



Stadt Erlangen

Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von
Fahrradstraßen





Stadt Erlangen

Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen

Auftraggeber: Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung

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

Bearbeitung: Dankmar Alrutz
Alexandra Böttcher

Hannover, im Januar 2019

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	1
2	Einsatzbereiche von Fahrradstraßen	2
3	Ausweisung von Fahrradstraßen.....	3
4	Ausbildung der Fahrradstraßen.....	4
4.1	Markierung und Erkennbarkeit.....	4
4.2	Querschnittsbreiten und Umgang mit Parken am Fahrbahnrand	6
4.3	Knotenpunkte.....	9
4.4	Beginn und Ende von Fahrradstraßen	14
5	Ausweisung neuer Fahrradstraßen in Erlangen.....	15

1 Ausgangslage und Zielsetzung

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

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

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

In Erlangen wurden bisher nur acht Fahrradstraßen (Stand Ende 2018), ausgewiesen, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen. Ihre Gestaltung ist eher unauffällig und nicht einheitlich. Eine Erkennbarkeit ist im Streckenverlauf deshalb oft nicht gegeben, da nur Anfang und Ende mit Verkehrszeichen bzw. Piktogrammen ausgewiesen sind. Die Potenziale in Bezug auf Netz- und Öffentlichkeitswirksamkeit von Fahrradstraßen können so nicht ausgeschöpft werden. Weiterhin ist festzustellen, dass Erlangen im Hinblick auf die Anzahl und die Länge der Fahrradstraßen im deutschlandweiten Vergleich am unteren Ende steht, insbesondere bei Berücksichtigung des hohen Radverkehrsanteils in Erlangen.

Gemäß dem Meilenstein F 2 „Rad- und Fußverkehr“ des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen soll der Stellenwert von Fahrradstraßen im Erlanger Radverkehrsnetz deutlich erhöht werden. Mit einem bewussten Einsatz dieses Elementes im Zuge wichtiger Radrouten durch das Erschließungsstraßennetz sollen Netzzusammenhänge geschaffen werden, die attraktiv und transparent ausgebildet sind. Eine einheitliche und prägnante Gestaltung aller Fahrradstraßen in Erlangen soll den Wiedererkennungswert heben und zu einer guten Akzeptanz beitragen.

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

2 Einsatzbereiche von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO eingesetzt werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies, z. B. durch die Realisierung attraktiver Verbindungen im Radverkehrsnetz durch eine Bündelung und Steigerung des Radverkehrs zu erwarten ist. Dementsprechend bieten sie sich vorrangig in Straßen mit hohem Radverkehrsaufkommen und wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr an. Zum linienhaften Einsatz eignen sie sich vor allem im Zuge von **Radschnellverbindungen** und **Radvorrangrouten** sowie von **städtischen Hauptradrouten**. Im **Nebennetz des Radverkehrs** kommen sie ggf. auch auf einzelnen Zubringerwegen zu wichtigen Radverkehrszielen (z. B. Schulen) in Betracht. Das Element der Fahrradstraße ist demgemäß ein wichtiger Bestandteil des Plannetzes für den Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan, das bereits vom Erlanger Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossen wurde (vgl. https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.php?__kvonr=2131958).

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

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

Lösungsansätze, um den Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße zu reduzieren:

- Fahrtrichtungsgebote durch Verkehrszeichen 209 bis 214 StVO,
- Einbahnstraßenregelungen,

¹ Entwurfsfassung ERA von 2018

- Diagonalsperren, Sackgassen,
- Ein- oder Ausfahrtverbote (Velopforten, s. Kap. 4.5),
- Durchfahrtverbote, ggf. nur für einzelne Fahrzeuggruppen, z. B. Lkw
- Reduzierung der Stellplatzangebote zur Verringerung von Parksuchverkehr,
- Alternative Führungen mit höherer Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr anbieten.

3

Ausweisung von Fahrradstraßen

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



*Beginn einer
Fahrradstraße
(Vz 244 StVO)*



*Ende einer
Fahrradstraße
(Vz 244a StVO)*



*Zulassung
Kfz-Verkehr mit
Zusatzschild*

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

4 Ausbildung der Fahrradstraßen

4.1 Markierung und Erkennbarkeit

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

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



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

Fahrradstraßen werden in Längsrichtung durchgängig und beidseitig mit einem durchgezogenen roten Breitstrich (0,25 m) markiert. Dieser dient der Verdeutlichung der Führung der Fahrradstraße und ersetzt keine verkehrsrechtlich erforderliche Markierung.

In Bereichen mit keinem oder nur vereinzeltm Fahrbahnrandparken ohne Regelungsbedarf oder bei baulich ausgebildeten Parkbuchten/-streifen verläuft die Markierung entlang des Fahrbahnrandes.² In Bereichen mit

² Von vereinzeltm Parken kann ausgegangen werden, wenn zu den nutzungsrelevanten Tageszeiten die unbeparkten Abschnitte (incl. Bereiche von Grundstückszufahrten oder anderen Parkverbotszonen) deutlich größer sind als die beparkten Bereiche und selten mehr als zwei Kfz hintereinander stehen. Dies ist häufiger in Straßen mit Wohnnutzung geringer Dichte der Fall oder wo Stellplätze(privat oder öffentlich) in ausreichender Zahl außerhalb des Straßenraumes vorhanden sind. Zur Beurteilung reicht in der Regel der optische Eindruck im Rahmen von Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten. Bei

regelmäßigem Parken am Fahrbahnrand liegt die Markierung in Fahrtrichtung links neben den parkenden Kfz und berücksichtigt einen Sicherheitsabstand von 0,50 m. Nach Möglichkeit ist das Parken am Fahrbahnrand in diesen Fällen durch Parkstandmarkierungen (in weiß) in T-Form zu regeln.

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

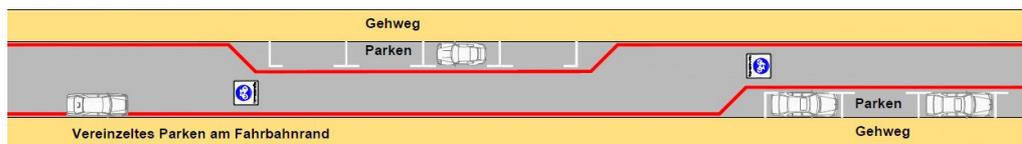


Bild 1: Markierung zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen mit und ohne Parken am Fahrbahnrand



Bild 2: Fahrradstraße mit Kennzeichnung durch Piktogramm und roter Randmarkierung (Beispiel der Fotomontage Michael-Vogel-Straße)

Unklarheit sind genauere Parkraumerhebungen sinnvoll, die bei Wohnnutzung auch die Abendstunden einbeziehen sollten. Zum Umgang mit dem Fahrbahnrandparken vgl. auch Kap. 4.2.

4.2 Querschnittsbreiten und Umgang mit Parken am Fahrbahnrand

Die **nutzbare Fahrbahnbreite** von Fahrradstraßen soll **zumindest 4,00 m** betragen (Bild 3). Dies ermöglicht, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende zwei ebenfalls nebeneinander fahrenden begegnen können. Ebenso können einzelne Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen. Dies gilt auch, wenn Kfz-Verkehr nur in einer Richtung geführt wird. Die Breite von 4,00 m sollte nur an überschaubaren Engstellen unterschritten werden.

Soll bei starkem Radverkehr gewährleistet werden, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen können, ist eine nutzbare **Breite von 5,00 m** erforderlich. Dies ist vor allem **im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten** anzustreben.

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

Die rote Randmarkierung wird zur nutzbaren Breite gerechnet.

Nicht zur nutzbaren Fahrbahnbreite zählen nicht befahrbare breitere Rinnen und die **Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen**. Diese betragen:

1. 0,50 m bei Längsparkständen mit eher seltenen Parkwechsellvorgängen, wie es für Wohnnutzung oder Parken von Berufspendlern üblich ist.
2. 0,75 m bei Längsparkständen mit häufigeren Parkwechsellvorgängen, wie es für eine städtebauliche Nutzung mit Einzelhandel, Dienstleistungen und Veranstaltungseinrichtungen üblich ist.
3. 0,75 m bei Schräg- und Senkrechtparken mit eher seltenen Parkwechsellvorgängen.
4. 1,00 m bei Schräg- und Senkrechtparken mit häufigeren Parkwechsellvorgängen.

Bei nur vereinzelt parkenden Fahrzeugen, bei denen die rote Randmarkierung am Fahrbahnrand durchläuft, kommt kein rechnerischer Sicherheitsraum zur Anwendung.

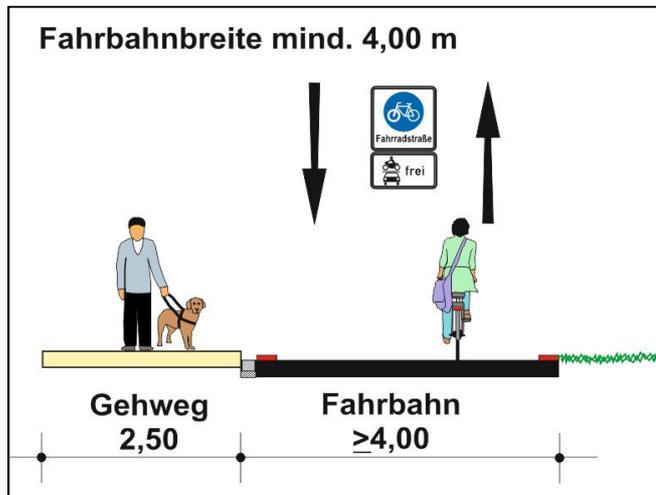


Bild 3: Fahrradstraße ohne Parken

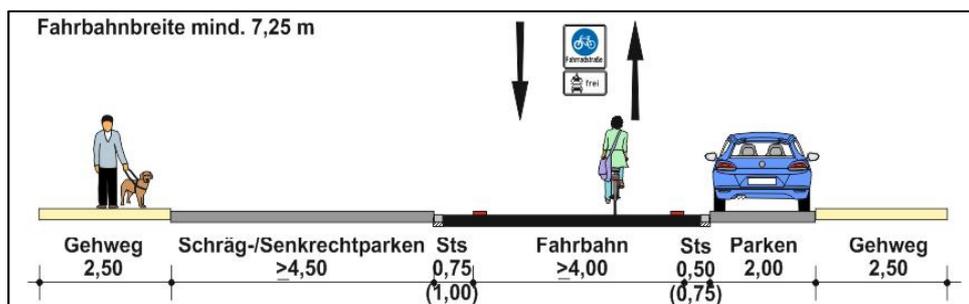
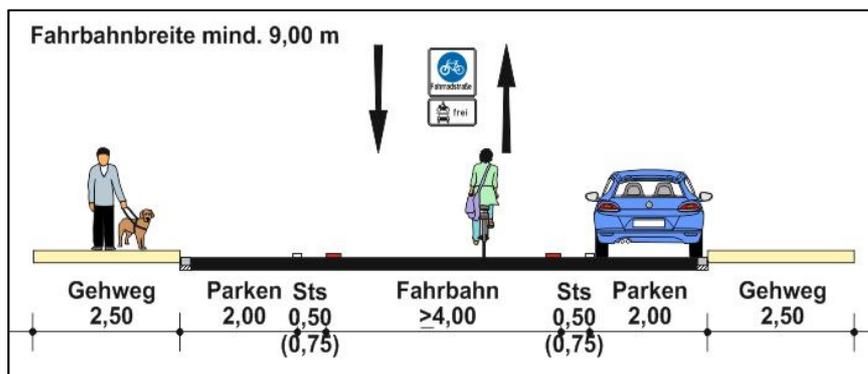
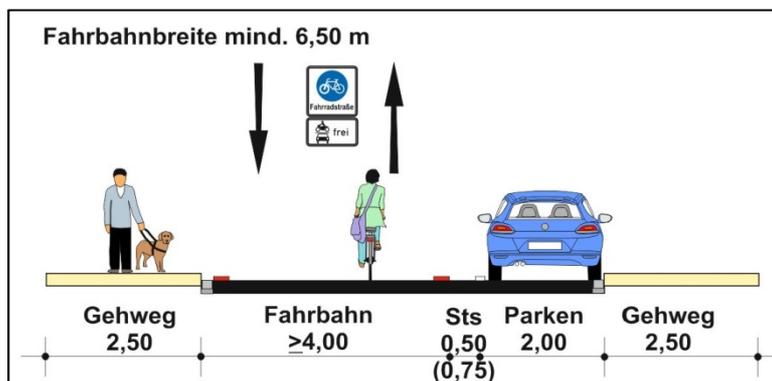


Bild 4: Fahrradstraßen bei unterschiedlichen Anordnungen der Parkstände

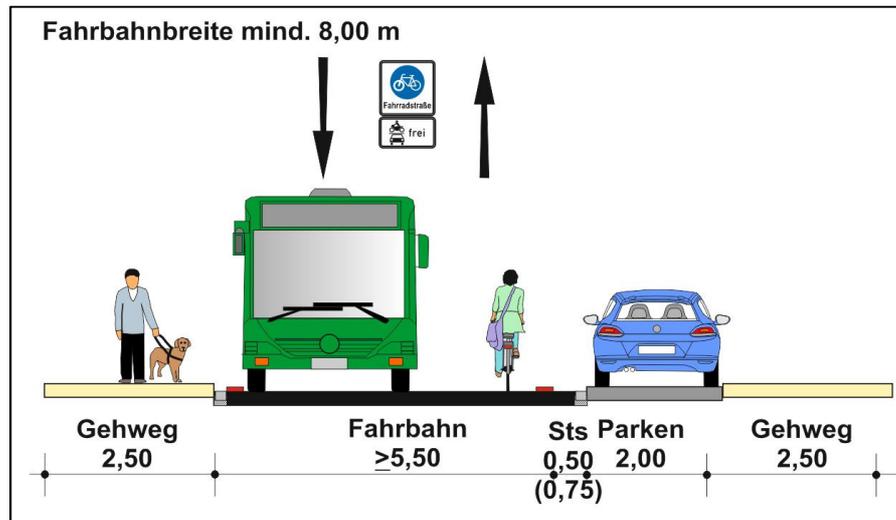


Bild 5: Fahrradstraße mit Linienbusverkehr

Umgang mit Parken

In der Praxis werden die nutzbaren Fahrbahnbreiten sehr häufig durch das Parken am Fahrbahnrand beeinflusst. Wegen der Vielzahl unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten, ist der Umgang mit dem Parken im Rahmen einer Einzelfallprüfung festzulegen. Einige Lösungsansätze sind nachfolgend kurz skizziert:

- Geringer Parkbedarf mit nur vereinzeltem Parken
 - Ein punktuelles Unterschreiten der verbleibenden Fahrbahnbreite bis zu 3,50 m ist bei geringer Kfz-Verkehrsstärke (bis 2.000 Kfz/Tag) hinnehmbar, da es dann nur in seltenen Fällen zu Einschränkungen der Fahrqualität des Radverkehrs kommt.
 - Wird vereinzelt auf beiden Fahrbahnseiten geparkt, ist zu prüfen, ob das Parken nicht durch Parkstandmarkierungen auf einer Seite gebündelt werden kann. Dabei kann sich auch eine alternierende Anordnung empfehlen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt (vgl. Bild 1).
- Mittlerer bis hoher Parkbedarf (partiell oder durchgängig linienhaftes Parken)
 - Das Parken wird grundsätzlich durch Parkstandmarkierungen geregelt (ggf. in Verbindung mit weiteren Regelungen durch Beschilderung).
 - Bestehen nur die Mindestmaße der erforderlichen Fahrbahnbreiten, sollten abschnittsweise durch Parkverbote Bereiche mit größerer nutzbarer Fahrbahnbreite geschaffen

werden, um einen eventuellen Überholdruck gefahrlos abbauen zu können³.

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

Fahrbahnbelag

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

4.3

Knotenpunkte

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

Die Vorfahrtregelung soll einheitlich und deutlich ausgestaltet werden. Insbesondere die Wartepflicht für die einmündenden Straßen ist eindeutig

³ Andernfalls besteht die Gefahr, dass Radfahrende mit unzureichendem Sicherheitsabstand überholt werden, oder dass sie durch „Drängeln“ in ihrer subjektiven Sicherheit beeinträchtigt werden.

zu kennzeichnen. Neben der vorfahrtregelnden Beschilderung erhält die Fahrradstraße im Einmündungsbereich in der Regel eine flächige rote Beschichtung. Diese bezieht die roten Randstreifen mit ein (Bild 6). Bild 7 zeigt die erforderliche Beschilderung und Markierung im Detail.⁴ Bei sehr geringer Bedeutung der untergeordneten Zufahrten (z.B. Sackgasse, verkehrsberuhigter Bereich) und guten Sichtverhältnissen kann es auch reichen, nur die roten Randstreifen auszuführen und in diesen Fällen auf die flächige Markierung zu verzichten.

Eine Verdeutlichung der Vorrangregelung durch Teilaufpflasterungen in der untergeordneten Zufahrt kann für Knotenpunkte vorgesehen werden, bei denen aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Maßnahmen angebracht sind. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Fahrradstraße an dem Knotenpunkt abbiegt und dadurch eine abknickende Vorfahrt entsteht (Bild 6).

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

Erhält eine Fahrradstraße über einen längeren Streckenabschnitt Vorrang sind Maßnahmen zu prüfen, die die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam dämpfen können. Hierzu zählen auch Verkehrslenkungsmaßnahmen gemäß Kap. 2.

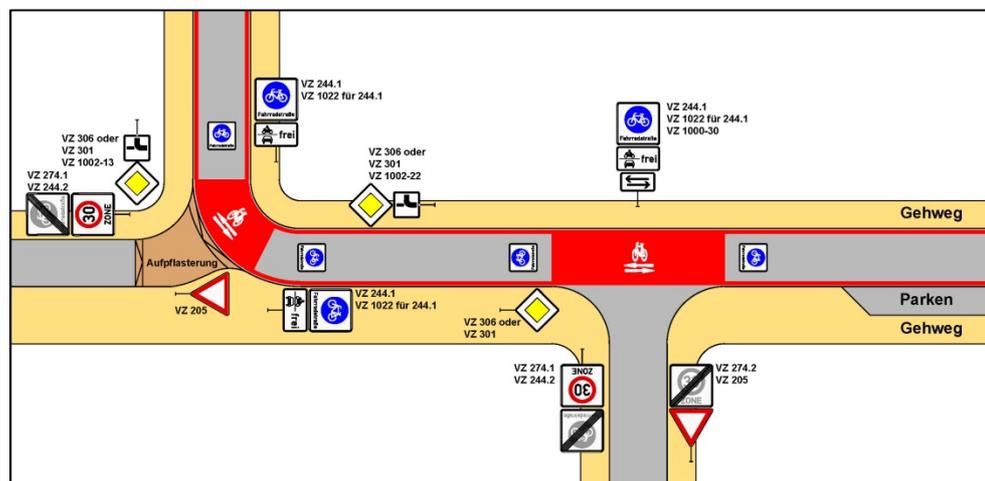


Bild 6: Möglichkeiten zur Verdeutlichung des Vorrangs für die Fahrradstraße

⁴ Straßenbautechnische Anmerkung: Soweit sich die Einmündungsbereiche in verkehrsarmen Straßenabschnitten befinden, wird eine farbliche Beschichtung den Ansprüchen mittelfristig genügen. Soweit stärkere Verkehrsbeziehungen vorhanden sind, wird aus Gründen der Nachhaltigkeit der Einbau von farbigem Asphalt erforderlich.



Bild 8: Kreuzung im Zuge einer Fahrradstraße mit Rechts-vor-Links-Regelung und angehobener Kreuzungsfläche (Hannover)

An **signalisierten Knotenpunkten** werden Fahrradstraßen, sofern flächenmäßig möglich, mit einem zulaufenden Schutz- oder Radfahrstreifen (Vorbeifahrstreifen) ausgestattet, dessen Länge unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse entsprechend der Kfz-Staulänge zur Spitzenstunde gewählt wird. In untergeordneten Knotenzufahrten mit längerer Rot- als Grünphase wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) markiert, dessen Tiefe in Abhängigkeit vom Radverkehrsaufkommen mindestens 5 m beträgt (Bild 9). Die Fahrstreifenbreite mit Schutzstreifen soll dann mindestens 3,75 m und in der Gegenrichtung 2,75 m betragen.

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

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

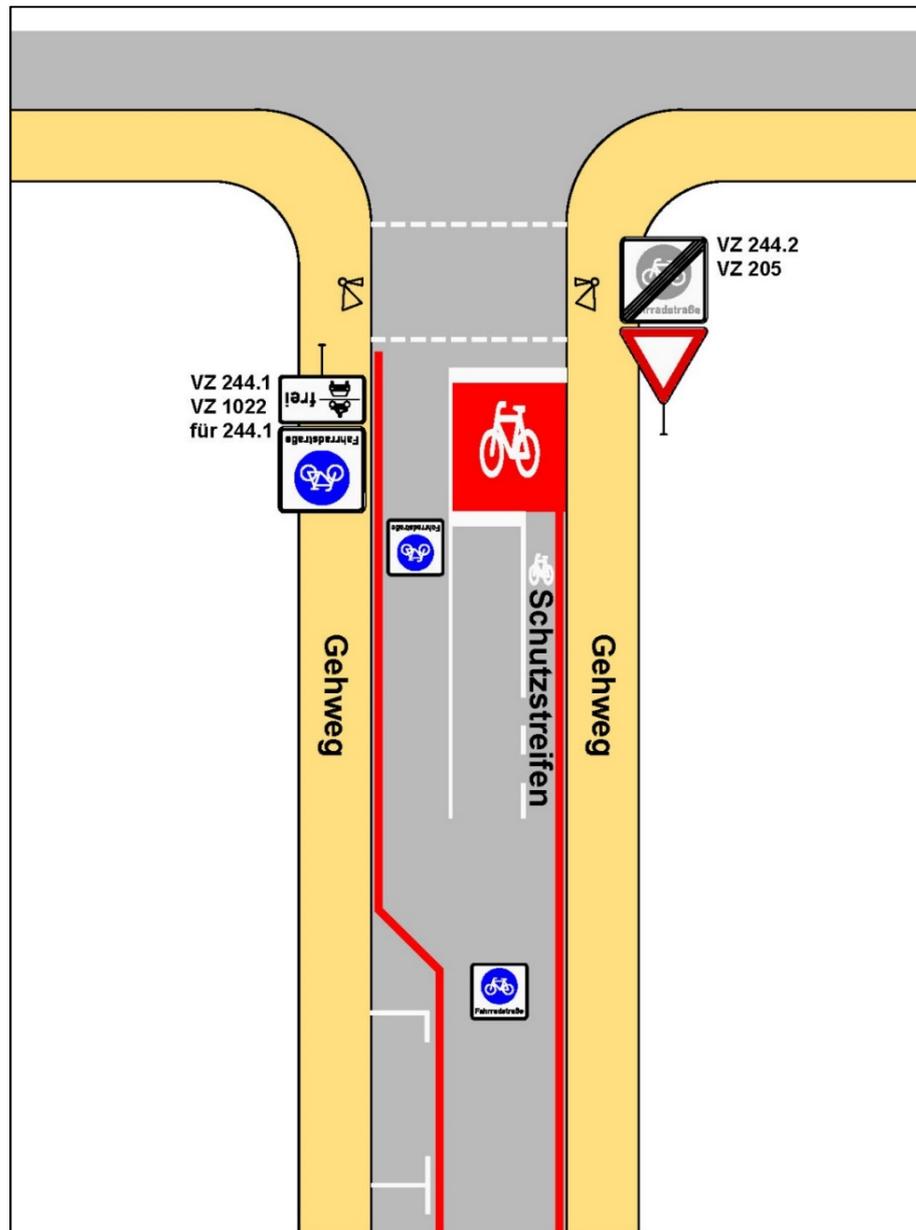


Bild 2: Signalisierte Knotenpunktzufahrt einer Fahrradstraße (Knotenpunkt mit einer Vorfahrtstraße)

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

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

5 Ausweisung neuer Fahrradstraßen in Erlangen

Die bestehenden und alle neuen Fahrradstraßen sollen nach diesen Leitlinien umgesetzt werden. Dabei erfolgt die Anwendung der genannten Elemente nicht schematisch, sondern wird auf Grundlage einer Einzelfallprüfung festgelegt. Auf dieser Basis erfolgt dann die konkrete Planung für die Gestaltung der Fahrradstraße.

Die neue Standard soll zunächst bei den bestehenden Fahrradstraßen umgesetzt werden. Dies soll nach folgender Prioritätsreihung geschehen:

1. Bayernstraße/Pommernstraße
2. Wöhrmühle
3. Michael-Vogel-Straße
4. Leipziger Straße
5. Damaschkestraße
6. Schronfeld
7. Lange Zeile
8. Schirrhof

Aus planerischen oder straßenbautechnischen Gründen kann von der o. a. Reihenfolge abgewichen werden.

Für neue Fahrradstraßen gibt es bereits planerische Überlegungen, die noch weiter zu entwickeln sind. Dabei wird als wesentliches Priorisierungsmerkmal die Umsetzung des Plannetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt, bei dem Fahrradstraßen als Teil durchgängiger Routen eingesetzt werden sollen. Als neue Fahrradstraßen sind zunächst die Ausweisung der Hofmannstraße (zwischen Sieboldstraße und Hartmannstraße) sowie die Verlängerung der Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße (Fließbachstraße) und die Universitätsstraße zu prüfen.

Ist die Einrichtung der Fahrradstraße mit Beschränkungen des Parkens verbunden, wird empfohlen, dies mit einer vorherigen Beteiligung der Anlieger zu verbinden. Besonders in der Einführungsphase ist dann eine Überwachung durch die Ordnungsbehörden wichtig.

Für die neue Ausrichtung des Umgangs mit Fahrradstraßen in Erlangen ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen.