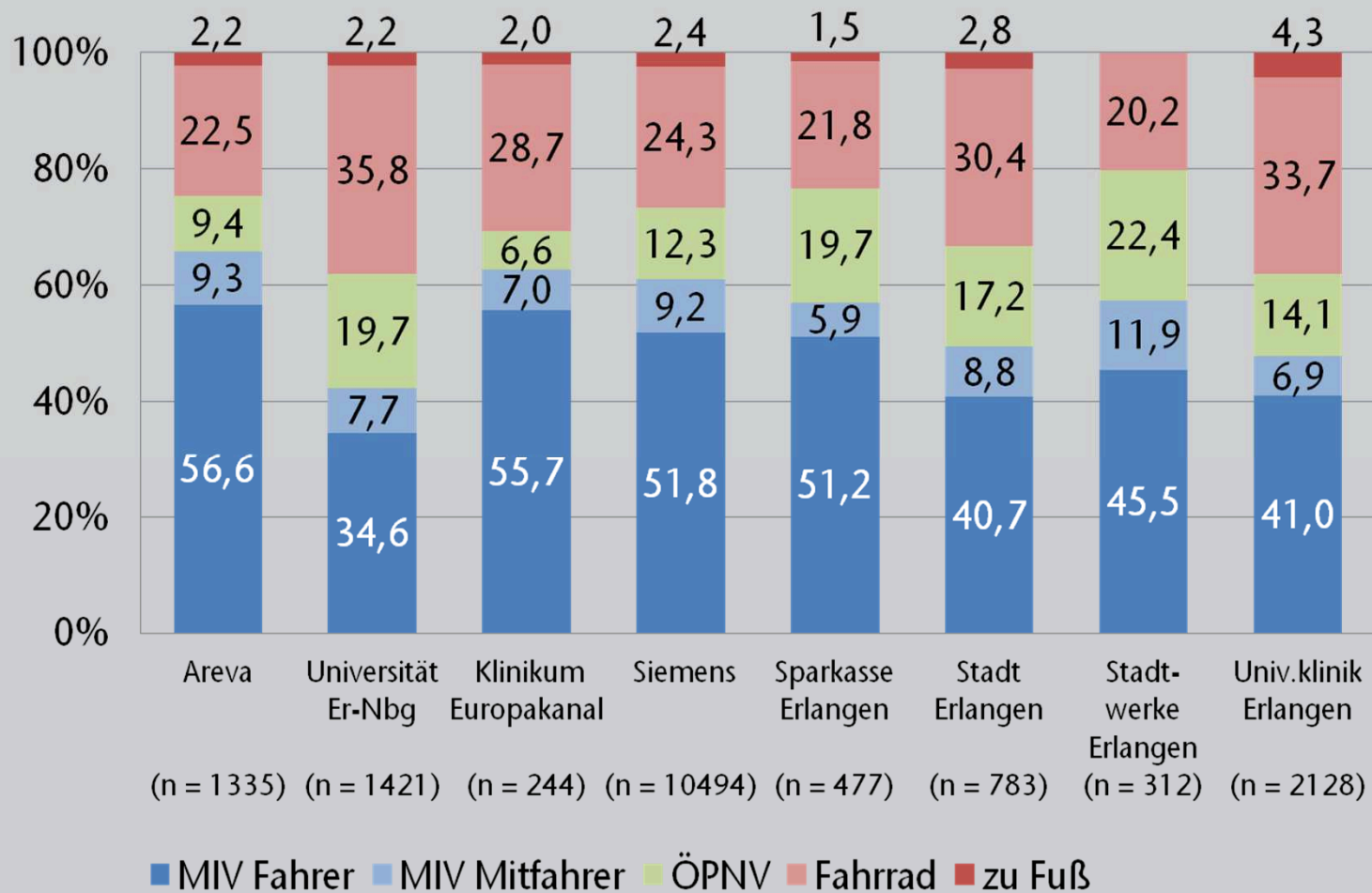


MIV: Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr



Quelle: Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erlangen 1995;
Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2005

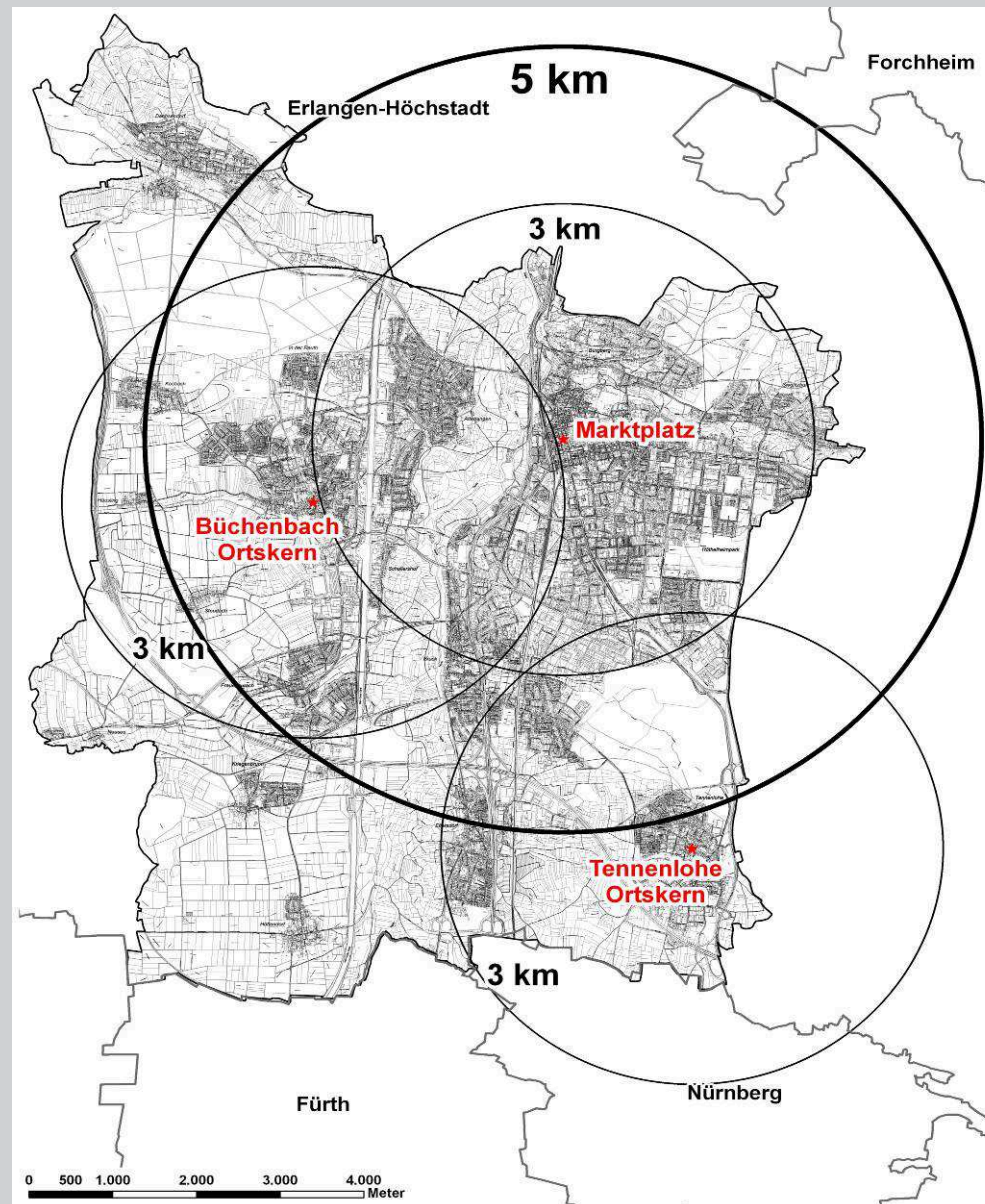
Hauptverkehrsmittel nach Unternehmen



Quelle: Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung zur Pendelmobilität ; Prof. Dr. Martin Abraham

n = 17194

Kurze Wege innerhalb des Stadtgebietes



Flache Topographie in Erlangen



Blick ins Regnitztal

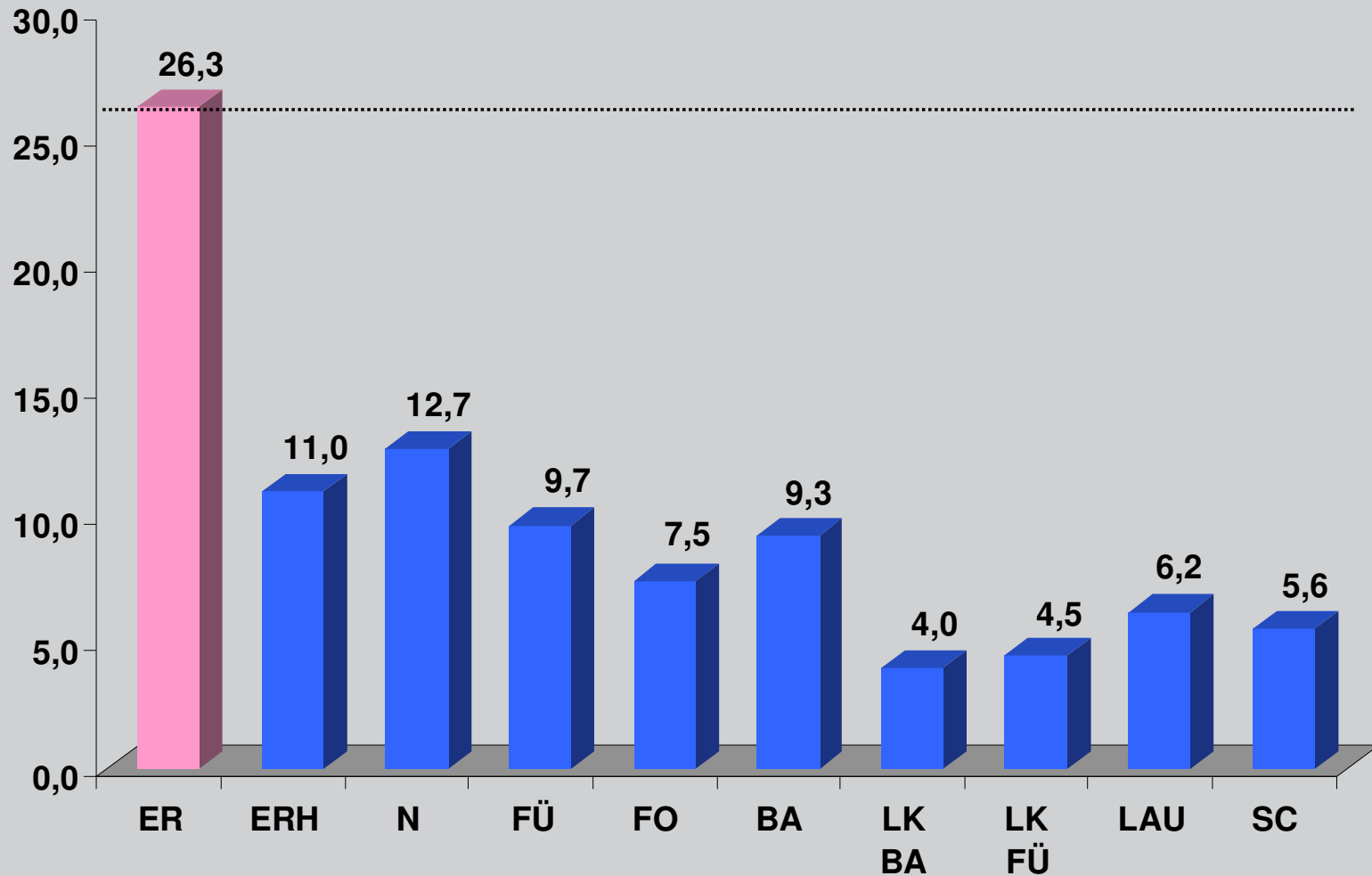


steigungsfreie Ost-West-
Verbindung durch den Wiesengrund



Blick nach Nordwesten

Akademikeranteil an den Beschäftigten in Erlangen und Umgebung



Stand: 2009
Quelle: Agentur für Arbeit

Ausschnitt aus dem Erlanger Fahrradstadtplan



Voraussetzungen für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik in Erlangen

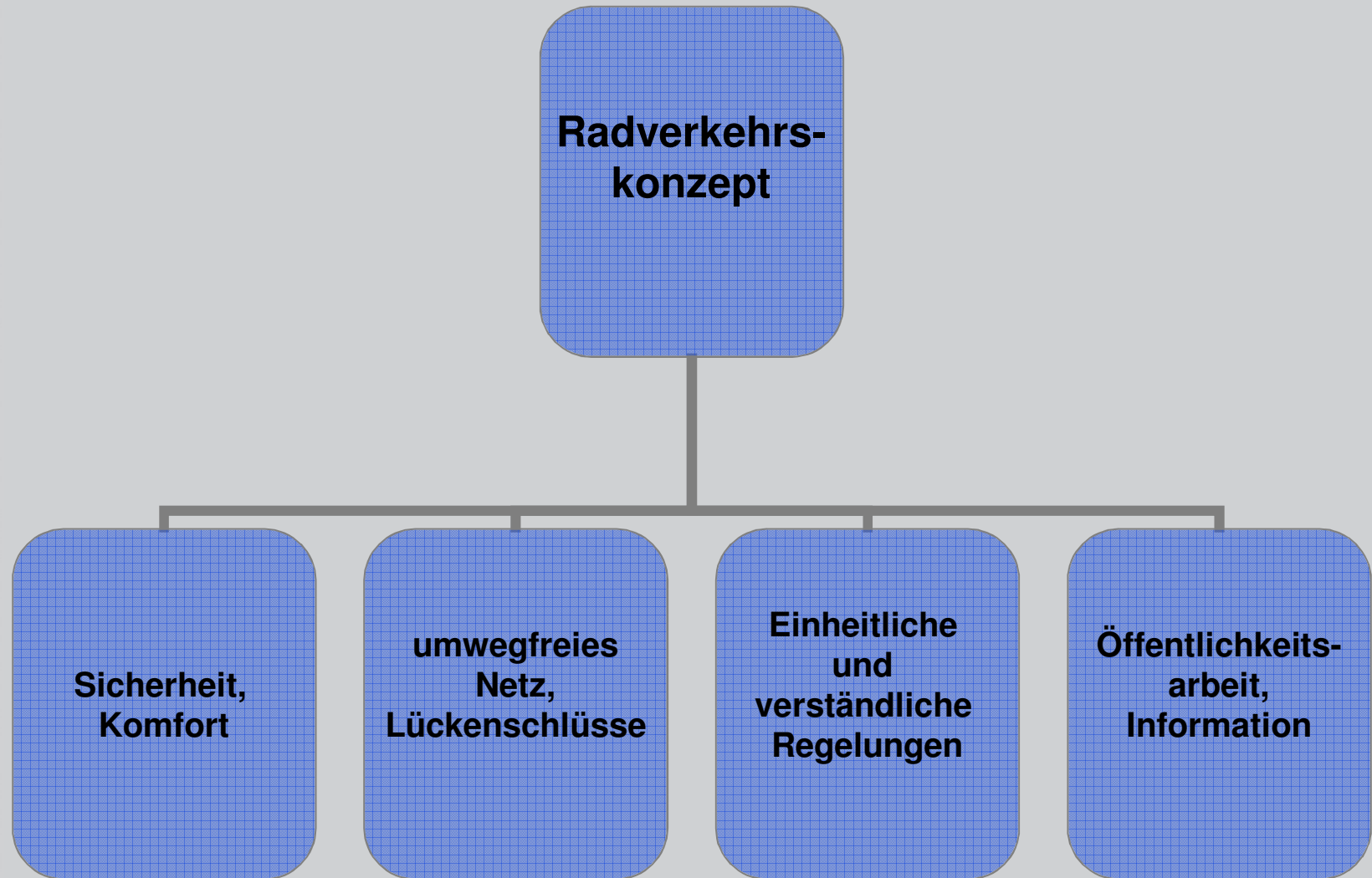
- **kurze Wegstrecken und schnelle Fahrtzeiten**
≤ 5 km innerhalb des Stadtgebiets; dichtes Streckennetz
- **topographische Gegebenheiten**
→ keine nennenswerten Steigungen (max. Höhenunterschied = 120 m)
- **Sozialstruktur:** Studenten, Akademiker und junge Bevölkerung mit hoher Affinität zum Fahrrad
- politischer Wille und Bereitschaft zur konsequenten **Förderung** des Radverkehrs

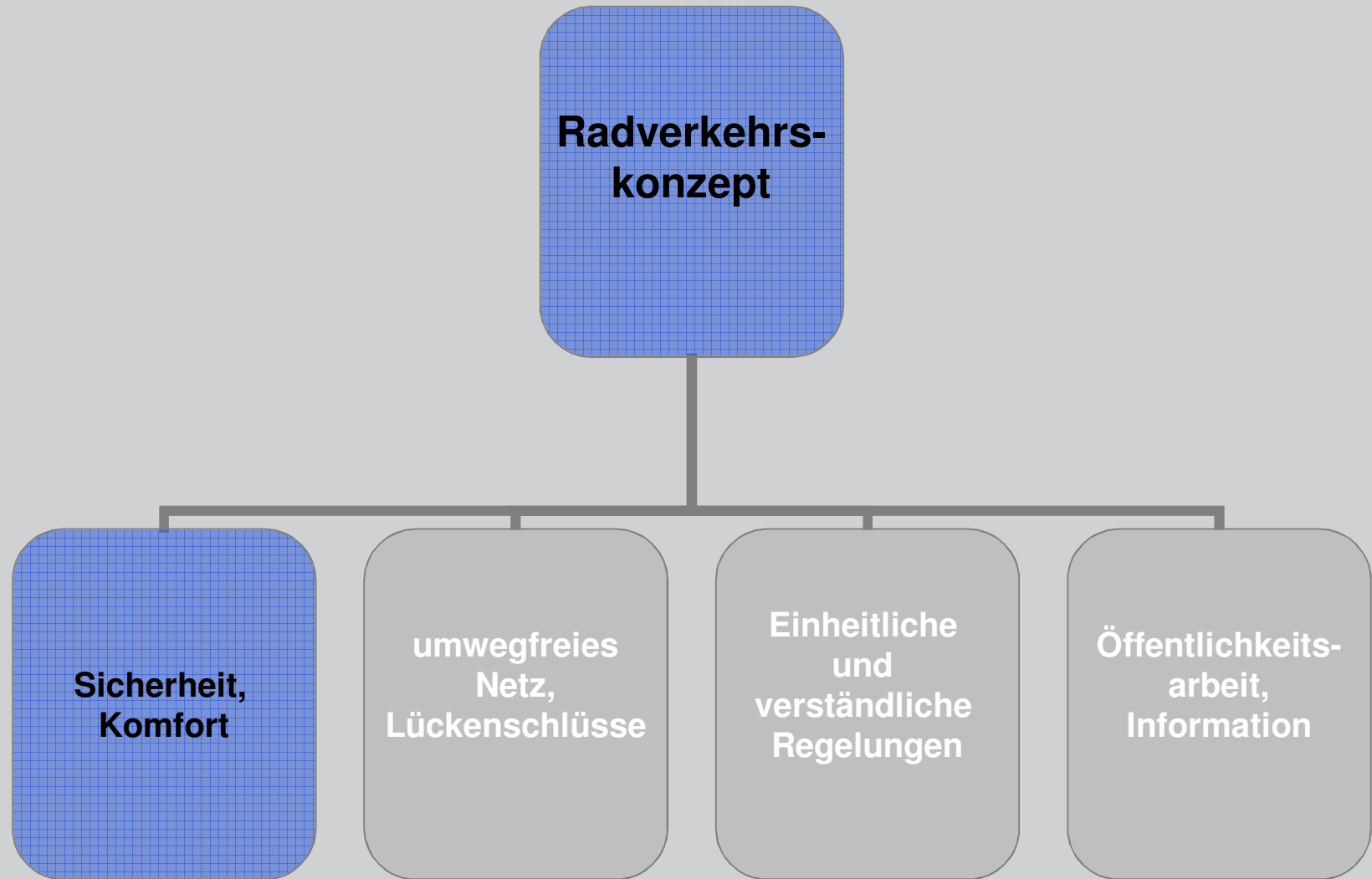


Ideale Voraussetzungen für den Radverkehr

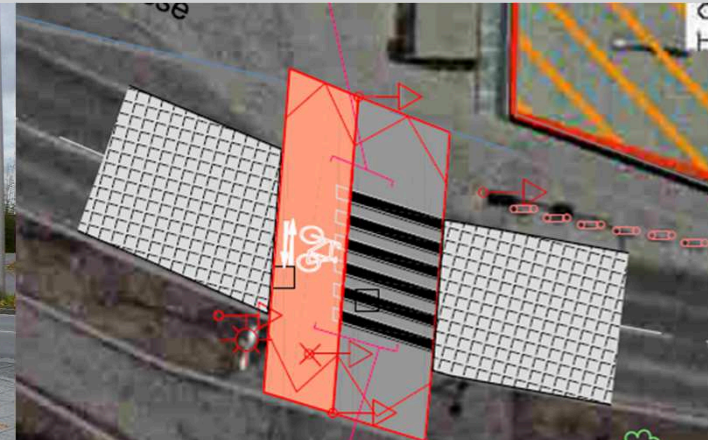
Inhalt

1. Metropolregion Nürnberg
2. Stadt Erlangen – Historie der Fahrradstadt
3. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen
4. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen





Bevorrechtigung des Radverkehrs an wichtigen Achsen



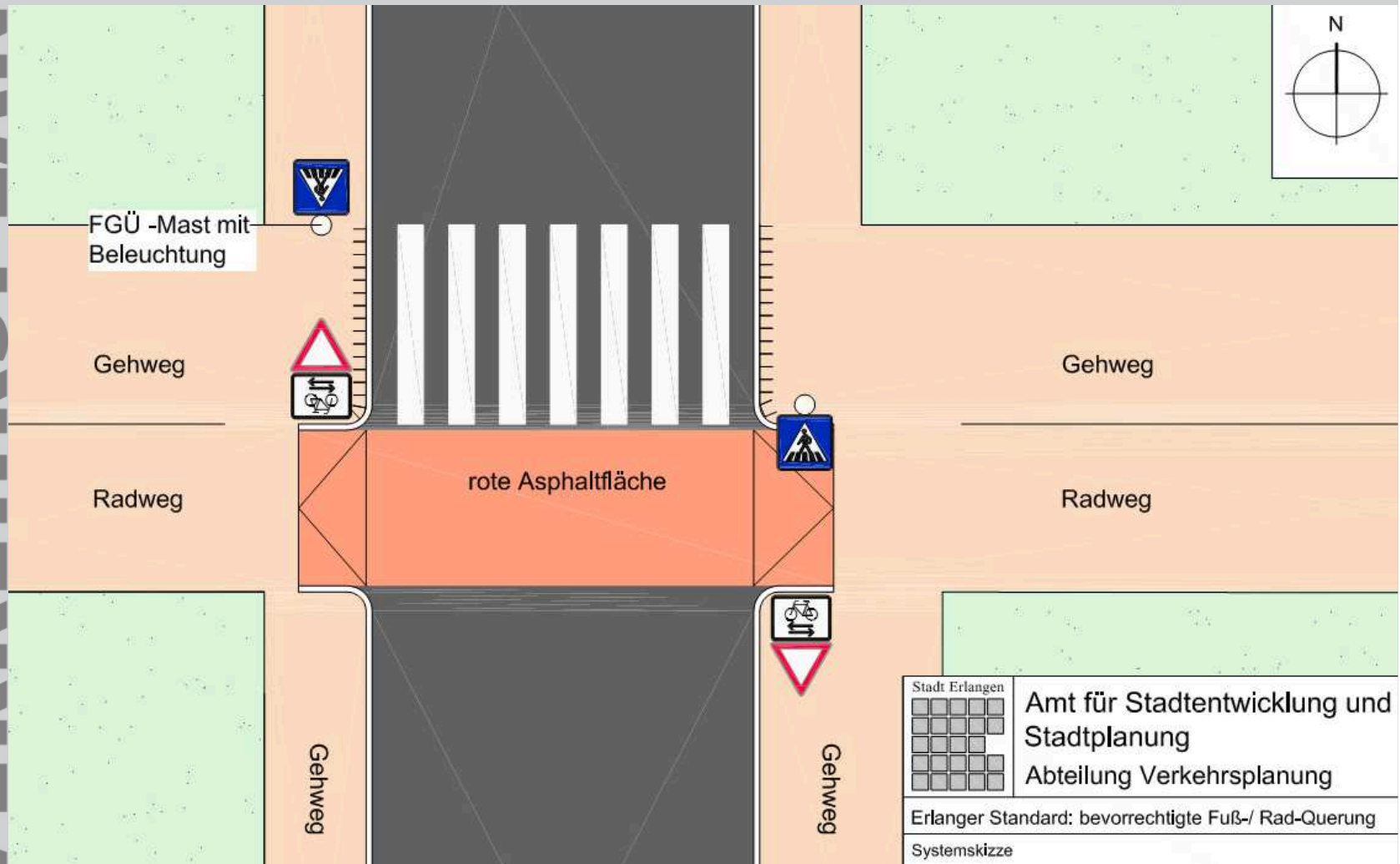
Planung zur Bevorrechtigung von Radfahrern und Fußgängern an der Mönastraße (Ist-Stand und Planung)

Bevorrechtigung des Radverkehrs an der Einmündung zur Bayernstraße

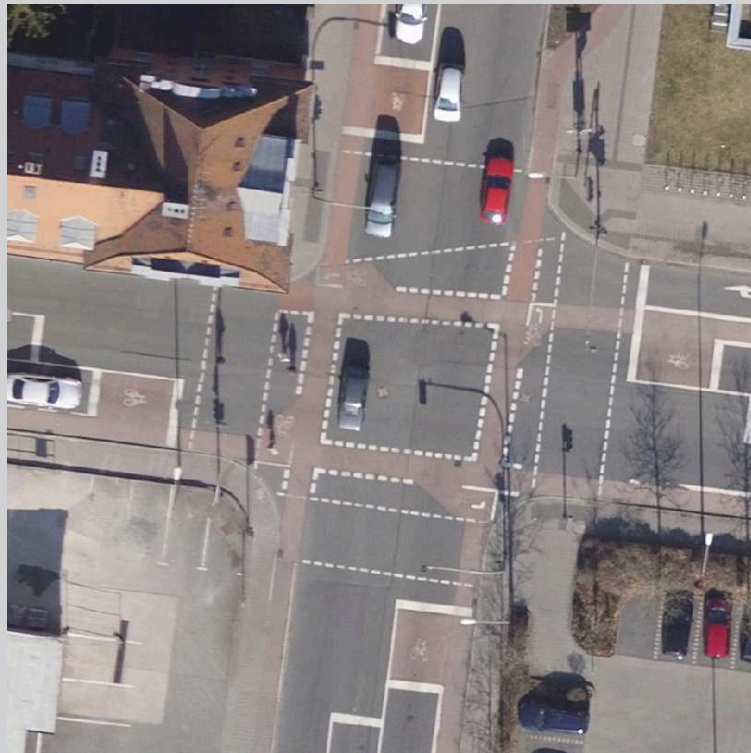


Bevorrechtigung des Radweges an der Einmündung zur Dompfaffstraße

Einheitlicher Standard bei der Bevorrechtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs



Aufgeweitete Radaufstellstreifen



- Aufgeweitete Radaufstellstreifen ermöglichen es den Radfahrern, auf einem Schutz- oder Radfahrstreifen an bei „Rot“ wartenden Kfz vorbeizufahren und sich auf einer Wartefläche vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs aufzustellen. Radaufstellstreifen können in den gering belasteten Zufahrten lichtsignalgesteuerter Knotenpunkte eingesetzt werden, bei denen die Rotzeiten ausreichend lang sind.



Angebote für den Radverkehr: radverkehrsgerechte Markierungslösungen an Knotenpunkten



Markierung der Radfurt am Knoten
Schallershofer Str. / Neumühlsteg



Rot markierte Radlerfurten am
Knoten Gebbert-/ Luitpoldstraße



**Abstellmöglichkeiten
für den ruhenden
Radverkehr im
öffentlichen Raum**



Sonderfall „Anderer Radweg“

- Sind an Radverkehrsanlagen keine Schilder für den Radverkehr angebracht, so spricht man von einem „Anderen Radweg“
- hier hat der Radler die Wahl zwischen Nutzung der Fahrbahn und des Radweges



„Anderer Radweg“ in der Loewenichstraße: der Radfahrer kann auch hier zwischen der Nutzung des Radweges und der Fahrbahn wählen

Aufhebung der Radwege- Benutzungspflicht in der Äußeren Brucker Straße



Neue Fahrradstraßen auf wichtigen Radverkehrsachsen

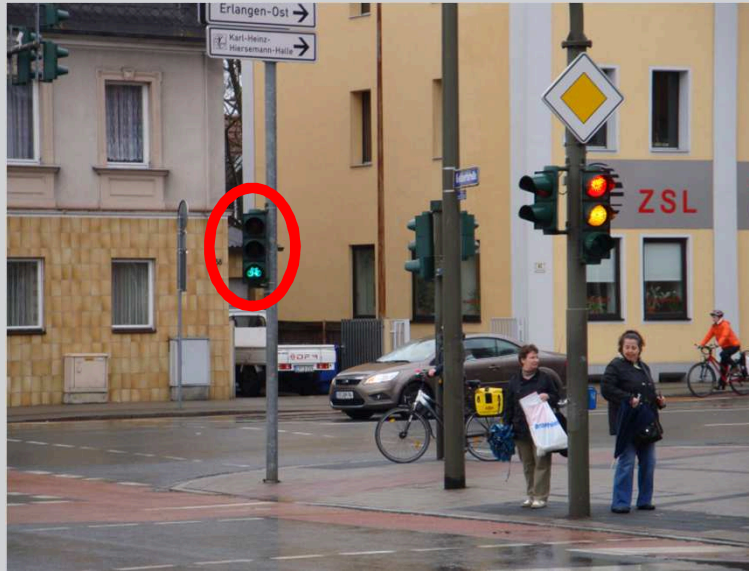
Beispiel Michael-Vogel-
Straße



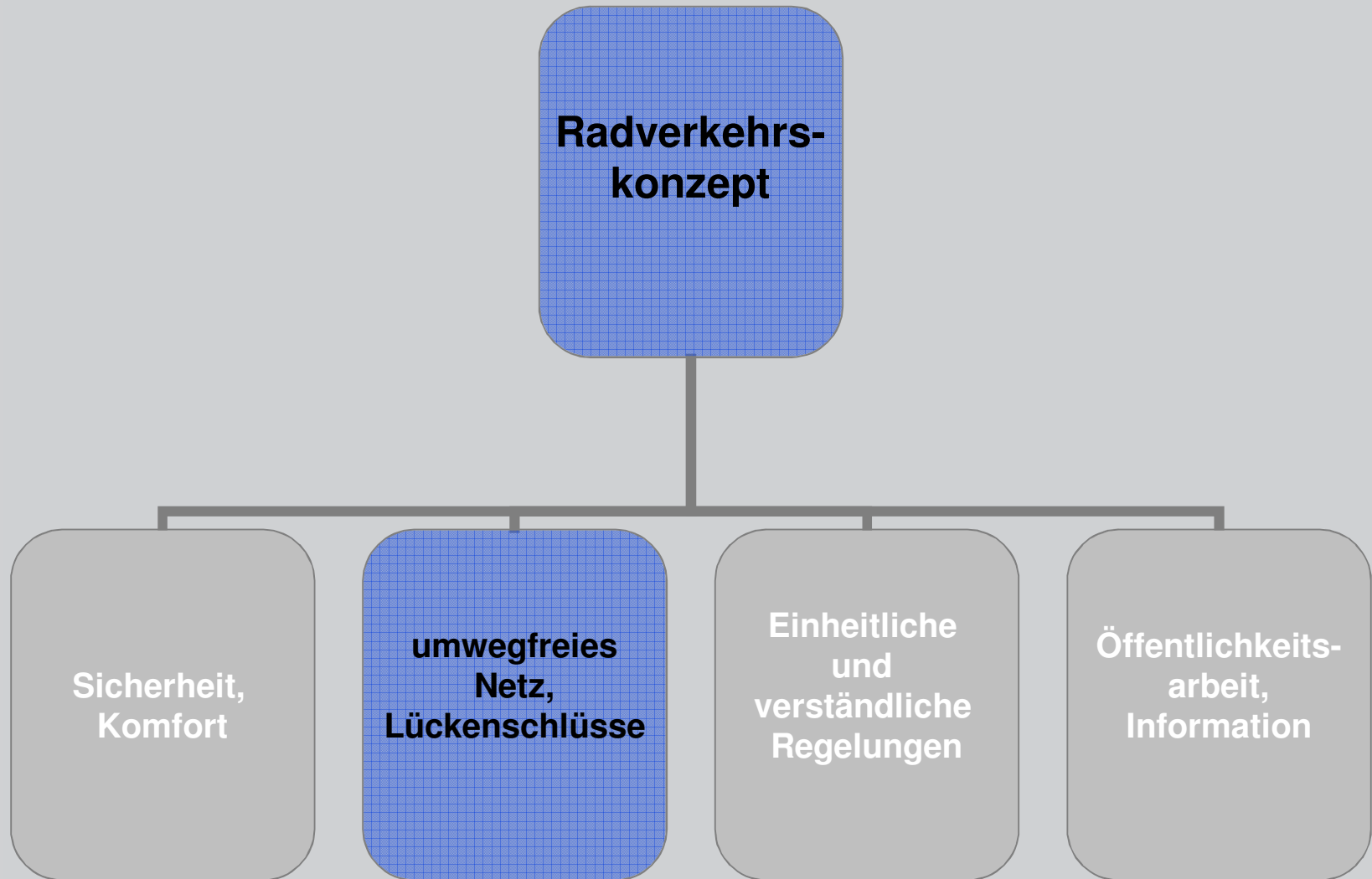
Beispiel
Bayern/Pommernstraße



Gesonderte und bevorrechtigte Signalisierung für Radfahrer



Durch einen gesonderten dreifeldrigen Signalgeber wird dem Radfahrer ein abgesetztes Einreihen ermöglicht, durch vorzeitiges Grün erhält er zudem mehr Sicherheit beim Queren der Kreuzung.





Loschgestraße: Radverkehr in
Gegenrichtung zugelassen



Stubenlohstraße: Radverkehr in
Gegenrichtung zugelassen

Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für den Radverkehr



Friedrichstraße: Radverkehr in
Gegenrichtung verboten



Richard-Wagner-Straße: Radver-
kehr in Gegenrichtung verboten

Gegenüberstellung VwV-StVO 1997 und 2009

VwV-StVO 1997	VwV-StVO 2009
Zul. Höchstgeschw. max 30 km/h	Zul. Höchstgeschw. max 30 km/h
Keine anderen Maßnahmen möglich	- - -
Nutzbare Fahrgassenbreite i. d. Regel 3,50 m; mind. jedoch 3,00 m	Ausreichende Begegnungsbreite, ausgenommen kurze Engstellen
Breite bei Linienbus- und stärkerem Lkw-Verkehr mind. 3,50 m	Breite bei Linienbus- und stärkerem Lkw-Verkehr mind. 3,50 m
Verkehrsführung übersichtlich	Streckenführung übersichtlich
Nur geringe Länge der Begegnungsstrecke	- - -
Vorsorge für ruhenden Verkehr	- - -
Ggf. abgetrennter Eingangsbereich	Ggf. Anlage eines Schutzraumes
Dokumentation und Auswertung des Verkehr- und Unfallgeschehens	- - -

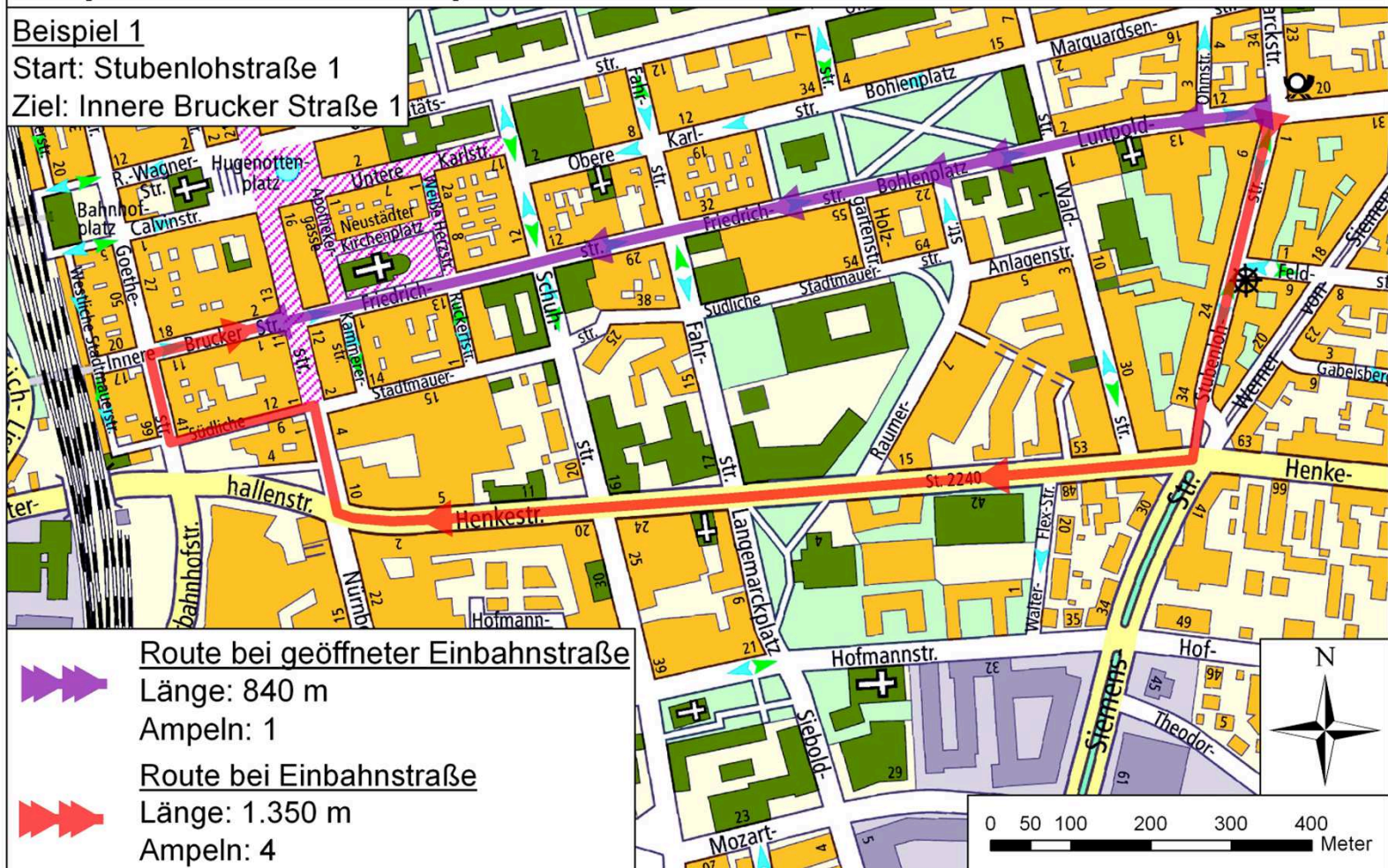
Einbahnstraßenregelung erfordert große Umwege für Radfahrer

Kurze Wege für den Radverkehr durch Öffnung der Einbahnstraßenachse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße

Beispiel 1

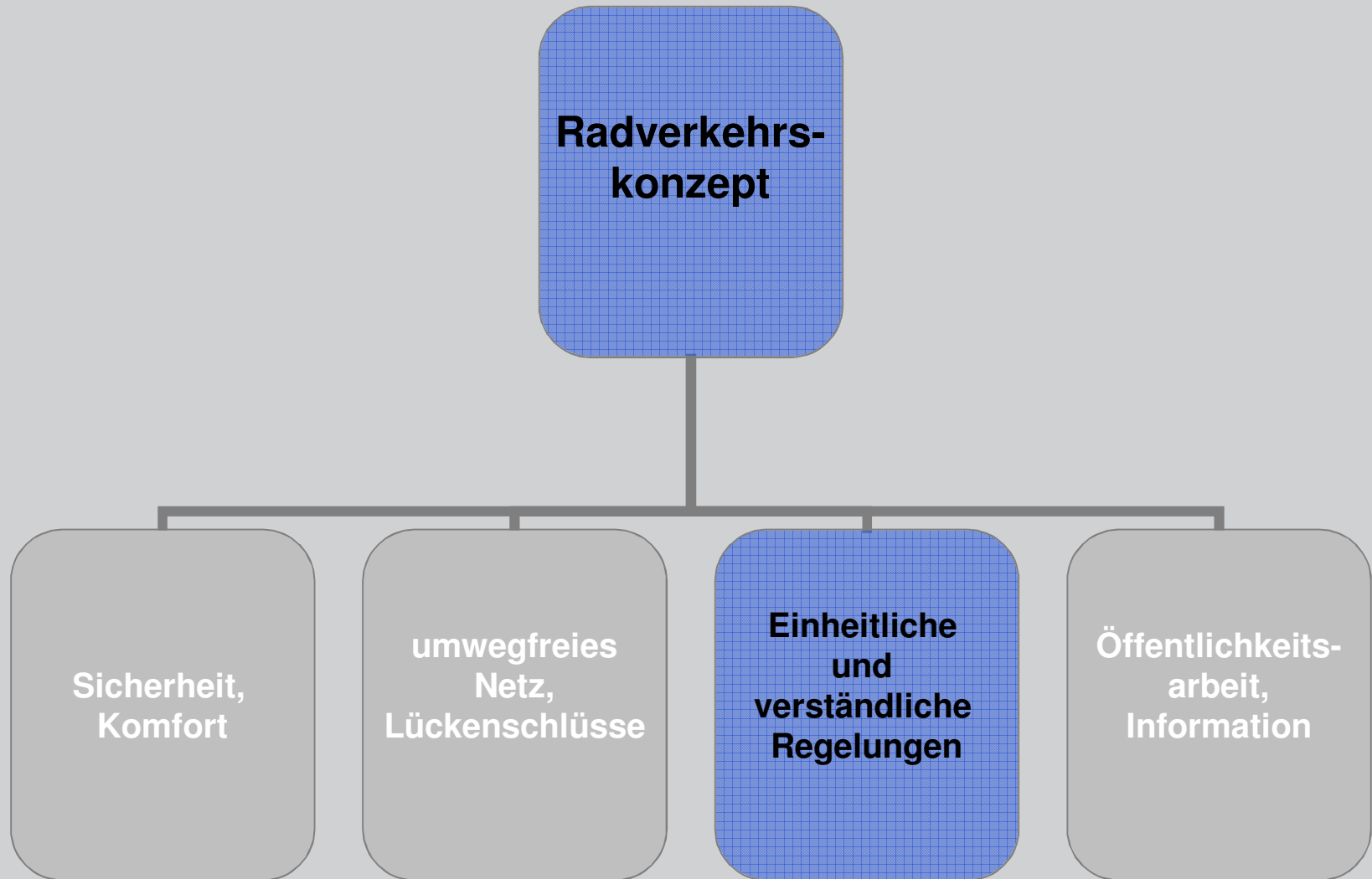
Start: Stubenlohstraße 1

Ziel: Innere Brucker Straße 1



Vorraussetzungen der VwV-StVO 2009 sind erfüllt



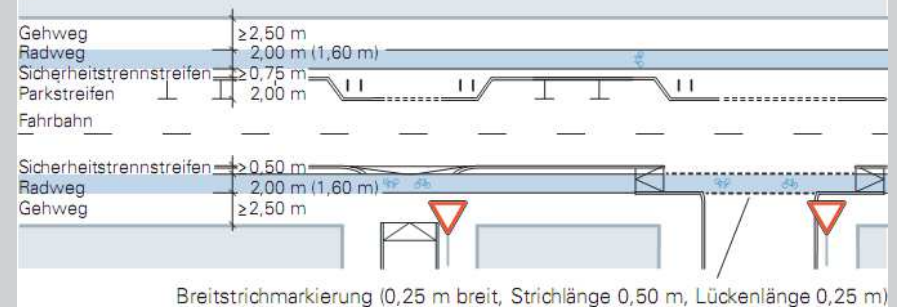


Frühe Radverkehrsförderung in Erlangen: Bau von rot markierten Bordsteinradwegen



Grundsätze

- Regelbreite nach ERA: 2,00 m (Mindestbreite 1,60 m)
- Sicherheitstrennstreifen zum fließenden bzw. ruhenden Kfz-Verkehr: 0,75 m (Mindestbreite 0,50 m)
- Gute Sichtbeziehungen an allen Konfliktstellen (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte)

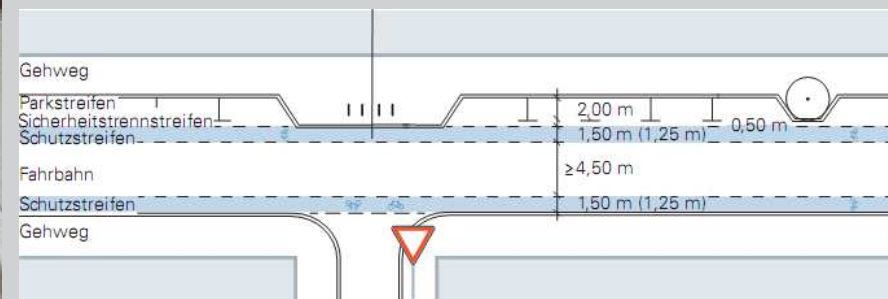


Aktuelle Radverkehrsförderung: Bau von Schutzstreifen



Grundsätze

- Regelbreite nach ERA: 1,50 m (Mindestbreite 1,25 m)
- Markierung mit Schmalstrich: 1 m Strich/1 m Lücke und Sinnbild Radfahrer
- Erforderlicher Sicherheitsabstand zu längs parkenden Kfz: 0,50 m (Mindestbreite 0,25 m)
- Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs: max. 50 km/h



Integration von Rad(angebots)streifen beim Straßenbau



Radangebotsstreifen in der
Henkestraße



Radfahrstreifen in der Henkestraße

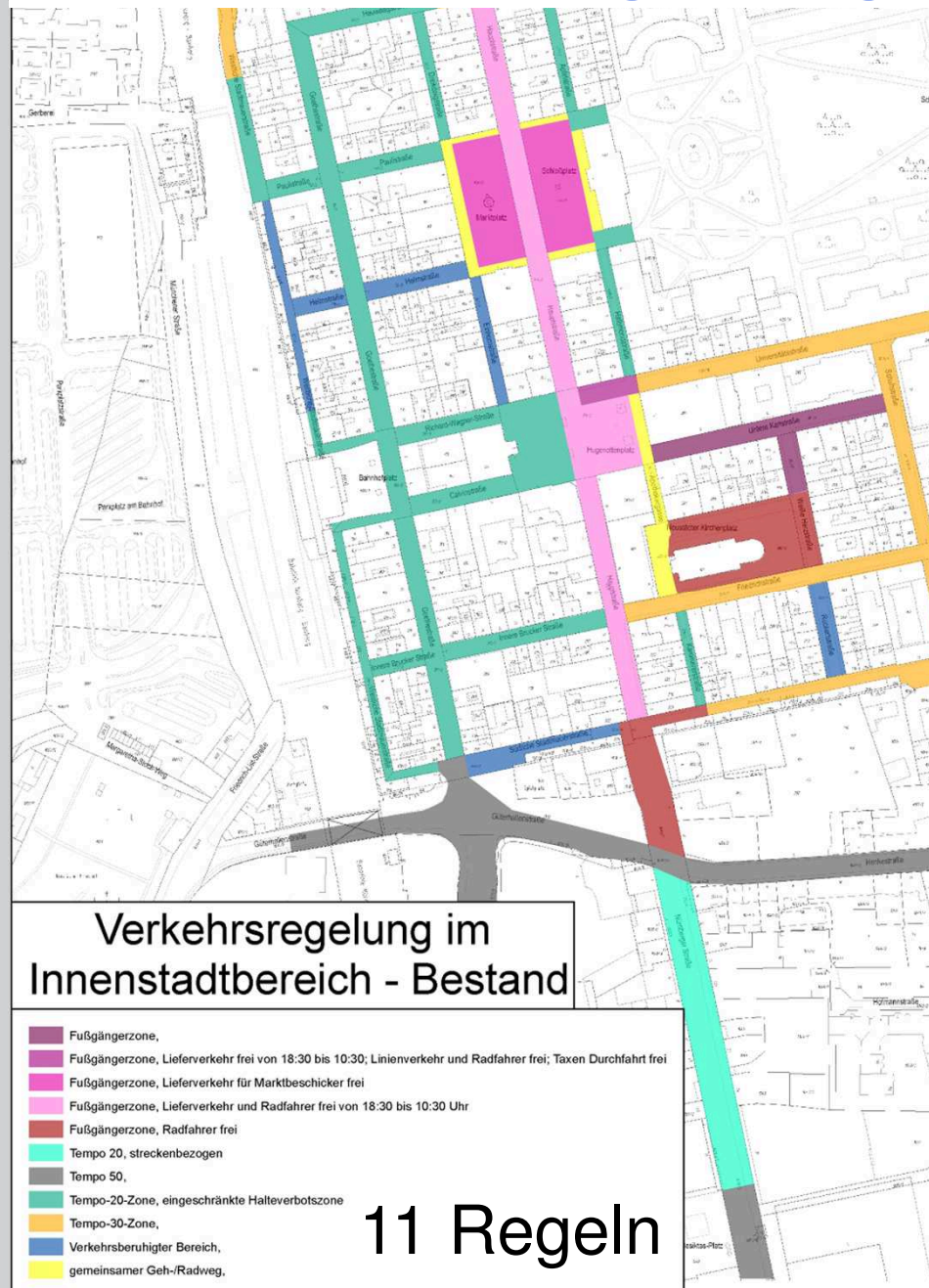


Radangebotsstreifen in der Essenbacher Straße

Einheitliche Beschilderung in der Fußgängerzone



Verkehrsregelungen im Bestand



- Verkehrsregeln wenig verständlich
- kein ausreichender Platz für Fußgänger und Radfahrer
- kein angemessener Fußweg auf Achse Kammerstraße / Apfelstraße
- Erreichbarkeit der Fußgängerzone für Radverkehr zeitlich eingeschränkt

Verkehrskonzept Innenstadt

Gemeins. Fuß- / Radweg
ganztägige Freigabe
(Radfahrer mit angepasster
Geschwindigkeit)



Kernbereich Fußgängerzone
(Radfahrer untergeordnet
mit Schrittgeschwindigkeit)



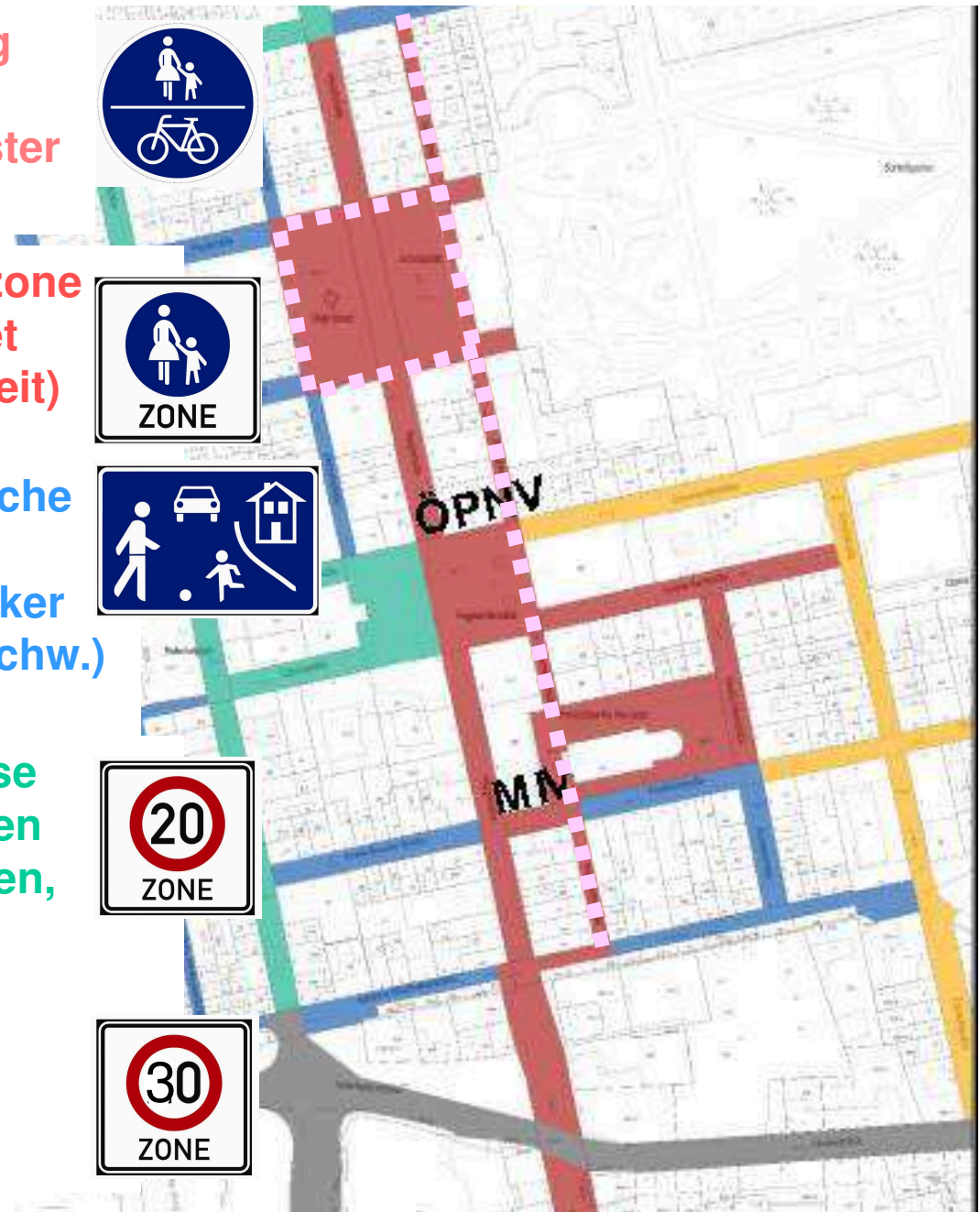
Verkehrsberuhigte Bereiche
Fußgänger / Radfahrer
Erschließung Pkw / Parker
(Mischfläche, Schrittgeschw.)

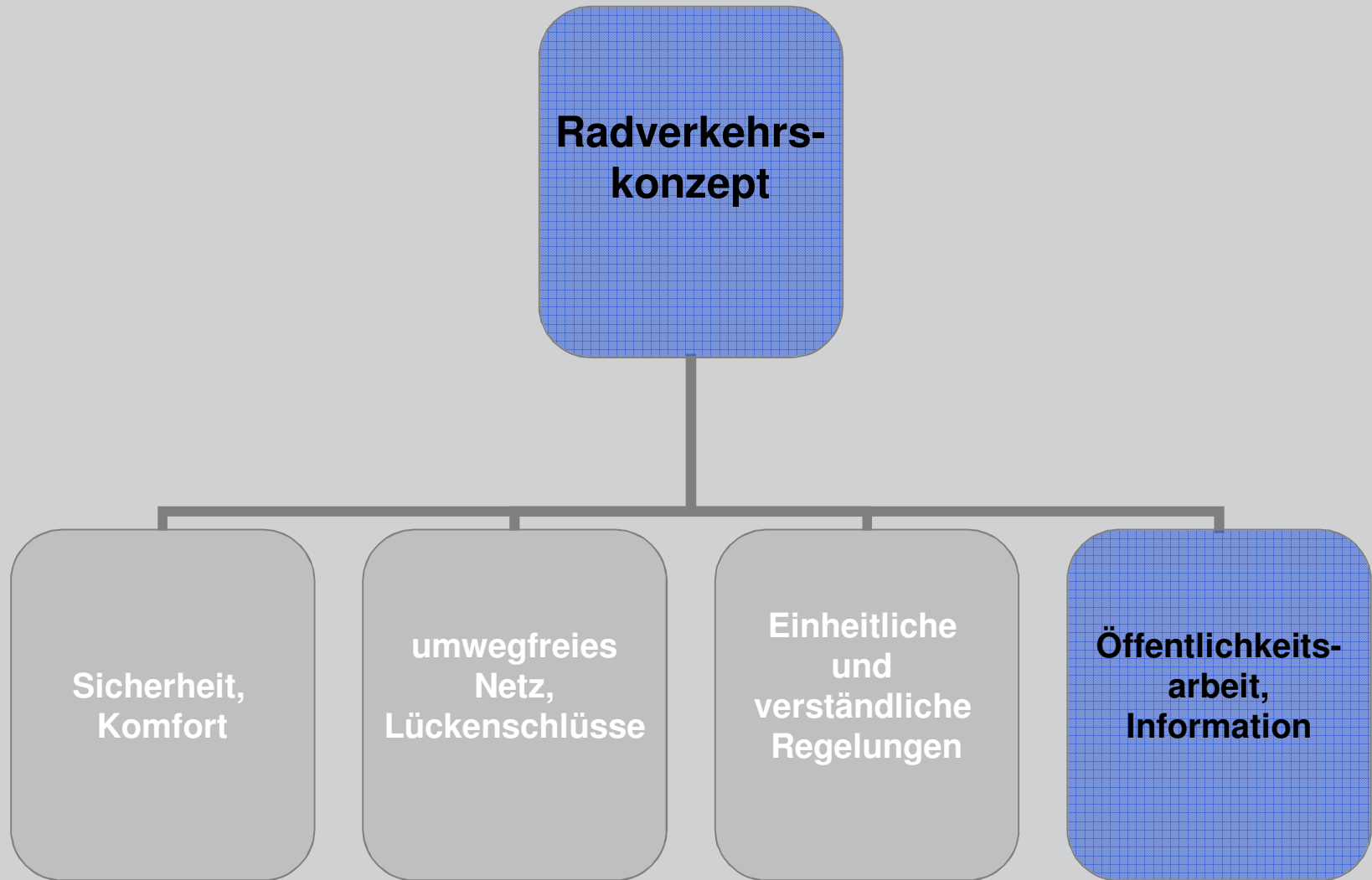


Haupterschließungsachse
ÖPNV + alle Verkehrsarten
(Fußgänger auf Gehwegen,
Vorfahrtsstraße, T 20)



Tempo 30-Zone
alle Verkehrsarten
(Trennfläche, T 30)





Wegweisende Beschilderung

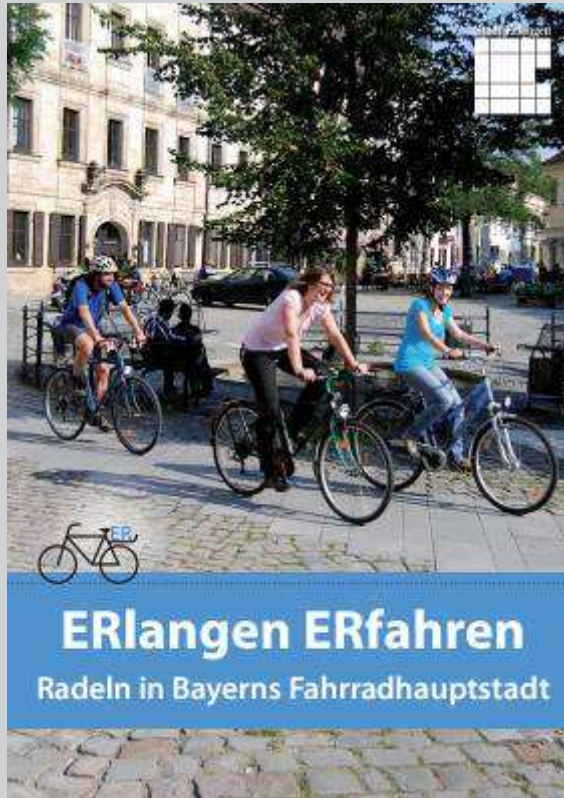


Neumühlsteg



Apfelstraße

Information und Öffentlichkeitsarbeit



Die Fahrradstadt Erlangen – Fakten und Hintergründe

Der Fahrradstadtplan, der mittlerweile in der 6. Auflage erschienen ist, wird fortlaufend auf den neuesten Stand gebracht und dient dem interessierten Radler zur sicheren Navigation durch die Universitätsstadt.

Der Radfahrer muss sein Verkehrsmittel mit reiner Muskelkraft fortbewegen. Er gilt daher als besonders umweltfreundlich. Ein gut ausgebautes Radwegenetz sollte demgemäß möglichst umwegfreie Verbindungen ermöglichen. Dementsprechend sind in Erlangen viele Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet. Die Öffnung aller Einbahnstraßen auf dem Stadtgebiet wird derzeit geprüft (vgl. Kap. 2).



Beispiel Stubenlohnstraße: während der motorisierte Individualverkehr der Einbahnrichtung folgen muss, wird dem Radverkehr das Befahren in beiden Richtungen ermöglicht.

Typen von Radverkehrsanlagen



Radfahrstreifen in der Herkestraße

Radverkehr auf der Fahrbahn – Schutzstreifen

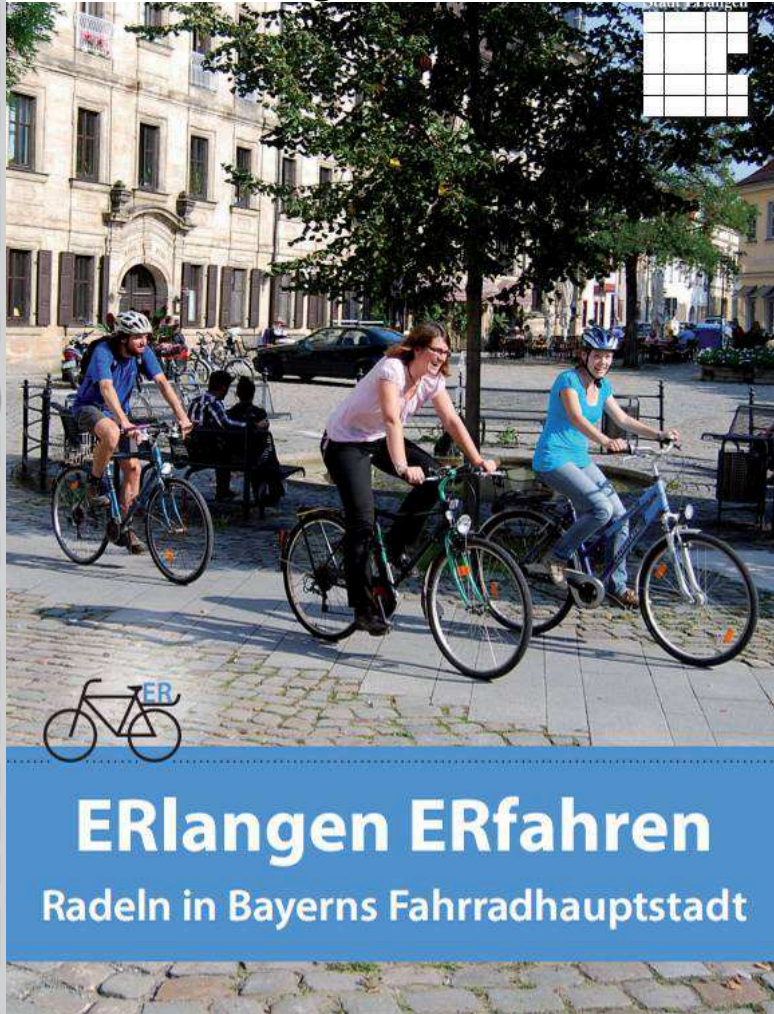
Ebenso wie Radfahrstreifen sind Schutzstreifen Teil der Fahrbahn. Sie kommen dann zum Einsatz, wenn der vorhandene Straßenquerschnitt die Anlage eines breiten Radfahrstreifens nicht ermöglicht. Schutzstreifen werden durch Leitlinien mit Schmalstrichen abgetrennt. Sie müssen mindestens 1,25 m breit sein und können von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall (beispielsweise bei der Begegnung mit einem Lkw) überfahren werden, sofern dabei Radfahrer nicht behindert werden.



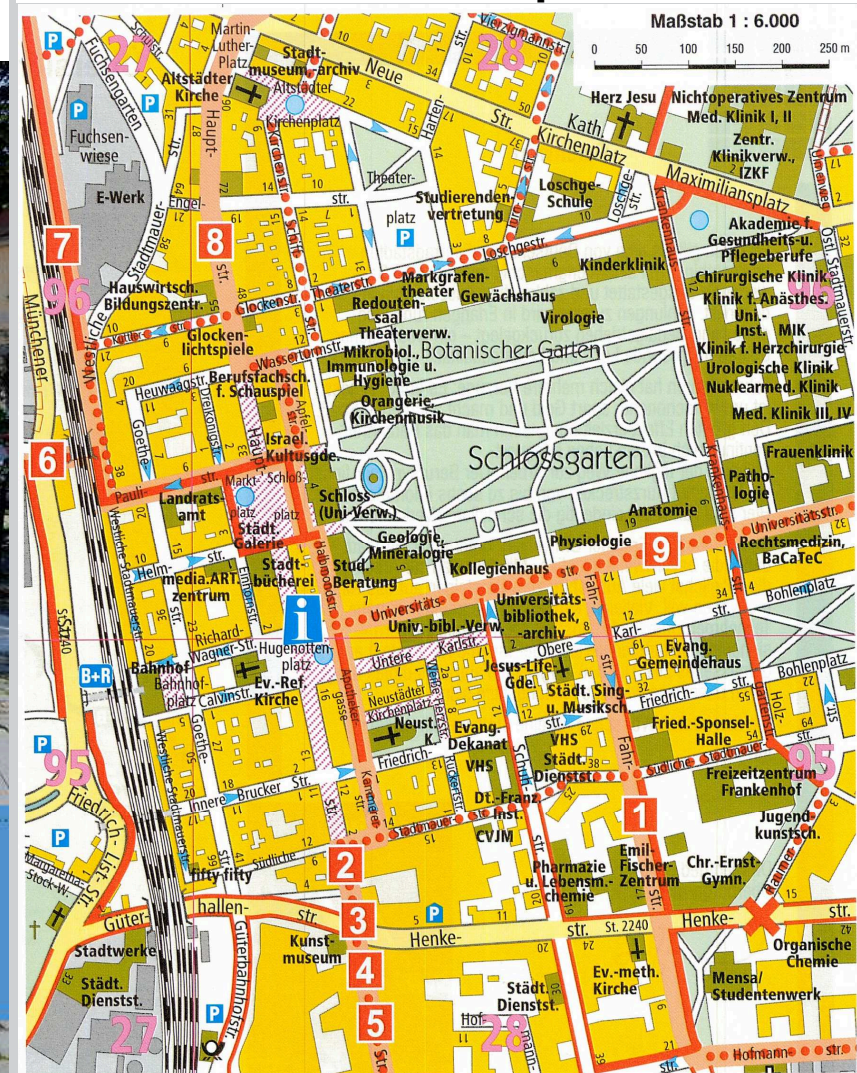
Schutzstreifen für den Radverkehr in der Eschenbacher Straße

Publikation von Informationsmaterial zum Radverkehr

Fahrrad-Broschüre „ERlangen ERfahren“



Fahrradstadtplan



Sie fahren gerne Rad?
Sie haben Verbesserungsvorschläge?
Diskutieren Sie mit uns!
Auch Lob ist willkommen!



Wir laden Sie herzlich ein zum

Radlerhearing

mit Oberbürgermeister Dr. Siegfried Balleis,

mit der Referentin für
Recht, Ordnung und Umweltschutz
und Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK)
Frau Marlene Wüstner

und Vertretern der Stadtverwaltung

am 25. April 2012, 20:00 Uhr

Rathaus, Ratssaal, Rathausplatz 1, Erlangen

Stadt Erlangen



www.erlangen.de

Fazit

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Deutliche Reduzierung der Anforderungen zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur Radwegebenutzungspflicht



Veränderung von Gesetzen und Richtlinien (StVO, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) etc.)

Durchführung einer Bestandsanalyse des Radwegenetzes im Jahr 2013 ff.

Feststellen von

- Sicherheitsdefiziten
 - Anpassungsbedarf an aktuelle Gesetze / Richtlinien
 - Verbesserungspotentiale
-
- Umfassende Bestandsaufnahme der Infrastruktur / Verkehrsregelungen
 - Dokumentation in GIS-System
 - Überarbeitung / Neuererstellung der Prioritätenliste Radverkehr

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**