

# RADFAHREN IN ERLANGEN

ERLANGER RADWEGE

Ergebnisse einer Untersuchung im Auftrag der Stadt Erlangen  
von Dietrich Boerner

Erlangen, 1. Januar 1975

Hinweis:

Die Bilder Nr. 70, 77, 80 und 107 sind aus  
drucktechnischen Gründen nicht eingearbeitet.

INHALT		Seite
0.	Vorgeschichte	5
1.	Vorbemerkungen über die Ziele	7
1.1.	Sicherheit der Radfahrer	7
1.1.1.	gegenüber Kfz.	7
1.1.2.	gegenüber anderen Radfahrern	11
1.2.	Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer	11
1.3.	Attraktivität des Radfahrens	12
2.	Überprüfung des Netzplanes	14
2.1.	Beziehungen Wohngebiet - Innenstadt	15
2.1.0.	Innenstadt	16
2.1.1.	Brucker Höhe - Bruck	23
2.1.2.	Aurachtal	24
2.1.3.	Eltersdorf	26
2.1.4.	Bruck-Werksiedlung	27
2.1.5.	Röthelheim	28
2.1.6.	Süd	29
2.1.7.	Tennenlohe	29
2.1.8.	Buckenhof - Schwabachtal	31
2.1.9.	Sieglitzhof - Spardorf	35
2.1.10.	Am Meilwald	36
2.1.11.	Bubenreuth - Möhrendorf	36
2.1.12.	Alterlangen	37
2.1.13.	Dechsendorf	40
2.1.14.	Büchenbach-Nord	41
2.1.15.	Kosbach	42
2.1.16.	Büchenbach	42
2.1.17.	Steadach - Häusling	44
2.2.	Berufsverkehr	45
2.2.0.	Besonderheiten im Wohngebiets-nahen Bereich	45
2.2.1.	Schulen	46
2.2.1.1.	Schulzentrum West	46
2.2.1.2.	Schulzentrum Ost	47
2.2.1.3.	Ohm-Gymnasium	49
2.2.1.4.	Gymnasium Fridericianum	51
2.2.1.5.	Maria-Theresien-Gymnasium	52
2.2.1.6.	Christian-Ernst-Gymnasium	52
2.2.1.7.	Gymnasium Süd	53

2.2.1.8. Werner-von-Siemens-Realschule	53
2.2.1.9. Eichendorffschule	54
2.2.1.10. Berufsschule	55
2.2.1.11. Tennenlohe - Eltersdorf	55
2.2.1.12. Frauenaarach	56
2.2.2. Universität	57
2.2.2.1. Mensa	57
2.2.2.2. Kollegienhaus - UB	58
2.2.2.3. Schloß	58
2.2.2.4. Bismarckstraße	58
2.2.2.5. Südgelände	61
2.2.2.6. Sportgelände	62
2.2.2.7. Wohnheime	63
2.2.3. Industrie	63
2.2.3.1. Siemens-Verwaltung	65
2.2.3.2. UB-med	67
2.2.3.3. Gossen	69
2.2.3.4. KWU, Forschungszentrum-Osteingang	70
2.2.3.5. Siemens-Forschungszentrum, -Werkstätten	71
2.2.3.6. Freiseke & Höpfner	72
2.2.3.7. Siemens-GWE	72
2.2.3.8. ERBA	74
2.3. Freizeitverkehr	76
2.3.1. Zielverkehr	76
2.3.1.1. Röthelheimbad	77
2.3.1.2. Westbad	77
2.3.1.3. Naherholungsgebiet Dechsendorf	79
2.3.1.4. Trimmplatz Mönau	80
2.3.1.5. SpVgg Büchenbach	81
2.3.1.6. TV 1848	81
2.3.2. Spazierenfahren	83
2.3.2.1. Regnitztal	84
2.3.2.2. Schwabachtal	85
2.3.2.3. Aurachtal	86
2.3.2.4. Brucker Lache & Reichswald	86
2.3.2.5. Mönau & Markwald	87

2.3.3.	Radwandern	88
2.3.3.1.	Eckental - Herzogenaurach	89
2.3.3.2.	Nürnberg/Fürth - Forchheim	90
2.3.3.3.	Pegnitztal - Aischtal	90
3.	Objektgestaltung	92
3.1.	Allgemeines	92
3.1.1.	Überwindung von Höhenunterschieden	93
3.1.2.	Bushaltestellen	96
3.1.3.	Kreuzungen	97
3.1.3.1.	Kreuzungen zwischen Straßen	97
3.1.3.2.	Kreuzungen zwischen Radwegtrassen	102
3.1.3.3.	Kreuzungen zwischen Radwegtrassen und Straßen	103
3.1.4.	Radfahrer an Straßen	105
3.1.4.1.	Einkaufsstraßen	106
3.1.4.2.	Wohnstraßen	107
3.1.4.3.	Ausfallstraßen	107
3.1.5.	Optische Führung	108
3.1.6.	Abstellplätze	113
3.1.7.	Bäume	116
3.1.8.	Hindernisse auf Radwegen	117
3.1.9.	Fahrbahnmarkierung	118
3.2.	Einzelobjekte	120
3.2.1.	Innenstadt	120
3.2.2.	Schwabach (Ost)	127
3.2.3.	Röthelheim	136
3.2.4.	Anger	140
3.2.5.	Bruck	143
3.2.6.	Regnitz (Alterlangen)	154
3.2.7.	Büchenbach	162
3.2.8.	Dechsendorf	163
3.2.9.	Aurach	168
3.2.10.	Eltersdorf	171
3.2.11.	Tennenlohe	172
3.2.12.	Außerhalb der Stadtgrenze	173
4.	Anhang	174
4.1.	Anregungen, die der Stadt Erlangen vorab zuzugingen	
4.2.	Literaturverzeichnis, Bilderverzeichnis	174
Anlagen: Je ein Plan zu 2.1., 2.2., 3.2.		
Antrag an den Ortsbeirat von Frauenaaurach		

## O. Vorbemerkung

Erlangen bringt für den Radfahrer ideale Voraussetzungen mit:

Wenige steile Berge - nur im Nordosten Burgberg und Ratsberg,  
 Abwechslungsreiche landschaftliche Umgebung - Weiher, Wälder, Talauen,  
 Wenig störende Industrie,  
 Relativ viele Radwege.

Die Beeinträchtigung des Radfahrverkehrs durch die Altstadt und das Geschäftszentrum ist verhältnismäßig gering.

Trotzdem muß auf dem Weg zur fahrrad-gerechten Stadt noch viel getan werden:

Die Radwegstrecken sind teilweise unzusammenhängend.  
 Ein Quellen- und Zielkonzept lag bisher beim Ausbau nicht zugrunde.

Manche Details sind nicht optimal durchgestaltet.

Ein erster Schritt, hier zu verbessern, war der Radwegnetzplan des Planungsamtes. Er versucht, die vorhandenen Bruchstücke untereinander und mit Zielen zu verbinden. Gleichzeitig gibt er einen Stufenplan für den Ausbau in den nächsten Jahren. Der Grundstücks- und Planungsausschuß des Stadtrates faßte am 5. Juni 1973 dazu folgenden Beschluß:

- " a) Der vorliegende Radwegnetzplan wird gebilligt.
- b) Dem Ausbaustufenplan für das Radwegenetz wird zugestimmt.
- c) Im Mehrjahresprogramm sind durch das Tiefbauamt die entsprechenden Mittel für den Ausbau einzuplanen. "

Nach Erstellung eines Generalverkehrsplanes und eines Stadtentwicklungsplanes wird man an diesen Entwürfen wie auch an manchen Punkten der vorliegenden Untersuchung nachfeilen müssen.

In dieser Arbeit habe ich gemäß der Vereinbarung vom 28.März 1974

1. "...für die Fahrradwegplanung der Stadt Erlangen Vorschläge für die Verfeinerung und Ergänzung des Netzplanes des Stadtplanungsamtes mit Aufgliederung nach den verschiedenen Funktionen des Fahrradverkehrs (Berufsverkehr, Freizeitverkehr und Verkehrsbeziehung zwischen Wohngebieten und Innen-Einkaufsstadt)" erarbeitet.
2. Ich " fertigte eine systematische Übersicht der Probleme an, wie sie sich am heutigen Erlanger Radwegenetz darstellen."
3. "Die Ausarbeitungen nach Ziff.1 und 2 ergänzte" ich "durch Vorschläge zur Beschilderung und Sicherung (Hinweis- und Verkehrsschilder) vorhandener Fahrradwege bis hin zu Anregungen zur Verbesserung von Gestaltung und Führung dieser Wege."

Anmerkung: Durch eckige Klammern [ ] wird auf die im Anhang (siehe 4.2.) angeführte Literatur verwiesen, während durch runde Klammern ( ) der Bezug zu anderen Abschnitten dieser Arbeit hergestellt werden soll.

# 1. Vorbemerkung über die Ziele

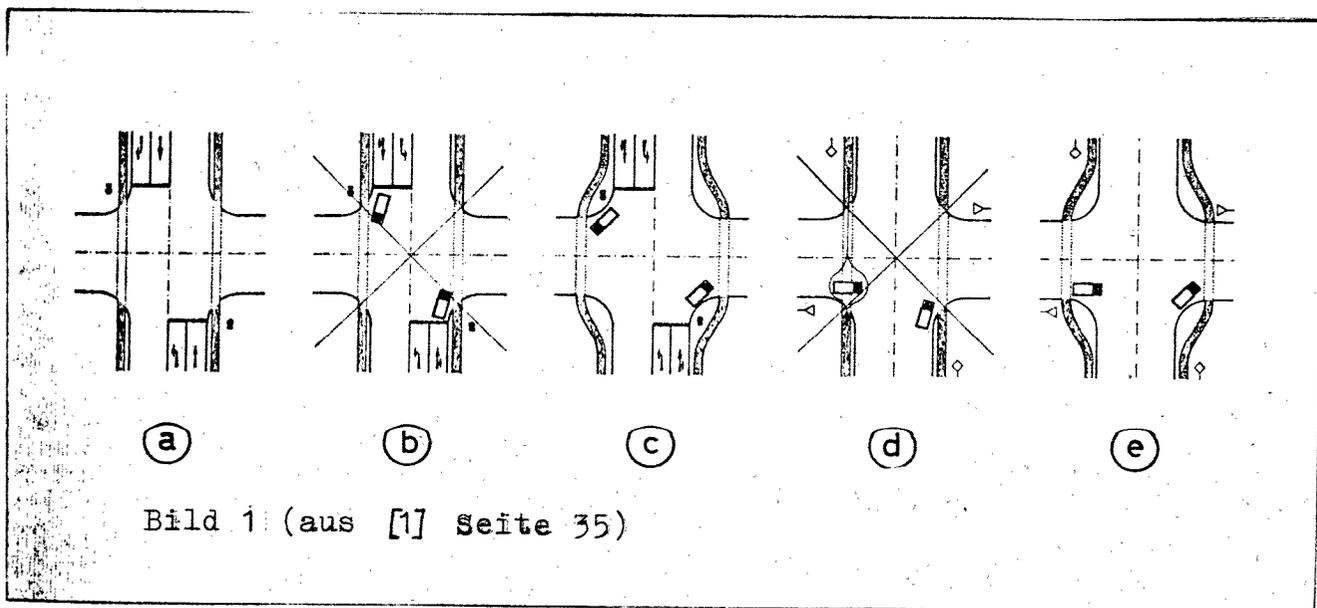
Drei Gesichtspunkte liegen allen Betrachtungen zugrunde:

## 1.1. Sicherheit der Radfahrer

1.1.1. Der Radverkehr muß gegen den Kfz-Verkehr gesichert werden; dazu dienen:

- a. Radwege, die durch Randsteine oder Vegetationsstreifen von der allgemeinen Fahrbahn getrennt sind. Erhöhte Gefahren ergeben sich jedoch dort, wo sich die verschiedenartigen Ströme treffen: an Kreuzungen, Einfahrten, Radwegenden. Denn der Radfahrer ist nicht nur von der Fahrbahn, sondern auch aus dem Bewußtsein des Kfz-Lenkers verschwunden.
- b. Radspuren, durch geschlossene Linien abgetrennte Fahrbahnteile für den Radfahrer. Bei schnellem Kfz-Verkehr ist die Gefährdung natürlich größer, nicht jedoch im Kreuzungsbereich, da der Radler wesentlich besser in der Lage ist, sich der Verkehrssituation anzupassen. Zudem wird er als Straßenmitbenutzer anerkannt.
- c. separate Trassen für Radfahrer (und Fußgänger), soweit Bebauung und Kosten dies zulassen.

Zur theoretischen Gestaltung von Kreuzungen mit Radwegen oder -streifen sei auf [1] verwiesen (Bild 1), doch sollen die allgemeinen Überlegungen in 3. auf die Erlanger Situation zugeschnitten werden. Besonders Einfahrten sind nicht allein durch bauliche Maßnahmen zu sichern, hier muß die Erziehung der Kraftfahrer durch Fahrschulen und Polizei hinzutreten.



Bei Kreuzungen separater Radwegtrassen mit Straßen trifft man heute öfter "versetzte Schranken" als brutale, aber scheinbar durchschlagende Sicherheitsvorkehrung. Der Radler vermindert hier zwar seine Geschwindigkeit stark, wendet jedoch einen großen Teil seiner Aufmerksamkeit dem Slalom durch die Pfostenreihen zu statt dem zu kreuzenden Verkehr. Ist er erst zum Halten gezwungen, so erhöht sich die gefährliche Überquerungszeit beträchtlich. Abgesehen davon, daß Gefälle vor Fahrbahnüberquerungen und Überquerungen in Kurven oder an unübersichtlichen Stellen - Hauptursachen für versetzte Schranken - durch Aufschüttungen oder Einschnitte manchmal zu vermeiden sind, bieten sich folgende Lösungen an:

- a. stark frequentierte Straße: Unter Berücksichtigung des Blickwinkels bei gedrehtem Kopf (vgl. Bild 3) Radfahrer schräg an die Fahrbahn heranzuführen (Bild 2). Dadurch wird die Zeit, die zur Beobachtung des Verkehrs und zum eventuellen Anhalten zur Verfügung steht, verlängert. Gleichzeitig verringert sich ein Gefälle. Der durch senkrechte Überquerung entstehende Knick unterbricht optisch den Weg des Radfahrers und somit sein Gefühl der Vorfahrt.

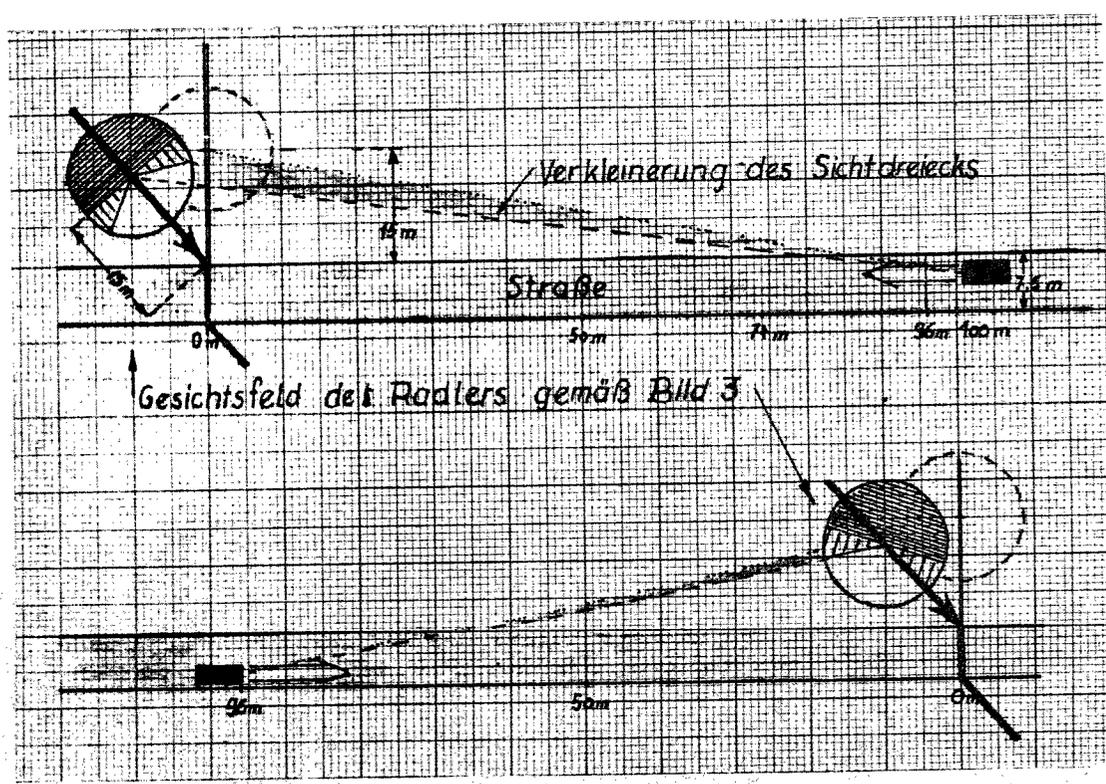


Bild 2

Rechnung zu Bild 2 :

Annahmen: Querungsgeschwindigkeit  $v_r = 15 \text{ km/h}$

Kfz-Geschwindigkeit  $v_k = 50 \text{ km/h}$

Anhalteweg für Fahrrad  $a_r = 15 \text{ m}$

Verzögerung durch Anfahren  $T = 2 \text{ sec}$

Fahrradlänge  $l = 2 \text{ m}$

Fahrbahnbreite (zweispurig)  $b = 7.5 \text{ m}$

Querungszeit =  $T + (b+l)/v_r$  ohne Halt  $\approx 2.3 \text{ sec}$   
mit "  $\approx 4.3 \text{ "}$

Sicherheitszuschlag = 1. "

erforderliche Zeitlücke ohne Halt  $\approx 3.3 \text{ "}$   
mit "  $\approx 5.3 \text{ "}$

" Sichtweite am Straßenrand  $S = \text{Zeitlücke} \cdot v_k$

ohne Halt  $\approx 46 \text{ m}$

mit "  $\approx 74 \text{ m}$

" " am Beginn des Anhalteweges,

wenn eventuell nicht gehalten werden soll =

=  $S_{\text{ohne Halt}} + \text{Weg eines Kfz während } a_r \text{ durchfahren wird} \approx 96 \text{ m}$

- b. untergeordnete Straße mit wenig Verkehr: Der Radweg erhält gegenüber der Straße die Vorfahrt. Damit diese durchgesetzt wird, sollte aus Holland folgende Ausführung übernommen werden:

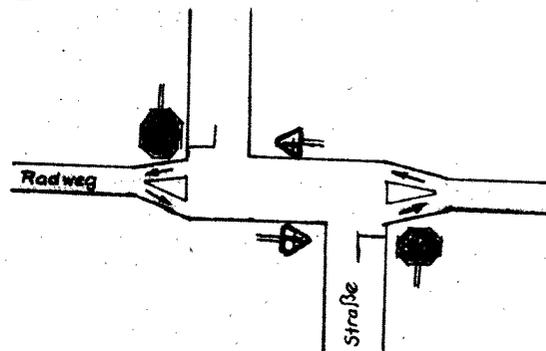
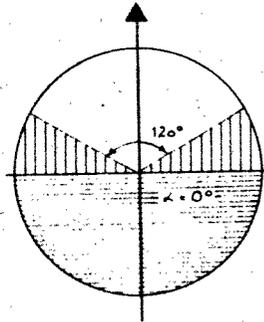


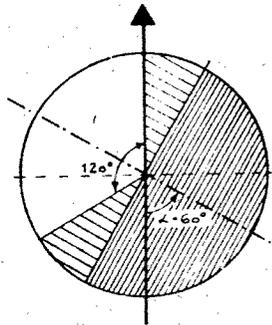
Bild 4

Der Kraftfahrer ist auch ohne Stoppschild gezwungen, langsam zu fahren. Dadurch bestehen ausreichend Sortiermöglichkeiten. Das Verfahren ist in Deutschland bisher nicht erprobt und dürfte auf Widerspruch in der (kraftfahrenden) Öffentlichkeit stoßen.

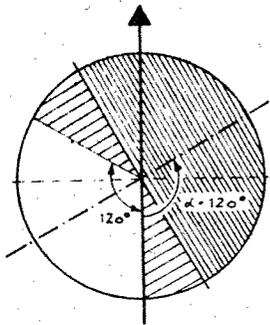
## Das Gesichtsfeld des Radfahrers



Stellung: 1  
Blickrichtung in Fahrtrichtung



Stellung: 2  
Kopf nach der Seite gedreht

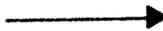
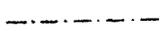


Stellung: 3  
Kopf und Körper gedreht

### Erläuterung:

-  = gut übersehbar
-  = noch übersehbar
-  = nicht übersehbar

$\angle$  = Winkel zwischen Sehachse und Fahrtrichtung

 Fahrtrichtung  
 Sehachse

1.1.2. Der Bereich Sicherheit der Radfahrer untereinander wurde bisher kaum berücksichtigt, da es selten zu schweren Unfällen zwischen Radfahrern kommt. Hierher gehören drei Probleme:

Kreuzung von Radwegtrassen

illegales Linksfahren auf Radwegen

Trennung wesentlich verschiedener Verkehrsarten

(z.B. Berufs- und Freizeitverkehr)

Diese Fragen werden im jeweils konkreten Fall behandelt.

## 1.2. Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer

Besonders gefährdet wird der Fußgänger durch den Radler. Oft sind ja Fußweg und Radweg kaum (weiße Linie) oder überhaupt nicht getrennt. Zudem werden in ampelgeregelten Knoten Fußgänger und Radfahrer oft gemeinsam behandelt.

Ein speziell Erlanger Problem sind die Bushaltestellen, da in Erlangen der Bus das einzige öffentliche Nahverkehrsmittel ist. In irgendeiner Form muß der Fahrgast den Fahrradstrom überqueren:

- a. Der Bus hält zwischen Radfahrer und Gehsteig. Dies ist das natürliche, wenn <sup>Kein</sup> Radweg vorhanden ist; bei Radwegen müßte der Bus diese erst überqueren, was zu starken Behinderungen und Gefährdungen aller Verkehrsteilnehmer führen muß. Es ist nur sinnvoll, wenn der Bus nach der Haltestelle rechts abbiegt und daher den Radweg sowieso überqueren muß, oder wenn eine eigene Busspur angelegt wird, die sich dann auf der ganzen Strecke zwischen Rad- und Fußweg befinden müßte.
- b. Der Bus hält <sup>vom</sup> am Rand der Fahrbahn links Radweg, die Fahrgäste steigen auf den Radweg aus. Da das die billigste und platzsparendste Lösung ist, findet man sie sehr häufig. Aber sie ist die gefährlichste, da der Fußgänger beim Aussteigen noch nicht auf den Verkehr achtet.
- c. Zwischen Bus und Radweg ist eine Fußgängerinsel. Auch diese Lösung findet man in Erlangen öfter, sie bringt jedoch nur Sicherheit, wenn die Fußgänger den Radweg nicht regellos betreten (können) etwa auf Grund von Barrieren, wenn dem Radfahrer nicht die Sicht auf den querenden Fußgänger versperrt ist z.B. durch ein Wartehäuschen, wenn dem Fußgänger gezeigt wird, daß er den sicheren Bereich verläßt, etwa durch andersartige Pflasterung.

Ein neuartiges Sicherheitsproblem zwischen Fußgänger und Radfahrer ergibt sich schließlich durch die zunehmenden Fußgängerbereiche. Im Kleinen kann man das schon jetzt am Neuen Markt studieren. Man kann - und aus dem Blickwinkel Sicherheit ist das richtig - den Radfahrer einfach aussperren, und das Verbot z.B. durch Treppen und Stufen erzwingen, die jedoch auch Kinderwagen sowie den Versorgungsverkehr behindern. Wesentlich besser ~~nicht~~ rückt man dem Zielverkehr durch geeignete (das ist schwer !) Standortwahl für Fahrradständer zu Leibe. Gerade in Erlangen hat man aber auch mit einigem Durchgangsverkehr zu rechnen, da sonst die Umwege zu groß werden.

### 1.3. Attraktivität des Radfahrens

Die größte Sicherheit nützt nichts, wenn niemand Fahrrad fährt. Gerade für Erlangen kann das Fahrrad eine Alternative im Nahverkehr sein. Ziel dieser Untersuchung ist deshalb auch, herauszustellen, welche Maßnahmen zum stärkeren Umsteigen auf das Fahrrad beitragen können, nicht nur für die Naherholung, sondern gerade auch im innerstädtischen Verkehr.

Unter diesem Gesichtspunkt wird es deutlich, daß die verschiedenen Verkehrsarten - Freizeitverkehr, Berufsverkehr und Verkehr zu den zentralen Einrichtungen der Stadt - getrennt untersucht werden müssen, obwohl sich natürlich Überschneidungen ergeben und sich alle drei Verkehrsarten in einem Netz abwickeln.

#### a. Freizeitverkehr: Hier steht im Vordergrund:

landschaftliche Schönheit,  
keine Belästigung durch Kfz.,  
Erreichen der Naherholungseinrichtungen,  
Möglichkeit, auch mit nicht verkehrstüchtigen Kindern zu fahren.

#### b. Berufsverkehr: Der Radler will, wie alle, schnell zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause kommen; daher:

Gradlinigkeit - also keine Umwege, keine engen Kurven,  
wenig Absteigen oder Anhalten,  
glatte Fahrbahnen,  
wenig Behinderung durch andere Verkehrsteilnehmer,  
kurze Fußwege.

- c. Zentrumsbeziehungen: Das Ziel steht auch hier im Vordergrund, es muß jedoch nicht unter Zeitdruck und weniger in den Stoßzeiten erreicht werden:
- Gradlinigkeit,
  - freundliche Wege - nicht monoton, beleuchtet, etwas wettergeschützt,
  - günstige Lage der Abstellplätze zum Zielobjekt,
  - günstige Bedingungen für die ganz kurzen Strecken zwischen den Zielobjekten (etwa Geschäften).

Ein Teil dieser Forderungen steht im Widerstreit zur Forderung nach Sicherheit, wie sich schon am Beispiel Fußgängerzone andeutete. Hier müssen Kompromisse gesucht werden, die dann auch noch mit dem zu Verfügung stehenden Geld in Einklang zu bringen sind. Da dies politische, also vom Stadtrat zu treffende Entscheidungen erfordert, werden an solchen Stellen oft mehrere vertretbare Lösungen angeboten. Es muß aber davor gewarnt werden, bei solchen Entscheidungen die Attraktivität gering zu achten. Noch hat Erlangen wie kaum eine andere deutsche Großstadt die Chance, im Fahrrad ein drittes Nahverkehrsmittel neben Bus und PKW zu erhalten.

## 2. Überprüfung des Netzplanes

Der von der Verwaltung 1973 vorgestellte Radwege-Netzplan wird anhand der in 1. dargestellten Ziele überprüft. Die in 1.3. aus der Attraktivität begründete Gliederung in Freizeitverkehr - Berufsverkehr - Zentrumsbeziehungen scheint auch hinsichtlich der Sicherheitsfragen sinnvoll, denn im Berufsverkehr stehen Gefahren, die sich aus der großen Eile des Radlers und dem gleichzeitig besonders zähflüssigen Kfz-Verkehr ergeben, im Vordergrund, während der Freizeitverkehr wohl kaum mit Kfz-Staus in Konflikt kommt, sondern seine größten Risiken in den verkehrsunerfahrenen Kindern hat. Beim Zentrumsverkehr wider muß besonders mit Konflikten mit Fußgängern gerechnet werden.

Im einzelnen wird die Untersuchung nach bestimmten Quell- und Zielbereichen gegliedert.

## 2.1. Beziehungen Wohngebiet - Innenstadt

Die Wege von den Wohngebieten ins Zentrum dienen der Bevölkerung zum Besuch der zentralen Einrichtungen wie Rathaus, Einkaufsstätten, gehobene Gastronomie, Kino, Theater. Spezifisch für die Zentrumsbeziehungen ist also die breite Fächerung im Zielgebiet.

Die Ziele werden weniger in den Stoßzeiten angefahren, wodurch sich die Probleme mit dem Kfz-Verkehr verringern. Dagegen legt der Radler mehr Wert auf angenehmes und direktes Fahren: Gradlinigkeit, keine Steigungen, keine gefährlichen Kreuzungen, wenig Stops durch Ampeln oder Vorfahrt, gutes Pflaster, gute Anbindung im Quell- und Zielbereich, ausreichende Beleuchtung und Beschilderung, sowie dem Verkehrsaufkommen entsprechender Wegquerschnitt sind bei der Beurteilung zu beachten.

Besonders im weiträumigeren Stadtwesten muß darüber hinaus noch die Unterzentrum-Struktur berücksichtigt werden; so wird etwa von Neuses lieber über Frauenaurach - Anger zur Stadtmitte gefahren, nicht etwa die gleichlange Strecke Steudach - Büchenbach. Wegen der großen Entfernungen ( 9 km) muß der Charakter der Radwege dort auch langsam den Spazierfahrwegen angenähert werden. Das bedeutet Wegfall der Beurteilungskriterien Gradlinigkeit, Beleuchtung, gutes Pflaster, während mehr Wert auf landschaftliche Schönheit gelegt werden muß.

Aus organisatorischen Gründen wird die Auffächerung in den Wohngebieten hier mit behandelt, die natürlich auch beim Berufsverkehr wesentlich ist (2.2.).

Die untersuchten Strecken können auf der Karte Anlage I verfolgt werden.

## 2.1.0. Innenstadt

Das Zentrum zerfällt in 3 Gebiete:

## a. Hugenottenplatz und nördliche Innenstadt:

Das Gebiet ist durch die Achse Kirchenstr. - Apothekergasse mit ihren Querstraßen ausreichend erschlossen. Bei den Einzelhandelsgeschäften sollte die Stadt das Aufstellen von Fahrradständern anregen und fördern.

Durch die geplante Fußgängerzone wird der Radverkehr besonders im Umkreis des Hugenottenplatz beeinträchtigt. Vom Konzept einer Fußgängerzone her gesehen sollten die Radler ganz verdrängt werden. Die in der westlichen Stadtmauerstr. verbleibenden Flächen (vgl. [3] S.6-9) dürften für den Fahrradverkehr nicht ausreichen, weil hier die Busse zum Bahnhof fahren; im Osten müßte der Schloßgarten geöffnet werden, was nicht zu empfehlen ist, da er mit dem Fußgängerbereich eine Einheit bildet. Auch würde die Verbindung Schuhstr. - Theaterplatz allein nicht genügen, hinzu käme eine Querspange zum Schloßplatz. De facto würde damit der gesamte Schloßgarten für den Radfahrer freigegeben.

Bleibt nur ein Radweg durch die Fußgängerzone: entweder Hauptstr. oder Halbmondstr. - Apothekergasse. In der Hauptstr. ist wesentlich mehr Platz, doch ist die gefährliche Strecke wesentlich länger.

Die letzte Variante, die auch vom Amt für Stadtentwicklung und Umweltfragen befürwortet wird, hat ihr größtes Problem an den Türen zur Sparkasse und dem Anfang der Unteren-Karl-Str., wo mit unachtsamem Queren des Radweges zu rechnen ist. Die Aufmerksamkeit der Fußgänger kann durch Verwendung rotgefärbter Betonplatten für den Radweg im Rahmen des vorgesehenen Musters erhöht werden. Wenn zusätzlich der Radweg leicht nach Westen verschwenkt wird, dürfte der Radler eher bereit sein zu bremsen; gleichzeitig wird sein Sichtbereich günstiger. Die Bäume sollen ja schon weiter

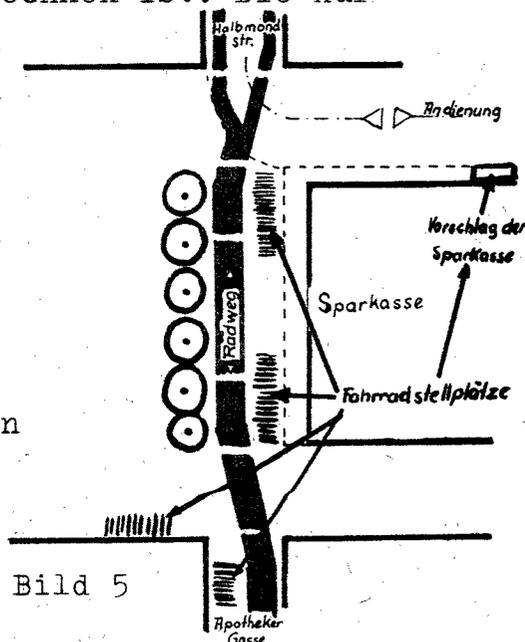


Bild 5

westlich, als ursprünglich geplant, gepflanzt werden, um die Sichtbeziehung zur Neustädter Kirche zu erhalten.

Durch das Verschwenken entsteht vor der Sparkasse Raum für Fahrradständer. Hier nämlich ist der geeignetste Ort dafür: direkt am Radweg und doch nicht zu weit von den Eingängen entfernt. Schlechter geeignet wäre der von der Sparkasse vorgeschlagene Punkt an der Nord-Ost-Ecke ihres Gebäudes, da dann trotzdem vor den Eingängen zu Heka, Kaufhof und Sparkasse Fahrräder abgestellt würden. Noch schlechter sind die Ständer an der Hugenottenkirche, da zum diagonalen Überqueren des Fußgängerplatzes wohl kaum jemand absteigen würde. Dennoch sollten direkt gegenüber dem Eingang der Heka ein paar Ständer erhalten bleiben, um zu verhindern, daß abgestellte Räder den Eingang blockieren.

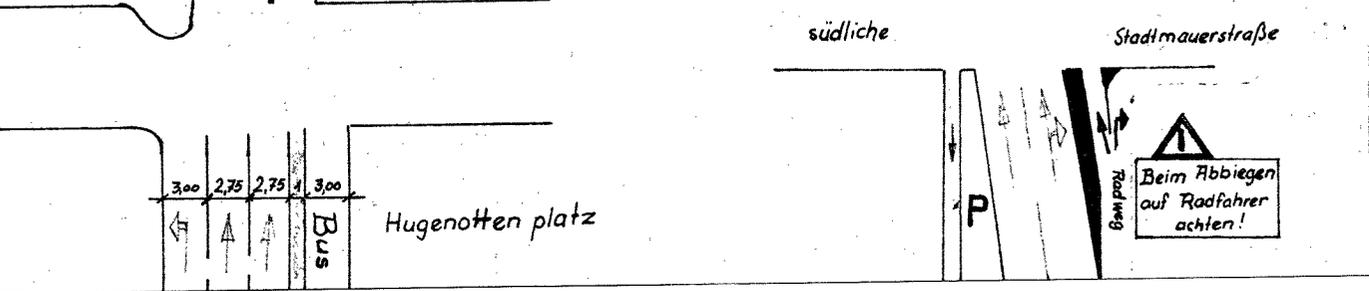
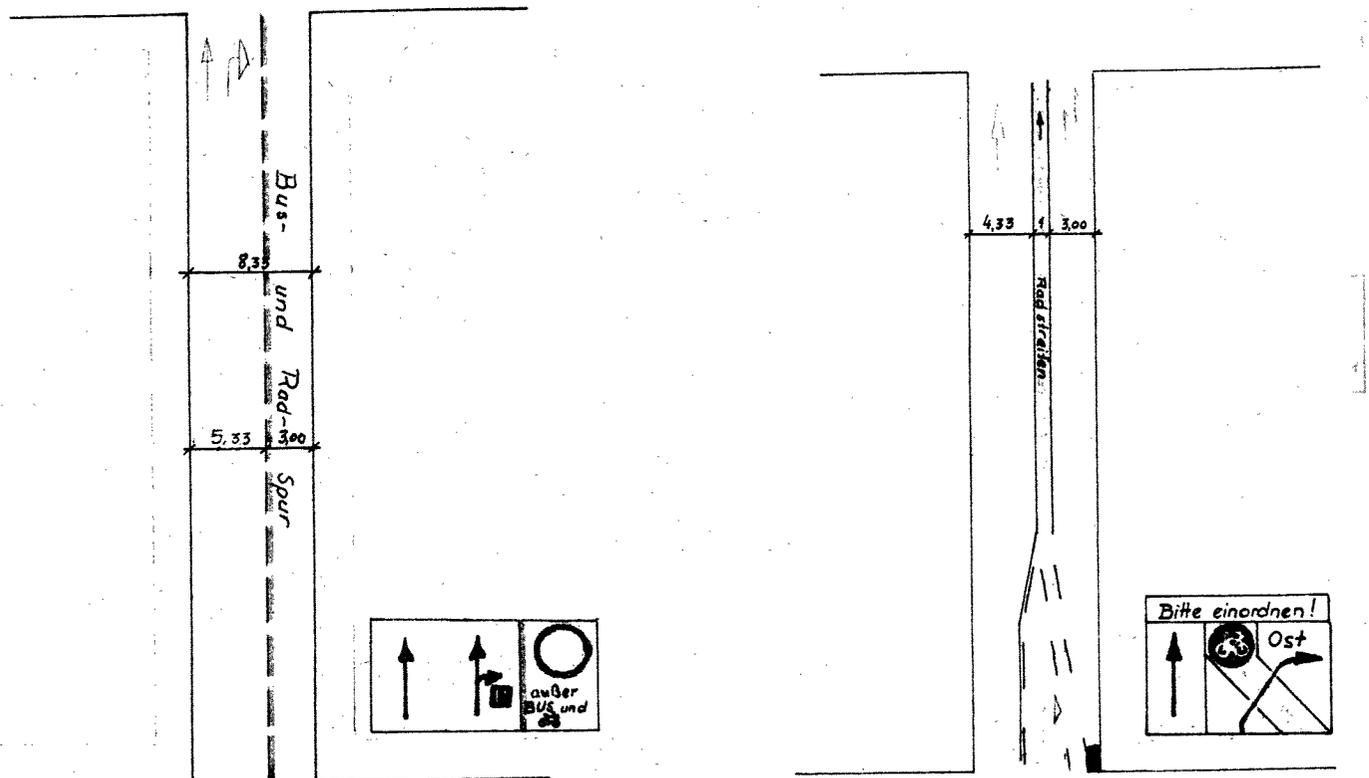
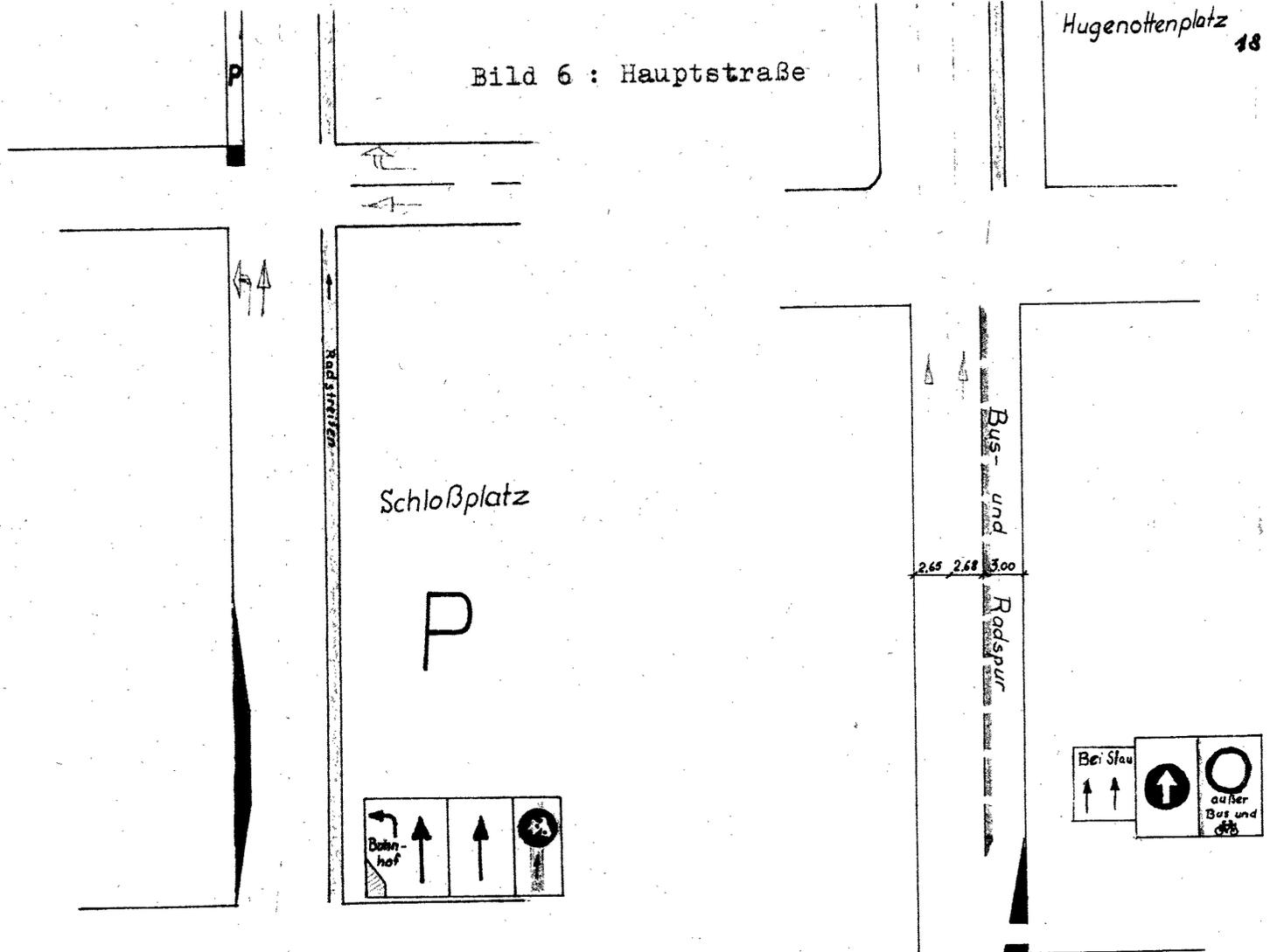
Die Platzmitte sollte nicht zuletzt aus optischen Gründen von Fahrrädern frei bleiben. Weitere sinnvolle Möglichkeiten für Fahrradständer sind die Nord- und Ostseite des Kaufhof (Bild 5).

Die Entwicklung am Neuen Markt zeigt, daß Fahrradstellplätze frühzeitig mit eingeplant werden müssen.

Der Radweg sollte nicht nur durch die Pflasterung kenntlich gemacht werden, sondern hauptsächlich durch die "Möblierung": Fahrradständer, Pflanzungen, Bänke (Lehne zum Radweg!) usw.. Außerdem sind Hinweiszeichen anzubringen.

Derzeit ist der Radler auf der Hauptstr. zugelassen. Dies ist bis zur Einrichtung der Fußgängerzone auf der Hauptstr. richtig, da die Kreuzungen Friedrichstr.-Kammererstr., Untere-Karl-Str. - Apothekergasse und Universitätsstr. - Halbmondstr. unübersichtlich und gefährlich sind, und da die Ziele, die Geschäfte, in der Hauptstr. liegen. Daß diese trotzdem nicht angenommen wird, liegt außer an der Gewöhnung an der Unsicherheit ohne Leitlinien zwischen schnellfahrenden Autos. Sollte die Fußgängerzone erst in einigen Jahren Wirklichkeit werden, so empfehlen sich neben einer Geschwindigkeitsbeschränkung Leitlinien gemäß Bild 6 .

Bild 6 : Hauptstraße



Dabei steht dem Durchgangsverkehr stellenweise nur eine Spur zu Verfügung, doch ist es möglich, daß sich bei Staus zwei Spuren bilden, wenn keine Lkw dazwischen sind. Auf der gemischten Bus-Rad-Spur, die auch bis zur Paulistraße verlängert werden könnte, müssen die Linienbusse nicht hinter den Radlern herfahren, denn sie dürfen ja auf die allgemeine Spur ausweichen. Bei Stau jedoch kommen die Busse trotz der Radler viel schneller vorwärts.

Die Radler erhalten größtmögliche Sicherheit und sind, da die Busse nicht in dichter Folge fahren, relativ ungestört. Vor der Bushaltestelle am Hugenottenplatz dürfte es kaum Probleme geben, da hier Busse und Radler ungefähr gleich schnell fahren. Zwischen südlicher Stadtmauerstr. und Friedrichstr. verhindert die Radspur in der Mitte der Straße, daß sich Abbieger und Radler ins Gehege kommen.

b. Am Neuen Markt sollte ebenfalls durch "Möblierung" Radfahrer und Fußgänger getrennt werden. Gerade hier sollte man von der konventionellen Abfolge Fahrbahn-Radweg-Fußweg abkommen. An der Fußgängerampel und der Bushaltestelle (vgl. Anhang ) wurden bereits Anfänge gemacht.

An der Westseite sollte durch Versetzen der Pflanztröge der Fußgänger vom gefährlichen Radweg weg in die Fläche des Platzes geführt werden. Zwischen den Pflanzflächen wären weitere Fahrradständer möglich.

Ähnlich sollte am Rathausplatz verfahren werden (Bild 7).

Nach Norden vor dem Eingang zum Neuen Markt ließe sich die Taktik fortsetzen, indem man die Fahrradständer auf der länglichen "Insel" umdreht, also Fußweg und Fahrradstellplatz vertauscht. Größtes Problem dürfte hierbei die Umstellung, die Umgewöhnung des Radfahrers sein.

Gleichzeitig sollte die Bushaltestelle etwas nach Süden verschoben und ähnlich wie auf der Westseite ausgebaut werden. Es wäre günstig, wenn man dabei mit dem Platz etwas großzügiger umgehen könnte, sodaß auch eine Bank an der Bushaltestelle aufgestellt werden kann; diese bildet eine bessere Abgrenzung als Sperrketten.

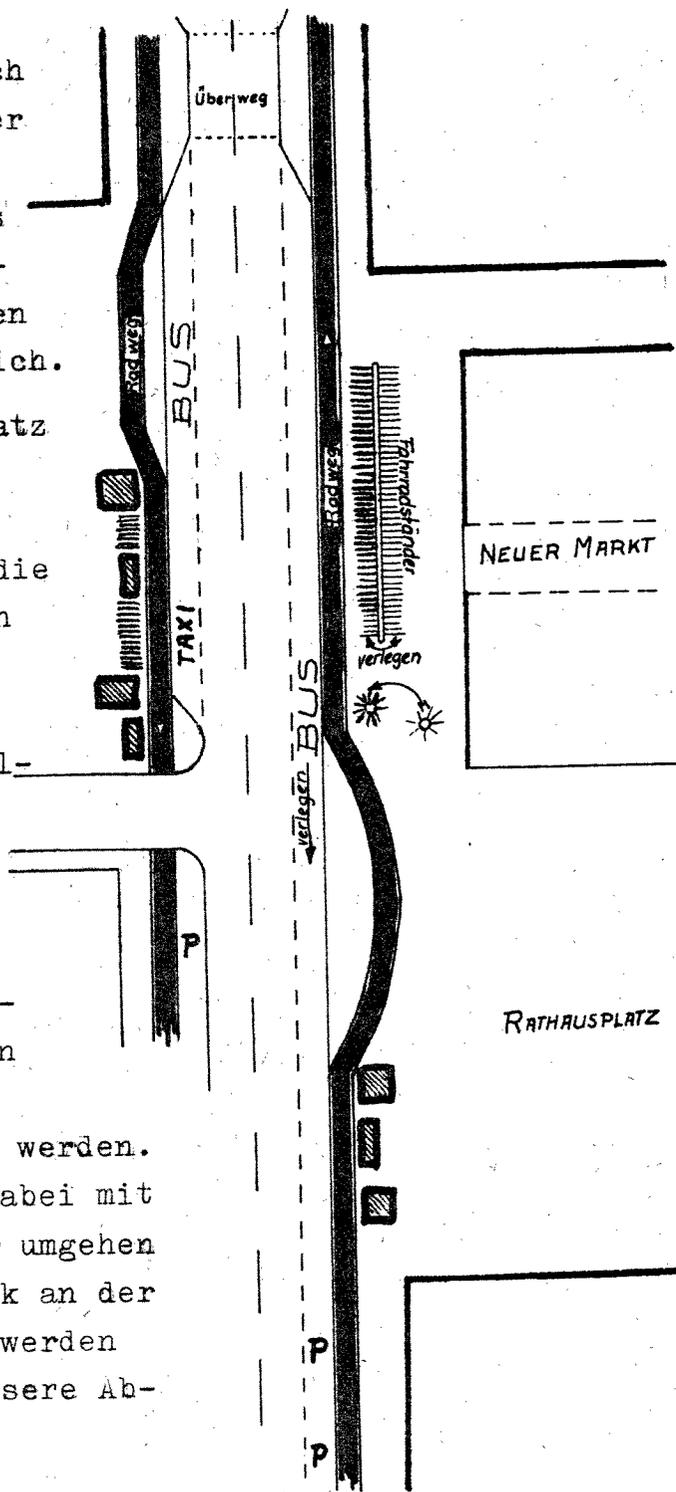


Bild 7

In dem Durchgang zwischen Merkur und Polizei, der auch für den Radfahrer als Verbindung zur Mensa und nach Osten wichtig ist, kann das Fahren wegen zu grosser Gefährdung der Fußgänger nicht zugelassen werden. Hier liegt ein wohl irreparabler Fehler im Konzept des Neuen Markt. Die Situation in der Passage wird noch verschlechtert durch die vielen im überdachten Teil abgestellten Fahrräder. Die Ursache ist neben dem Komfort der Überdachung, daß lange Zeit und in Spitzenzeiten auch heute noch viel zu wenig Stellplätze in geeigneter Lage zu den Eingängen angeboten wurden. Hier kann - außer durch Polizeieinsatz - erst in ferner Zukunft Abhilfe geschaffen werden, wenn durch Verdünnung des Verkehrs auf der Nürnberger Str. zwischen Quelle und Merkur Platz für Fahrradständer gemacht werden kann.

c. Das Gebiet um den Bohlenplatz entwickelt sich erst zum Zentrumsbereich. Auch hier sollte das Aufstellen von Fahrradständern durch den Einzelhandel gefördert werden, auch wenn dadurch Parkraum verloren geht. Zum Teil waren diese Ständer noch vor wenigen Jahren vorhanden, so bei der Metzgerei Blos und bei Foto Schreiber. Am Redoutensaal und an der Volkshochschule sollte die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen.

In der Friedrichstr. werden häufig Radfahrer dadurch gefährdet, daß anhaltende Pkw unachtsam die Türe öffnen. Abhilfe könnte durch Linksparken geschaffen werden.

Die Zufahrtsmöglichkeiten zum Jugendzentrum sind derzeit schlecht: keine Radwege, enge Straßen mit parkenden Autos und ungesicherte Kreuzungen. Daher sollte möglichst bald die südliche Stadtmauerstr. wie von der Innenstadtplanung vorgesehen zur Radwegverbindung ausgebaut werden, was auch die Friedrichstr. entlasten würde. Dazu muß unbedingt das Kopfsteinpflaster durch eine Teerdecke oder Betonplatten ersetzt werden (als Radwegachse rot!). Außerdem sollte - soweit sinnvoll - der Kfz-Verkehr durch Pfostenreihen ausgesperrt werden.

Als Verbindung nach Norden sollte die Krankenhausstr.



vorgesehen werden, die jedoch möglichst gradlinig durch das Uni-Gelände (heute Bezirkskrankenhaus) zum Lammersteg fortgesetzt werden muß. Auch nach Süden ist eine organische Verlängerung durch die Raumerstr. einzuplanen. Die Krankenhausstr. könnte zusammen mit der südl. Stadtmauerstr., der Loschge- und der Kuttlerstr. einen "Altstadt-ring" bilden.

Sowohl südl. Stadtmauerstr. als auch Lammersteg - Krankenhausstr. sollten mit "DJH - Jugendzentrum - Hallenbad" beschildert werden.

Die Fahrradständer am Haupteingang zum Jugendzentrum müssen stabiler ausgeführt werden (siehe 3.1.6.). Zusätzliche Abstellplätze müssen an der Raumerstr. (Pupille) eingerichtet werden.

## 2.1.1. Brucker Höhe - Bruck

Das Gebiet zwischen Eisenbahn, Regnitz und Ring wird durch die Paul-Gossen-Str. und den Frankenschnellweg in Anger, Brucker Höhe und altes Bruck gegliedert. Als Verbindung zur Innenstadt kommt die Äußere Brucker Str. mit der Güterhallenstr. (a) und Hilpertstr. (Bahnschranken) - Hertleinstr. bzw. geplanter Tunnel an der Ringstr. mit der Michael-Vogel-Str. (b) in Frage.

Die Fächerung im Zielgebiet ist den Umständen (Eisenbahnunterführungen) entsprechend gut. Sie erfolgt eigentlich schon sehr früh, doch kann der Radfahrer unterwegs umdisponieren, da zahlreiche Querverbindungen existieren.

Die Fächerung im Quellgebiet ist nicht ausgesprochen schlecht, doch wäre es gerade bei Hochhäusern (Brucker Höhe) sinnvoll, mit dem Radweg bis an die Fahrradständer heran zu gehen. Am Anger reicht ein weiterer Radweg an der Hertleinstr. oder Michael-Vogel-Str. zur Erschließung aus.

Strecke	(a) Äußere Brucker S.	(b) Eisenbahntunnel
Gradlinigkeit	sehr gut	Tunnel - Neuer Markt ist nicht zu verbessern sonst sehr gut
Steigungen	Bahnunterführung siehe 3.2.1.3.	Unterführung P-Gossen-Str. siehe 3.2.5.4. Überführung Nägelsbachstr. (nach dem Ausbau)
Kreuzungen	Am Anger Paul-Gossen-Str. Langfeldstr. H'auracher Damm siehe 3.2.5.1.	Nürnberger Str. stadteinwärts Nägelsbachstr. (bis zum Ausbau) Langfeldstr. Felix-Klein-Str. stadteinwärts
Ausbauzustand	Radweg vorhanden außer ERBA - Güterhallenstr. aber sehr schlechter Zustand Aufparken siehe 3.2.4.1.	kein Radweg an der Michael-Vogel-Str.

Es wird empfohlen, für (b) die Trasse Michael-Vogel-Str. auszubauen und die Hertleinstr. aus dem Netzplan zu streichen, da erstere gradlinig zum Eisenbahntunnel hinführt. Im südlichen Teil könnte die Michael-Vogel-Str. für den Kfz-Verkehr gesperrt werden, sodaß dort kein Radweg gebaut werden müßte. Sobald die Bahnschranken geschlossen sind, sollte diese Achse Vorfahrt vor Am Anger und der Fleißbachstr. erhalten.

Die Felix-Klein-Str. sollte bis zur Brucker Kirche in den Netzplan aufgenommen werden.

Hinweisschilder sind nur für (b) und zwar an der Paul-Gossen-Str. und an der Ringstr. nötig.

#### 2.1.2. Aurachtal

Vom Aurachtal wird kein stärkerer Verkehr zum Zentrum möglich sein wegen der relativ großen Entfernungen: zum Hugentottenplatz von Niederndorf 9,5 km, von Neuses 8,5 km, von Frauenaarach 6,2 km (zum Vergleich: von Buckenhof 3,5 km, von Uttenreuth 5 km, von Dormitz 9 km). Bei solchen Entfernungen wird eine Fahrt meist schon zum "Ausflug", sodaß die Kriterien des Freizeitverkehrs (siehe 2.3.) angewandt werden müssen.

Eine Anbindung im Wohnbereich ist bei dörflichem Siedlungscharakter nicht zu empfehlen, sodaß die im Netzplan vorgesehene Erschließung von Gaisberg und Weiherstr. ausreicht.

Von Niederndorf und Neuses aus wird heute die Staatsstr. 2244 benutzt. Ausweichen auf die - gleichweite - Strecke Steudach - Büchenbach wurde nicht beobachtet, obwohl hier weit weniger Gefährdung durch Kfz. bestünde. Um den Radfahrer von der Staatsstr. herunter zu holen und gleichzeitig Kriegenbrunn besser mit anzubinden, wird wie für den Freizeitverkehr (2.3.2.3.) der Ausbau der Flurbereinigungswege im Aurachgrund empfohlen. Ab Autobahn bis Bruck sind dazu keine Investitionen mehr erforderlich, jedoch sollte nach jedem Hochwasser die Kanalunterführung an der Aurach

gereinigt werden. Auch befinden sich Teile der wasser- gebundenen Decke nach Aufgrabungen für Kabel in schleuß- lichem Zustand. In Bruck mündet die Strecke in die in 2.1.1. behandelte Verbindung ein.

Gradlinigkeit	zwischen Kanal und Regnitz <u>scharfe</u> Kurven. Verbesserung durch neue Trasse längs der Aurach mit neuem Regnitzsteg (im Netzplan für Naherholung vorgesehen).
Steigungen	nicht nennenswert
Kreuzungen	Fürther Str.- Äußere Brucker Str.- Herzogenaauracher Damm siehe 3.2.5.1. <u>Leipziger Str.</u> siehe 3.2.5.1. Brückenstr. Spange Herzogenaauracher Str.-Hüttendorfer Str. siehe 3.2.9.8.
Ausbau- zustand	An der <u>Regnitzbrücke</u> fehlt der Radweg. Das ist sehr gefährlich. Da südlich kein Platz ist, wird empfohlen, nur nördlich einen Steg anzulegen. Die Einmündung Fürther Str. muß dann entsprechend gestaltet werden (siehe 3.2.5.1.). Westlich ist wegen der vorhandenen Flutbrücken keine weitere Fahrbahnüberquerung nötig. Statt dessen könnte auch obige Trasse längs der Aurach gebaut werden. Dazu ist aber der Ausbau des Radweges an der Fürther Str. erforderlich, sodaß nicht mit einer schnellen Realisierung gerechnet werden kann. An der Kanalunterführung sollte das Bruchsteinpflaster entfernen werden. An der Autobahnbrücke und um Neuses sind noch <u>Lücken in den Flurbereinigungswegen.</u>
Beschilderung	ist notwendig.

Eine Sonderrolle spielt der Frauenauracher Gaisberg: Die Entfernung zur Stadt scheint wesentlich kürzer. Zudem kann mit vergleichsweise geringem Höhenunterschied über den Kanal gefahren werden, während der Aurachweg ein Umweg wäre. Jedenfalls ist hier die Quelle des weit überwiegenden Teils des Radverkehrs

aus dem Aurachgebiet. Der Radler fährt meist über Feldraine zum Herzogenaauracher Damm und auf diesem nach Bruck. Zum Problem der Radstreifen siehe 3.1.4.3., der Kreuzungen 3.2.9.2. und 3.2.9.3..

Sobald der Bebauungsplan F209 in Kraft tritt, sollte der im Netzplan vorgesehene Weg vom Herzogenaauracher Damm zum Lagerlöfweg gebaut werden, wobei auf möglichst geringe Höhenunterschiede zu achten ist, damit ein sinnvoller Ersatz für die Feldraine geschaffen wird. Es ist sogar zu überlegen, ob nicht am Dammfuß der StStr.2244 ein weiterer Weg zum Gaisberg vorzusehen ist. Priorität hat freilich die Verbindung zum Lagerlöfweg, da sie zur Weiherstr. fortgesetzt werden soll und damit den dortigen Hochhäusern eine günstige Anbindung bietet.

Beschilderung ist hier nicht nötig.

Um eine Beleuchtung des Herzogenaauracher Damm wird man längerfristig nicht herum kommen. Daher sollte bald am Abzweig Schallershof begonnen werden. Sonst ist Beleuchtung nur noch für die Kanalunterführung ins Auge zu fassen.

### 2.1.3. Eltersdorf

Von Eltersdorf zum Zentrum sind es wie von Frauenaaurach ca.6 km, was jedoch wegen der nahezu zusammenhängenden Bebauung nicht so sehr ins Gewicht fällt. Es stehen zwei Strecken zur Verfügung: a. Staatsstr.2242 nach Bruck, dann wie in 2.1.1. oder b. Weinstr.- Langenaustr.- Noetherstr.- Max-Plank-Str., dann wie in 2.1.4. .

Strecke	(a) über Bruck	(b) über Werksiedlung
Gradlinigkeit	sehr gut	schlecht zwischen Autobahn und Nöetherstr. Verbesserung im Bereichsplan vorgesehen.
Steigungen	Autobahn unangenehm weil schnurgerade vgl.3.1.1. Verbesserung unmöglich	Autobahn Noetherstr. } geringe Steigung

Kreuzungen	Weinstr. Tennenloher Str. (beide nur stadteinwärts)	Weinstr.
Ausbauzustand	Kein Radweg, starker Kfz-Verkehr Ausbau teuer (Brücke) kein Platz in Eltersdorf und Bruck	kein Ausbau innerhalb der geschlossenen Bebauung, sonst gut.
Beschilderung	nicht nötig	an der Tennenloher Str., der Noetherstr., der Weinstr. notwendig
Beleuchtung	fehlt zwischen Eltersdorf und Lindenweg	läßt sich mit dem Ausbau des Schulzentrums verbinden

Das große Wohngebiet im Süden des Ortsteiles ist von der Strecke a. durch den engen und verkehrsreichen Ortskern nur schlecht zu erreichen, während es mit der Strecke b. über kleine Rad- und Fußwege günstig verbunden ist.

Die Vorteile der Strecke b. überwiegen; sie sollte daher von der Güterhallenstr. aus mit "Fürth über Eltersdorf" ausgeschildert werden. Die Strecke a. kann aus dem Netzplan gestrichen werden.

#### 2.1.4. Bruck - Werksiedlung

Das Gebiet zwischen Eisenbahn und Brucker Lache ist wegen der Sperrwirkung des Forschungszentrums mit der Innenstadt nur über die Scharowskystr. verbunden, da der Weg durch die Brucker Lache weiter und nur für Naherholung ausgelegt ist. Weil man zwangsweise das Zentrum an seiner Südecke erreicht, muß man zu vielen Zielen auf der Nürnberger Str. - Hauptstr. mitten durch das Einkaufsgebiet. Das erfordert Verbesserungen in der Nürnberger Str. (siehe 3.1.4.1.).

Im Quellbereich fängt der Radweg erst am Nordrand der Wohnbebauung an. Nach dem Netzplan soll über Anschütz-

str.- Lauseiche etwas nach Osten aufgefächert werden. Die höchste Bebauung ist jedoch im Süden. Daher sind Radwege für die Max-Plank-Str. und noch viel mehr für die Bunsenstr nötig. Platz ist - evtl. auf Kosten von Vorgärten - vorhanden.

Gradlinigkeit	sehr gut
Steigungen	keine
Kreuzungen	Außere Tennenloher Str. Felix-Klein-Str. (nur stadtauswärts) Paul-Gossen-Str. (Siehe 3.2.5.5.) Stinzingstr. Hilpertstr. (nur bis die Bahnschranken gesperrt werden)
Ausbauzustand	Max-Plank-Str. und Bunsenstr. <u>kein Radweg</u> Anschützstr. bis Rathenaustr. neue Radwege nördlich der Paul-Gossen-Str. als endgültige Lösung <u>zu schmal</u> . Rathenaustr. bis Ringstr. Ausbau 1975 vorgesehen.

Beschilderung ist nicht nötig, Beleuchtung vorhanden.

#### 2.1.5. Rößthelheim

Von der Südostecke der Stadt erreicht man auf zwei Strecken das Zentrum: a. Zeppelinstr. - Fahrstr.  
b. Nürnberger Str.

Fächerung im Quellgebiet wird durch Reichswaldstr. (vgl. 3.2.3.1.), Gebbertstr. und den im Netzplan vorgesehenen Ausbau der Radwege an der Breslauer Str. und der Hartmannstr. - Stettiner Str. erreicht.

Von der Route a. aus sind alle Teile des Zentrums nahezu gleich gut zu erreichen, während b. nur für den Neuen Markt optimal ist, da man zu allen anderen Zielen durch das Einkaufsgebiet hindurch muß.

Strecke	a. Zeppelinstr.	b. Nürnberger Str.
Gradlinigkeit	gut	Südkreuzung schlecht, siehe unten
Steigungen	keine	keine

Kreuzungen	Gebbertstr. Schenkstr. W.v.Siemens-Str. Henkestr.	Südkreuzung Komotauer Str. Schenkstr. W.v.Siemens-Str. (Henkestr.)
Ausbau- zustand	kein Radweg, außer- halb der Haupt- verkehrszeit nicht notwendig.	Radwege teilweise in schlechtem Zustand (Einfahrten)

Beschilderung nicht nötig, Beleuchtung vorhanden.

Ausbauvorschläge für die Südkreuzung sind genügend in der Diskussion. Eine Verbesserung der Gradlinigkeit wäre möglich, wenn statt des Radweges an der Breslauer Str. von der Südkreuzung direkt nach Osten zwischen den Häusern hindurch ein Weg angelegt werden könnte. Dies wird an den Grundstücksverhältnissen und den berechtigten Interessen der Anwohner scheitern.

#### 2.1.6. Süd

Für das Gebiet zwischen Nürnberger Str. und Koldestr. gelten die Bemerkungen in 2.1.4. und 2.1.5.b. sinngemäß.

#### 2.1.7. Tennenlohe

Von Tennenlohe gibt es drei Strecken nach Norden:  
a. Franzosenweg, b. Radweg an der B4, c. Waldweg parallel zur B4 im Abstand von ca. 200 m (noch nicht durchgehend). Dabei wird b. von Ortskundigen kaum angenommen, weil gleich nebenan die vielbefahrene Autostraße ist. Allgemein benutzt ist a., was jedoch die Spaziergänger belästigt und gefährdet. Daher wurde c. angelegt. Es wird allerdings schwer sein, den Radler vom Franzosenweg, der so schön gerade ist, weg zu bekommen. Beschilderung allein genügt da nicht! Stufen oder Drehkreuze etwa an den Brückchen behindern Forstfahrzeuge und vor allem Kinderwagen ebenso. Zu überlegen wären Gatter

gemäß bild 8, die durch die Schwerkraft selbsttätig schließen. Durch das entgegengesetzte Türenpaar wird

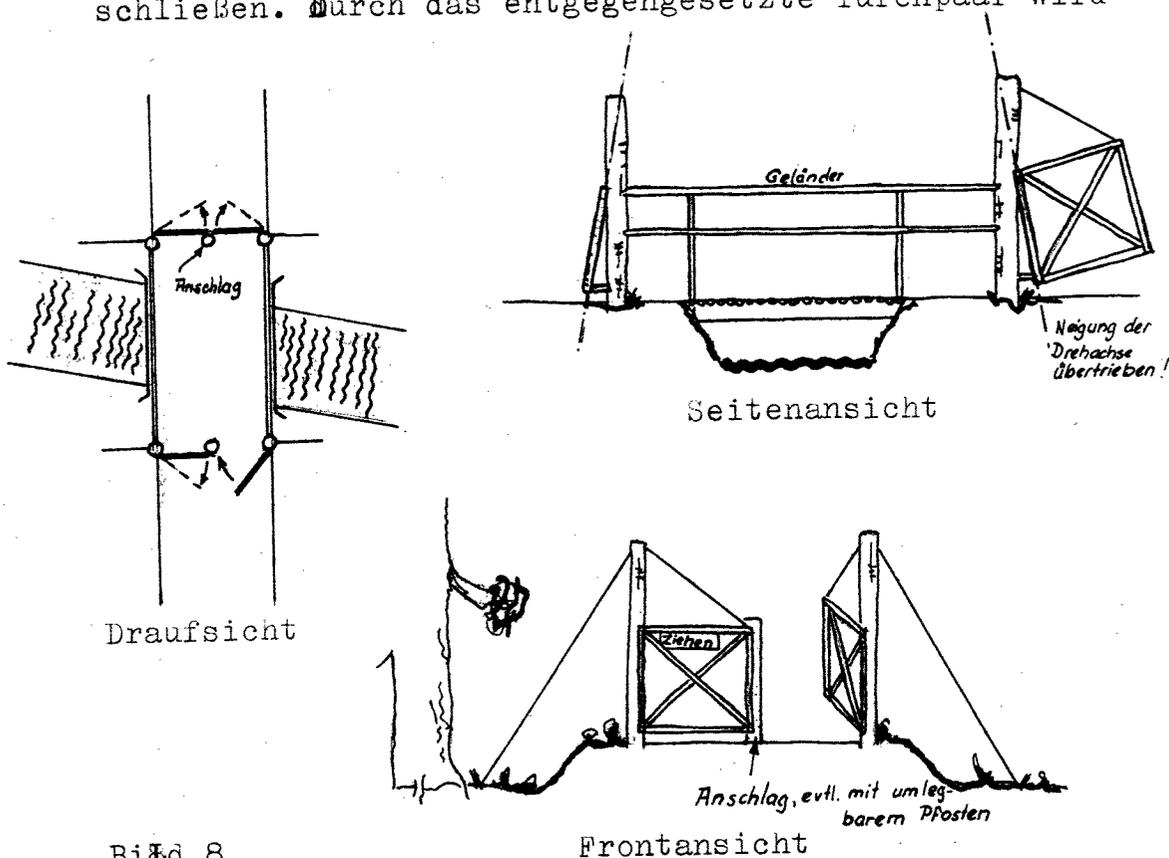


Bild 8

verhindert, daß der Radler nur dagegenfährt und schon durch ist. Solche Hindernisse haben nur Sinn, wenn das seitliche Umfahren durch natürliche Barrieren verhindert wird.

Nördlich des Waldes erreicht man auf jeden Fall die Südkreuzung und damit die in 2.1.5.b. beschriebene Strecke.

Gradlinigkeit	sehr gut
Kreuzungen	Weinstr.
Ausbauzustand	a. als Erholungsweg sehr gut b. ausreichend c. Lücke südlich der Friedrich-Bauer-Str., an dieser sind Radwege nicht notwendig.
Beschilderung	für c. wichtig
Beleuchtung	im Wald nicht sinnvoll, an der B4 langfristig anzustreben.

Eine Auffächerung in das westliche Wohngebiet ist wegen der engen Straßenquerschnitte nicht möglich. Außer im Umkreis des Geuther-Markt ist der Kfz-Verkehr aber auch gering.

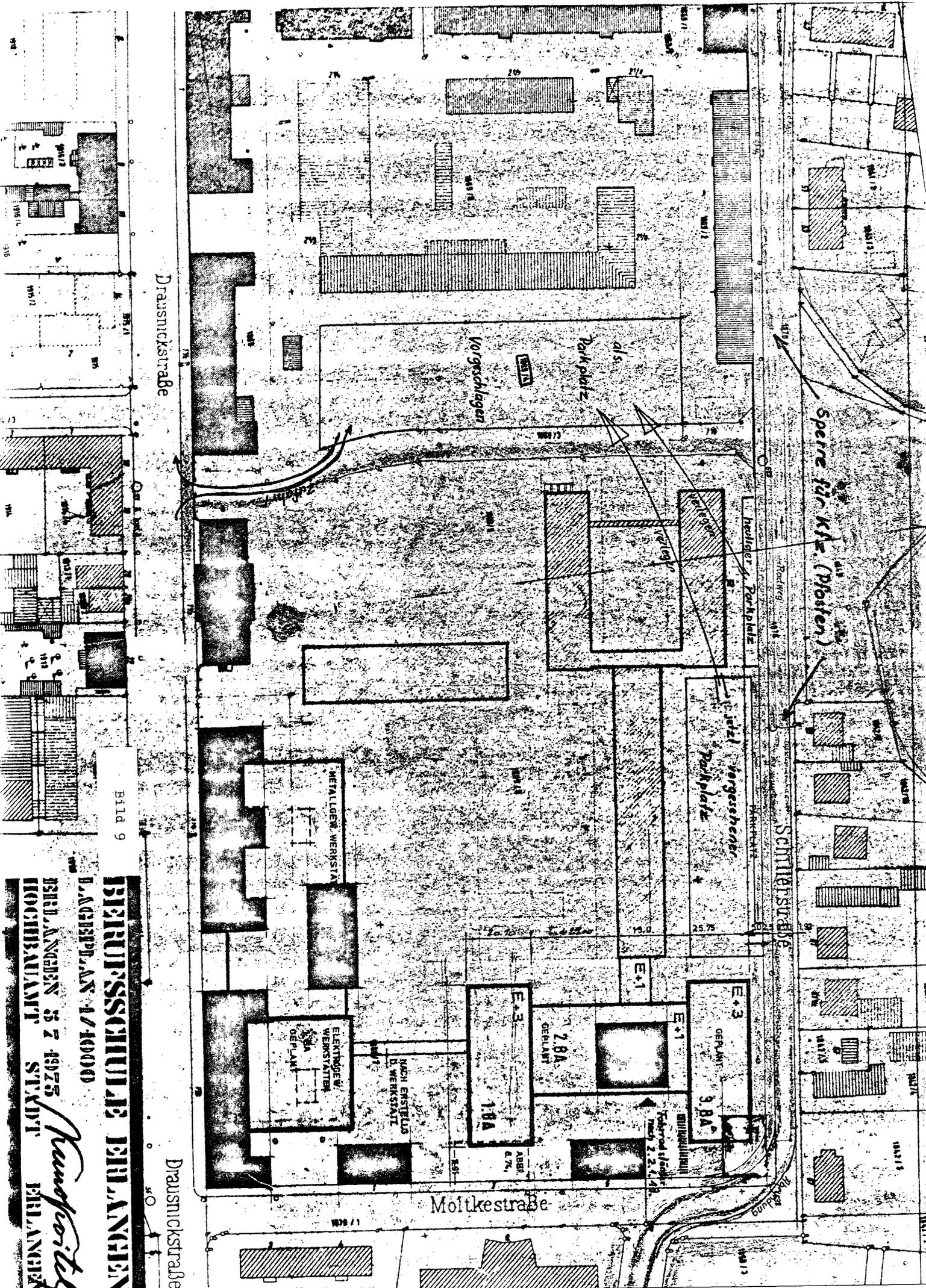
### 2.1.8. Buckenhof - Schwabachtal

Die Schwabachtal-Gemeinden Buckenhof, Uttenreuth, Weiher und Dormitz liegen eher im Fahrradeinzugsbereich der Erlanger City als die westlichen Stadtteile, da die Entfernungen zum Teil geringer sind (vgl. 2.1.2.) und ein fast geschlossenes Bebauungsgebiet - wenigstens bis Uttenreuth - vorliegt. Natürlich muß bei zunehmender Entfernung etwa ab Buckenhof ein Übergang zum Freizeitverkehr gesehen werden.

Im Stadtgebiet kann das Schwabachtal mit seiner Erholungsfunktion nicht als Radverkehrsachse zur Innenstadt ausgebaut werden; es käme sonst zu sehr zu Konflikten mit Spaziergängern. Aber auch die Autoschlucht der Drausnickstr. - die große Ausfallstraße nach Osten - ist dem Radler zwischen Moltkestr. und Zollhauskreuzung selbst nach einem Ausbau nicht zuzumuten.

Übrig bleiben Artilleriestr., die mit ihrer Kasernenfront und dem toten Ende bei Siemens-UB med nicht sonderlich geeignet scheint, und Löhestr. mit Schillerstr.. Voraussetzung für die letzte Strecke ist jedoch, daß sie nicht weiterhin von Kfz. als "Schleichweg" benutzt wird. Dazu sollte die Schillerstr. "abgehängt" werden z.B. am Berufsschulzentrum (Bild 9), wie es das Grebe-Gutachten vorschlägt. Ein weiteres könnte mit Radwegen an der Schillerstr. getan werden. Dazu müßten die parkenden Pkw vom Gehsteig gedrängt werden, der dann in Rad- und Gehweg geteilt werden könnte. Außerdem sollte angestrebt werden, die Parkplätze für die Schule von der Schillerstr. weg zu legen etwa auf Grundstück Nr. 1869/4 (Bild 9).

Das letzte Stück der Schillerstr. zwischen Löwenichstr. und Bismarckstr. muß unbedingt einen Radweg erhalten. Über die Glückstr., in der das Parken eingeschränkt werden muß, und durch den Klinikhof (siehe [3], Seite 10) erreicht der Radler die Krankenhausstr. und somit über



Drausnickstraße

Drausnickstraße

Moltkestraße

SCHILLERSTRASSE

Bild 9

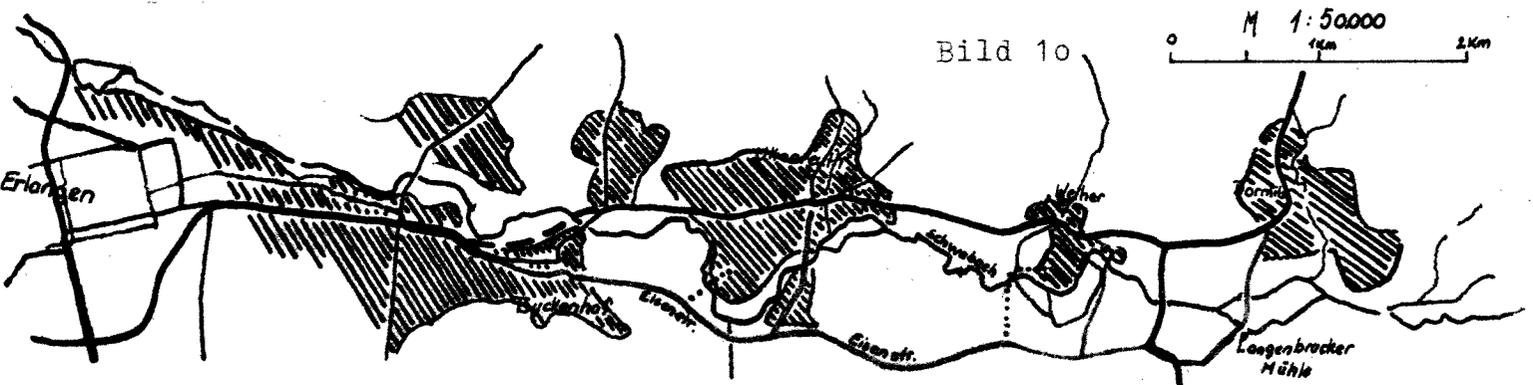
**BERUFSSCHULE FÜR ANGEN**

L. APPERT, AN 1/10000

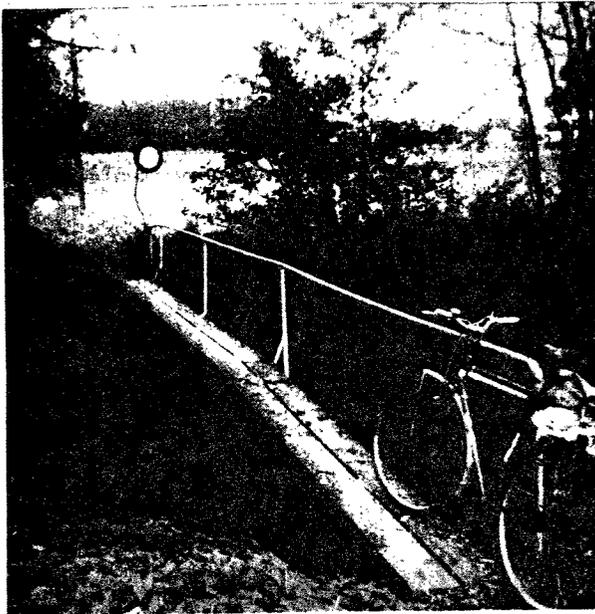
BERUFL. ANGEN 33 7 1927  
HOCHBAUAMT ST. P. 1  
Kunsthochschule  
FÜR ANGEN

Loschgestr., Universitätsstr. oder südliche Stadtmauerstr. die Ziele im Zentrum.

Auch nach Osten zu sollte der Radler nicht auf der Gräfenberger Str. fahren, sondern auf der Trasse der alten Secu an der buckenhofer Gemeindeganzlei vorbei zur Eisenstr. (Bild 10 und 77).



Ein Problem bei der Eisenstr. ist, daß sie auf dem anderen Ufer wie die Ortschaften liegt. In Uttenreuth ist eine Brücke vorhanden, eine günstigere wird wohl beim Ausbau des heutigen Müllplatz<sup>es</sup> entstehen. Die Brücke in Weiher liegt viel zu weit östlich; vielleicht läßt sich der Steg an der Sandgrube (Bild 11) ver-



verbreitern und mit dem Wohngebiet Hutäckerstr. -Feldstr.-Wiesenstr. verbinden. Für Dormitz ist die Brücke an der Langenbrucker Mühle geeignet. Sie darf aber wegen Einsturzgefahr nicht betreten werden.

Bild 11

Gradlinigkeit	ungünstig an den Abzweigungen von der Eisenstr. an der Kreuzung mit der Osttangente an der Moltkestr. (Bild 9)
Steigungen	Schwabachbrücken an dem von Grebe geforderten "Kaltluftdurchlaß" für die Sandgrube am Buckenhofer Feuerwehrhaus
Kreuzungen	Am Ruhestein Gräfenberger Str./Drausnickstr. (in 3.2.2.1. einbeziehen) Osttangente (siehe 3.2.2.1.) Loewenichstr. Bismarckstr.
Ausbauzustand	Radwege nur an der Drausnickstr. eigene Trasse auf der Eisenstr. wird durch Sandgruben- und <u>Schuttplatzzufahrt</u> schmutzig und gefährlich. unmögliches Radwegende an der Stadtgrenze Sperrung der Schillerstr. für Kfz. oder

	Ausbau des nördlichen Radweges an der Luitpoldstr. dringend.
	Verbindung von der Loewenichstr. zur Innenstadt nicht vorhanden.
Beschilderung	für Eisenstr. und Schillerstr. nötig
Beleuchtung	bis Uttenreuth ausbauen.

### 2.1.9. Sieglitzhof - Spardorf

Von Sieglitzhof aus hat man drei Möglichkeiten, die Schwabach zu überqueren: a. Sieglitzhofer Str., b. Schleifmühle und c. Bürgermeistersteg.

Die Längsrichtung des Tales ist wegen seiner Erholungsfunktion für den Zentrumsverkehr ungeeignet, sodaß nördlich des Tales die Ebrardstr. und südlich Löhestr., Schillerstr. und Hindenburgstr. in Frage kommen.

Im Sinne einer Bündelung sollte südlich die Achse Löhestr. - Schillerstr. gefördert werden (siehe 2.1.8.).

Die Ebrardstr. ist im Augenblick nur bedingt zu empfehlen, da auf der schmalen Fahrbahn relativ zu viele (absolut sind es wenig) Autos recht schnell fahren, und es mindestens an der "Riviera" immerwieder zu Konflikten mit Fußgängern kommt. Die Autos werden durch das von Grebe empfohlene "Abhängen" der Ebrardstr. an der Riviera zurückgedrängt; ob dadurch auch der Streit zwischen eiligen Radlern und Erholungssuchenden auf Dauer behoben ist, kann bezweifelt werden, sodaß eine Stärkung der Schleifmühle als Radwegübergang durch eine Sperre für Autos ratsam ist.

Strecke	a. Sieglitzhofer Str.	b. Schleifmühle
Gradlinigkeit	Knick an der Markuskirche, nach 3.2.2.1. noch schlechter	Knick an der Schleifmühle
Steigungen	Schwabachtal	Schwabachtal, an der Berufsschule, abflachen
Kreuzungen	Sieglitzhofer Str.	Ebrardstr.
Ausbauzustand	Radweg an der Sieglitzhofer Str. gut	Ebrardstr. muß abgehängt, Schleifmühlstr. gesperrt werden.

Ab Löhestr.- Schillerstr. gilt 2.1.8. analog.

Der Radweg an der Sieglitzhofer Str. sollte baldigst bis Spardorf verlängert werden. Außerdem muß versucht werden, von der Siedlung an der Ziegelei über den bestehenden Weg am spardorfer Schulzentrum einen Radweg zur Sieglitzhofer Str. durchzulegen, möglichst unter Benutzung der Garagenhöfe, da die Straßen zu oft quer zur Richtung laufen (Bild 17).

#### 2.1.10. Am Meilwald

Über den Bürgermeistersteg wird die Strecke 2.1.8. erreicht. Zum Neuen Markt wird jedoch weit mehr als im Fall 2.1.8. und 2.1.9. über W.v.Siemens-Str. - Mozartstr. gefahren. Der Unterschied rührt daher, daß der Radfahrer ungern von seiner bisherigen Richtung abweicht. Auf dieser Strecke muß der Radler über die schwierige Zollhauskreuzung mit ihren zu engen Zufahrten, die jedoch wegen des Berufsverkehrs sowieso ausgebaut werden müssen. (siehe 3.2.2.2.)

Gradlinigkeit	außer zur nördlichen Innenstadt gut; dorthin gibt es aber viele Möglichkeiten durch das Schwabachtal.
Steigungen	Schwabachtal
Kreuzungen	Spardorfer Str. Ebrardstr. entfällt durch Abhängen Bürgermeistersteg siehe 3.1.3.2. Zollhaus siehe 3.2.2.2. Henkestr.
Ausbauzustand	Radwege an der Loewenichstr. zu empfehlen.

#### 2.1.11. Bubenreuth - Möhrendorf

Von Norden her muß der Radler durch das Nadelöhr zwischen Burgberg und Regnitz. Der neue Weg ist hier gut, muß aber beschildert werden. Von der Geigenbauersiedlung ist die Unterführung der Bahnlinie zu schmal. Wenn diese nicht verbreitert wird, lohnt sich kein Radweg, der an sich nötig wäre.

Die Strecke auf dem Treidelpfad des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist schön. Aber westlich der B4 muß anschließend bis zum Bahnübergang ein Radweg angelegt werden. Auch der Wiesenweg zur Möhrendorfer Regnitzbrücke muß besser befestigt werden.

Gradlinigkeit	außreichend, Umweg um die Kläranlage
Steigungen	Schieberampe an der B4-Unterführung bei Bubenreuth von der Schwabach zur Bayreuther Str.
Kreuzungen	Bayreuther Str.
Ausbauzustand	Bayreuther Str. hat keinen Radweg; kann man den nicht vom Fahrbahnquerschnitt abzwecken, weil der Hauptverkehr über die B4A fließt?
Beschilderung	unbedingt nötig
Beleuchtung	evtl. bis Bubenreuth

Zu vielen Zielen muß die ganze Innenstadt durchquert werden.

#### 2.1.12. Alterlangen

Für Alterlangen nördlich des Kosbacher Damm - soweit es nicht an den mittleren Wiesenweg angrenzt - gibt es zwei Möglichkeiten, in die Innenstadt zu radeln:

a. nördlicher Wiesenweg und b. Dechsendorfer Damm.

Als Ersatz für b. ist c. eine separate Trasse südlich des Dechsendorfer Dammes im Gespräch.

Strecke b. erhält ihre Bedeutung durch den Bevölkerungsschwerpunkt um St. Johann und noch mehr dadurch, daß sie hochwasserfrei ist. Daher müssen diese Gesichtspunkte bei c. berücksichtigt werden (mehr als im Netzplan).

Ihre größten Probleme haben b. wie c. zwischen Schlachthof und Fuchsenwiese, da hier durch die Autobahnausfahrt der Kfz-Verkehr besonders stark ist, aber durch Bebauung und besonders durch die Unterführungen der Platz sehr beengt ist. Eine nördliche Umfahrung des Problemgebiets scheidet wegen zu zahlreicher Kreuzungen

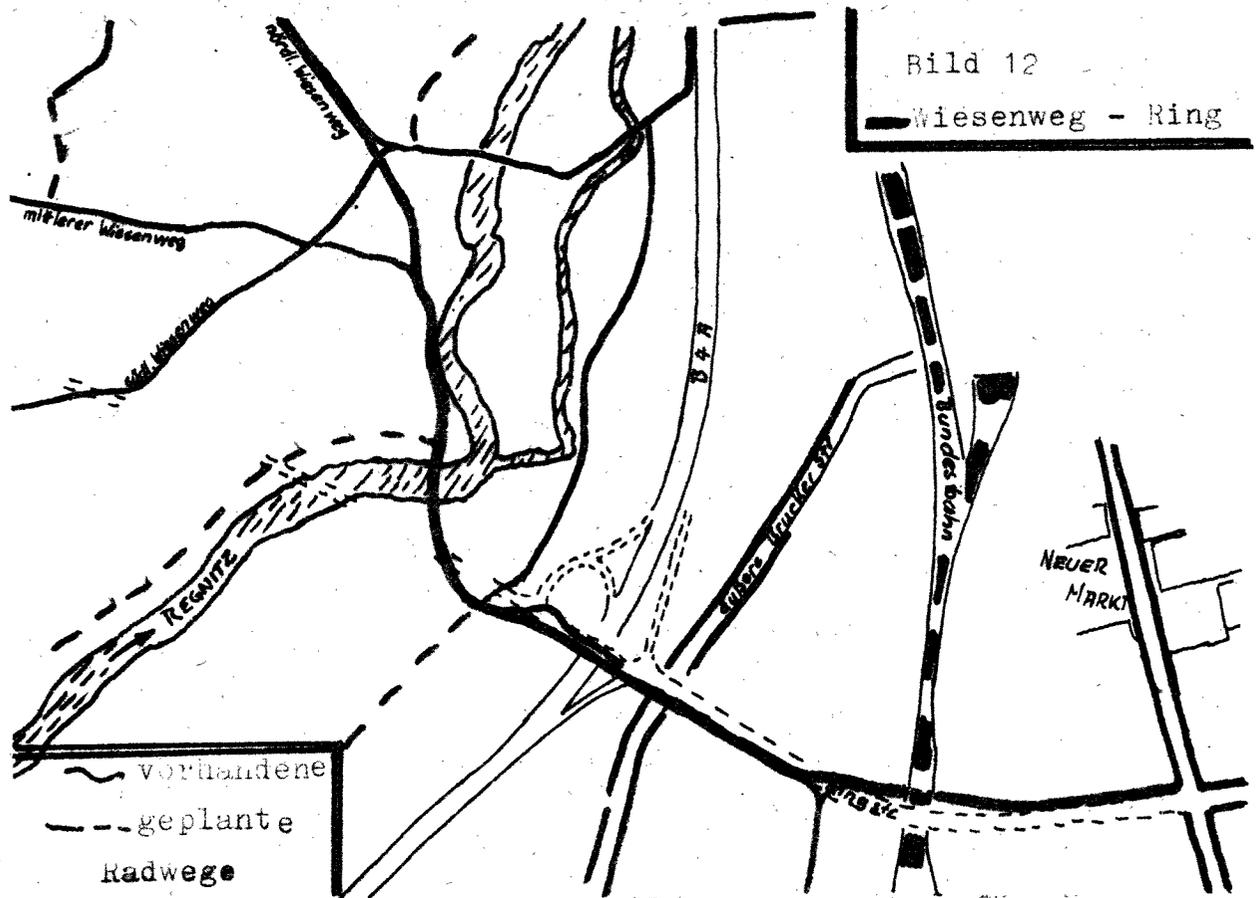
aus. Südlich ist der Friedhof im Wege, doch halte ich es bei sinnvoller Bepflanzung in diesem Fall für das kleinere Übel in Verlängerung der Bahnunterführung der Friedrich-List-Str. einen Radweg hindurch zu bauen und entsprechend eine neue Autobahnunterführung anzulegen. Sollte dies nicht realisierbar sein, so gibt es nur die Möglichkeit, recht bald die zweite Eisenbahnunterführung an der Martinsbühler Str. zu bauen, wodurch in der alten Unterführung der Platz ausreichen dürfte. Beim endgültigen Ausbau muß dann allerdings die im Augenblick *genügend breite* Autobahnunterführung aufgeweitet werden. Bei diesen Planungen ist von einem einseitigen Radweg südlich der Fahrbahn auszugehen.

Um unnötiges Queren der Staatsstr.2240 zu vermeiden, sollte die Route c. im Membacher Weg auslaufen. Die Nordseite der Staatsstr. kann durch Flutbrücken, die Unterführung am Langen Johann oder über die Kreuzung St.Johann erreicht werden.

Die Verbindung zum Zentrum sollte über die Fuchsenwiese zur Kuttlerstr hergestellt werden.

Strecke	a. nördl.Wiesenweg	b. Dechsendorfer Damm
Gradlinigkeit	Erlenfeld-Alterlanger See schlecht keine Verbindung zum Neuen Markt siehe unten	nur St.Johann - nördl. Innenstadt gut
Steigungen	Bahnunterführung Paulistr. siehe 3.2.1.1.	an der Fuchsenwiese
Kreuzungen	Alterlanger Str. südl.Wiesenweg siehe 3.1.3.2.	Martinsbühler Str. Stadtausw.
Ausbauzustand	Wiesenweg zu schmal	vorhandene Radwege zu schmal Lücke siehe oben
Beleuchtung	notwendig	-
Beschilderung	dringend	nicht nötig

Um Alterlangen mit dem Neuen Markt zu verbinden, ist ein Weg vom Zusammentreffen der Wiesenwege zur Ringstr.



(Radwegtunnel) nötig (Bild 12). Dabei entsteht eine sehr unangenehme Steigung von der Regnitz zur B4A (beachte 3.1.1.), sowie eine weitere Steigung bei der Überquerung der Nägelsbachstr.

Bis zum Ausbau der Ringstr. sollte der Überweg über die Außere Brucker Str, durch "Schutzinseln" (vgl.3.1.3.3.) gesichert werden. Nach dem Ausbau sollte hier eine höhenfreie Lösung entstehen, auf keinen Fall jedoch eine Schieberampe.

Zur besseren Fächerung im Quellgebiet sollten Erlenfeld und Lerchenbühl Radwege erhalten oder "Fahrradstraßen" (Bild 13) werden. (juristisch wie Spielstraßen). Am Langen Johann sollte der Radler bis zu einem Ständer am Eingang geführt werden.

Der Wiesenweg wird gelegentlich überflutet; dann sollte morgens über die Verkehrsnachrichten des Rundfunks (B3-Servicewelle) auf die Ersatzstrecke Dechsendorfer Damm hingewiesen werden.

Bild 13



### 2.1.13. Dechsendorf

Dechsendorf ist wie Frauenaarach gut 6 km vom Zentrum entfernt. Trotzdem ist mit noch weniger Radfahrern zu rechnen, da der Sichtkontakt mit der Stadt vollkommen abgerissen ist - nur einzelne Hochhäuser schauen über den Wald -, und (bislang unbegründet) Angst vor der einsamen Waldstrecke besteht. Hinzu kommt, daß die heute übliche Strecke längs der Staatsstr. 2240 wirklich gefährlich ist.

Daher ist es notwendig, sofort nördlich der Weisendorfer Str. den Feldweg bis Klein-Dechsendorf auszubauen und ihn zusammen mit dem Heusteg dem Radfahrer zu widmen (vgl. Bild 13), die Staatsstr. jedoch für Radler zu sperren. Zum Knoten mit der Straße am Europakanal siehe 3.2.8.1. Die Strecke 2.1.12.b. wird an der Kreuzung St.Johann erreicht.

Gradlinigkeit	gut bis auf Kringel am Europakanal
Steigungen	am Kanal
Kreuzungen	St.Johann
Beleuchtung	langfristig anzustreben
Beschilderung	nicht notwendig

Zur besseren Verbindung mit dem Ortskern muß der Radweg durch Klein-Dechsendorf über den Seebach nach Groß-Dechsendorf verlängert werden (Brühlstr.). Außerdem sollte die Spange zum Mistelweg wie vorgesehen einen Radweg erhalten. Weitere Verbesserung wird der Weg vom Heusteg zum Weiher bringen. Im Wohnbereich sind Radwege wegen der flächigen Bebauung nicht nötig und wegen der engen Straßen auch kaum möglich; jedoch sollten die Straßen nicht zugeparkt werden. Im Weiherbereich helfen da oft

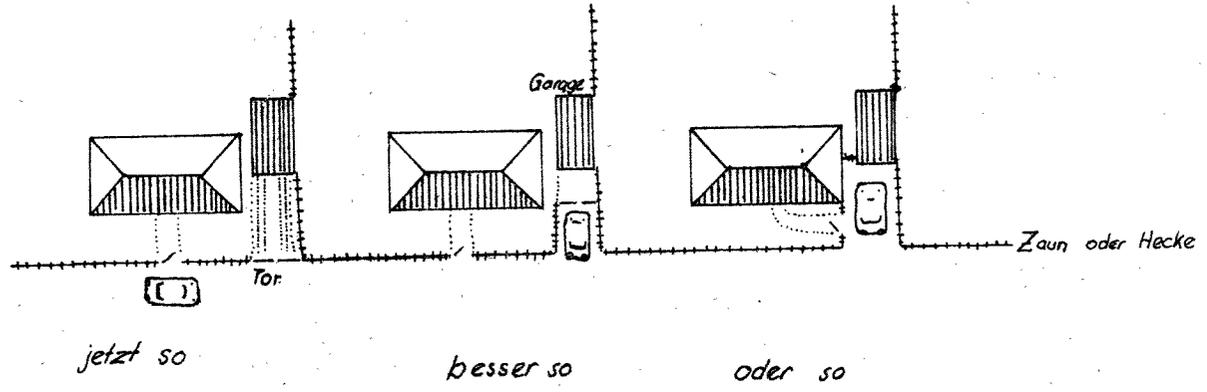


Bild 14

nur Verbote; sonst könnte angeregt werden, daß die Anwohner das Gartentor soweit zurücksetzen, daß sie ohne zu öffnen dort halten können. Oft könnte ein Tor sogar ganz gespart werden (Bild 14, 15).

Die Naherholungsstrecke 2.3.1.3. ist wegen des noch einsameren Waldes außerhalb der Badesaison weniger attraktiv. Das kann sich nach Bezug des Wohngebiet in der Reuth ändern. Dann ist auch eine Linienführung statt über den Wembacher

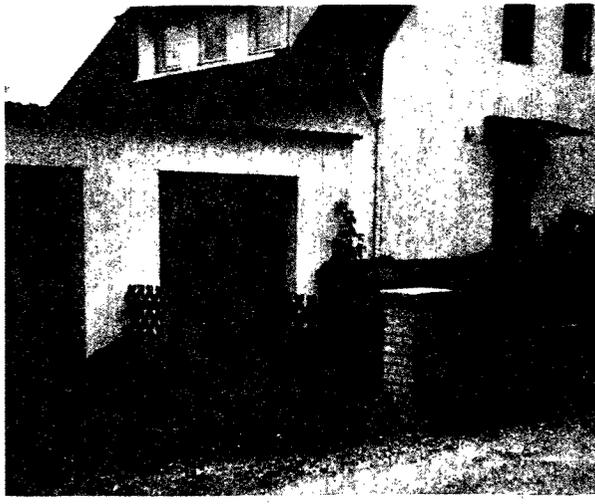


Bild 15

Steg durch die Reuth und dann am Steinforstgraben entlang (siehe 2.1.14.) zu prüfen.

2.1.14. Büchenbach - Nord

Die Wohngebiete im würzburger Ring und In der Reuth haben über den Radweg am Steinforstgraben Anschluß an den mittleren Wiesenweg, der auch aus dem südlichen Alterlangen benutzt wird.

Gradlinigkeit	Bögen im Schulzentrum West organisch und angenehm zu fahren! Keine Verbindung von der Einmündung in den südlichen Wiesenweg zum Neuen Markt (ähnlich 2.1.12.)
Steigungen	Aus dem Regnitztal
Kreuzungen	Dompfaffstr. Schallershofer Str. südlicher Wiesenweg Friedrich-List-Str. siehe 3.2.1.1.

Ausbauzustand	zwischen Kanal und Dompfaffstr. unklar und schlecht Wiesenweg zu schmal
Beleuchtung	Wiesenweg und bis In <del>der</del> Reuth zu empfehlen
Beschilderung	notwendig (Neubürger!)

Zur besseren Erschließung der Wohngebiete sollte die geplante Radwegdiagonale durch den Würzburger Ring bald in Angriff genommen werden. Die jetzt benutzte Zufahrt zum Würzburger Ring direkt am Kanaldamm ist zu gefährlich. Sie sollte in weitem Bogen tangential an den Steinforstgraben herangeführt werden.

Die Einmündung des Verbindungsweges von der Barthelmesstr. ist ebenfalls gefährlich. Der Wiesenweg sollte soweit wie möglich nach Süden verschwenkt werden. Für den Abschnitt Wöhrmühle - Paulistr. siehe 3.2.1.1.

#### 2.1.15. Kosbach

An sich wäre von Kosbach der kürzeste Weg ins Zentrum am Steinforstgraben entlang auf die Strecke 2.1.14.. Daher sollte diese Strecke ausgebaut und beschildert werden.

Es ist jedoch möglich, daß weiter die gewohnte Strecke über das traditionelle Unterzentrum Büchenbach (2.1.16.) benutzt wird. Hier reicht der vorhandene Radweg aus, er müßte aber durch Büchenbach hindurch verlängert werden.

#### 2.1.16. Büchenbach

Für das eigentliche Büchenbach und die Stadtrandsiedlung stehen zwei Routen zur Verfügung:

a. südlicher Wiesenweg, b. Westbad - Anger

Beide Strecken sind zeitweise schon ausgelastet, sodaß an den Kreuzungen echte Ballungen auftreten. Daher muß dem Ausbau der Knoten besonderes Augenmerk geschenkt werden.

Bei Überflutung des Wiesenweges sollte in B 3 (Service- welle) auf die Ausweichstrecke b. hingewiesen werden.

Strecke	a. südlicher Wiesenweg	b. Westbad - Anger
Gradlinigkeit	Kreuzung Schallershofer Str. (siehe 3.2.6.1.) Gerberei (siehe 3.2.1.1.)	Anger siehe unten
Steigungen	Kanal Eisenbahnunterführung	Kanal Eisenbahnunterführung (noch nicht)
Kreuzungen	Am Europakanal (s.3.2.7.1.) Schallershofer Str. (siehe 3.2.6.1.) Damaschkestr. (s.3.2.6.2) Wöhrmühle } (s.3.2.1.1.) F.-List-Str. }	Am Europakanal Schallershofer Str. (siehe 3.2.6.9.) Damaschkestr. Bayernstr. } (s.3.1.3.3.) Schwabenstr. } Äußere Brucker Str. Nägelsbachstr. (entfällt später)
Ausbauzustand	kein Radweg an Siedlerstr. und Gerberei sonst gut	kein Radweg zwischen Anger und Nürnberger Str. sonst gut
Beleuchtung	verbessern an Siedlerstr. und Gerberei	vorbildlich
Beschilderung notwendig	am Markt } stadtauswärts Wöhrmühle } Siedlerstr. stadteinw.	Nürnberger Str. } stadtauswärts Am Anger }
Beschilderung vorhanden	Am Europakanal Georg-Krauß-Str.	

Die Brücken erzwingen eine frühe Aufteilung in die Zentralbereiche (Strecke a. und b.). Aus dem selben Grund erfolgt eine Auffächerung erst im Zentrum, obwohl dieses dem Wohngebiet seine breiteste Front zuwendet.

Ein großer Umweg wird auf der Strecke b. gefahren: Am Anger - Michael-Vogel-Str. (bzw. Resenscheckstr.). Eine Alternative, die jedoch kaum kürzer ist, bietet das Regnitztal, dem man bis zur Ringstr folgen könnte (aber: Steigung!), oder der Erlanger Weg ebenfalls zur Ringstr.. Problem ist jeweils die Abzweigung von der jetztigen Trasse, doch wäre am Erlanger Weg Platz für einen weiten Bogen in die Rampe zur B4A-Unterführung.

### 2.2.1. Schulen

Bei den Zufahrten zu den Schulen muß besonders das nicht verkehrsgerechte Verhalten der Kinder in Rechnung gestellt werden. Am besten ist es, wenn sie so geführt werden können, daß sie automatisch das Richtige tun.

Folgende Fehler wurden häufig beobachtet: Überfahren von Ampeln, Schneiden von Kurven, Nebeneinanderfahren, Nichtbeachten des übrigen Verkehrs.

Unter Umständen ist es von Bedeutung, daß nur der morgendliche Schulweg in eine Hauptverkehrszeit fällt.

Die Grundschulen wurden nicht berücksichtigt, da sie - vollkommen dezentral - nur einen lokalen Einzugsbereich haben und nicht so häufig mit dem Fahrrad angesteuert werden. Für die Hauptschulen wurde die Schulsprengel-einteilung gemäß der Verordnung der Regierung von Mittelfranken vom 1. Aug. 1969 verwendet.

#### 2.2.1.1. Schulzentrum West (ASG, Realschule am Europakanal, Hauptschule West)

An der Realschule fehlen die Fahrradständer.

Am ASG führt die Stufe an dem Brückchen über den Steinforstgraben leicht zu einem Rückstau auf den Radweg.

Zum Schulbereich gibt es vier Hauptzufahrten:

- a. Kanalunterführung Steinforstgraben
- b. mittlerer Wiesenweg
- c. Schallershofer Str.
- d. Kanalüberführung Jakob-Nein-Str.

Zu a. und b. siehe 2.1.14.

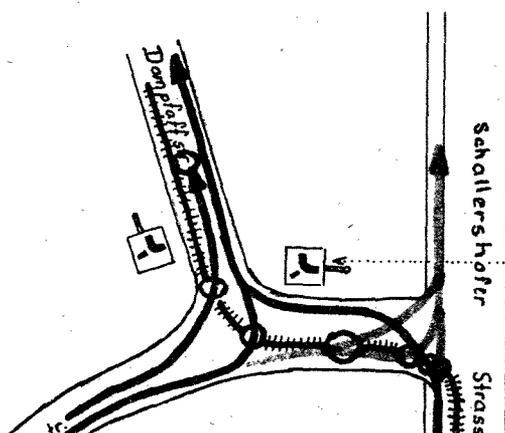


Bild 16

- ⊢ ...Kfz.
- ...Gefahrenpunkt
- ↙ ...Radfahrer
- .....abknickende Vorfahrt

## 2.2. Berufsverkehr

Der Berufsverkehr unterscheidet sich vom Zentrumsverkehr dadurch, daß

- a. er mit dem Haupt-kfz-Verkehr zusammentrifft
- b. die Ziele punktförmig sind und daher anders ausgebildete Abstellplätze brauchen
- c. Umwege keinesfalls in Kauf genommen werden.

Trotzdem wird für den wohngebiets-nahen Bereich auf 2.1. verwiesen. Nur Besonderheiten werden extra hervorgehoben (2.2.o.).

Der Berufsverkehr kann nach Personengruppen untergliedert werden in : Schüler (2.2.1.), Studenten (2.2.2.), Arbeiter und Angestellte (2.2.3.).

### 2.2.o. Besonderheiten im wohngebiets-nahen Bereich

2.2.o.1. An der Äußeren Brucker Str. zwischen Keltischstr. und Langfeldstr. wird bei Stauungen im Berufsverkehr gelegentlich von Pkw der Radweg als Abbiegespur benutzt, um über Elise-Späth-Str. die Paul-Gossen-Str. zu erreichen. Abhilfe: Schleichweg sperren oder Polizeieinsatz.

2.2.o.2. Von Frauenaaurach werden häufig nicht die Wiesenwege benutzt sondern der Herzogenaauracher Damm, weil er glatter und gerader ist.

2.2.o.3. Von Bubenreuth wird der Umweg um die Kläranlagen kaum akzeptiert werden. Daher sollte am Anfang der B4A eine Abfahrt zu dem geteerten Feldweg angelegt werden.

Anmerkung: Lageplan siehe Anlage II

Am Erlanger Weg scheint ein eigener Radweg auch langfristige nicht nötig, während an der Straße Am Anger einer gebaut werden müßte.

Eine ideale Trasse liefe von der Anger-Kreuzung diagonal durch das Karree zwischen Außerer Brucker Str. und Hertleinstr. zur Fließbachstr; sie scheint jedoch bei der heutigen Nutzung mit Kleingärten und Höfen nicht realisierbar.

Im Quellgebiet müssen die Blocks an der Frauenaauracher Str. und vorallem die Hochhäuser am Europakanal besser an das Netzangeschlossen werden.

Es gibt Gerüchte, daß hier Fahrräder in Fahrradständern mutwillig beschädigt werden.

2.1.17. Steudach - Häusling

Von beiden "Dörfern" läuft der geringe Verkehr auf kleinen Sträßchen nach Büchenbach (2.1.16.). Erhebliche Gefährdungen durch Kfz. werden nach Fertigstellung der Büchenbacher Spange auftreten. Als Gegenmaßnahme sollten die Schleichwege nach Herzogenaaurach und Weisendorf gesperrt werden, etwa im Bereich der Autobahnunterführungen. Wegen der notwendigen Zufahrten zu den Feldern können die Sperren nicht allzu dicht sein.

Nach Häusling könnte stattdessen auch der im Netzplan vorgesehene Weg am Doktorsweiher ausgebaut werden. Für Steudach kann der geplante Weg am Kastenweiher kein Ersatz sein, da der Umweg zu groß ist. Da wegen des neuen Friedhofs der Verkehr noch mehr zunehmen wird, muß wohl noch ein Radweg in Richtung der Straße in den Netzplan aufgenommen werden.

Bei c. und d. ergeben sich auf der Dompfaffstr. und besonders an der Einmündung der Habichtstr. Konflikte mit Kraftfahrern (Bild 16). Nach Fertigstellung der Straße am Europakanal sollte dieser "Schleichweg" durch Einbahnregelungen unterbunden werden. Unter Umständen muß die Dompfaffstr. von 7<sup>30</sup> bis 8<sup>30</sup> gesperrt werden.

Auf der Strecke d. wird oft die Kreuzung Am Europakanal - Frankenwaldallee bei "rot" überquert. Die Ampelphase müßte besser dem geringen Kfz-Verkehr angepasst werden. Dies sollte nach Anschluß an die Staatsstraße nach Dechsendorf überprüft werden. Die vorgesehene Radwegbrücke wird nur teilweise Verbesserungen bringen, da wesentliche Verkehrsströme zur Jakob-Nein-Str. und zur Frauenaauracher Str. fließen.

Zur Kreuzung Frauenaauracher Str. - Herzogenaauracher Damm siehe 3.1.3.1., zum Radwegende in Frauenaaurach Anlage IV.

Für die Schüler aus dem Aurach-Gebiet wäre ein Radweg am Ostufer des Kanals mit Anbindung an den Aurachdurchlaß von großem Interesse als Ersatz für die Strecken c. und d..

#### 2.2.1.2. Schulzentrum Ost (Hauptschule, Landkreisdgymnasium)

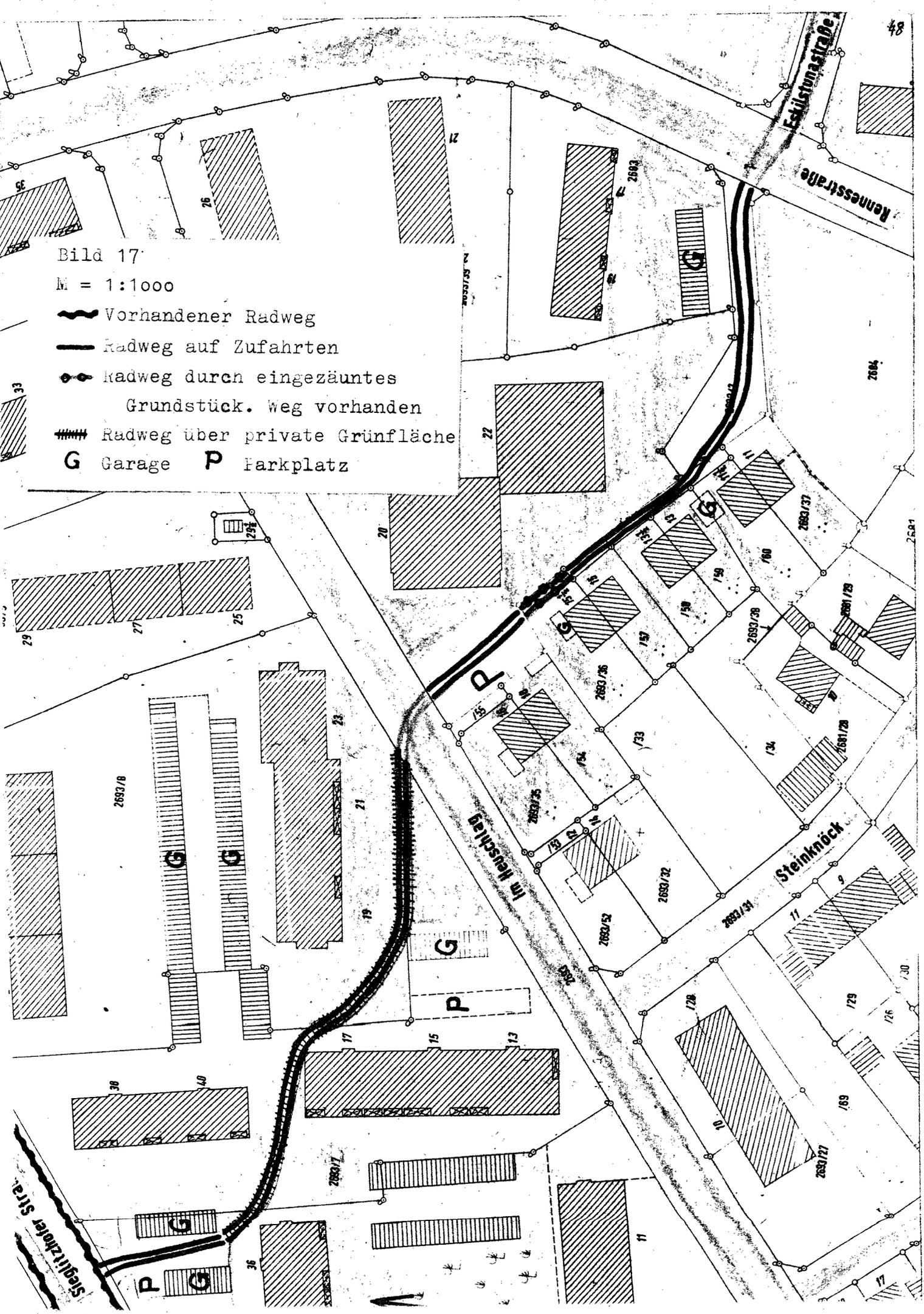
Die Hauptschule Ost ist noch über das östliche Stadtgebiet verstreut, der Neubau soll jedoch 1977 fertig werden, sodaß es sinnvoll ist, nur diesen zu betrachten.

Weil die Gebäude am östlichen Rand des Schulsprengels stehen, sind nur Stellplätze und eine Zufahrt von Westen nötig. In Verlängerung der Eskilstunastr. ist bereits ein Radweg vorhanden. Dieser muß (siehe auch 2.1.9.) längs Eskilstunastr. und dann durch die Garagenhöfe zur Sieglitzhofer Str. verlängert werden (Bild 17). Von hier ist eine Anbindung aller Wohngebiete gesichert. An der Eskilstunastr. genügt wahrscheinlich an Stelle eines Radweges, das Halten außerhalb von Parkbuchten zu verbieten. Läßt sich das Teilstück zwischen Heuschlag und Sieglitzhofer Str. nicht verwirklichen - der Hauseigen-

Bild 17

M = 1:1000

-  Vorhandener Radweg
-  Radweg auf Zufahrten
-  Radweg durch eingezäuntes Grundstück. Weg vorhanden
-  Radweg über private Grünfläche
- G** Garage **P** Parkplatz



tümer scheint, da er überall das Radeln verbietet, nicht fahrradfreundlich zu sein - , so wäre es auch günstig, die Radler über Heuschlag zur Langen Zeile zu schicken, wo ein Radweg zur Sieglitzhofer Str. gebaut werden müßte. Im Heuschlag sollte dann versuchsweise eine ähnliche Regelung wie in der Eskilstunastr. getroffen werden.

Am Schulzentrum sollte für den Nicht-Zielverkehr die Fortsetzung obiger Trasse nach Osten erkennbar gemacht werden.

Im Gegensatz zur Hauptschule wird das Gymnasium vor allem aus dem Landkreis besucht; von dort existieren keine Radwege. Besonders dringend ist ein Radweg nach Buckenhof etwa Buckenhofer Str. - Gräfenberger Str. - alte Secustrasse, und nach Uttenreuth möglichst nördlich der Ziegelei und nicht längs der Staatsstr.

Nach Bubenreuth ist der Vorschlag im Netzplan, vorbei am Waldkrankenhaus, gut. Von der Handtuchwiese aus jedoch längs der Spardorfer Str. nach Nordosten weiter zu bauen, um dann an der Stadtgrenze nach Süden abzuknicken, halte ich wegen des Umwegs und der Steigung für nicht glücklich. Dieser Plan sollte nur aus der Schublade geholt werden, wenn es in Sieglitzhof zu Schwierigkeiten kommt.

### 2.2.1.3. Ohm-Gymnasium

Die Haupteinfahrt zum Ohm-Gymnasium liegt an der Zeppelinstr., die eine bedeutende Zufahrt zu Siemens ist. Wegen der Bäume sind Radwege höchstens auf Kosten von Vorgärten möglich. Da dies den ganzen Charakter des Wohngebiets ändern würde, sollte davon abgesehen werden. Sobald jedoch Wohnblocks oder Büros in das Viertel eindringen, müssen Radwege mit "drin" sein.

Heute ist eine gewisse Verbesserung möglich, indem man Kfz. zwischen Memelstr. und Röthelheimgraben nur in nördlicher Richtung zuläßt.

Die Nebeneinfahrt an der Memelstr. zum zweiten Fahrradstellplatz am Ohm-Gymnasium ist unproblematisch.

Von der Zeppelinstr. "diffundiert" der Radlerstrom zu den großen Achsen Gebbert-, Nürnberger und Koldestr.. Besondere Sammelpunkte sind der Bahnübergang Hilpertstr., die Kreuzung Komotauer - Nürnberger Str. und am Röthelheim Bad. Um Sicherheitseinrichtungen ausbauen zu können, wäre eine stärkere Bündelung nötig. Die in 3.2.3.1. vorgeschlagene Umfunktionierung der Reichswaldstr. könnte das bewirken, wobei die Einbahnregelung auf der Zeppelinstr. bis zur Komotauer Str. auszudehnen wäre.

Wenn die Bahnschranken durch den Tunnel ersetzt werden, wird diese Strecke zum Anger wegen des größeren Umwegs (+ 400 m gegenüber Hilpertstr.) etwas an Attraktivität verlieren, jedoch an Sicherheit gewinnen.

Zum Anger wird es über die Gossenbrücke immer geringfügig weiter bleiben, doch ist diese Strecke für die Brucker Höhe von Bedeutung. Problematisch ist das Über- bzw. Unterqueren der Paul-Gossen-Str.. Bis zum Ausbau einer Unterführung im Zuge der Michael-Vogel -Str.(siehe 3.2.5.4.) sollten versuchsweise das Fahren auf den Radwegen zwischen Koldestr. und Wichernstr. in beiden Richtungen gestattet werden.

Das Haupteinzugsgebiet des Ohmgymnasium liegt im Nordosten. Von dort wird sehr viel die Gebbertstr. benutzt, die deshalb von der Mozartstr. nach Norden und vor allem an der Zollhauskreuzung (siehe 3.2.2.2.) Radwege erhalten muß. Wenn die Drausnickstr. für Radler gesperrt wird (siehe 2.1.8.), wird der Weg Richtung Sieglitzhof um 4% (150 m) länger (zumutbar!). Damit könnte auch die 8% längere aber schönere Strecke an der Osttangente interessant werden.

#### 2.2.1.4. Gymnasium Fridericianum

Fridericianum, MTG (2.2.1.5.) und CEG (2.2.1.6.) haben einen Einzugsbereich, der weit über die Stadtgrenzen hinaus geht. 10 km dürfte jedoch auch im Sommer der längste Fahrradschulweg sein.

Mit dem Nordosten ist das Gymnasium Fridericianum durch die Osttangente verbunden. Allerdings sollten die Fahrradstellplätze in dieser Richtung eine Ausfahrt erhalten. Beim endgültigen Ausbau der Osttangente muß sichergestellt werden, daß deren Ostseite (Radweg) von der Schule gefahrlos erreicht wird.

Schon vorher sollte der geplante Weg vom Wasserwerk nach Osten verwirklicht werden, um die Ostkreuzung zu umgehen. Zur Ostkreuzung selbst siehe 3.2.2.1..

Wesentliche Verbindung nach Norden ist die Hartmannstr., die jedoch wegen ihres Endes in der Drausnickstr. gefährlich ist. Auch wenn der Radfahrer aus der Drausnickstr. herausgenommen wird (siehe 2.1.8.), sollte er die Möglichkeit behalten, zur Wilhelmstr. weiter zu kommen. Damit man im Schutz der Ampel sicher über die Ausfallstraße kommt, muß an der Nordseite der Drausnickstr. ein beidseitig befahrbarer Radweg von der Hartmannstr. zur Wilhelmstr. angelegt werden.

Den Radverkehr von der Hartmann- auf die Gebbertstr. zu verlagern, scheint nicht möglich, ganz abgesehen davon, daß dann die Radwege an der Gebbertstr. überlastet wären.

Für die Schüler aus dem Westen sollte westlich des Eingangs ein zweiter Fahrradstellplatz eingerichtet werden, um den vorhandenen zu entlasten und zu verhindern, daß Radler und andere Schüler, die etwa aus Bussen aussteigen, kollidieren.

Der Radweg an der Sebaldisstr. wird nicht benutzt, da er zu schmal und kurvig ist. An den Ampel-gesicherten Überwegen über Hartmann- und Gebbertstr. wird oft das Rotlicht nicht beachtet. Möglicherweise ließe sich das verbessern, indem man beide Anlagen fahrradgerecht koppelt.

Nach Westen sollte der Radverkehr gebündelt auf der Reichswaldstr. weitergeführt werden (vgl. 3.2.3.1.). Damit wird der Anschluß an die West-Verbindungen des Ohmgymnasium hergestellt (siehe 2.2.1.3.) und weiter an die Strecken 2.1.1., 2.1.2., 2.1.12. bis 2.1.17..

#### 2.2.1.5. Maria-Theresien-Gymnasium

Die Zufahrt zu den Fahrradständern liegt günstig an der verkehrsarmen Fichtestr.. Nur morgens werden viele Schüler mit dem Auto gebracht; damit die Eltern den Radlern nicht die Einfahrt blockieren, sollte für diese Zeit ein absolutes Halteverbot erlassen werden.

Im Westen ist die Schule praktisch nur durch die Bismarckstr. vom östlichen Zentralbereich getrennt; der Lorlebergplatz ermöglicht jedoch ein günstiges Überqueren. Der "Altstadtring" Krankenhausstr.- südl. Stadtmauerstr. - Loschgestr. (vgl. 2.1.o.c.) wird die Schüler teilweise von der Universitätsstr. und der Fußgängerzone weglocken und auf die Westverbindungen der Innenstadt (siehe 2.1.1., 2.1.2., 2.1.12. bis 2.1.17.) verteilen.

Nach Osten wird heute die Fichtestr. benutzt. Das schließt jedoch eine gefährliche Überquerung der Loewenichstr. ein. Wenn die in 3.2.2.2. vorgeschlagene Paralleltrasse zur Loewenichstr. realisiert wird, könnte die Querung in die Kreuzung mit der Schillerstr. verlegt und somit sicherer werden. Gleichzeitig wäre der Anschluß an die Ostverbindungen 2.1.8., 2.1.9. hergestellt.

Nach Verwirklichung der Paralleltrasse liegt die Schule auch unmittelbar an der großen Nord-Süd-Verbindung Bürgermeistersteg - Gebbertstr.

#### 2.2.1.6. Christian-Ernst-Gymnasium

Das CEG hat KEINE Fahrradständer, weshalb die Fahrräder an der Mensa (wo der Platz sowieso nicht reicht) und auf der Straße stehen. Vielleicht läßt sich eine Gemeinschaftslösung mit der Pupille finden.

Im Umkreis des CEG gibt es keine Radwege (!). Nach West, Nord und Nordost würde Abhilfe geschaffen, wenn man die

Raumerstr. und die Krankenhausstr. ("Altstadtring") dem Radfahrer widmet. Nach Süden sollte durch die Anlagen am Langemarkplatz und an der Sieboldstr. bis zur Werner-von-Siemens-Str. ein Radweg gebaut werden; zur Fortsetzung an der Zeppelinstr. siehe 2.2.1.3..

#### 2.2.1.7. Gymnasium Süd (geplant)

Eine gute Verbindung nach Eltersdorf existiert bereits mit der Langenaustr. (siehe 2.1.3.b.). Dabei muß wohl später die Überquerung der Weinstr. gesichert werden.

Nach Norden muß die Max-Plank-Str. und die Bunsenstr. Radwege erhalten (vgl. 2.1.4.).

Größtes Problem wird die Strecke zum alten Brück sein. Bis zur Eisenbahn dürfte die Schwedlerstr. ohne weiteres die radelnden Schüler aufnehmen. Doch dann muß die Tennenloher Str. ab einschließlich Eisenbahnbrücke (die verbreitert werden müßte) bis über die B4A Radwege erhalten. Von dort können sich die Radler im Wohngebiet verteilen. Gefährlich - wenn auch nicht für die Schüler - ist der mehrfache Wechsel zwischen Nicht-Radweg und Radweg an der Tennenloher Str.

Nach Tennenlohe wäre eine Abkürzung auf dem Herbstwiesenweg zur Tennenloher Str. angenehm, aber die Kreuzung auf freier Strecke ist zu gefährlich. Ansonsten reicht der vorgesehene Radweg an der Tennenloher Str. aus.

#### 2.2.1.8. Werner-von-Siemens-Realschule

Die Schule liegt optimal an Rad- und Fußwegen am Brucker Seela.

Nach Norden ist die Unterführung unter der Paul-Gossen-Str. zu schmal, und sie hat unbefahrbare Rampen; Verbesserung: Unterführung im Zuge der Michael-Vogler-Str. (siehe 3.2.5.4.). Mit der Trasse 2.1.1.b. und ihrer Verlängerung über die Werner-von-Siemens-Str. bestehen nach Fertigstellung des Eisenbahntunnels ausgezeichnete

Verbindungen nach Norden und Nordosten, indem an der Loewenichstr. an 2.1.8. bis 2.1.10. angeknüpft wird. Bis eine neue Unterführung unter der Paul-Gossen-Str. gebaut wird, sollten versuchsweise die Radwege an der Paul-Gossen-Str. bis zur Günther-Scharowsky-Str. in beiden Richtungen freigegeben werden (viele fahren jetzt schon so). Aus Sicherheitsgründen müßte dann aber die Spange von der Elise-Späth-Str. zur Paul-Gossen-Str. gesperrt werden, vielleicht ausgenommen bei Fußballspielen.

Nach Süden übernehmen Langfeld- und Felix-Klein-Str. die Verteilung. Gefährlich ist die Radweglücke am Südeude der Langfeldstr..

#### 2.2.1.9. Eichendorffschule (Hauptschule Süd)

Die Fahrradstellplätze der Eichendorffschule sind vorbildlich in Nord- und Südhälfte unterteilt und jeweils von dieser Seite zugänglich. Für die weiteren Verbindungen gilt im wesentlichen das Gleiche wie für die Werner-von-Siemens-Realschule (2.2.1.8.), wobei jedoch der Schulsprengel durch Nürnberger Str. und Güterhallenstr. begrenzt ist.

Zum westlichen Angergebiet wird häufig die Wichern- und Saalestr. benutzt, wobei die Äußere Brucker Str. ungesichert überquert wird. Eine Ampel scheint mit aber nicht vertretbar.

Zu dieser Schule gehört auch der Ortsteil Tennenlohe; daher ist es richtig, den Radweg an der Äußeren Tennenloher Str. zu bauen, der jedoch über die Bunsenstr. (vgl. 2.1.4.) bis zur Felix-Klein-Str. geschlossen werden sollte.

### 2.2.1.10. Berufsschule

Lageplan: Bild 9

Beim Neubau der Berufsschule sollten die Fahrradständer sowohl in der Nähe des Eingangs als auch an der vorgeschlagenen Fahrradachse (siehe 2.1.8.) Schillerstr. - Löhestr. liegen. Damit steht schon das Gebiet an der alten Bus-Betriebshof-Einfahrt fest. Es sollte keine Rücksicht darauf genommen werden, daß Fahrräder vielleicht nicht zu einer repräsentativen Fassade passen.

Die heutigen Fahrradständer liegen für die bestehenden Gebäude günstig.

wegen der Lage der Schule an der Ost-West-Achse kann auf 2.1.8. und 2.1.9. sowie für die westlichen Stadtteile auf 2.2.1.5. verwiesen werden.

Problematisch ist nur die Verbindung nach Süden, weil die Drausnickstr. überquert werden muß. Hinzu kommt, daß die Radwege von Süden an der Hartmannstr. ca. 300 m zu weit westlich in die Drausnickstr münden, diese jedoch von Radfahrern freigehalten werden soll (vgl. 2.1.8.). Allerdings wäre in der Ampel-geregelten Einmündung der Hartmannstr. ein sicheres Überqueren der Drausnickstr. möglich; fraglich ist nur, ob sich die Schüler über/die Wilhelmstr. umleiten lassen.

### 2.2.1.11. Tennenlohe - Eltersdorf

Da die Schulen von Eltersdorf und Tennenlohe zusammengeschlossen sind, besteht zwischen beiden Orten starker Schülerverkehr. Der für 1975 vorgesehene Ausbau von Feldwegen wird die Schulwegsituation verbessern. Auf der Eltersdorfer Hälfte kann sogar die Weinstr. für Radler ganz gesperrt werden, wenn entsprechende Hinweiszeichen aufgestellt werden.

Leider bleiben Lücken zwischen Geuther-Markt und Tennenloher Schule sowie zwischen Frankenschnellweg und Eltersdorfer Schule. In Tennenlohe sind die Straßen zu schmal für Radwege, sodaß höchstens ein strenges Halteverbot an der Wied helfen kann (beachte Bild 14).

Die gefährlichste Lücke ist an der Autobahnbrücke. Wenn irgend möglich sollte trotz der höheren Kosten ein eigener Fuß- und Radwegsteg ca. 100 m südlich der Weinstr. gebaut werden, denn für Kinder bedeutet es eine Gefährdung, wenn sie - auch auf einer verbreiterten Brücke - kurzzeitig ganz nah an den schnellen Kfz.-Verkehr herankommen.

#### 2.2.1.12. Frauenaarach

Zum Sprengel der Teilhauptschule Frauenaarach gehören auch die weit außerhalb gelegenen Ortsteile Hüttendorf, Kriegenbrunn und Neuses. Daher sollte über Kriegenbrunn nach Hüttendorf der vorgesehene Radweg bald gebaut werden, aber nicht, wenn nicht gleichzeitig eine Lösung an der Autobahnunterführung angegangen wird. Obwohl der Radweg überall als Teil der Straße aufgefasst wird und somit im selben Bauwerk wie die Straße unter der Autobahn durchgeführt werden könnte, halte ich eine separate Röhre für günstiger.

Für Neuses sollten die Stücke der Flurbereinigungswege im Aurachtal verbunden werden (vgl. 2.1.2. und 2.3.2.3.).

## 2.2.2. Universität

Für Erlangen haben die Uni und für den Radverkehr der Anteil der Studenten so große Bedeutung, daß sie getrennt behandelt werden müssen.

Bei den Studenten ist mit der höchsten Geschwindigkeit (bis 45 km/h) aber auch mit einigermaßen verkehrsgerechtem Verhalten zu rechnen. Der Verkehr tritt den ganzen Tag auf, besonders massiert jeweils zu den vollen Stunden. Die Studenten sind zum großen Teil ortsfremd, sodaß Beschilderung besonders dringend ist. Sehr wichtig ist die optimale Lage der Fahrradständer, sonst gammeln die Drahtesel vor Eingängen herum.

Wenn im Zentrum mehrfach schlechte Eignung für Radler festgestellt wird, so hat dies weniger Gewicht, weil hier noch fußläufige Entfernungen vorliegen.

### 2.2.2.1. Mensa

Die Fahrradständer an der Mensa sind meistens von Schülern des Christian-Ernst-Gymnasium belegt (vgl. 2.2.1.6.), was im Sommer manchmal zum Chaos führt (Bild 18). Es sollten sowieso den Sommer über mehr Ständer aufgestellt werden. Die Verbindung zu den Instituten an der Bismarckstr. sollte verbessert werden, indem in der Raumerstr. der Radler auch gegen die Einbahnrichtung zugelassen wird.

Zur UB und zum Kollegienhaus kann nicht viel verbessert werden, da die verkehrsreichen

Einbahnstraßen Schuhstr. und Fahrstr. nicht fahrradfreundlich werden können.



Bild 18

#### 2.2.2.2. Kollegienhaus - UB

Die alten Fahrradständer am Kollegienhaus sind für Klappräder nicht geeignet. Manche Studenten sind auch zu faul zum Hochschieben. Dadurch werden viele freie Plätze blockiert. Die Ständer sollten daher teilweise durch moderne ersetzt werden.

Beidseits der Eingänge zur UB sollten auch einige Ständer angebracht werden.

Die Verbindungen zur Mensa und zu dem studentischen Wohngebiet um den Theaterplatz sind für Radler schlecht geeignet.

#### 2.2.2.3. Schloß

An der Uni-Verwaltung ist das Abstellen von Fahrrädern fast unmöglich: Keine Fahrradständer, "Anlehnen verboten"! Wenn Ständer in den Nischen neben dem Eingang aus optischen Gründen abgelehnt werden, sollten sie auf Kosten von Parkplätzen unmittelbar gegenüber dem Eingang angelegt werden.

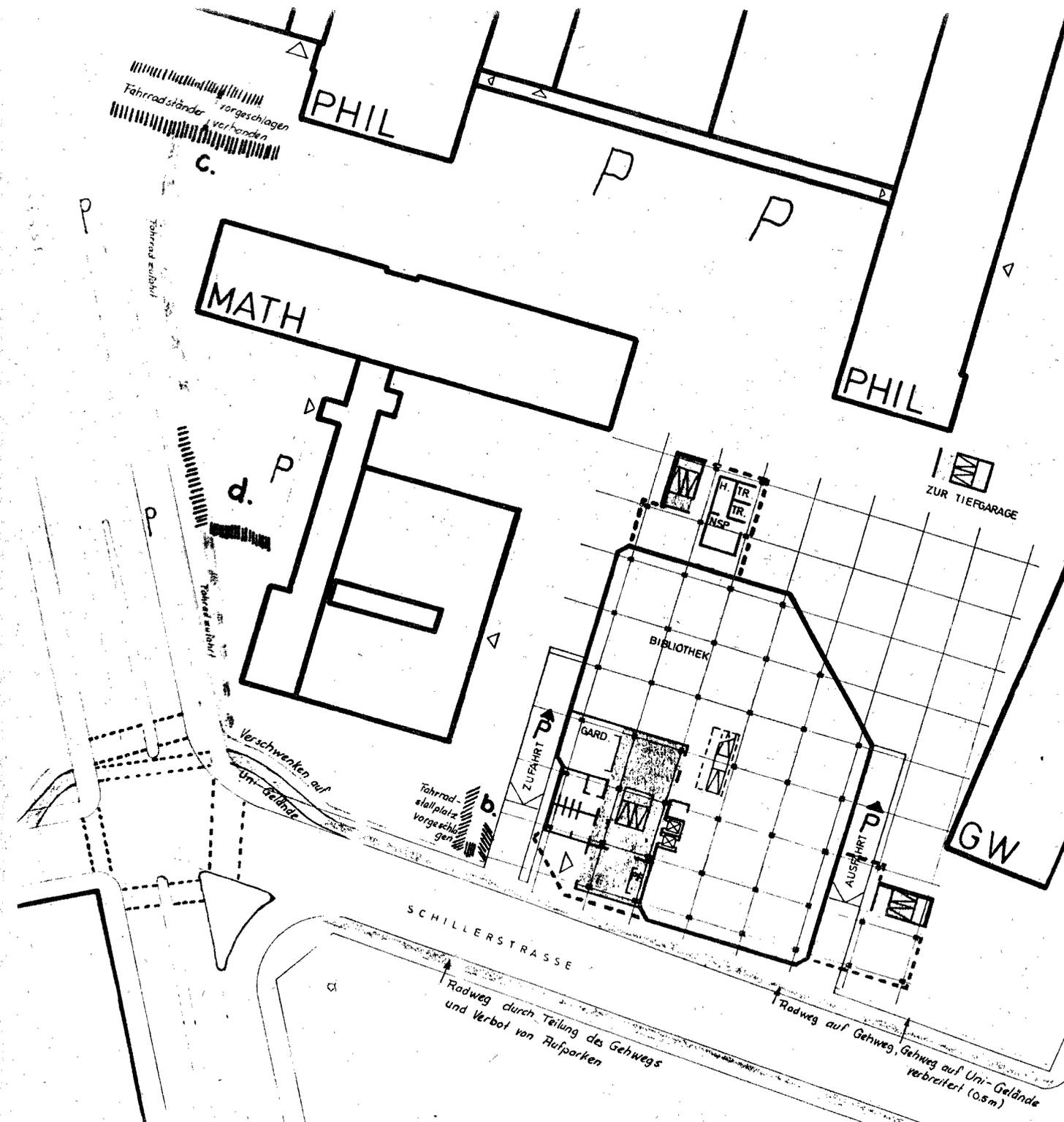
#### 2.2.2.4. Bismarckstraße

Zur allgemeinen Anbindung an das Radwegenetz sollte der in 2.1.8. geforderte Radweg Glückstr.- Schillerstr. gebaut werden (Linienführung an der Uni siehe Bild 20). Richtung Mensa kann dann über östliche Stadtmauerstr. und Raumerstr. gefahren werden, während heute Bismarck-, Stubenloh- und die verkehrsreiche Henkestr. benutzt werden. Ins Südgelände gelangt man über die Gebbertstr.; gefährlich ist die Radweglücke zwischen Schillerstr. und Mozartstr und besonders die Zollhauskreuzung (siehe 3.2.2.2.).

Zu den Wohngebieten entstehen wegen der Lage an der großen Nord-Süd-Achse Bürgermeistersteg - Gebbertstr. und der Ost-West-Achse Schillerstr. günstige Verbindungen durch die in 2.1. erläuterten Zentrumsbeziehungen.

An folgenden Stellen werden im wesentlichen Fahrräder abgestellt (Bild 19 und 20):

- a. am Zugang zur Cafeteria an der Kochstr.
- b. im Hof zwischen juristischem Seminar und Mathematischem Institut



UNIVERSITÄT ERLANGEN-NÜRNBERG  
**V E R F Ü G U N G S -  
 G E B Ä U D E**

FÜR GEISTESWISSENSCHAFTEN

SKIZZENVORSCHLAG  
 ZUR KVM-BAU MASSTAB 1:500

ERDGESCHOSS GRUNDRISS

UNIVERSITÄTSBAUAMT ERLANGEN  
 IM JULI 1974

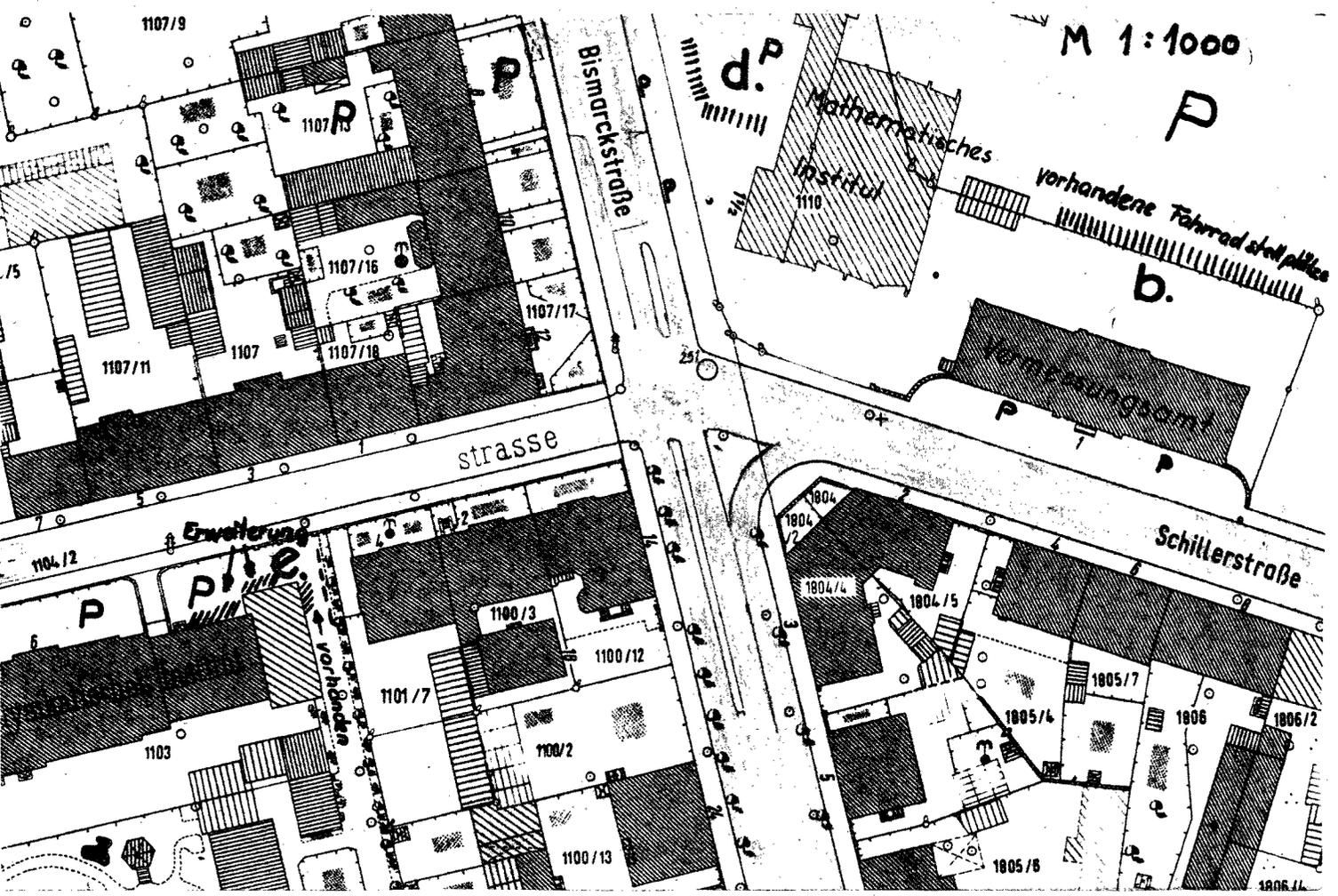


Bild 19

- c. am südlichen Eingang zum "Philosophenturm"
  - d. vor dem mathematischen Institut
  - e. am Osteingang zur Experimentalphysik (Glückstr.)
- Während a. und e. an ruhigen Straßen liegen, muß bei c. und d. (meist beim Verlassen der Stellplätze) die Bismarckstr. überquert werden. Abhilfe könnte eine Fahrradzufahrt auf Uni-Gelände von der Kreuzung Bismarckstr.- Schillerstr. bringen.
- a. ist kein offizieller Abstellplatz. Es sollten an der Mauer zum Freiplatz der Cafeteria Ständer angebracht werden.
  - b. entfällt durch den Neubau des juristischen Seminars an Stelle des Vermessungsamtes. Dann muß unbedingt am Eingang des Neubaus (siehe Bild 20) ausreichend Ersatz geschaffen werden. Der heutige Platz ist nicht ausgelastet, weil er relativ ungünstig zu den Eingängen liegt und nur von Eingeweihten gefunden wird.
  - c. ist für das AudiMax viel zu klein. Außerdem sind die Rillen in den Betonplatten als Fahrradständer

ungeeignet, da sie meist mit Schmutz verstopft sind. auf die am Rad montierten Ständer angewiesen, kommt es immer wieder vor, daß eine kleine unachtsame Bewegung zig Fahrräder umreißt.

- d. reicht außer im Sommer aus. Vielleicht kann nach Fertigstellung der Tiefgarage im juristischen Seminar eine Parzelle des Parkplatzes durch Fahrradständer ersetzt werden.
- e. ist viel zu klein. Erweiterungsmöglichkeiten bestehen an der Nordwand des Gebäudes, womit auch eine bessere Lage zum Nordeingang erreicht würde. Es sollten jedoch nicht wieder Rillensteine verwendet werden.

### 2.2.2.5. Südgelände

Um die Verbindung mit der Stadt zu verbessern, müssen Stettiner Str., Breslauer Str. und das Süden der Hartmannstr. wie im Netzplan vorgesehen Radwege erhalten. Besonders im Umkreis der Theodor-Heuss-Anlage dürfen dazu aber nicht die Gehsteige geschmälert werden, sondern es muß auf angrenzende Rasenflächen ausgewichen werden. Über die Gebbertstr. werden dann die Institute an der Bismarckstr. und der Stadtnorden erreicht.

Für die Verbindung zur Innenstadt mit Mensa, UB, Schloß gilt 2.1.5., wobei sich eine Begradigung an der Südkreuzung auch durch einen Radweg an der Ostseite der Nürnberger Str. bis zu dem Radwegsteg erzielen läßt.

Über diesen Radwegsteg erreicht man durch die Brucker Lache Bruck und über die Paul-Gossen-Str. die Brucker Höhe, die Wohnheime an der Wichernstr. und den Stadtwesten; dazu ist der Ausbau der Radwege an der Hammerbacher Str. zwar nicht notwendig, aber günstig. Wichtiger ist eine geeignete Unterführung der Paul-Gossen-Str. westlich der Eisenbahn (siehe 3.2.5.4). Der Weg Richtung Büchenbach sollte ab Wichernstr. beschildert werden.

Nach Buckenhof und Sieglitzhof siehe 2.2.1.4..

Das Südgelände selbst ist so weitläufig, daß sogar zwischen den Gebäuden das Radl benutzt wird. Jedem wichtigen Eingang sollten daher Fahrradständer zugeordnet werden (besonders dringend: Mensa, Hörsaalgebäude). Das ist bisher fast nie der Fall, oder die Ständer liegen sehr ungünstig um die Ecke, wie etwa am Rechenzentrum. So lehnen die Drahtesel an Bäumen und Wänden oder blockieren wild durcheinanderstehend Fußwege.

Baulich ist das Südgelände nicht für Radverkehr konzipiert, sodaß keine eigentlichen Fahrradstrecken zwischen den Instituten und nach außen vorhanden sind: Die Straßen sind so selten und so zugesperrt, daß sie abgesehen von Einbahnregelungen für Radler indiskutabel sind. Zudem ist etwa zwischen Martensstr. und Egerlandstr. eine Stufe wie auf einen Gehsteig. Die Fußwege laufen sehr viel günstiger und sind auch breit genug, darauf zu radeln. Außer zur Egerlandstr. gibt es keine Stufen. Nur sind die Wege so eckig, daß sogar Fußgänger über den Rasen abrunden. Für den Radler wird es besonders dann unangenehm, wenn an solchen Stellen Plakatsäulen im Wege stehen. Vielleicht lassen sich wenigstens zu den großen Hörsälen eigene Radwege anlegen und für zukünftige Erweiterungen etwa Richtung Tandemlabor einplanen. Ausgangspunkt eines solchen Netzes müßte die Ecke Egerlandstr. - Stettiner Str. sein.

#### 2.2.2.6. Sportgelände

Die Uni-Sportanlagen liegen radverkehrsgünstig an der Gebbert- und der Hartmannstr.. Um jedoch das Überqueren der Straße zu ermöglichen, sollte auf der gegenüberliegenden Seite der Randstein abgesenkt werden. An der Gebbertstr. sollten die Fahrradständer etwas erweitert werden.

### 2.2.2.7. Wohnheime

Es ist hier nicht möglich, jedes Wohnheim einzeln zu behandeln.

Prinzipiell sollten am Eingang ausreichend Fahrradständer sein. Zusätzlich ist ein Fahrradkeller nötig. In Zukunft könnte das in der Baugenehmigung verankert werden.

Im Wohnheim sollte ein Radstreckenplan (Empfehlungen, wo man mit dem Fahrrad am günstigsten lang fährt) ausgehängt werden.

### 2.2.3. Industrie

Wie die stark frequentierten Fahrradstellplätze der Industriebetriebe zeigen, benutzt ein erheblicher Teil der Arbeitnehmer das Fahrrad.

Einige Zahlen lassen sich aus dem Ergebnis einer Umfrage bei Siemens (siehe Bild 21) entnehmen, obwohl die Ergebnisse gerade bzgl. der Radfahrer zweifelhaft sind, wie die Auswerter zugeben, da auf Grund der Vorbemerkung jeder, der gelegentlich mit dem eigenen Auto fährt, "Auto" angekreuzt hat, um einen Parkplatz zu bekommen. Dies wurde in persönlichen Gesprächen mit Befragten bestätigt. Außerdem werden gewöhnlich weit mehr Fahrräder gezählt, als die Umfrage ergab. Bei gutem Sommerwetter ist mit ca. 3000 Radlern zu rechnen. Interessant an dem Ergebnis ist auch, daß deutlich mehr Arbeitnehmer mit dem Radl fahren, als mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen.

Die Erfahrung zeigt, daß an den Fahrradständern der Industriebetriebe wesentlich mehr Disziplin herrscht, als an Schulen, Geschäften oder der Uni. Das sollte jedoch nicht davon abhalten, nach dem günstigsten Standort für Fahrradständer zu suchen.

Beachtet werden muß, daß morgens und abends im stärksten Ikw-Verkehr geradelt werden muß, aber gleichzeitig mit mehr Verantwortungsbewusstsein gefahren wird als bei Schülern.

Die Untersuchungen der Stadtverwaltung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Erlangen erfordern auch von uns einen Beitrag. Anlässlich einer dazu notwendigen Erhebung wollen wir die Belegung unserer Parkplätze prüfen und ggf. ordnen.

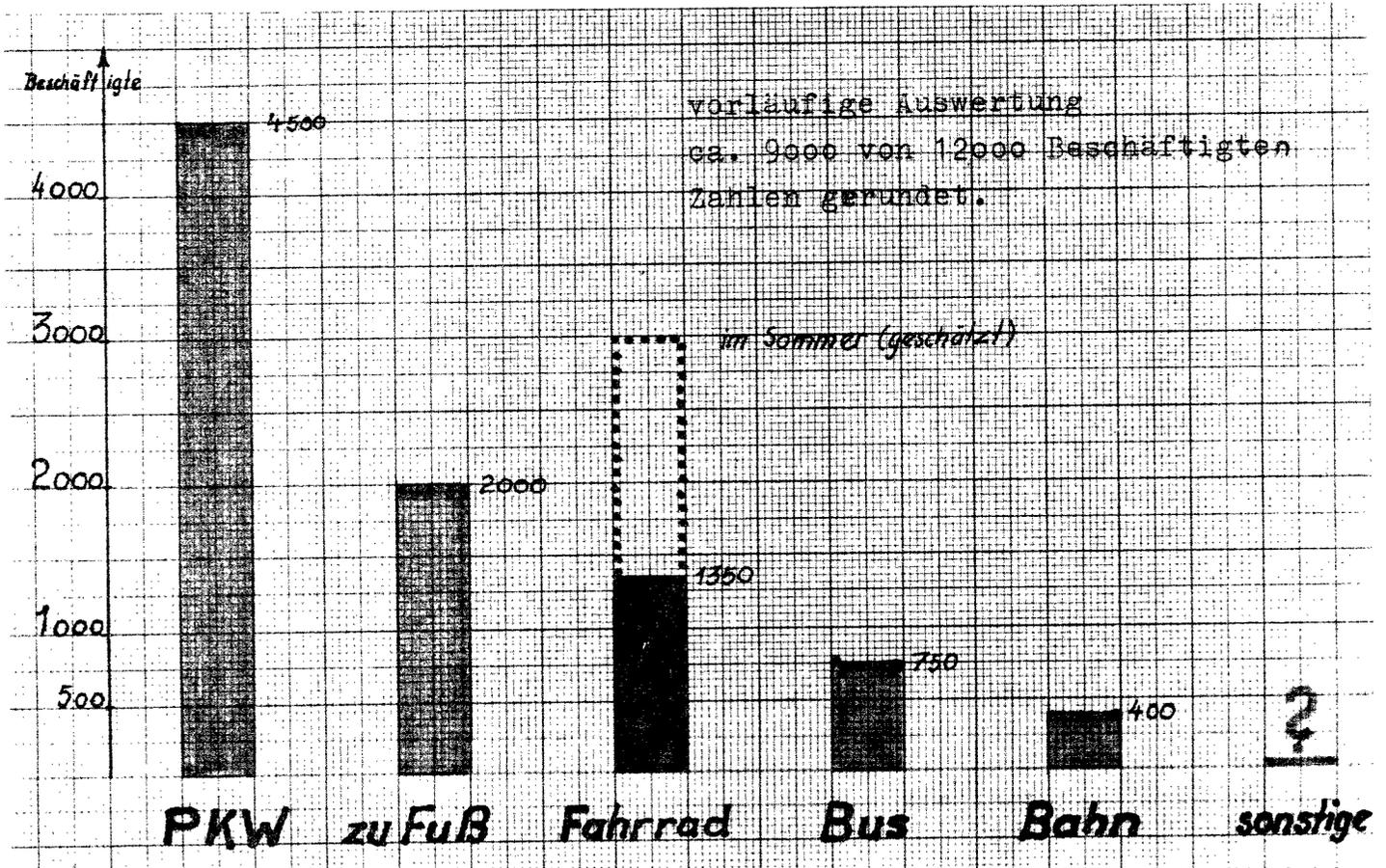
Bitte unterstützen Sie uns durch gewissenhafte Beantwortung nachstehender Fragen.

Bitte jeweils nur 1 Kästchen ankreuzen:

I. Wie legen Sie überwiegend Ihren Weg zu oder von Ihrer Arbeitsstelle zurück?

- 11  mit eigenem PKW
- 12  als Mitfahrer
- mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- 13  Bahn
- 14  Bus
- 15  beides
- 16  mit dem Fahrrad
- 17  zu Fuß
- 18  mit dem Mofa bzw. Motorrad

Fragebogen für Siemens-Stammhaus und -Forschungszentrum, KWU  
(Ausschnitt, rote Unterstreichung vom Verfasser)



### 2.2.3.1. Siemens-Verwaltung

Die Fahrradständer liegen relativ weit weg von den Haupteingängen. Das wird jedoch etwas dadurch kompensiert, daß in jeder Richtung Ständer sind:

- a. zwischen Zeppelin- und Pfälzerstr.
- b. Zenkerstr.
- d. Hofmannstr.
- e. Ecke Mozartstr.- Gerstenbergstr.

Positiv an allen Stellplätzen ist, daß sie überdacht sind, und daß daran gedacht wurde, gesonderte Klappradplätze auszuweisen. Nachteilig ist, daß nirgends der

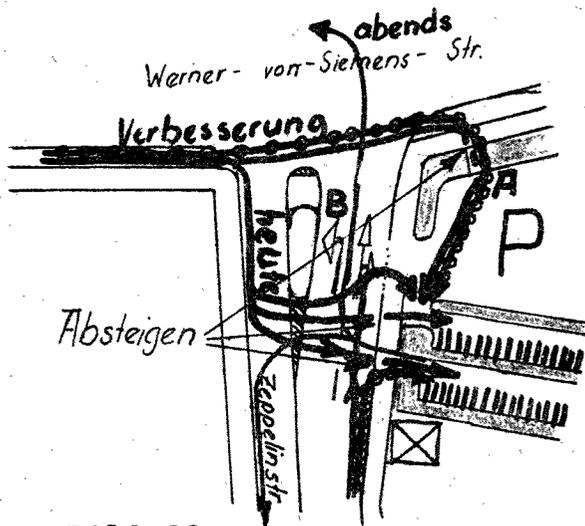


Bild 22

Randstein geeignet abgesenkt ist. Dadurch muß auf der Fahrbahn abgestiegen werden, was zu Konflikten mit dem Auto-Berufsverkehr führt. Die Absenkung muß so breit sein, daß der Radler den Fußgängern ausweichen kann.

Ein besonderes Problem bildet die Stellplatzeinfahrt an der Zeppelinstr. (Bild 22), da sie im Stau-

raum der Kreuzung mit der Werner-von-Siemens-Str. liegt. Morgens bildet die Verkehrsinsel für die Radler, die auf der Werner-von-Siemens-Str. von Westen kommen, ein zusätzliches Hindernis, ohne daß sie ihnen Schutz böte, denn dazu ist sie zu schmal. Als Verbesserung empfiehlt sich, an Stelle des vorhandenen Fußweges **A** über den Grünstreifen zwischen Gehsteig und Parkplatz eine Zufahrt zum Fahrradständer zu bauen. Dazu müßte das inoffizielle Parken an dieser Stelle durch Pfosten unterbunden werden. Für die Ausfahrt sollte die linke Spur der Zeppelinstr. **B** einen Linksabbiege-Pfeil erhalten, um dem Radler sicheres Einordnen zu gestatten.

Diese Regelungen sollen nur vorläufig sein, denn nach Fertigstellung der Ringstr. kommt der Radler aus dem

Westen nördlich der Werner-von-Siemens-Str. an (wo er jetzt schon wegfährt), weshalb dann ein Teil der Ständer an die Nordwestecke der Kreuzung - keinesfalls weiter weg - verlegt werden sollte. Wenn in Verlängerung der Ringstr. ein Steg über die Regnitz gebaut wird, so wird auch ein Teil des Verkehrs, der heute über die Paulistr. und durch die Innenstadt zur Mozartstr. fließt, die neue Strecke benutzen. Im übrigen gilt für die West-Beziehungen das, was in 2.1.1. bis 2.1.4. und 2.1.12. bis 2.1.17. für den Neuen Markt festgestellt wurde.

Von der Südstadt aus wird fast ausschließlich die Zeppelinstr. benutzt, über die gleichzeitig starker Kfz.-Berufsverkehr fließt. Ausweichen auf die Nürnberger Str. mit Radwegen bedeutet für den Berufsverkehr einen zu großen Umweg. Über einen Radweg in der Zeppelinstr. siehe 2.2.1.3.. Von der Sebaldussiedlung hingegen wird auf Gebbert- und Pfälzerstr. ausgewichen.

Von Osten wird heute meist Artilleriestr. - Hartmannstr. - Hofmannstr. oder Mozartstr. gefahren und entsprechend Stellplatz b. oder c. benutzt, wobei b. zeitweise überlastet ist. Gefahrenpunkte sind dabei die ungesicherten

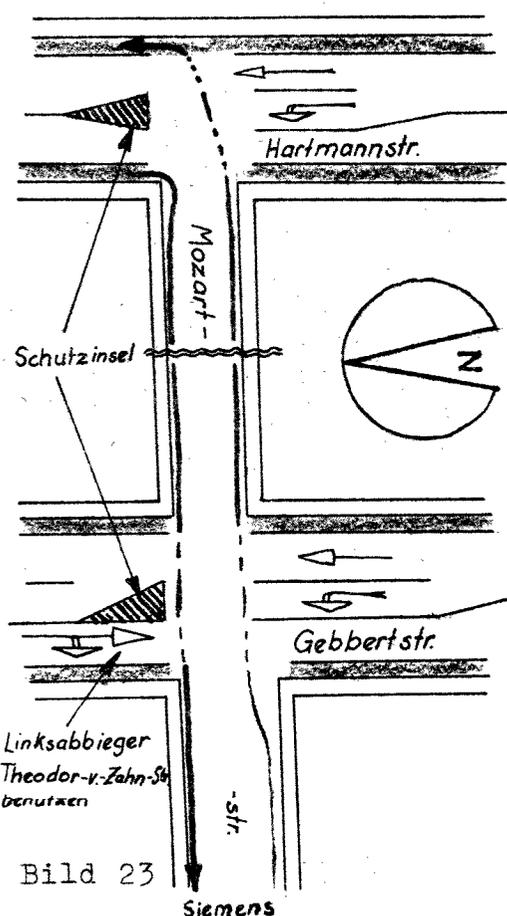


Bild 23

Überquerungen von Hartmann- und Gebbertstr. sowie die Verschwenkung am Ende der Henkestr.. Ganz wird sich dieser Verkehr auch bei entsprechendem Ausbau von Ostkreuzung (siehe 3.2.2.1.), Schillerstr. (siehe 2.1.8.) und Zollhauskreuzung (siehe 3.2.2.2.) nicht auf diese Strecke verlagern lassen, obwohl der Umweg nur 0 m - 300 m beträgt. Sofort läßt sich die Gefahr beim Überqueren der Hartmann- und Gebbertstr. durch eine Schutzinsel (Bild 23) vermindern.

Für den vom Burgberg über den Bürgermeistersteg kommenden Radverkehr muß an der Zollhaus-

Kreuzung verbessert werden (siehe 3.2.2.2.).

### 2.2.3.2. UB - med

Beim Hauptbetrieb von Siemens - UB - med wie bei den Werkstätten außerhalb des Blocks liegen die Fahrradständer ungefähr in der Mitte des Geländes, jedoch ist das Radeln auf dem Werkshof nicht gestattet (Bild 24). Das führt dazu, daß Fahrräder auch in der Umgebung an Gartenzäunen abgestellt werden. Es ist zu prüfen, ob hier die Sicherheitsbestimmungen nicht übertrieben eng sind.

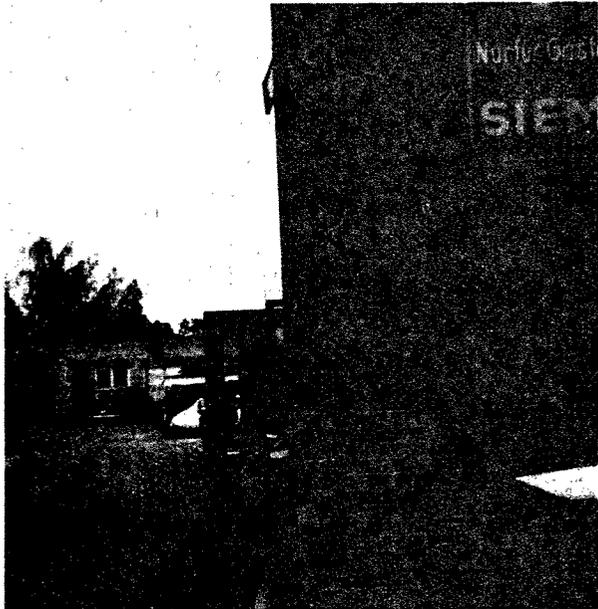


Bild 24

Beim Ausbau der Luitpoldstr. wird der dortige Eingang für Radfahrer ungeeignet, ob nun die Luitpoldstr. Radwege erhält oder nicht. Ein Überqueren der Straße wird nämlich an dieser Stelle nicht mehr möglich sein, und im ersten Fall ist ein 1.25 m breiter Radweg für Verkehr in beiden Richtungen zu schmal. Es wird vorgeschlagen, die Hoforte möglichst nah an die Zollhauskreuzung zu verlegen, entweder gegenüber Luitpoldstr.44 oder gegenüber Gebbertstr.8.

Für eine kurze Verbindung nach Osten wäre auch heute schon ein Ausgang zur Artilleriestr. nötig, doch das würde eine äußerst ungünstige Kreuzung mit der Hartmannstr. bedeuten. Wenn hier jedoch einmal eine Lichtzeichenanlage aufgestellt wird, sollte dieser Ausgang ins Auge gefasst werden.

Heute wird über die Drausnickstr. nach Osten gefahren.

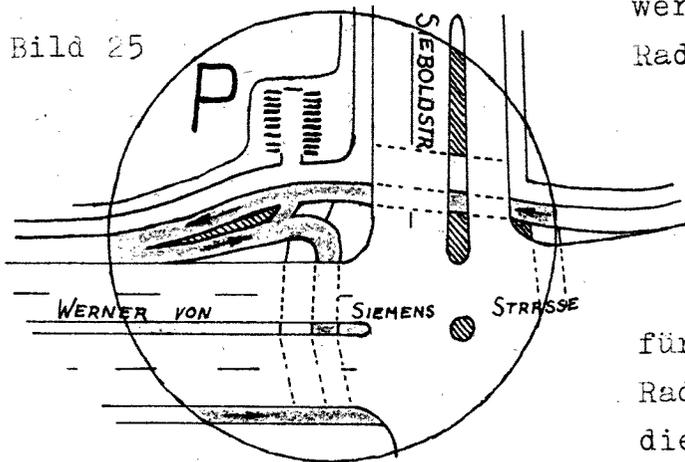
wenn sie für Radler gesperrt wird, und über die Zollhauskreuzung gefahren werden muß, sind die Radler von UB - med ohne einen Ausgang zur Artilleriestr. stark benachteiligt.

Für den Verkehr von Norden und Westen muß vor allem die Zollhauskreuzung ausgebaut werden (siehe 3.2.2.2.).

Nach entsprechenden Änderungen in der Loschgestr. und der Kuttlerstr. sollten die Arbeitnehmer per Flugblatt auf diese Alternativtrasse zur Unterführung Paulistr., die nicht weiter ist, hingewiesen werden.

Nach Büchenbach und Bruck wird die Werner-von-Siemens-Str. durch den Tunnel unter der Eisenbahn noch aufgewertet. Wenn die Ringstr. gebaut wird, muß gefragt

Bild 25



werden, wo man den Radler von der Nord- auf die Südseite der Werner-von-Siemens-Str. holt, denn an der Zollhauskreuzung reicht der Platz kaum für einseitig befahrene Radwege. In Frage kommen die Kreuzungen mit der

Nürnberger Str. oder der Sie-

boldstr.. In beiden Fällen muß der Radweg an der Kreuzung so aufgeweitet und verschwenkt werden, daß die Überquerer die übrigen Radler nicht behindern (Bild 25).

Um den Arbeitnehmern in der Siemens-Verwaltung das Überqueren der Werner-von-Siemens-Str. zu ersparen, und weil die Ampelphase an der Nürnberger Str. für den Radler sicher nicht günstig wäre, halte ich es trotz der Gefahren an der Schuhstr. für günstiger, an der Sieboldstr. die Fahrbahnseite zu wechseln.

In den Süden Erlangens benutzt der UB-med-Arbeitnehmer den Eingang an der Henkestr. und fährt auf den Radwegen an Hartmann- oder Gebbertstr..

### 2.2.3.3. Gossen

Bei Gossen sind die Fahrradständer über das ganze Gelände verteilt. Auf dem Betriebsgelände ist aber das Radfahren verboten. Es sollte untersucht werden, in wie weit dieses Verbot gefahrlos gelockert werden kann.

Da Gossen nicht direkt am Radwegnetz liegt, sollte von dem größten Fahrradstellplatz im Süden des Betriebs zur geplanten Radwegtrasse im Zuge der Ringstr. eine möglichst kurze Verbindung geschaffen werden, etwa indem man eine etwas breitere Gasse im Parkplatz markiert und freihält. Dadurch sind nicht nur die südlichen Stadteile einschließlich Büchenbach, sondern nach Bau eines Regnitzsteges auch Alterlangen und Büchenbach-Nord gut zu erreichen.

Nach Osten und Norden ist es nicht möglich, die Innenstadt zu umfahren, da die Werner-von-Siemens-Str. zu weit südlich liegt. Dem Radler bleiben noch zwei Wege:

- a. Sedanstr. - Neuer Markt - Hofmannstr. oder Mozartstr. - Werner-von-Siemens-Str.. Hier bedeutet jede Querstraße (insgesamt 4) eine Stoppstelle und im Berufsverkehr ein erhebliches Hindernis. Zudem muß zwischen Nürnberger Str. und Schuhstr. geschoben werden.
- b. Nägelsbachstr. - Güterhallenstr. - Friedrichstr. bzw. in Zukunft südliche Stadtmauerstr.. Probleme bringt hier der Stau abends in der Nägelsbachstr., morgens in der Güterhallenstr.. Daher sollte ein Radweg direkt an der Eisenbahn im Auge behalten werden, der bis zur Güterhallenstr. in beiden Richtungen benutzt werden kann. Ein Hintereingang zu Gossen ist schon vorhanden.

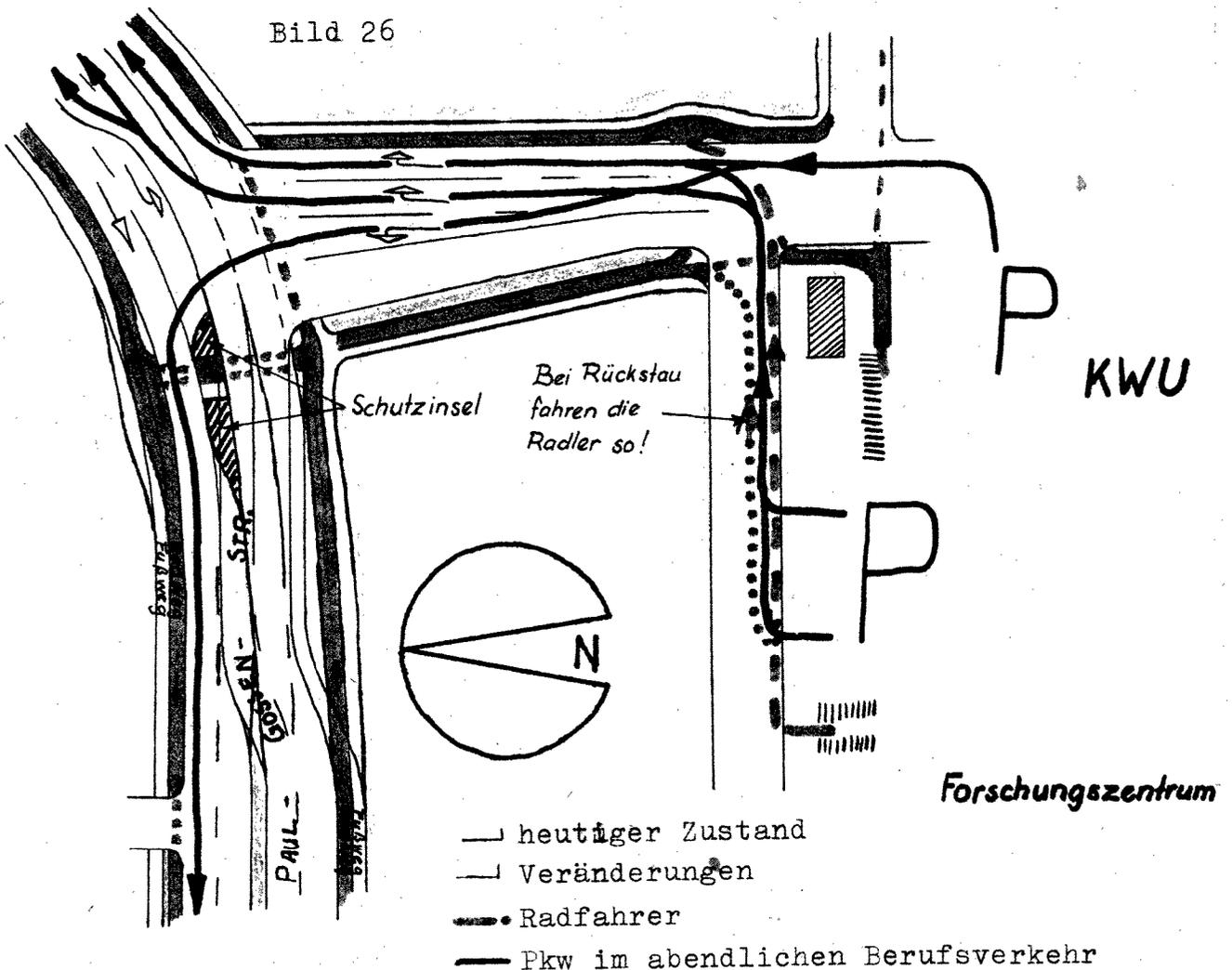
Beide Strecken münden heute in die Drausnickstr.. Während bei b. eine Verlagerung auf die Achse Schillerstr. (siehe 2.1.8.) leicht durchführbar scheint, setzt das bei a. den Ausbau der Zollhauskreuzung voraus (siehe 3.2.2.2.).

2.2.3.4. KWU, Forschungszentrum-Osteingang

Beide Fahrradstellplätze liegen nicht zu weit vom jeweiligen Eingang in Fahrtrichtung. Sie sind überdacht und haben wie bei Siemens üblich einen eigenen Klappradplatz. Während man im Sommer am Forschungszentrum manchmal keinen freien Ständer mehr findet, läßt sich bei KWU noch keine Aussage über die Belastung machen, weil das Gebäude erst in diesem Jahr bezogen wurde.

Zur Sebaldussiedlung und via Osttangente nach Sieglitzhof und Buckenhof bestehen über den Steg in Verlängerung der Friedrich-Bauer-Str. gute Verbindungen, die durch Verlängerung des Radweges an der Osttangente bis zur technischen Fakultät noch verbessert werden können. Auch nach Tennenlohe und zur Werksiedlung bestehen gute, wenn auch unbeleuchtete Wege durch die Brucker Lache. Um über die Felix-Klein-Str. auch Bruck und damit das Aurachgebiet besser zu erreichen, ist der für 1975 vorgesehene Restausbau des Radweges an der Anschützstr. günstig.

Bild 26



Für alle übrigen Richtungen muß die Hammerbacher Str. benutzt werden, die gleichzeitig die einzige Parkplatzausfahrt ist. Daher sind hier Radwege äußerst dringend. Um unnötiges Queren der Kfz-Ströme zu vermeiden, sollte der westliche Radweg in beiden Richtungen befahren werden (Bild 26). Dadurch wird es auch möglich, das Überqueren der Paul-Gossen-Str. durch eine "Schutzinsel" in zwei Abschnitte zu unterteilen. Beim Bau der Radwege sollte auch gleich die kleine Fußweglücke an der Paul-Gossen-Str. geschlossen werden.

Nach Norden gelangt der Radler dann sicher auf den Radwegen der Nürnberger Str. oder Gebbertstr., nach Westen auf der Paul-Gossen-Str., wo die Trennung von Rad- und Fußweg durch einen Pflanzstreifen sehr geglückt ist. Zur Wichernstr. und damit zum Talübergang nach Büchenbach sollte das Abbiegen durch Ausrunden erleichtert werden. In der Gegenrichtung ist dort eine für Radler sinnvolle Unterführung nötig (siehe 3.2.5.4.).

#### 2.2.3.5. Siemens-Forschungszentrum und -Lehrwerkstätten

Außer an der Freyeslebenstr. hat das Forschungszentrum noch Eingänge an der Paul-Gossen-Str. und an der Günther-Scharowsky-Str.. Der Radler wählt den Eingang nach der Lage seines Arbeitsplatzes in dem weitläufigen Gelände. Er muß dann noch bis zu 4 Minuten zu Fuß gehen!

An der Paul-Gossen-Str. liegen die Ständer optimal neben dem Eingang, während sie an der Günther-Scharowsky-Str. etwas versteckt sind. Gegenüber die Werkstätten haben die Ständer auf dem Hof, wo man nicht fahren darf, jedoch unmittelbar neben der Pforte.

Die Radwegebeziehungen sind bereits in 2.1.4. (Norden und Süden) und 2.2.3.4. (Osten und Westen) analysiert.

### 2.2.3.6. Frieseke & Höpfner

Bei Frieseke & Höpfner sind die Fahrradständer auf dem Gelände, auf dem man nicht radeln darf, verteilt. Im übersichtlicheren nördlichen Teil wird stillschweigend das Radeln geduldet.

Der Eingang Felix-Klein-Str. liegt günstig an einem Radweg, sodaß über die Günther-Scharowsky-Str. wie in 2.1.4. die Innenstadt oder über die Paul-Gossen-Str. die Südstadt und weiter über die Gebbertstr. Nord- und Oststadt erreicht werden.

Die Brucker Höhe grenzt direkt an den Betrieb, leider fehlt jedoch am Südende der Langfeldstr. ein Stück Radweg. Es müßte ein Gartenstreifen geopfert werden. Abgesehen davon kommt man auf sicheren Radwegen zum Anger und nach Büchenbach.

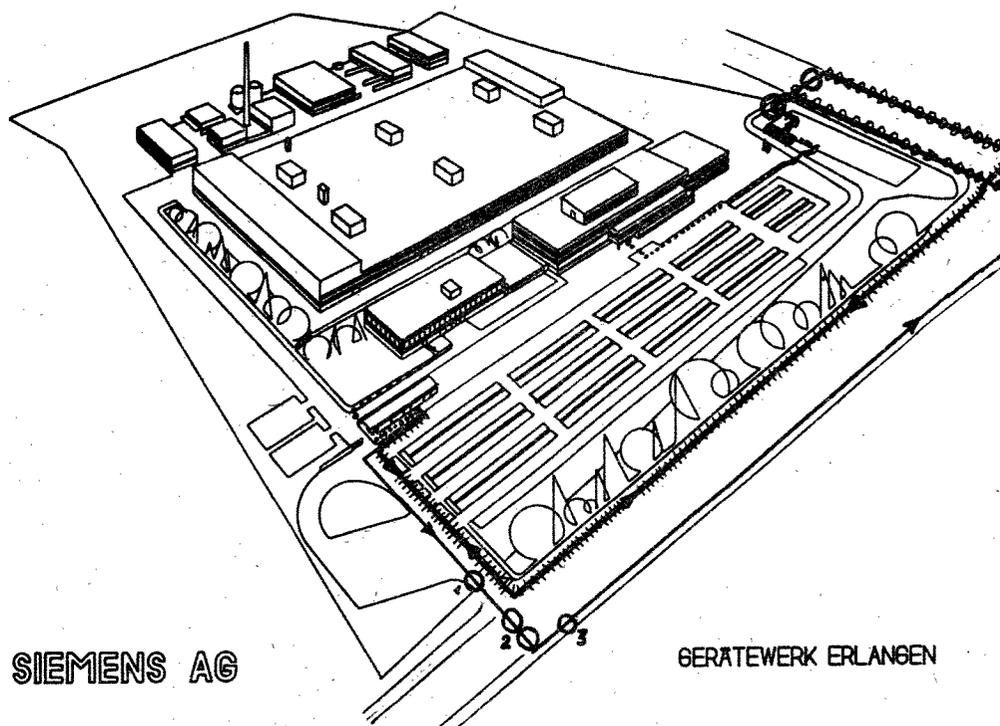
Richtung Bruck ist ungünstig, daß der Radweg an der Felix-Klein-Str. in der Kreuzung mit der Langfeldstr. endet (siehe 3.2.5.3.). Der Platz reicht aus für Radstreifen mindestens bis Schorlachstr.. Über diese kann die Strecke nach Frauenaaurach erreicht werden, die in der Radweglücke auf der Regnitzbrücke eine große Gefahr aufweist. Gegenüber der Einmündung der Schorlachstr. in die Äußere Brucker Str. muß der Randstein am Radweg deutlich abgesenkt werden.

Der südliche Eingang wird vorallem von Radlern aus der Werksiedlung benutzt. Wenigstens bis über die Eisenbahn nach Nürnberg sind an der Tennenloher Str. Radwege wünschenswert. Auf einer Seite könnte außer auf der Eisenbahnbrücke der Gehsteig entsprechend geteilt werden.

### 2.2.3.7. Siemens-GWE

Vom GWE kann wegen des Kanals nur auf der Frauenaauracher Str. nach Norden oder Süden gefahren werden. Da auf dieser sehr starker und schneller Verkehr herrscht, wird nach Möglichkeit vermieden, sie zu überqueren. Richtung Frauenaaurach kommt hinzu, daß man so die gefährliche unbeleuchtete Einmündung des Herzogenaauracher Damm (siehe 3.1.3.1.) vermeiden kann.

Bild 27



- so wird gefahren  
 → so sollte gefahren werden  
 ⊙ Gefahren 1 beim Einordnen im Stau  
                   2 beim Überqueren  
                   3 durch Aufparken  
 → Verbesserungsvorschlag 4 Stellplatz im Ritters-  
   bachtal

Nach Norden sind jedoch die Gefahren beim Linksfahren groß wegen des überaus starken Fußgängerstromes und zahlreicher Kreuzungen. Zumindest die Radler, die nicht in Alt-Büchenbach wohnen, können wahrscheinlich auf die richtige Straßenseite gelockt werden, indem man sie den Parkplatz nach Norden verlassen läßt und an der Kreuzung "Am Hafen" ampelgesichert in die Frauenaauracher Str. einschleust. Wegen der Höhenunterschiede wäre es dann sogar günstig, Fahrradständer im Tal des Rittersbach aufzustellen (Bild 27).

Der bisherige Stellplatz neben der Einfahrt ist im Sommer zu klein.

Auf den Fahrradwegen am Eingang zum GWE tritt zusätzlich eine Behinderung auf durch aufparkende Autos, mit denen Arbeitnehmer abends abgeholt werden (Bild 28). Das ließe sich durch einen Polizeieinsatz von 15<sup>55</sup> bis 16<sup>10</sup> abstellen.



Bei künftigen Neubauten in diesem Industriegebiet sollte die Stadt zur Auflage machen, daß als erstes Parkplätze angelegt werden, damit nicht wie beim Busbetriebshof die Bauarbeiter auf den Radwegen parken müssen.

Bild 28

Die Stadtteile östlich des Kanals erreicht der Radler vom GWE über den Kapellensteg, den Steg in Verlängerung der Jacob-Nein-Str. und den Herzogenaauracher Damm. Die beiden ersten Strecken sind in 2.1.16. behandelt.

Um auf den Herzogenaauracher Damm zu kommen, muß man recht weit ins Aurachtal hinunter und dann wieder hinauf auf die Kanalbrücke. Das umgehen viele, indem sie vom GWE bis zur Regnitz den linken Gehweg benutzen. Auf diesem Weg ist übrigens die Schallershofer Ausfahrt am ungefährlichsten !! In der Gegenrichtung treten diese Probleme nicht auf. (vgl. 3.2.9.1. bis 3.2.9.3.)

#### 2.2.3.8. ERBA

Die ERBA hat hinter der Pfortnerloge überdachte Fahrradständer.

Über die Radwege an der Äußeren Brucker Str. bestehen trotz der schlechten Fahrbahn günstige Verbindungen nach Bruck, Frauenaaurach, Brucker Höhe, Anger und Büchenbach.

In die Stadtteile östlich der Eisenbahn wird man nach deren Untertunnelung bald genauso gut radeln können. Allerdings wäre ein Ausgang mit Fahrradständern auf diese neue Trasse wünschenswert.

Nach Alterlangen wird der Wiesenweg von der Bayernstr. zur Wöhrmühle noch nicht genügend angenommen wegen der starken Steigung und des Umweges. Ideale Verhältnisse könnte hier ein Steg im Zuge der Ringstr. schaffen.

### 2.3. Freizeitverkehr

Im Freizeitverkehr steht die kurze Fahrzeit nicht im Vordergrund, es werden im Gegenteil um einer landschaftlichen Schönheit willen gern Umwege in Kauf genommen, jedoch je nach Fahrtzweck mehr oder weniger: Am meisten beim reinen Spazierenfahren, etwas weniger beim Radwandern und noch weniger, wenn die eigentliche Freizeitaktivität erst am Ende der Fahrt stattfindet.

Diese Gliederung tritt wieder auf bei der Beschreibung: Bei klaren Zielpunkten, wie Bädern u.ä., stehen diese natürlich auf den Wegweisern. Radwanderer benötigen hingegen überörtliche Orientierung, d.h. Nachbarorte und Himmelsrichtungen, während man sich beim Spazierenfahren nach markanten lokalen Punkten richtet, z.B. den Kanalschleusen.

Allen Arten von Freizeitverkehr gemeinsam ist das hohe Sicherheitsbedürfnis, da hier schon kleine Kinder mitnehmen; und wenn sie noch nicht selber fahren, werden sie auf dem Kindersitz mitgenommen, was naturgemäß die Manövrierfähigkeit des Radlers einschränkt.

#### 2.3.1. Zielverkehr

Wie beim Berufsverkehr muß hier besonders auf Gestaltung und Lage der Fahrradständer geachtet werden.

Es würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, jeden Sportplatz, jeden Trimpfad einzeln zu behandeln; es werden nur Beispiele herausgegriffen.

Ziele im Zentrum, wie das Hallenbad werden nicht extra behandelt, es sei auf 2.1. verwiesen.

### 2.3.1.1. Röthelheimbad

Die Verkehrsführung am Röthelheimbad wird in 3.2.3.1. behandelt.

Die Verkehrsbeziehungen sind ähnlich wie in 2.2.1.3. und 2.2.1.4.. Nach Osten hat jedoch der Radweg an der Sebaldusstr. große Bedeutung, er muß aber aus der Schule nach Osten wieder herausführen.

Nach Norden ist es höchst gefährlich, daß der Radweg in Höhe der Mozartstr. aufhört. Er muß unbedingt über die Zollhauskreuzung (siehe 3.2.2.2.) zum Bürgermeistersteg weitergeführt werden.

Durch den Plan 3.2.3.1. sind die Fahrradständer noch besser zu erreichen. Leider gibt es Erweiterungsmöglichkeiten höchstens auf Kosten der wenigen Parkplätze (1 Auto  $\hat{=}$  8 Fahrräder).

### 2.3.1.2. Westbad

Im Normalfall reichen die Fahrradständer, die inzwischen auch gut angenommen sind. Für Extremfälle sollte die Stadt transportable Ständer, die z.B. Pfingsten bei der Bergkirchweih verwendet werden können, anschaffen und in den Parkbuchten aufstellen.

Die Anschlüsse an das Radwegenetz sind schlecht:

An der Stichstraße im Norden des Westbades sollte das Halten verboten und dieses Verbot kontrolliert werden.

Den Knick am Ende dieser Straße haben die Radler schon selbst korregiert. Unübersichtlich ist die Kreuzung mit dem südlichen Wiesenweg (Siehe 3.1.3.2.). Der weitere Weg zur Innenstadt ist gut. Der Weg nach Büchenbach-Nord und Alterlangen ist, weil etwas schmal, nur als Fußweg beschildert; da dürfte Abhilfe schnell möglich sein.

Im Süden sind die Ecken zum Radweg nach Büchenbach und Anger zu scharf. Da sollte ein Stückchen von CESIWID gekauft und ein Streifen vom Parkplatz geopfert werden (Bild 29). Unbedingt muß der Randstein uberteert werden,

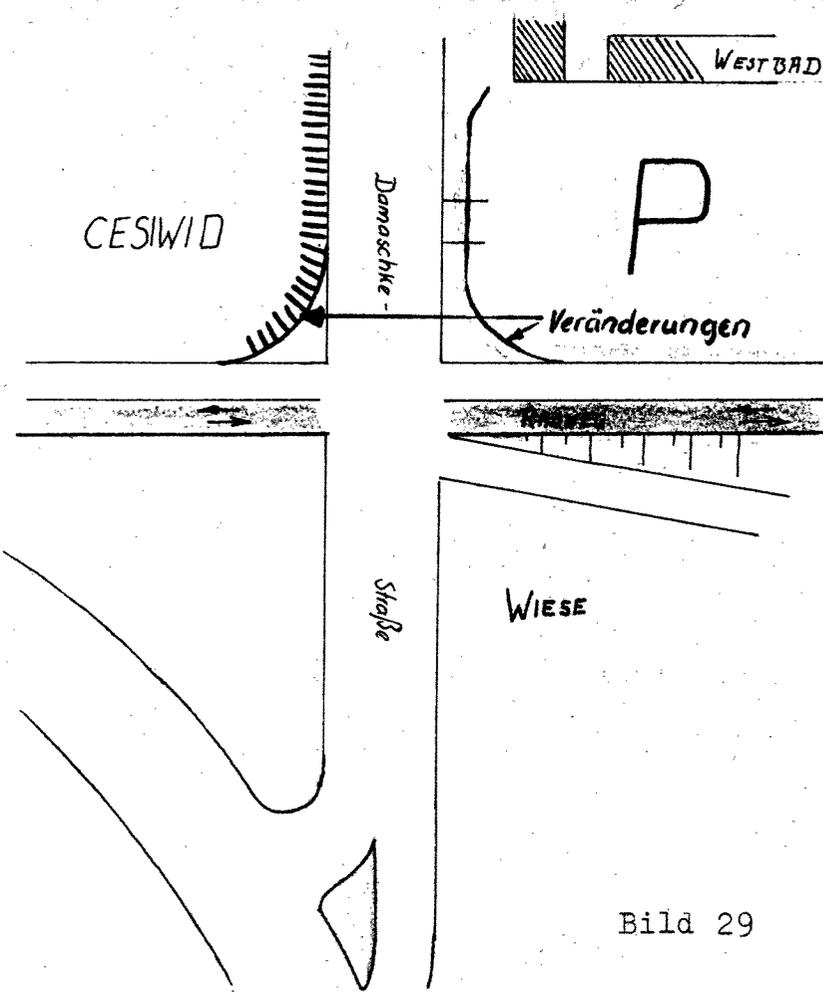


Bild 29

sonst muß man zu weit ausholen.

Von der Anger-Kreuzung aus muß unbedingt ein Wegweiser auf den Radweg zum Westbad hindeuten, der an der Unterführung unter der B 4a wiederholt werden muß.

Gerade in der Badesaison überwiegt an der Kreuzung mit der Schwabenstr. und der Bayernstr. der Radverkehr so sehr, daß es gerechtfertigt ist, dem Radler Vorfahrt vor dem Autofahrer zu geben (siehe 3.1.3.3. und Bild 4).

Aus Richtung Büchenbach ist die Kreuzung mit der Schallershofer Str. unklar (siehe 3.2.6.3.).

Nach Süden (Frauenaaurach, Eltersdorf) ist die Schallershofer Str. trotz Radweg für Erholung schlecht geeignet.

Sehr schön wäre der Kanaluferweg, zu dem beim Herzogenaauracher Damm eine Rampe gebaut werden müßte, damit man zum Aurach-Durchlaß unter dem Kanal fahren kann. Am Kraftwerk vorbei käme man auch nach Eltersdorf.

Da vorläufig nicht mit einer Freigabe der Kanaluferwege gerechnet wird, und ein Parallelweg wegen des Geländes schwer realisierbar ist (im Gegensatz zum nördlichen Abschnitt), sollte ein Weg durch die Regnitzwiesen gebaut werden. Dieser hat als Fixpunkte die westlichen Flutbrücken von Büchenbacher und Herzogenaauracher Damm. In fast gerader Verbindung läuft hier eine Grundstücksgrenze. Der im Netzplan vorgesehene Regnitzuferweg scheidet nicht nur wegen des beträchtlichen Umweges aus, sondern vorallem, weil an der Regnitzbrücke ein Überqueren der Fahrbahn fast unvermeidlich wäre.

### 2.3.1.3. Naherholungsgebiet Dechsendorf

Im Naherholungsgebiet müssen nicht nur an den Eingängen zum Badestrand (genügend) Fahrradständer angebracht werden, sondern auch an den anderen "Attraktivitäten", wie den Spielanlagen am hinteren Giesberg. Der Umgebung entsprechend sollten hölzerne Ständer verwendet werden, wie in Bild 32 oder am Trimpfad in der Brucker Lache, oder es werden Geländer aus Holz zum Anlehnen von Fahrrädern aufgestellt (Bild 30). Das benötigt nicht mehr

Platz, als die üblichen Ständer.



Bild 30

Als neuer Radweg ins Naherholungsgebiet sollte die Schneiße genutzt werden, die durch den Bau der Kanalisation entstanden ist. Sie ist breit genug, daß Rad- und Fußweg durch einen Buschstreifen getrennt werden können. Als Zufahrt ist das Brückchen am Heusteg über die Seebach zu klein. An dessen Stelle muß eine neue Brücke dort entstehen, wo sich Kanalisation und Seebach kreuzen. Die Wiesengrundstücke können vielleicht gegen den bisherigen Weg eingetausch werden.

Auf der anderen Talseite muß die Staatsstr. 2240 überquert werden. Gefahrlos ist das nur höhenfrei möglich. Um den Waldverlust durch Rampen einer Überführung möglichst gering zu halten, sollte die Schneiße der 110 kV-Leitung benutzt werden. Hier wird außerdem die Rampe besonders kurz wegen des Geländeabfalls zur Straße hin. Baulich interessant wäre es, Brückenbauwerk und Hochspannungsmast zu verbinden, etwa in Form einer Hängebrücke mit einem Pylon (Bild 31). Die Durchführbarkeit vor allem hinsichtlich der Sicherheitsbestimmungen bei Hochspannungsleitungen sollte noch vor dem Neubau der Leitung abgeklärt werden.

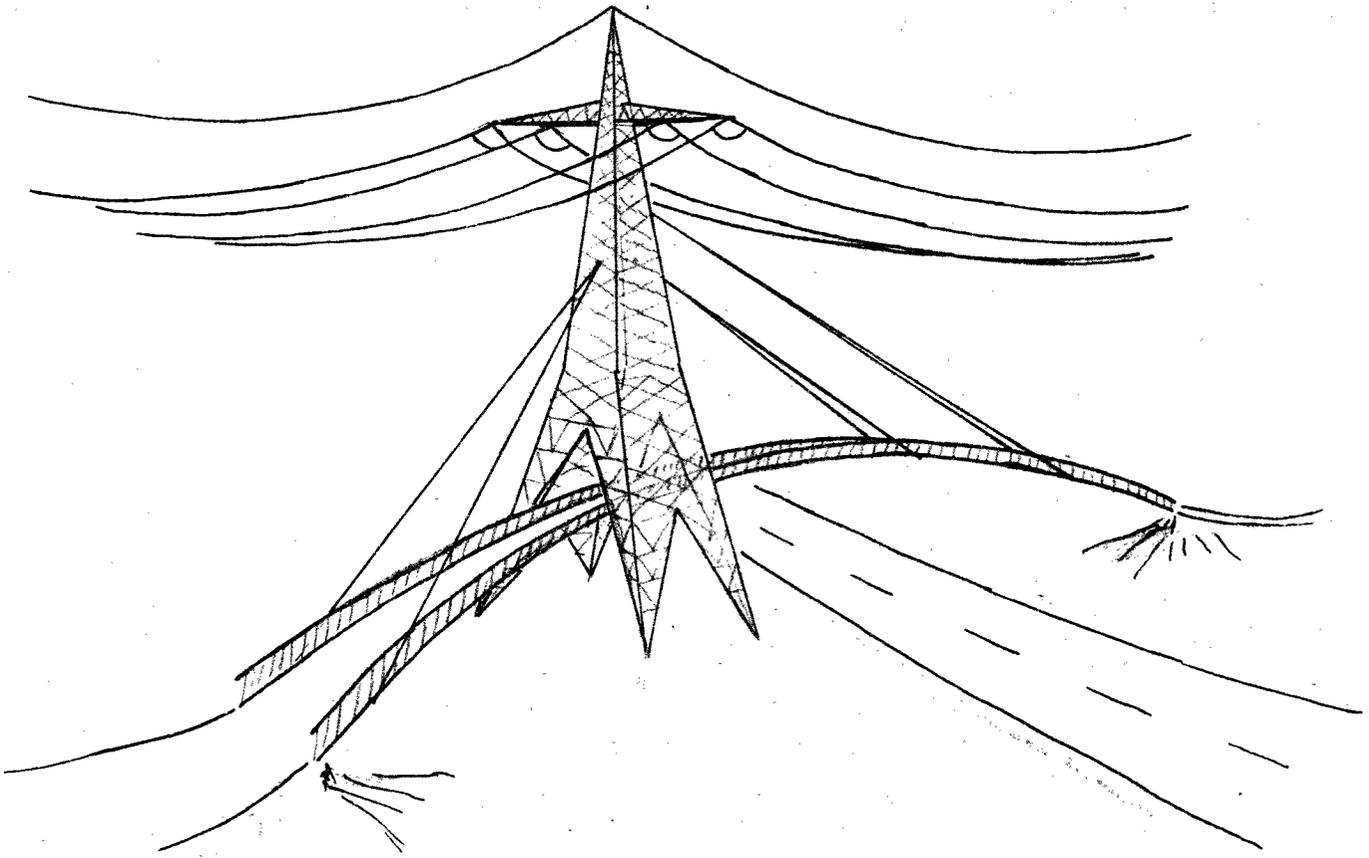


Bild 31

Vom Membacher Steg bis zum Regnitzgrund müssen Wohnstraßen benutzt werden. Wie in 2.1.12. vorgeschlagen sollten Lerchenbühl und Erlanfeld daher Radwege erhalten oder Fahrradstraßen werden.

Am Abweig des Lerchenbühl vom Erlanfeld und an der Rampe zum Membacher Steg müssen Wegweiser "Naherholungsgebiet Dechsendorf" stehen.

#### 2.3.1.4. Trimmplatz Mönau

Weil dieser Trimmplatz weit außerhalb liegt, wird er mehr als andere von Radlern benutzt. Daher sollten wie in der Brucker Lache Fahrradständer aufgestellt

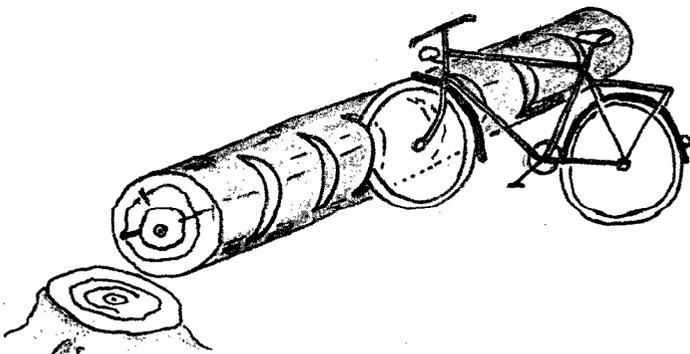


Bild 32

werden. Dem Wald angepaßt könnten sie wie am Trimpfad Waldau in Stuttgart (Bild 32) aussehen.

Der Weg vom Trimmplatz zur Staatsstr. 2240 sollte wegen zu großer Gefahren deutlich sichtbar für Radfahrer gesperrt werden. Stattdessen könnte ein kleiner Fahrradpfad (1 m breit) zu der in 2.3.1.3. beschriebenen Brücke angelegt werden.

Im übrigen stellen die Waldwege zusammen mit dem Membacher Steg, dem Weg am Steinforstgraben und der Verlängerung des Holzwegs in Büchenbach gute und erholsame Verbindungen zu den Wohngebieten dar.

#### 2.3.1.5. SpVgg Büchenbach

Der Sportplatz der SpVgg Büchenbach liegt Radfahrer-günstig an der Schallershofer Str., die wegen des einseitigen Radweges nicht/einmal überquert werden muß. So erreicht man sicher Alterlangen, über den Kapellensteg Büchenbach und am Westbad vorbei Anger und Bruck.

Allerdings sind bei der SpVgg, wie bei anderen Vereinsanlagen, keine Fahrradständer. Für den allgemeinen Vereinsbetrieb (Training, Tennis, Versammlungen) müßten sie am Sportheim, etwa zu beiden Seiten des Eingangs, angebracht sein. Für Spiele, zu denen Eintritt verlangt wird, sind auch Ständer neben der Kasse nötig. Um den Rad- und Fußweg nicht einzuengen, sollte der Zaun etwas zurückgesetzt werden.

#### 2.3.1.6. TV 1848

Beim Neubau des TV'48 sollten etwa 100 Fahrradständer am Sportheim am Kosbacher Weg noch vor der Fertigstellung eingefügt werden.

Wegen der Länge des Geländes ist anzunehmen, daß auch der Eingang am Steinforstgraben öffentlich sein wird, weshalb dort trotz der Schwierigkeiten beim Begradigen

des Geländes Fahrradständer angebracht werden sollten. Dieser Eingang ist auch für Radfahrer viel günstiger, weil man längs des Steinforstgraben sowohl Richtung Büchenbach als auch Richtung Innenstadt (mittlerer Wiesenweg) fahren kann.

### 2.3.2. Spazierenfahren

Es ist nicht möglich, jeden für das Spazierenfahren interessanten Weg zu untersuchen. Alle diese Wege müssen jedoch ein geschlossenes Netz von den Wohngebieten ausgehend bilden, um Gefahren auszuschließen. Um Erholung zu ermöglichen, sollten sie, wo es geht, von Straßen ferngehalten werden. Wo dies nicht vollkommen gelingt, sollte ein breiter und dichter Buschstreifen (etwa wie die Windschutzhecken zwischen Steudach und Kosbach) zwischen Straße und Radweg liegen.

Die Radwege müssen nicht so breit sein wie im Berufsverkehr. Wo nicht gleichzeitig viele Spaziergänger unterwegs sind wie im Regnitz- und Schwabachtal, genügt 1 m Wegbreite vollkommen, sofern nur gegebenen Falles seitlich in eine Wiese oder in den Wald ausgewichen werden kann. Als Beispiel rufe man sich die Treidelpfade des Ludwig-Donau-Main-Kanal nördlich von Erlangen im Zustand der frühen 60-er Jahre ins Gedächtnis.

Auch die Fahrbahndecke muß nicht sehr aufwendig sein. Eine vorschriftsmäßige wassergebundene Decke (nicht zu grobe Körnung) ist schon fast Luxus. Oft genügt es, die Grasnarbe zu entfernen und den Boden zu verdichten.

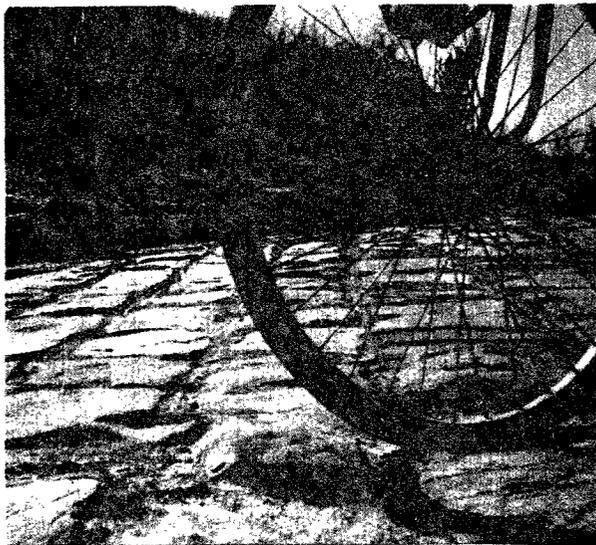


Bild 33

Ist der Boden zu sandig, so kann er z.B. auch mit Bauschutt verfestigt werden. Solche Wege sind aber für Schwere Fahrzeuge (Holzabfuhr, Landwirtschaft) ungeeignet.

Unbrauchbar für den Radfahrer ist aber das Natursteinpflaster, das unter einigen Brücken im Regnitztal angebracht wurde (Bild 33).

Es ist nicht nur unbequem zum Fahren, sondern zerstört das Gewebe im Reifen. Unbrauchbar sind auch Feldwege mit tiefen Spurrinnen, weil die Pedale aufstoßen.

müßte der Weg auf dem Bahndamm bis Frauenaarach fortgesetzt werden, weil sonst noch mehr Leute auf den Gleisen laufen.

Schlecht ist auch die Verbindung zum Schwabachtal. Verbesserung brächte der im Netzplan eingezeichnete Steg an den Werkern. Realistischer ist aber eine Strecke vom Schlachthof zur Bleiche. Das erste Stück ist in 2.1.12.b. beschrieben; daran schließt sich die nördliche Stadtmauerstr. und die Wöhrstr. an, die kaum Verkehr haben. Die im Netzplan angebotene Jahnstr. ist besonders nach Bebauung des Sportfeldes zu sehr mit Anliegerverkehr belastet.

#### 2.3.2.2. Schwabachtal

Für das Schwabachtal gilt sinngemäß das gleiche wie für das Regnitztal. Bei der für die Naherholung wichtigen Ost-West-Strecke kann dem Grebe-Gutachten gefolgt werden. Bei Kreuzungen mit Querwegen sollte, soweit der Platz reicht Bild 34 berücksichtigt werden; das verhindert auch, <sup>daß</sup> der Weg zu einer "Rennstrecke" umfunktioniert wird. Nach den schlechten Erfahrungen an der "Riviera" sollten Rad- und Fußwege getrennt werden.

Die Querwege stellen Verbindungen zu Wohngebieten und zum Meilwald her. Schlecht ist die Verbindung zum Reichswald. Nicht nur wegen der ungesicherten Überquerung der Drausnickstr. ist eine Strecke von der Ritzerstr. aus ungünstig, sondern auch weil ein Weg zwischen den Wohnblocks und durch Vorgärten durchzusetzen mehr Aufwand bedeutet, als der Erfolg rechtfertigt. Als Alternativen können die Osttangente, wo allerdings 1 km an einer großen Straße gefahren werden muß, oder ein Umweg über den heutigen Schuttplatz ausgebaut werden.

### 2.3.2.3. Aurachtal

Im Gegensatz zu den beiden anderen Tälern hat das Aurachtal keine Querachsen für Radler, dafür aber durch die Flurbereinigungswege ein Längssystem mit nur wenigen Lücken (vgl. 2.1.2.). Wegen des geringeren Aufwandes sollte von Frauenaarach bis Kriegenbrunn der Weg nördlich der Aurach, dann aber bis Niederndorf der südlich der Aurach gebaut werden.

Die Verbindung zum Regnitztal ist gut, doch bedeutet das mangels Regnitztal-Längsachse nicht, daß das Aurachtal von allen Stadtteilen günstig erreicht wird. Für Bruck und Brucker Höhe muß unbedingt eine sichere Regnitzüberquerung geschaffen werden.

Der nördlich an das Aurachtal angrenzende Klosterwald sollte wegen der Lärmbelästigung durch die Autobahn nicht wie im Netzplan vorgesehen weiter erschlossen werden. Statt dessen sollten Wege vom Aurachtal etwa vom Haltepunkt Neuses aus in den Kriegenbrunner Wald und weiter ins Hüttendorfer Gebiet geplant werden.

### 2.3.2.4. Brucker Lache & Reichswald

In 2.1.7. wird vorgeschlagen, den Franzosenweg für Radler zu sperren. Davon muß der nördlichste Teil vom Trimmgraben an ausgenommen werden.

Alle anderen Wege sollen für Radler frei bleiben.

Eine Beschilderung wie in den Wäldern um Stuttgart (Bild 35) sollte ausprobiert werden, vielleicht nur mit dem (größeren) Text: "Fußgänger haben Vorrrecht - sportliche Radfahrer nehmen besondere Rücksicht".



Bild 35

Bedauerlicherweise ist die Brucker Lache vom Reichswald fast völlig abgeschnitten, denn die Weinstr. ist zum Spazierenfahren noch dazu mit Kindern nicht geeignet. So bleibt dem Radler nur übrig, durch das Uni-Südgelände zu fahren.

Im Reichswald sind die Wege durch Manöver in sehr unterschiedlichem Zustand. In diesem sehr unübersichtlichen Waldgebiet ist Beschilderung nötig. An den Einfahrten in den Wald sollten außerdem Karten angebracht werden, aus denen vor allem die Sperrgebiete hervorgehen. Unbedingt muß verhindert werden, daß die Uni die Sebaldussiedlung vom Wald abschneidet.

#### 2.3.2.5. Mönau & Markwald

Zur Erreichbarkeit siehe 2.3.1.3. und 2.3.1.4..

Die Verbindung zwischen beiden Waldgebieten soll durch die in 2.3.1.3. vorgeschlagene Brücke und den Kanaluferweg hergestellt werden.

Der im Netzplan vorgesehene Weg von der Regnitz zur Schleuse Erlangen muß natürlich in das Naherholungsgebiet weitergeführt werden.

Während im engeren Bereich des Naherholungsgebiets und auf dem Weg vom Heusteg Rad- und Fußwege getrennt werden sollten, können im weiteren Bereich Schilder wie Bild 35 empfohlen werden.

Von der Mönau sollten Radwege nach Westen über die Stadtgrenze weitergeführt werden, dann dieser Wald reicht bis zum Landkreis Neustadt.

### 2.3.3. Radwandern

Radwandern - das heißt mit dem Radl tagelang von Ort zu Ort fahren, um Land und Leute kennenzulernen fern von aller Hast oder sportlichem Ehrgeiz. Das ist auch in der Epoche des Autos noch nicht ausgestorben, sondern nimmt in jüngster Zeit als Aktiv-Urlaub wieder zu.

Wenn die Stadt die Möglichkeiten des Radwanderns verbessert, tut sie nicht nur etwas für die eigenen Bürger, sondern noch mehr für radelnde Gäste, die oft durch halb Europa fahren und dabei ein positives Bild von Erlangen mitnehmen sollten.

Angelpunkt großer Radwanderungen ist meist die Jugendherberge. Daher sollte auch die Erlanger JH wieder einen Fahrradkeller erhalten. Die Zufahrten, also vorallem die südliche Stadtmauerstr. müssen als Radwege zur JH beschildert werden.

Es gibt aber auch viele Radwanderer, die in Erlangen nicht übernachten, weil sie von Nürnberg kommen oder nach Nürnberg wollen, oder weil sie nur Tagesfahrten machen.

Radwanderstrecken können nur im Einvernehmen mit den angrenzenden Landkreisen und Städten angelegt werden. Es handelt sich in diesem Abschnitt also um Anregungen, die in der Region eingebracht werden sollten.

Noch weniger als zum Spazierenfahren sind in einsamen Gegenden für Radwanderer breite Wege nötig. Es sei nur auf die sog. "Pättkes" im Münsterland verwiesen (siehe auch 2.3.2.). In dieser Art könnten vorallem die Lücken im Wegenetz des Reichswald geschlossen werden.

In den großen Wäldern sind Orientierungsmöglichkeiten sehr wichtig, da die bei Radwanderern gebräuchlichen Generalkarten 1:200 000 nicht genügend Details zeigen. Es ist an eine Markierung wie bei Wanderwegen zu denken, etwa mit dem auf Bild 35 zu erkennenden Symbol  in verschiedenen Farben.

In der Stadt muß zu einer auch für Ortsfremde verständlichen Beschilderung eine Linienführung kommen, deren Sinn und Ziel durchschaut werden kann, denn der Fremde entdeckt nicht jeden Wegweiser und richtet sich dann nach der Art der weiterführenden Wege, der Himmelsrichtung, Straßennamen, allgemeinen Wegweisern u.ä..

Es sollte vermieden werden, die Natur allzuoft mit den innerhalb der Bebauung richtigen großen Wegweisern zu "verschandeln". In den Wäldern sind die Holzschilder des Forstamtes besser. In den Wiesen könnte die in

Holland übliche Methode übernommen werden, Steine als Wegweiser zu beschriften (Bild 36). Für Radwanderungen sind auch Entfernungsangaben wichtig.



Bild 36

### 2.3.3.1. Eckental - Herzogenaaurach

Von Brand sollte der Radwanderer über Unterschöllnbach auf die in 2.1.8. beschriebene Strecke (Eisenstr.) geführt werden. Später kann er ab Buckenhof an der Schwabach entlang geleitet werden. Über Loschgestr. (Abzweig zur JH!) und Kuttlerstr. gelangt er zur Unterführung an der Paulistr., um auf dem südlichen Wiesenweg nach Büchenbach weiter zu fahren. Hier muß besonders sorgfältig beschildert werden, da weder die Georg-Krauß-Str. noch die Jakob-Nein-Str. organische Fortsetzungen sind. Weiter geht es über Haundorf nach Herzogenaaurach. In der Gegenrichtung muß ebenfalls die Jakob-Nein-Str., noch mehr aber die Siedlerstr. beschildert werden.

Als Schildaufschrift sollte einheitlich außerhalb der Stadtgrenze "Erlangen", innerhalb erst "Stadmitte", von der Krankenhausstr. bzw. der Pauli-Unterführung an "Herzogenaaurach" bzw. "Eckental" gewählt werden.

### 2.3.3.2. Nürnberg/Fürth - Forchheim

Eigentlich bietet sich für diese Strecke das Kanalufer an. Da diese Wege jedoch nicht befahren werden dürfen, aber auch sonst als Alternative sollte das Regnitztal ausgebaut und beschildert werden.

Auf dem Stadtgebiet fällt diese Strecke mit der Regnitztallängsstrecke (vgl. 2.3.2.1.) zusammen. Zwischen Hausen und der Autobahn läuft der Weg zwischen Regnitz und Kanal, dann aber mindestens bis Vach östlich der Regnitz. In Fürth selber existieren ähnlich wie in Erlangen Wege durch das Tal. Diese müssen, damit sinnvolles Radwandern möglich wird, wie in Erlangen verknüpft und ausgebaut werden.

Diese Strecke könnte unter Einbeziehung vieler vorhandener Wege und Sträßchen über Schwabach, Roth und Georgensgmünd nach Weißenburg verlängert werden.

Eine Zweigstrecke sollte von Eltersdorf über den Stadtweg nach Kleingründlach und durch das Knoblauchsland nach Nürnberg führen.

Besonders sorgfältig muß am Westbad beschildert werden.

### 2.3.3.3. Pegnitztal - Aischtal

Der Reichswald wird von den Straßen von Uttenreuth nach Tennenlohe, von Kalchreuth nach Neunhof und nach Buchenbühl, sowie von Heroldsberg nach Nürnberg aus erschlossen. Daher ist es sehr schwer eine zusammenhängende Strecke von Südosten nach Erlangen zu finden. Der Truppenübungsplatz verhindert, daß solche Wege von Erlangen aus vorgetrieben werden.

Der für Radler günstigste Einstieg ist der Winkelschleifweg in Tennenlohe, dessen Kreuzung mit der B 4 jedoch entschärft werden muß (Sichtweite!). Von Tennenlohe stadteinwärts sollte der Radwanderer nicht an der B 4 entlang fahren, sondern durch die Brucker Lache. Das ist wegen des unmotivierten Linksabbiegens dem Ortsfremden schwer beizubringen, ebenso wie in der Gegenrichtung an der Friedrich-Bauer-Str..

Von der Stadtmitte sollte der Radwanderer zunächst zum Naherholungsgebiet Dechsendorf fahren (2.3.1.3.), dort östlich der Weiher nach Röttenbach und Richtung Adelsdorf oder Neuhaus.

Viele Zweigstrecken, etwa über Neunhof, Kraftshof oder Buchenbühl führen nach Nürnberg.

### 3. Objektgestaltung

Für die Sicherheit, wie für die Attraktivität ist die Detailgestaltung von großer, oft entscheidender Bedeutung. An sich liegen schon Richtlinien vor ([1],[2]), die jedoch nur bei Neuplanungen auf freiem Felde eingehalten werden können, da Erlangen in der Zeit vor 1950 als kleine Mittelstadt viel zu eng gebaut wurde, aber auch noch in der Zeit des Aufstrebens zur Großstadt nicht mit der Weite geplant wurde, daß noch richtlinienmäßige Radwege Platz hätten. Das liegt nicht zu letzt daran, daß man in den 60-er Jahren ohne Rücksicht auf geographische Nebenbedingungen von einem Aussterben des Fahrrads ausging.

Aber auch heute stößt die genaue Einhaltung der Richtlinien auf Schwierigkeiten, denn der zusätzliche Platz kostet Geld.

Andererseits sind in den zehn Jahren seit der Herausgabe der Richtlinien neue Entwicklungen eingetreten, wie die extreme Parkplatznot in den Städten, die berücksichtigt werden müssen. Außerdem muß alles auf die Erlanger Situation zugeschnitten werden.

#### 3.1. Allgemeines

Natürlich kann hier nicht zu den Forschungsergebnissen in [1] und [2] in Konkurrenz getreten werden, das ginge über das Ziel der Arbeit hinaus. Es werden vielmehr einige Erfahrungen dargestellt und analysiert.

### 3.1.1. Überwindung von Höhenunterschieden

#### a. Steigung

Steigungen sind mit die größten Hindernisse für den Radfahrer. Da in Erlangen natürliche Steigungen von untergeordneter Bedeutung sind, muß der Gestaltung von Brücken- und Tunnelrampen besonderes Augenmerk geschenkt werden. Hier handelt es sich um Höhenunterschiede von 3 m bis 6 m.

Am besten ist natürlich, wenn genügend Platz vorhanden ist für eine Rampe mit höchstens 3% Steigung\*, sodaß sicher nicht abgestiegen werden muß (Beispiel: Kapellensteg); Hoffnungslos ist eine Situation wie an der Paulistr., doch dazwischen liegen die Problemfälle, etwa Membacher Steg und Güterhallenstr..

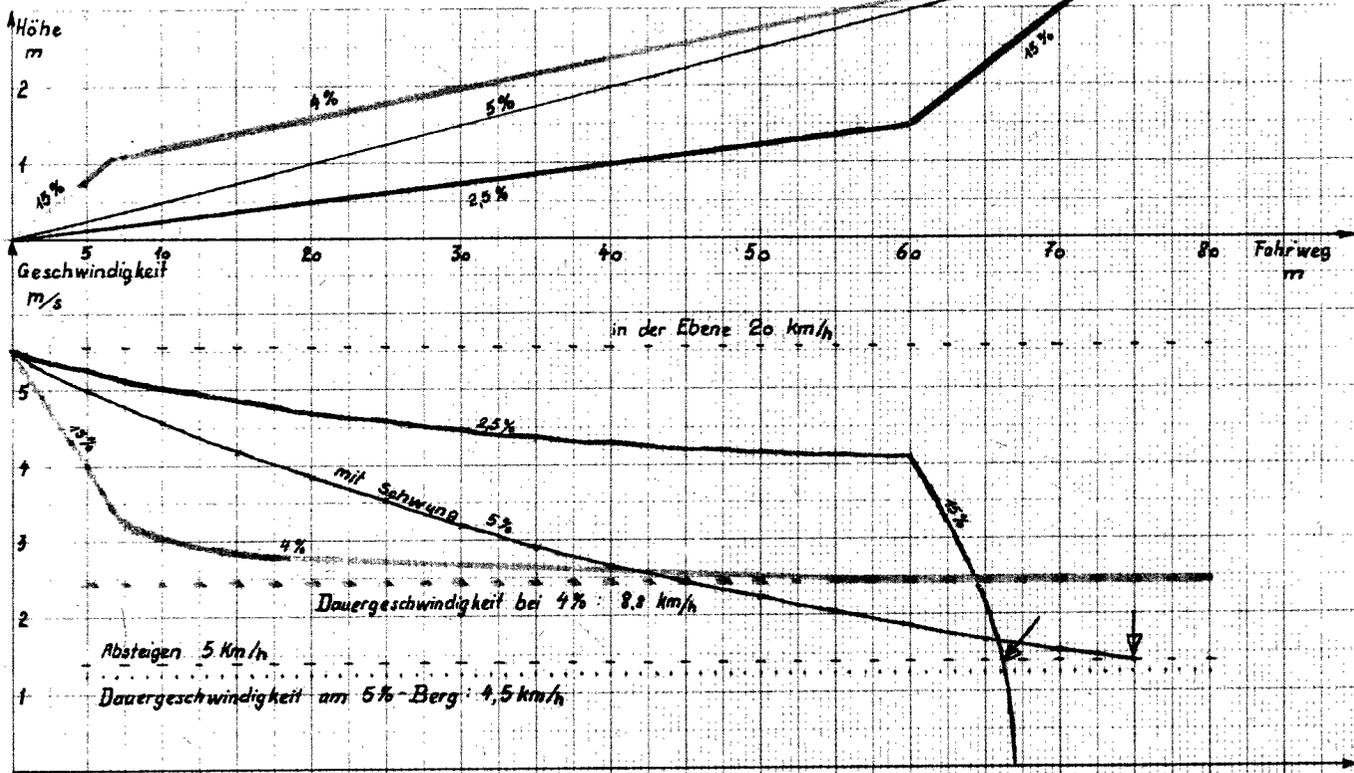
Üblich ist eine gleichmäßige Steigung. In Bild 37 soll gezeigt werden, daß dies nicht die beste Möglichkeit ist. Trotz einiger Vereinfachungen (z.B. konstante Kraft des Radfahrers) wird deutlich, daß bei gleichmäßiger 5%-Steigung nach 75 m (3.75 m Höhe) abgestiegen werden muß. Ist jedoch auf den ersten 7 m 15% Steigung, dann aber nur 4%, so fährt der Radler nach der gleichen Entfernung und in der gleichen Höhe noch mit 8.8 km/h. Wohl jeder hat schon erfahren, daß umgekehrt nach einer längeren flachen Steigung (2.5%) am steilen Stück bald abgestiegen werden muß.

Das zeigt, daß ein steiles Stück am Anfang von höchstens 10 m Länge und 1.3 m Höhe mit folgender 4%-Steigung am günstigsten ist, wenn vorher Schwung geholt werden kann. Stärkere Kurven sind also in den oberen Teil zu legen.

#### b. Gefälle

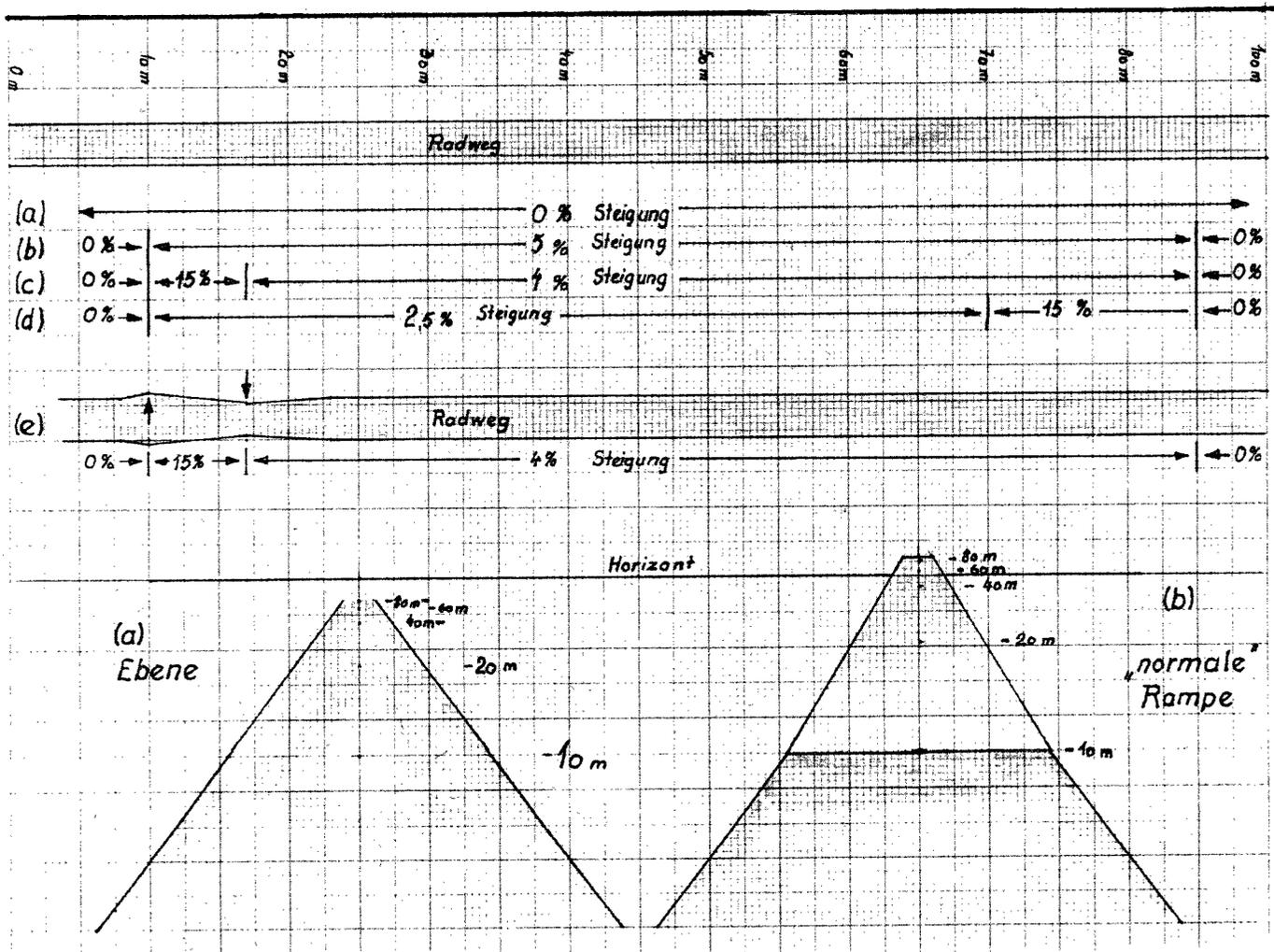
Auch bei umgekehrter Fahrtrichtung sind Kurven nur im oberen Teil angebracht. die Anlaufstrecke dient jetzt als Auslauf.

\* vgl. [2] Seite 25



Geschwindigkeit-Weg-Diagramm bei verschiedenen Ausführungen einer 75 m langen Rampe mit 3.75 m Höhenunterschied unter Berücksichtigung der Luftreibung  
Rechnung nach [4]

Bild 37



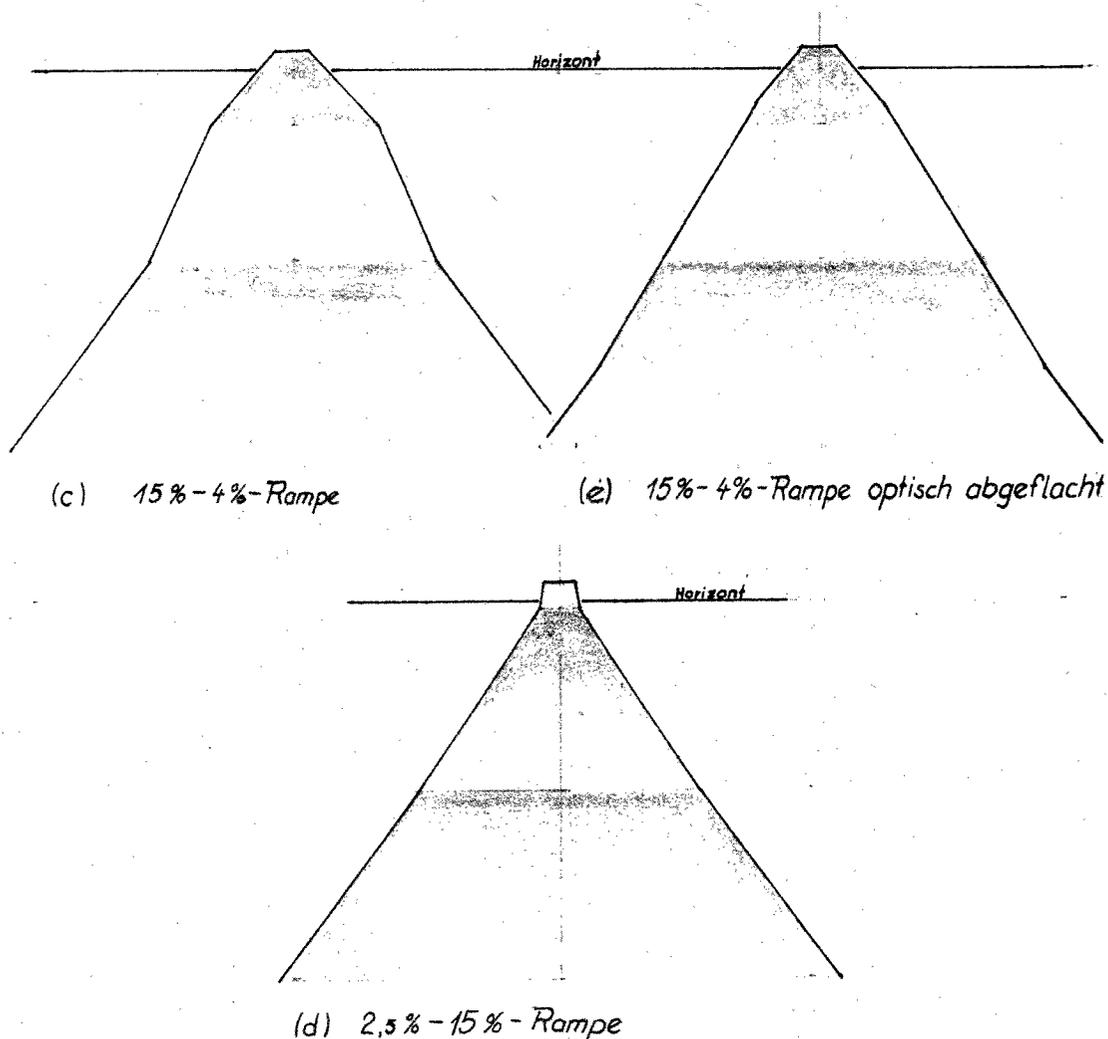


Bild 38

### c. Optischer Eindruck

Wesentlich für den Radler ist auch die optische Gestaltung eines Höhenunterschiedes. Steht eine Steigung wie eine Mauer vor dem Radfahrer, so kommt er weniger weit hinauf, als aus physikalischen Gründen zu erwarten wäre. Wie das bei der in a. ermittelten Lienienführung gemildert werden kann, zeigen Bild 38 c und e. Ähnliches gilt bei starken Gefällen für das Gefühl des Fallens.

Weitere Verbesserung bringt, wenn die Rampe leicht gekrümmt wird ( $R \geq 60$  m). Dadurch sieht man von unten nicht das "in den Himmel zeigende" Ende (z.B. Friedrich-Bauer-Str.). Eine ähnliche Wirkung können auch große Bäume hervorrufen, wie an der Siedlerstr..

### 3.1.2. Bushaltestellen

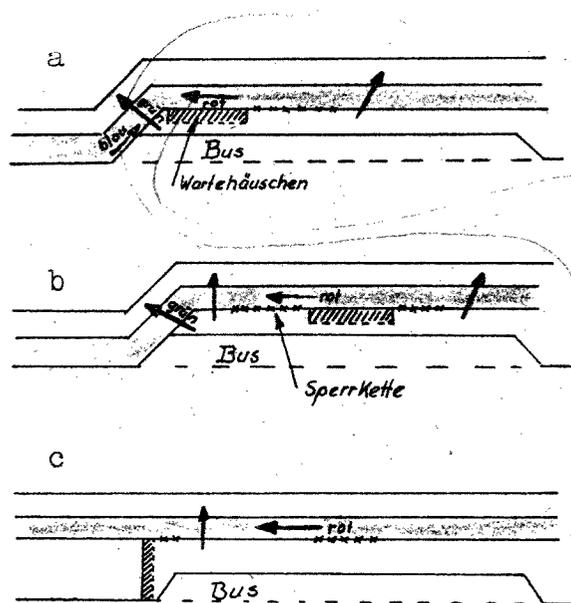
Die prinzipiellen Möglichkeiten wurden bereits in 1.2. festgestellt. Bei der besten Form Fahrbahn - Busbucht - Fußgängerinsel - Radweg - Fußweg treten in Erlangen verschiedene Ausführungen auf:

#### 3.1.2.1. ohne Wartehaus

Hier ist die Situation meist für den Radler sehr übersichtlich. Jedoch halten sich Radler und Fußgänger nicht immer an die innen zugewiesenen Bereiche (z.B. Haltestelle Frauenaauracher Str.). Deutliche Unterschiede im Fahrbahnbelag oder Sperrketten (z.B. Äußere Brucker Str./ Paul-Gossen-Str. südwärts oder Neuer Markt südwärts) können dem abhelfen. Freundlicher als Ketten wären Bänke oder Pflanztröge. Die Stelle(n), an denen die Fahrgäste über den Radweg gehen, sollten dem Radfahrer deutlich gemacht werden durch Zebrastreifen, ein Schild oder auch nur einen auffallend markierten Pfosten.

#### 3.1.2.2. mit Wartehaus auf der Fußgängerinsel

Weil man in den Bus vorn einsteigt, stehen die Wartehäuschen in Fahrtrichtung vorn (z.B. Äußere Brucker Str./ Paul-Gossen-Str. nordwärts) (Bild 39a). Tritt nun ein



Fußgänger (grüner Pfeil) vor dem Häuschen auf den Radweg, so kann er von dem Radler (roter Pfeil) erst im letzten Augenblick gesehen werden, und es kommt zum Unfall. Auch ein (illegal) entgegenkommender Radler (blauer Pfeil) wird oft zu spät gesehen. Es liegt nun nahe, das Häuschen nach hinten zu versetzen und eine 5 - 10 m lange Sperrkette zur Si-

Bild 39

cherung des toten Winkels anzubringen (z.B. Stinzingstr.) (Bild 39b). Für den Fußgänger angenehmer, für den Radler noch übersichtlicher ist die Lösung, die am Anger gefunden

wurde (Bild 39c), nämlich das Häuschen vor der Busbucht quer zu stellen.

### 3.1.2.3. mit Wartehaus am Gehsteig

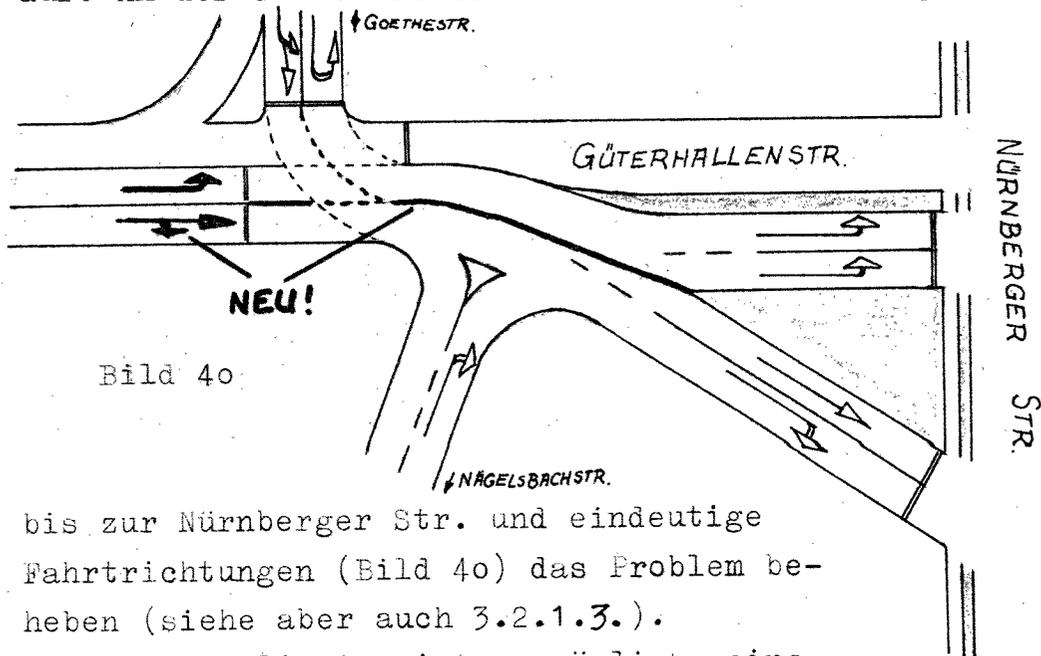
Dadurch wird wie etwa an der Wichernstr. westwärts bei schlechtem Wetter der Vorteil der Fußgängerinsel, daß ein- und aussteigende Fahrgäste nicht ins Fahrrad laufen, wieder verschenkt.

### 3.1.3. Kreuzungen

Wenn sich Verkehrsströme kreuzen, muß jeder Verkehrsteilnehmer erkennen können, wie er sich verhalten soll, der Wartepflichtige muß den Vorfahrtberechtigten sehen können, und der wartende darf andere nicht behindern.

#### 3.1.3.1. Kreuzungen zwischen Straßen

In [1] ist dieses Thema sehr ausführlich behandelt. Die in [1] 4.2.3. untersuchten Kreuzungen ohne Radwege mit mit gemischten Geradeaus- und Abbiegespuren treten in Erlangen unter anderem an der Güterhallenstr., der Richard-Wagner-Str. und dem Nordende der Zeppelinstr. auf. An der Güterhallenstr. ließe sich durch Spurzwang



bis zur Nürnberger Str. und eindeutige Fahrtrichtungen (Bild 40) das Problem beheben (siehe aber auch 3.2.1.3.).

An der Zeppelinstr. ist es möglich, eine reine Linksabbiegerspur zu markieren (Bild 22 B).

In der Richard-Wagner-Str. am Bahnhof (Bild 41) müßte sich der Radler nach Auskunft der Polizei nicht ganz

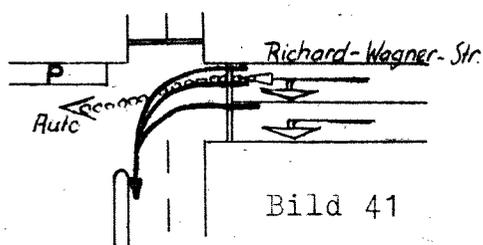


Bild 41

rechts (violett) sondern in der Mitte der rechten Spur (rot) aufstellen, wenn er links abbiegen will. Das dulden jedoch die Autofahrer nicht, weil sie

behindert werden. Anscheinend weiß auch kein Radler, daß er sich so verhalten soll. Daraus kann nur die Konsequenz gezogen werden, auf der rechten Spur das Linksabbiegen zu verbieten, sodaß sich der Radler auf der rechten Seite der linken Spur einordnen kann (grün). Das wird jedoch den Kfz-Verkehr stark behindern.

Unter den Kreuzungen mit Radwegen sind in [1] die Ein- und Ausfahrten nicht behandelt. Der Autofahrer weiß, daß er beim Herausfahren niemand behindern darf; trotzdem zieht er nur zu oft bis auf den Radweg vor und wartet dort auf eine Lücke im Kfz-Strom. Lobenswert ist die Initiative einer Tankstelle an der Paul-Gossen-Str., die einen Hinweis auf den Radweg aufstellte. Aber inzwischen ist das Schild von Reklametafeln verdeckt. Voraussetzung dafür, daß der Autofahrer den Radweg frei halten kann, ist ausreichende Sicht auch vor dem Radweg.

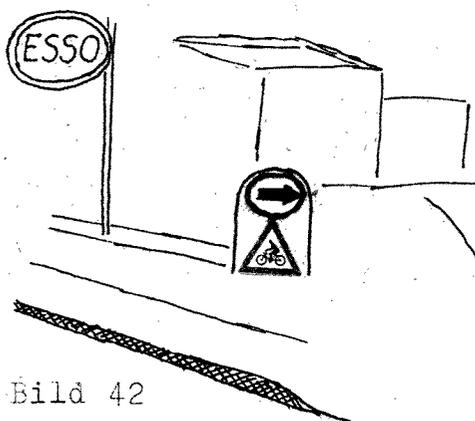


Bild 42

Beim Hineinfahren ist sich der Autofahrer oft nicht bewußt, daß rechts von ihm noch vorfahrtsberechtigte Radfahrer sind. Um ihn daran zu erinnern, sollte das Radweg-Gebotszeichen nicht zu selten sein, wie in der Gebbertstr., wo auf 1,5 km kein Schild steht. Außerdem könnte in der Einfahrt auf

die Radler hingewiesen werden (Bild 42).

Oft ist der Radweg an Einfahrten anders gepflastert als sonst; abgesehen von der für den Radler unangenehmen Fuge vermittelt das dem Autofahrer das Gefühl des Vorrechts, indem er nicht das geschlossene Band des Radwegs durchbricht.

Die Kreuzung Sieglitzhofer Str. - Lange Zeile dürfte in Erlangen die einzige sein, die einigermaßen den Normen von [2] entspricht.

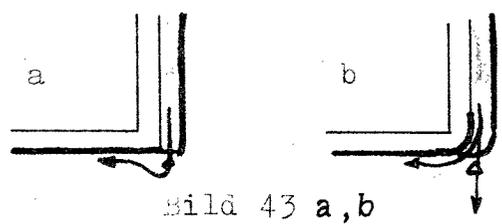


Bild 43 a, b

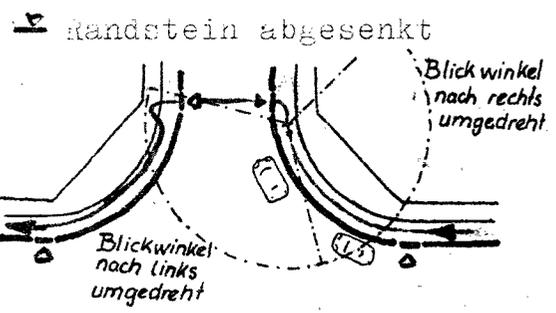


Bild 44 a

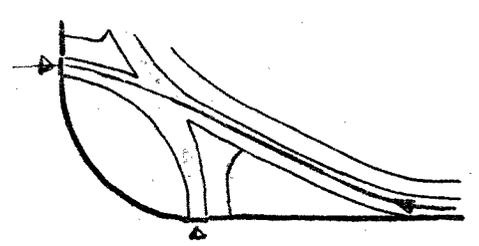


Bild 44 b

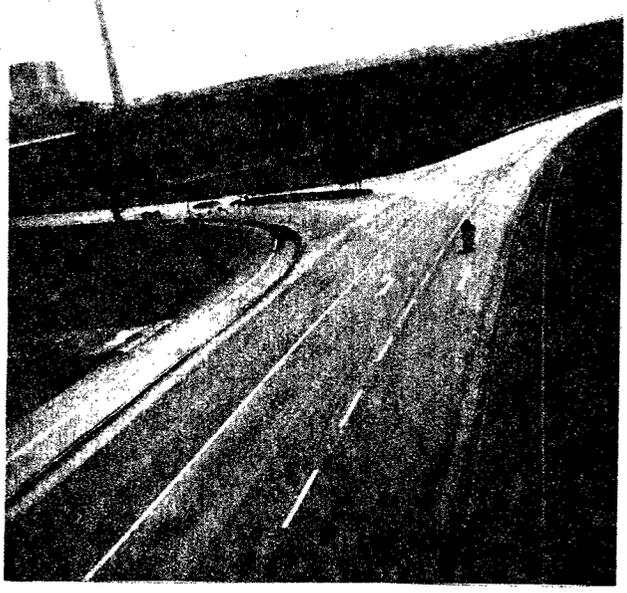


Bild 45

hat nur eine Straße einen Radweg und ist dieser nicht verschwenkt, so ist immer der Randstein falsch abgesenkt (Bild 43a). Die richtige Form zeigt 43b. Dadurch daß der Randstein ein Stückchen zwischen Radweg und Gehsteig läuft, kann vielleicht erreicht werden, daß die Fußgänger auf dem Geh- und nicht dem Radweg auf eine Überquerungsmöglichkeit warten.

Wenn der Radweg, wie erforderlich, verschwenkt wird geschieht dies heute so, daß der Radler sich nach beiden Seiten ganz umdrehen muß, um den Gefahrenbereich zu überblicken (Bild 44a, beachte Bild 3) (Beispiele: Herzogenauracher Damm - Schallershofer Str. und Frauenaauracher Str. (Bild 45), Henkestr. - Hartmannstr.). Darüber hinaus ist er zu zwei scharfen Kurven gezwungen. Die richtige Ausführung zeigt Bild 44b; in Erlangen reicht meist der Platz, um Form a in b umzubauen; wo nicht, ist trotz des längeren Weges über die Fahrbahn eine Lösung ähnlich Bild 43b besser.

An der Frauenauracher Str. ist auf Grund der Fahr-  
bahnmarkierung | ▨ (Bild 46)  
der Autofahrer zudem der  
Meinung, der Radweg sei  
nicht verschwenkt.



Bild 46

An manchen Stellen, etwa  
Gerhard-Hauptmann-Str.,  
ist die Ausführung 44a  
noch gefährlicher dadurch,  
daß man nachts nicht er-  
kennen kann, wo der Rand-  
stein abgesenkt ist. An den  
nicht abgesenkten Stellen sollte wenigstens die Kante  
hell gestrichen werden.

Bei Einmündungen muß auch gegenüber der Randstein ab-  
gesenkt werden. Das wurde z.B. an den Einmündungen der  
Emil-Kränzlein- und der Reinigerstr. in die Karl-Zucker-  
Str. vergessen. Die Absenkung darf auch nicht zu kurz  
sein, wie an der Einmündung der Hammerbacher in die  
Paul-Gossen-Str., sonst wird der Radler zu scharfen

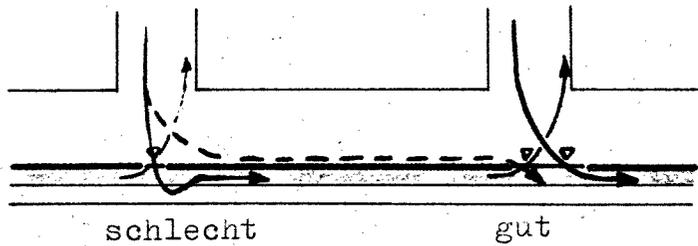


Bild 47

Kurven gezwungen  
und braucht, weil  
er dazu langsam  
fahren muß, fast  
doppelt so lang  
zum Überqueren oder  
fährt bis zur näch-  
sten Absenkung auf der Fahrbahn (Bild 47).

"Randstein abgesenkt" sollte nicht bedeuten eine 2 - 5 cm  
hohe Kante sondern, daß zwischen Fahrbahn und Radweg nur  
noch eine Linie zu sehen ist. Ausnahmen sind nur vertret-  
bar, wo ein starker Wasserschwall gegen den Fahrbahnrand  
fließt, niemals jedoch an Verkehrsinseln. Bei diesen Aus-  
nahmen ist zu prüfen, ob nicht Lösungen wie bei der Ein-  
fahrt Holz-Kirchner in der Luitpoldstr. möglich sind (   
Bild 48).

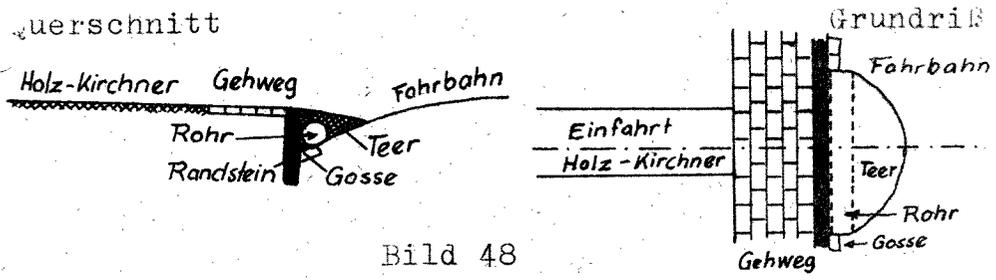


Bild 48

Ist eine Kreuzung ampelgeregelt, so werden häufig Fußgänger und Radfahrer gemeinsam geschaltet. Dabei wird außer Acht gelassen, daß der Radler etwa 4-mal so schnell die Straße überquert und, weil er das weiß, oft noch bei "rot" hinüberfährt.

An größeren Kreuzungen, wie der zwischen Paul-Gossen-Str. und äußerer Brucker Str, wo Radler und Fußgänger in Etappen die Fahrbahn überqueren, benötigen sie schon geradeaus fast eine ganze Ampelphase. Es ginge schneller, wenn man (versuchsweise zunächst) an weniger frequentierten Rechtsabbiege-Spuren, das sind bei obigem Beispiel alle mit Ausnahme der Tangente von der Innenstadt nach Büchenbach, die Ampel ausschaltet (gelb blinken).

Besonders wichtig ist an Kreuzungen auch die Sicht. In Bebauungsplänen werden Sichtdreiecke nur für die Fahrbahnen eingetragen. Daß für die weiter rechts laufenden Radwege die Sichtverhältnisse erheblich schlechter sind, ist offensichtlich. Unerträglich wird es, wenn der Radweg von der Fahrbahn abgerückt ist (z.B. Einmündung Fließbachstr.- Äußere Brucker Str. (Bild 49)) oder der Radverkehr besonders schnell ist (z.B. Herzogenaauracher Damm - Leipziger Str.). Gartenmauern und -Bepflanzung dürften sich entsprechend ändern lassen.

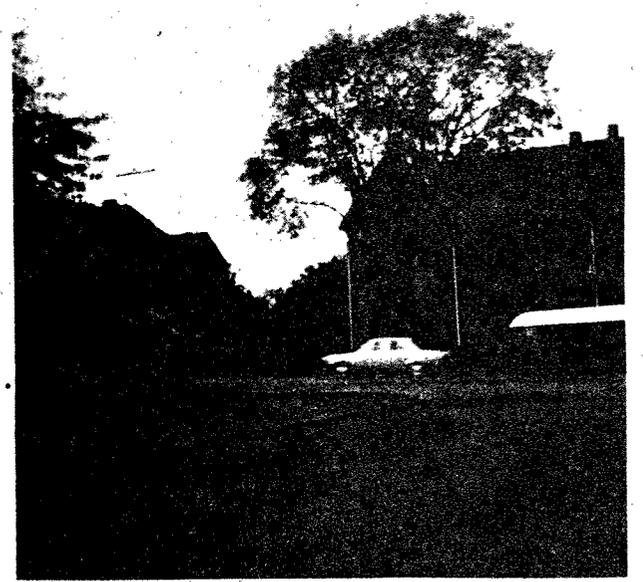


Bild 49

### 3.1.3.2. Kreuzungen zwischen Radwegtrassen

Im Gebiet der separaten Radwegtrassen muß experimentiert werden, da noch keine Untersuchungen bekannt sind. Beobachtungen zeigen, daß die Radler etwa auf dem Wiesenwegen nicht die rechte Seite einhalten. Das wird nur wenig besser, wenn Fahrspuren markiert sind, wie zwischen Westbad und Anger.

Wenn ein untergeordneter Weg (Spazierenfahren u.ä.) eine vielbefahrene Strecke (Berufsverkehr) kreuzt, dürfte sich die in Bild 34 dargestellte Form bewähren, wenn die Kurven so ausgerundet werden, daß man nicht gleich quer über den Weg fährt, sondern je nach Verkehrslage in dem verbreiterten Stück von links nach rechts überwechselt.

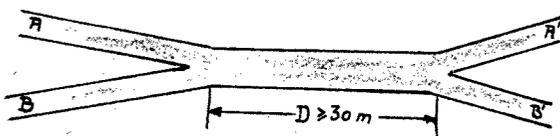


Bild 50

Kreuzen sich zwei vielbefahrene Strecken in sehr spitzem Winkel, so sollten sie fast parallel aneinander herangeführt und nach ca. 30 m

Verflechtungsstrecke wieder getrennt werden (Bild 50).

Achtung: Man kann nicht von A nach B bzw. A' nach B' fahren.

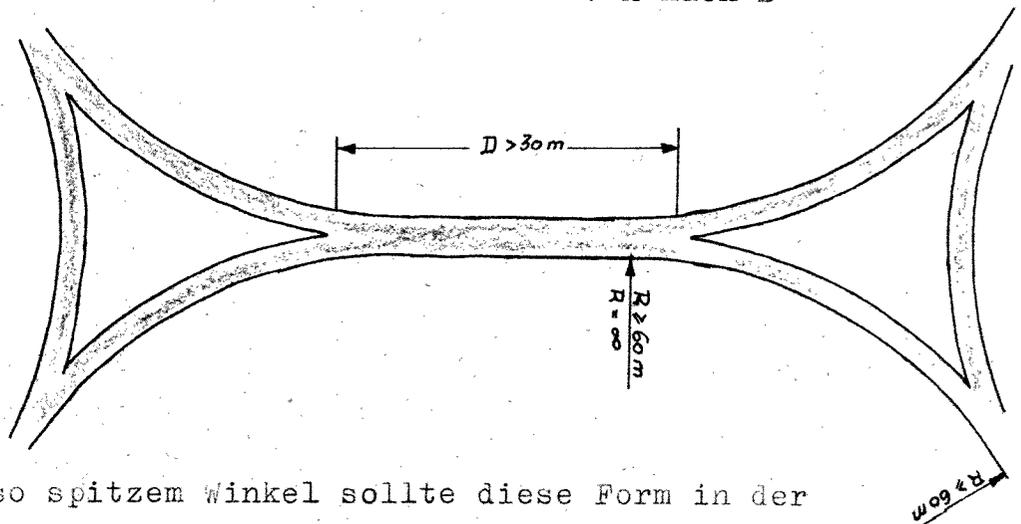


Bild 51

Bei nicht so spitzem Winkel sollte diese Form in der Art von Bild 51 modifiziert werden, wobei die Krümmungsradien nur notfalls unter 60 m liegen sollten.

Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten, besonders den wirklich vorkommenden Verkehrsströmen können einzelne Bögen enger sein oder ganz weggelassen werden.

Beispiel 1: Einmündung nördlich des Bürgermeistersteg: Auf beiden Wegen kommt Berufsverkehr von Norden, der über den Steg in die Löwenichstr. weiterfließt. Eine

Anderung der rechtwinkligen Einmündung wird durch die Alleebäume erschwert. Aber es sind heute schon Spuren in der Wiese ausgefahren, die die neue Trasse vorzeichnen (Bild 52).

Beispiel 2: Zusammentreffen des nördlichen und südlichen Wiesenweg westlich der Wöhrmühle sowie der vorgesehenen Verbindung zur Ringstr.: Zwischen den beiden Wiesenwegen besteht kein starker Verkehr, ebenso von der Wöhrmühle zur Ringstr.. Die vorhandene Baumgruppe muß erhalten bleiben (Bild 53).

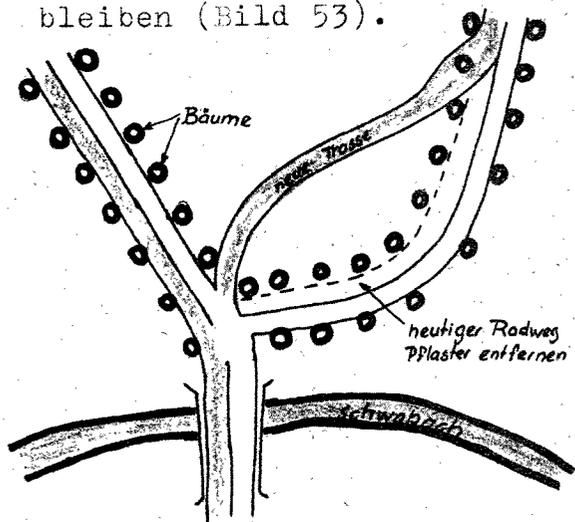


Bild 52

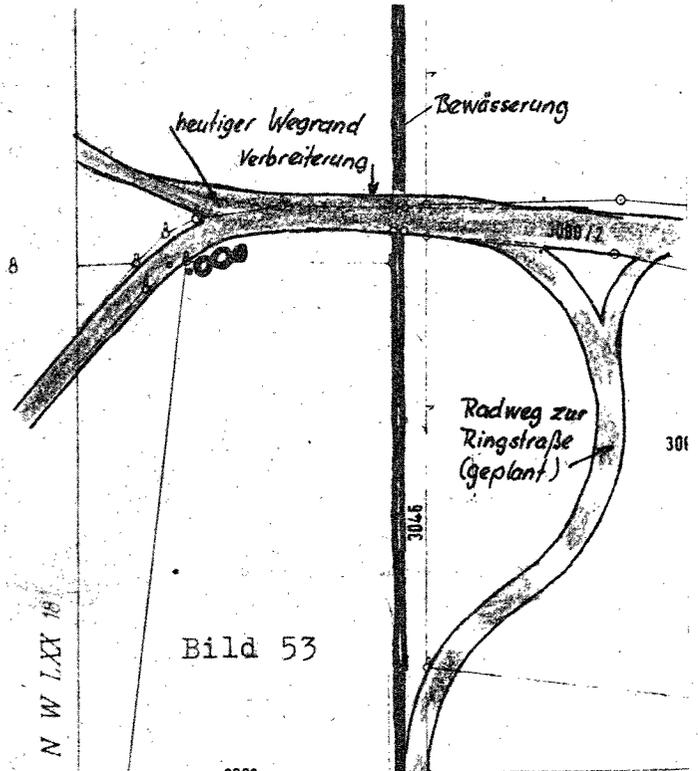


Bild 53

### 3.1.3.3. Kreuzungen zwischen Radwegtrassen und Straßen

Hierzu sind in 1.1.1. (a.) und (b.) schon Vorschläge gemacht. Wenn einige Büsche geopfert werden, kann die Kreuzung der in 2.1.7.c. beschriebenen Strecke mit der Weinstr. zur Form 1.1.1. (a.) ausgebaut werden. Dabei sollte aber die kleine Steigung zur Fahrbahn hinauf so befestigt werden, daß das Wasser keine Furchen hinein gräbt.

Am Franzosenweg müßten schon einige Bäume geopfert werden, um die Kreuzung zu verbessern, ein Grund mehr, ihn für Radler zu sperren.

Hervorragend in den Sichtverhältnissen ist die Kreuzung des Radweges von der B4 mit dem Nordende der Sebastianstr. in Tennenlohe (Bild 54).

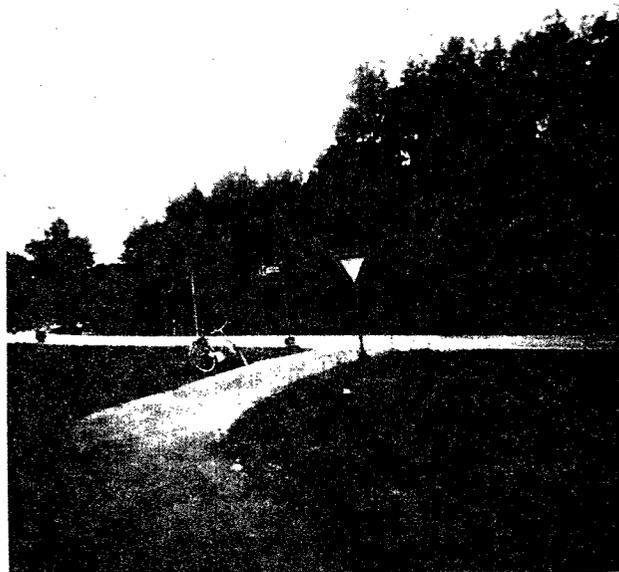


Bild 54

Eine Lösung im Sinne von 1.1.1.(b.) könnte an den Kreuzungen Friesenweg - Bayernstr. und Schwabenstr. sowie, wenn die Ebrardstr. nicht abgehängt wird, an deren Kreuzung mit der Atzelsberger Steige durchgeführt werden. Wie sich an der Schwabenstr. zeigt, ist die Lösung 1.1.1.(b.) bei vorhandener Bebauung sehr schwer zu verwirklichen, doch an der Schwaben-

Str. liefern die Parkplätze den nötigen Platz.

Innerhalb der Bebauung können Schutzinseln Kreuzungen zwischen Radwegtrassen und Straßen wesentlich entschärfen. An normalen Kreuzungen sind sie nur schwer einsetzbar, da sie abbiegende Kfz. behindern (siehe aber Bilder 23, 26 und 100, 102). Bild 55 zeigt die ideale Form einer Schutzinsel. Da sie mindestens 2 m breit sein muß, damit ein Radler sicher dahinter halten und so die Straße in zwei Abschnitten überqueren kann, muß für nachträglichen Einbau die Straße recht breit sein; dies ist aber z.B. am Röthelheimbad (siehe 3.2.3.1.) und an der Äußeren Brucker Str. der Fall. Bis zur Fertig-

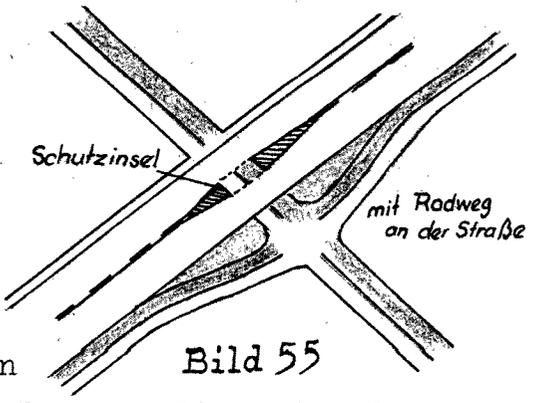


Bild 55

stellung der Ringstr. sollte an deren Kreuzung mit der Äußeren Brucker Str. eine Schutzinsel angelegt werden. Natürlich muß vor solchen Inseln das Überholen verboten werden.

### 3.1.4. Radfahrer an Straßen

Wo Radfahrer parallel zum Kfz-Verkehr fahren, gibt es drei Stufen der Trennung: Radweg, Radstreifen, Radler zwischen den Autos. Die letzte Möglichkeit scheidet bei stärkerem Verkehr eigentlich aus, ist aber oft mangels Platz nicht zu vermeiden.

Bei den anderen Möglichkeiten werden die Radler durch "Aufparken" der Kfz stark behindert. Das wird von der Polizei gemäß Bußgeldkatalog als falsches Parken geahndet. Das geringe Bußgeld multipliziert mit der Häufigkeit des Erwischtwerdens macht das Falschparken billiger als eine Parkuhr oder das Parkhaus. Um einen Strich durch diese Rechnung zu machen, sollte geprüft werden, ob nicht wenigstens an der Nürnberger und der Äußeren Brucker Str. Anzeigen wegen Behinderung oder Gefährdung (der Radfahrer) angebracht sind, und ob nicht die Stadt sogar Anspruch auf Schadenersatz hat, weil der schwächere Unterbau der Radwege durch Kfz. zerstört wird.

Besser als zu Strafen ist es natürlich, konstruktiv das Aufparkproblem zu lösen. Das ist bei Radstreifen nur sehr schlecht möglich durch Pfosten, die auf der Begrenzungslinie zur Fahrbahn aufgestellt werden.

Wenn bei Radwegen noch mindestens 50 cm Platz übrig(!)

ist, wie südlich des Neuen Markt, so kann man zwischen Parkstreifen bzw. Fahrbahn und Radweg Sandsteinwürfel in etwa 1,5 m Abstand legen wie auf den Freiflächen hinter dem Rathaus oder in Nürnberg (Bild 56). Statt der gleichförmigen Würfel könnte man auch die beim Abbruch alter Häuser anfallenden Sandsteinquader verwenden



Bild 56

wenden (billig!). Bei weniger Platz tun's zur Not auch bunte Pfosten, wie sie auf den Parkplätzen an der Siemens-Verwaltung zum Freihalten der Fußwege verwendet werden.

### 3.1.4.2. Wohnstraßen

In reinen Wohnstraßen ist der Verkehr meist so gering, daß man getrost auf der Fahrbahn radeln kann. Aber oft sind die Straßen so zugeparkt, daß kaum noch ein Auto durchpaßt; da hat dann kein zusätzlicher Radler Platz. In Siedlungen jüngeren Datums müßten von Gesetzes wegen vom Bauherrn genügend Parkplätze angelegt worden sein, daß Kkw nicht auf der Straße stehen müssen. Nur ist es oft zu umständlich, in die Tiefgarage oder Garage zu fahren. Für Einfamilienhäuser wurde in 2.1.13. eine Verbesserung beschrieben. Bei Großgaragen sollte man versuchen, tagsüber die Tore offen zu lassen. Ein Halteverbot ist dabei wenigstens auf einer Straßenseite unerlässlich. Wenn die Stadt als Ersatz für private Parkflächen die Straße breiter bauen will, sollte sie bedenken, daß Radfahrer auch dadurch sehr gefährdet sind, daß bei am Straßenrand abgestellten Autos oft unachtsam die Türen geöffnet werden. Dagegen kann man vorbeugen, indem man nur auf einer Seite, dafür aber schräg parken läßt, wie am südlichen Bogen der Eskilstunastr..

An Wohnsammelstraßen sind Radwege nötig, sofern man nicht auf anderen Wegen in das Wohngebiet radelt. Aber an diesen sind oft auch Geschäfte, wo dann aufgeparkt wird, Gegenmaßnahmen wie in 3.1.4.1.. Radstreifen sind nicht so gut, weil leider - besonders bei "Schleichwegen" - recht schnell gefahren wird.

### 3.1.4.3. Ausfallstraßen

Auf Ausfallstraßen wird sehr schnell gefahren; daher schneiden Radstreifen aus. Für die Straße nach Dechsendorf wurde in 2.1.13. eine Alternative angegeben, für die nach Uttenreuth in 2.1.8.. Mit der Straßenbaubehörde sollte verhandelt werden, ob man am Herzogenaauracher Damm nicht die Leitplanken nach innen auf die geschlossene Linie versetzen kann. (beachte 3.2.9.1.)

Da an Ausfallstraßen relativ wenig Fußgänger unterwegs sind, ist ein kombinierter Rad-Fuß-Weg möglich, wie an der B 4 nach Nürnberg; er muß aber breiter als 1,75 m sein, damit ein Fahrrad an einem Kinderwagen vorbei kommt.

### 3.1.5. Optische Führung

In vielen Fällen kann man die technische Gestaltung durch optische Mittel unterstützen. Das kann bis zur optischen Täuschung gehen. Als Vorbild sollte etwa der Petersplatz in Rom dienen.

Die Wirkung verschiedener Oberflächengestaltung wird am Beispiel einer Bushaltestelle demonstriert:

Bild 119 zeigt den Grundriß. Aus der Perspektive der Radfahrer ist man versucht, geradeaus über die Busbucht zu fahren.

In Bild 119 a verringern parallele Querlinien diesen Effekt nur wenig.

Erst wenn die Linien immer senkrecht zur Fahrtrichtung stehen (Bild 119 b), führen sie um die Kurven herum.

Werden die Linien noch mehr verschwenkt (Bild 119 c), so scheinen die Kurven stärker zu sein, und scheinbar geht es etwas bergab. Das könnte den Radler veranlassen, etwas langsamer zu fahren.

Ähnlich wie normal verschwenkte Querlinien wirkt ein Einfärben der Oberfläche im Kontrast zum Gehweg (Bild 119 d).

Um die Businsel herumgezogen fühlt sich der Radler durch Streifen, die genau der Fahrtrichtung angepaßt sind (Bild 119 e), während parallele Längslinien (Bild 119 f) ihn noch mehr als die unstrukturierte Oberfläche verleiten, geradeaus über die Busbucht zu fahren.

Natürlich kommt die optische Struktur in natura nicht so klar heraus, aber sie ist durch die Art der Pflasterung doch immer vorhanden und sollte bewußt eingesetzt werden. Ähnliche Effekte durch Verbreitern und Schmälern des Weges wurden schon in Bild 38 c und e demonstriert.

Ebenfalls zu den optischen Effekten gehört es, eine lange gerade Strecke scheinbar zu verkürzen, indem man sie in der Mitte unterbricht, sodaß man von der einen

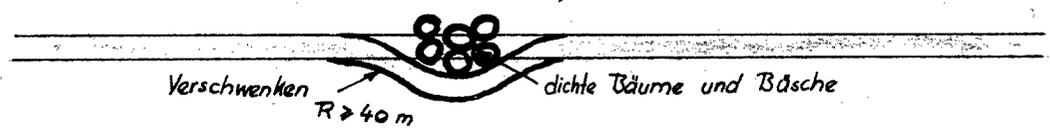
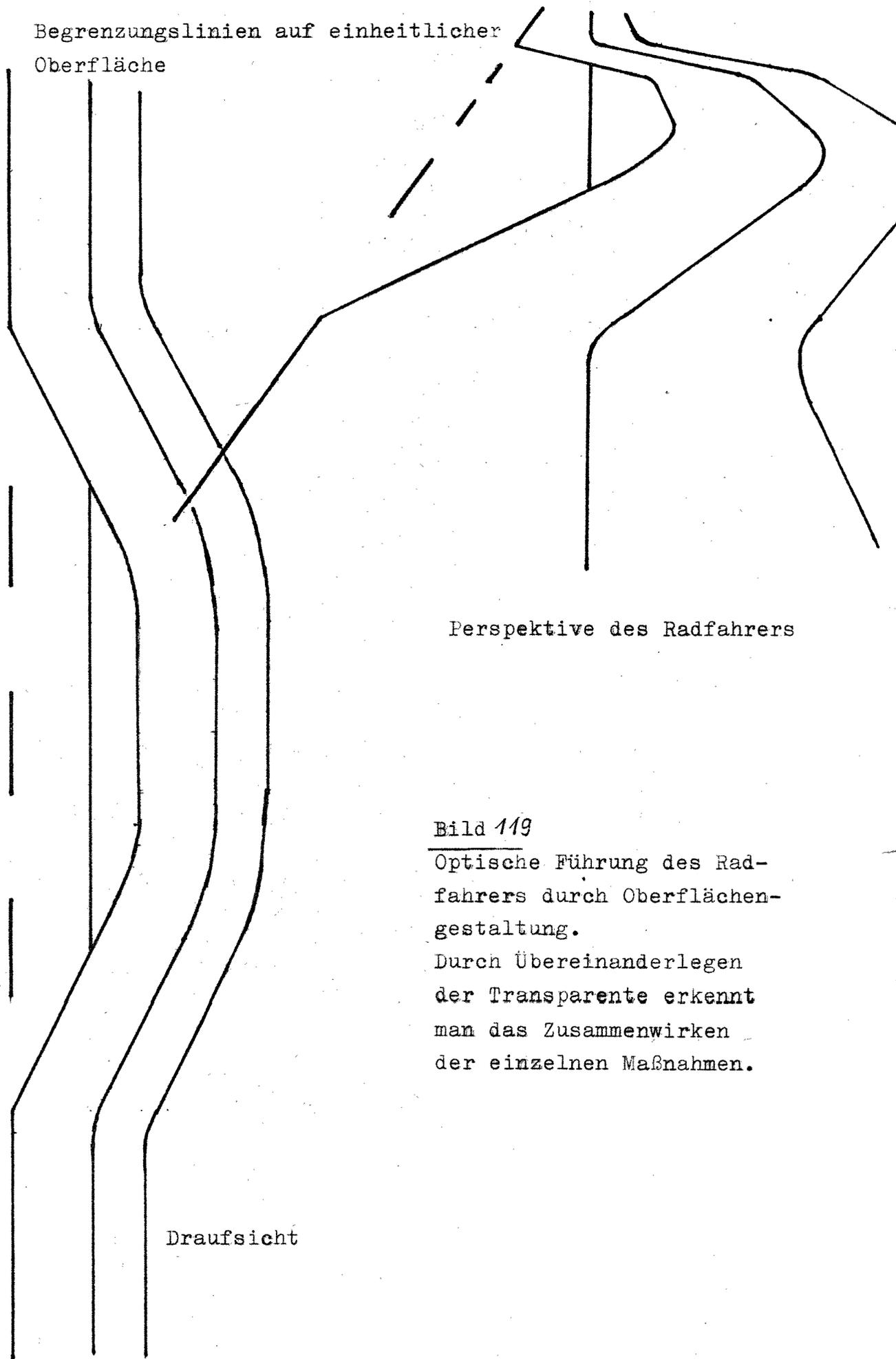


Bild 118

Begrenzungslinien auf einheitlicher  
Oberfläche



Perspektive des Radfahrers

Bild 119

Optische Führung des Radfahrers durch Oberflächen-  
gestaltung.

Durch Übereinanderlegen  
der Transparente erkennt  
man das Zusammenwirken  
der einzelnen Maßnahmen.

Draufsicht

Bild 119 a

parallele Querlinien

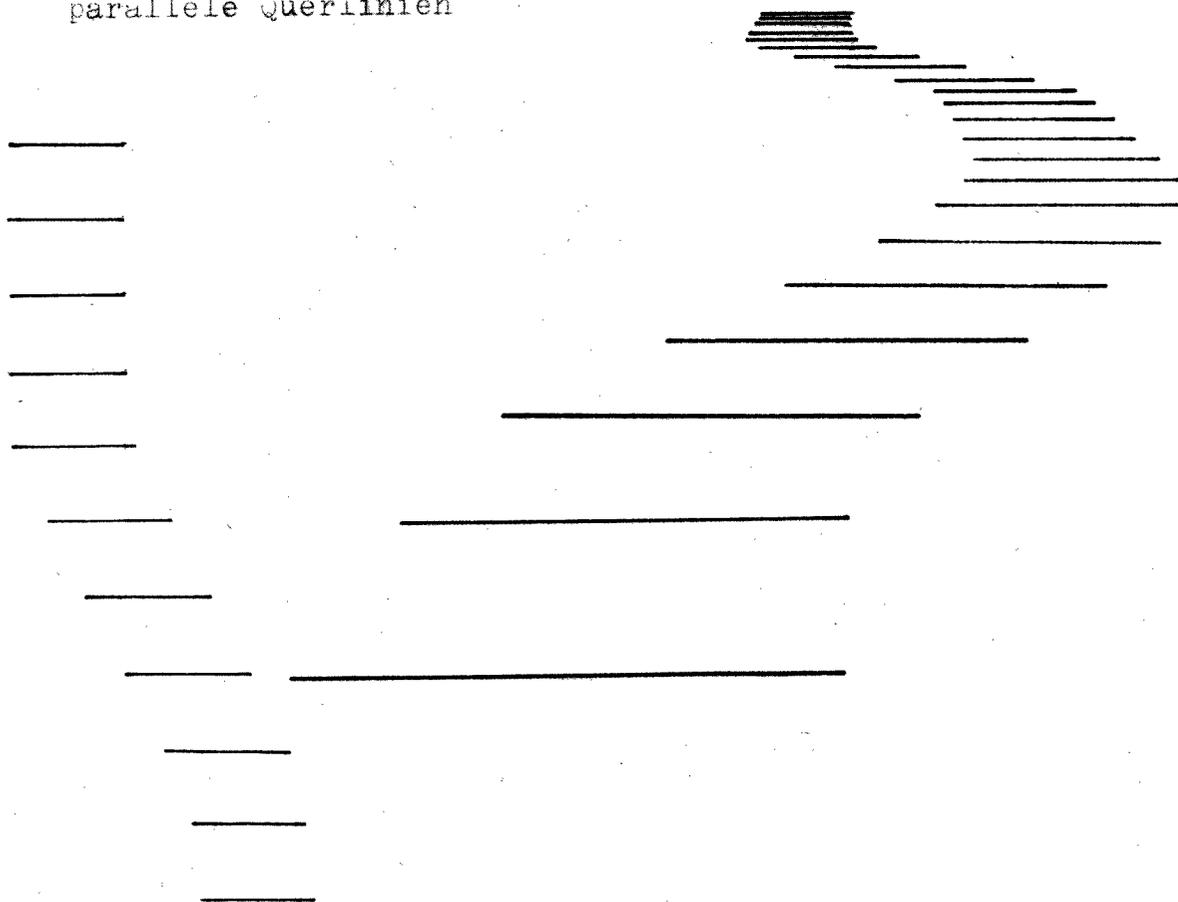


Bild 119 b

normal verschwenkte Querlinien

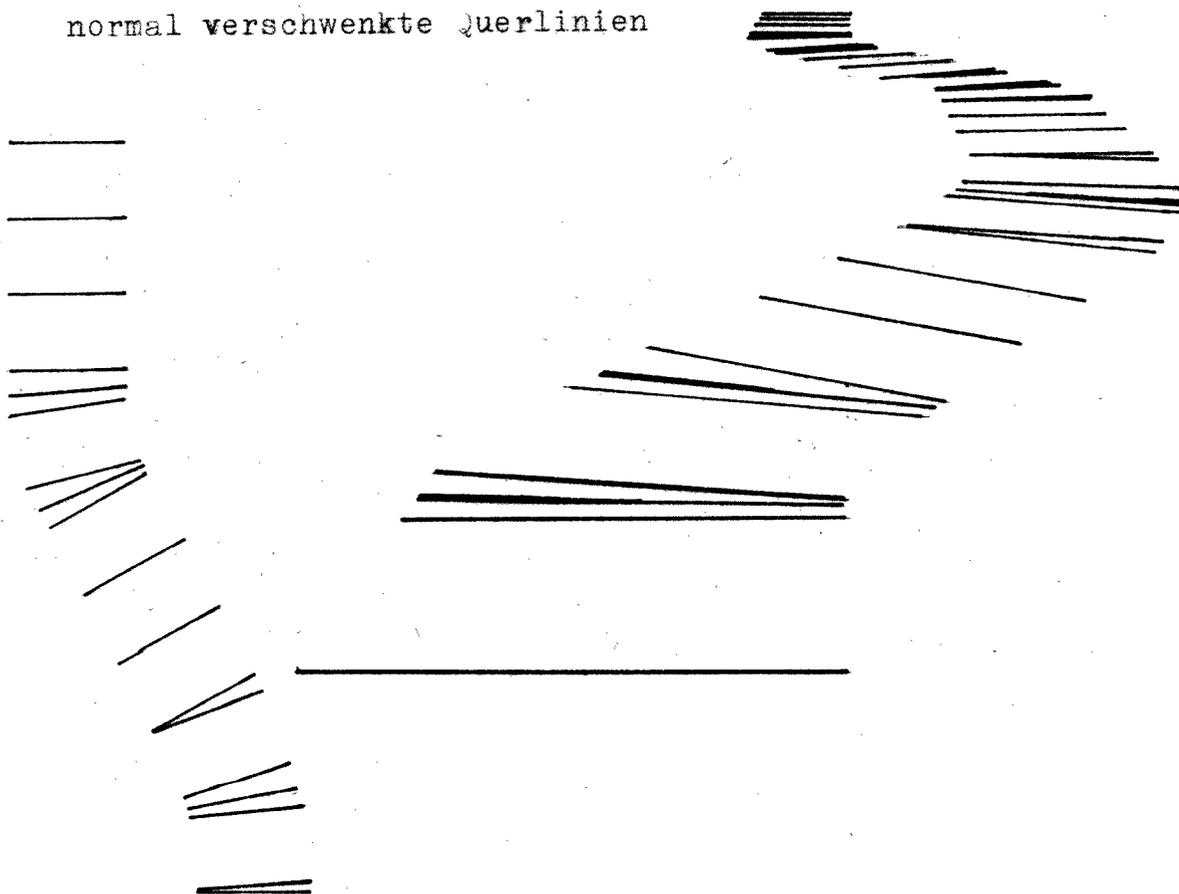


Bild 10 c

Stark verschwenkte Querlinien  
in ungleichem Abstand

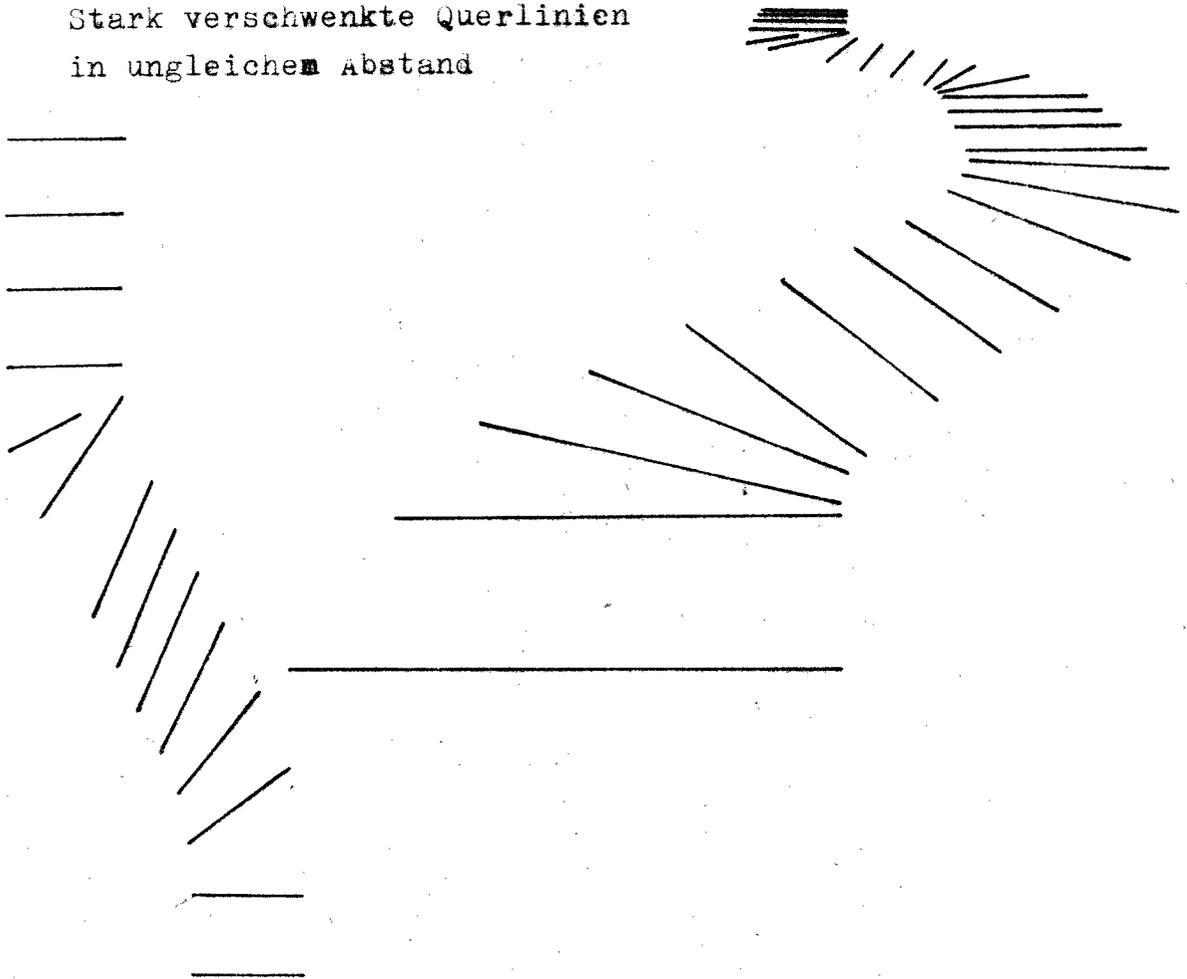


Bild 10 d  
gefärbte Oberflächen



Bild 149 e

verschwenkte Längslinien

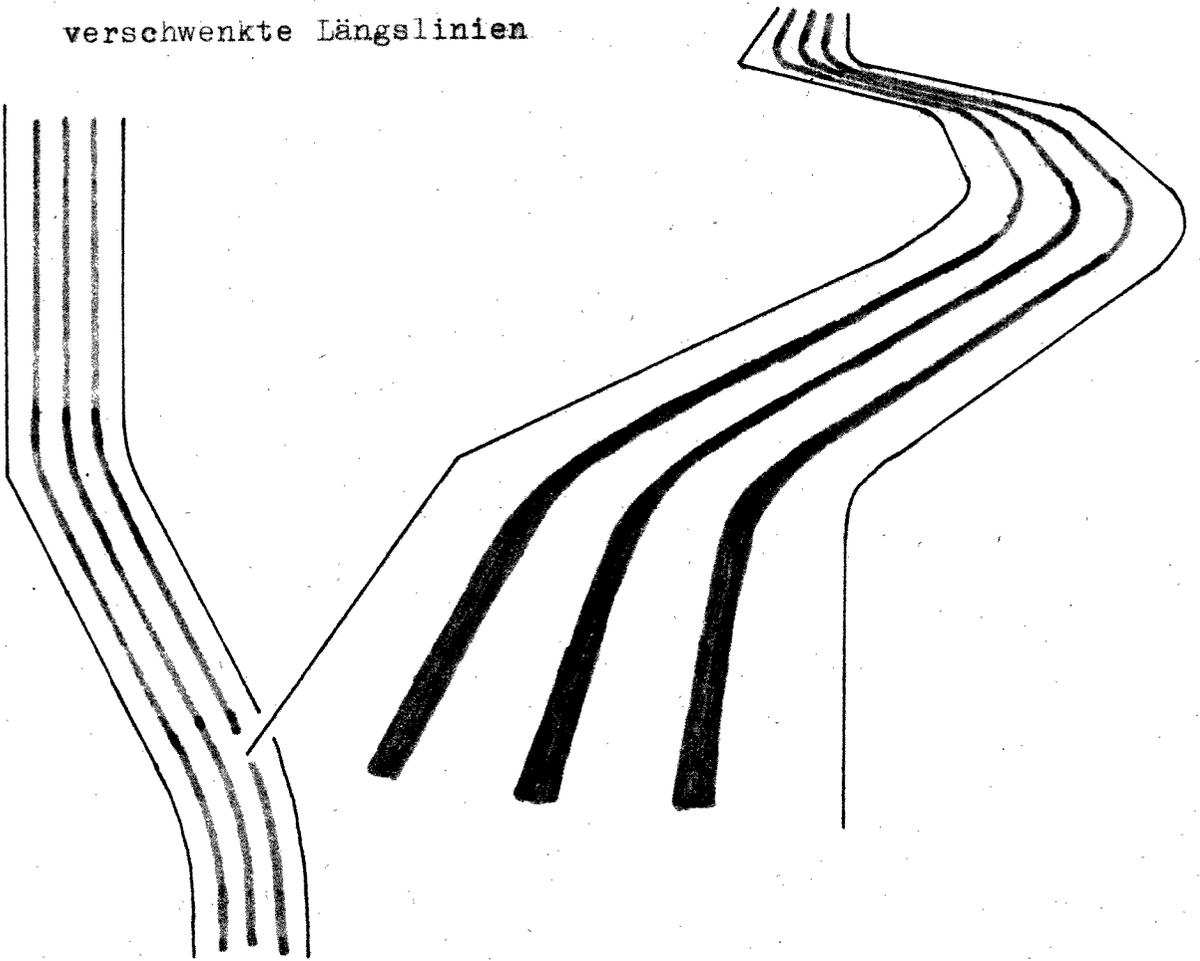
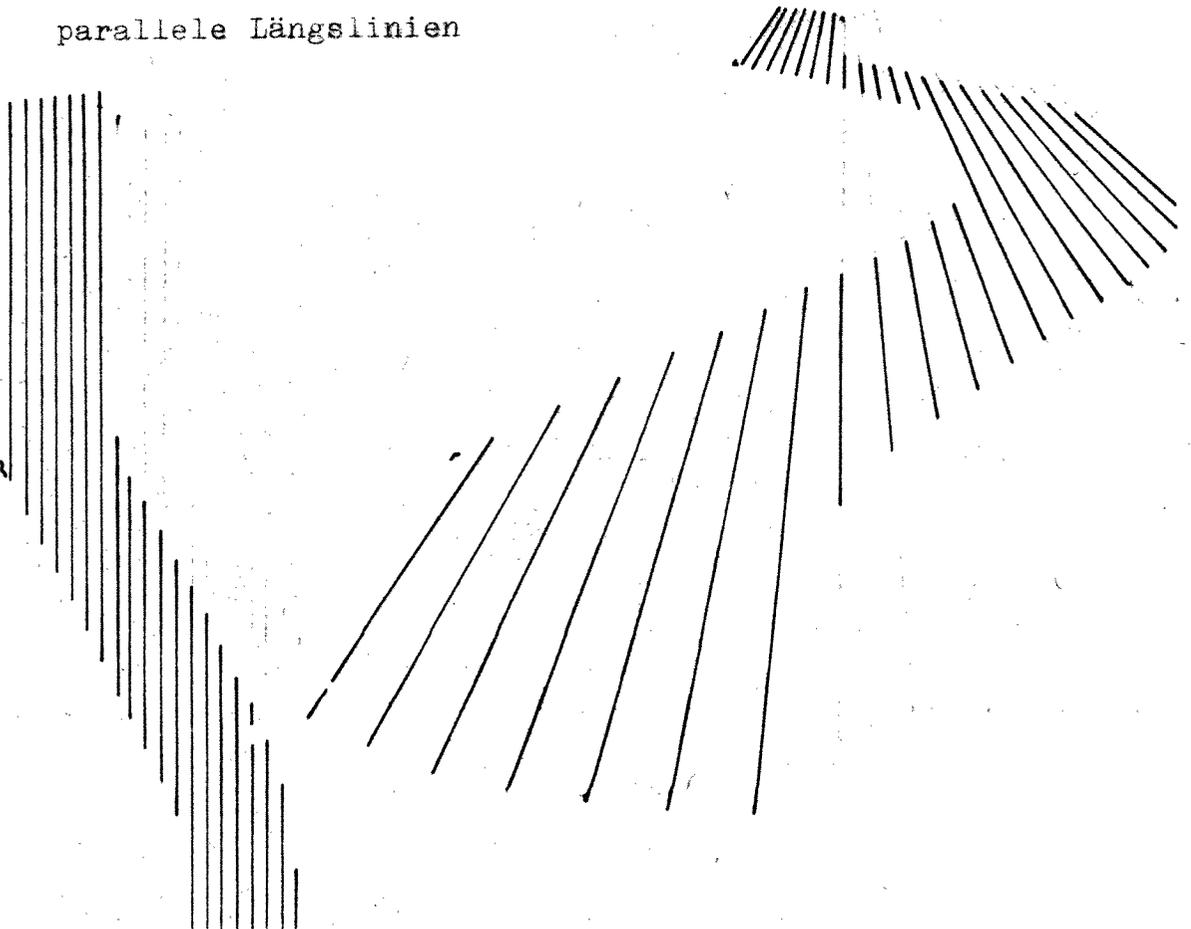


Bild 149 f

parallele Längslinien



Hälfte die andere nicht sehen kann (Bild 118). Das käme z.B. für den Franzosenweg in Frage (auch wenn dort keine Radler mehr fahren).

### 3.1.6. Abstellplätze

Bereits bei den verschiedenen Zielpunkten des Radverkehrs wurde auf die Bedeutung der Abstellplätze hingewiesen, dort besonders auf die richtige Lage. Nun soll die technische Gestaltung betrachtet werden.

Ist keine Vorrichtung zum Abstellen vorhanden, so bestehen kaum Möglichkeiten, die Fahrräder auf bestimmten Flächen zu konzentrieren, und andere frei zu halten (Bilder 120, 58, 59). Die Radler behindern sich so selbst. Die am Fahrrad



Bild 120: Neuer Markt

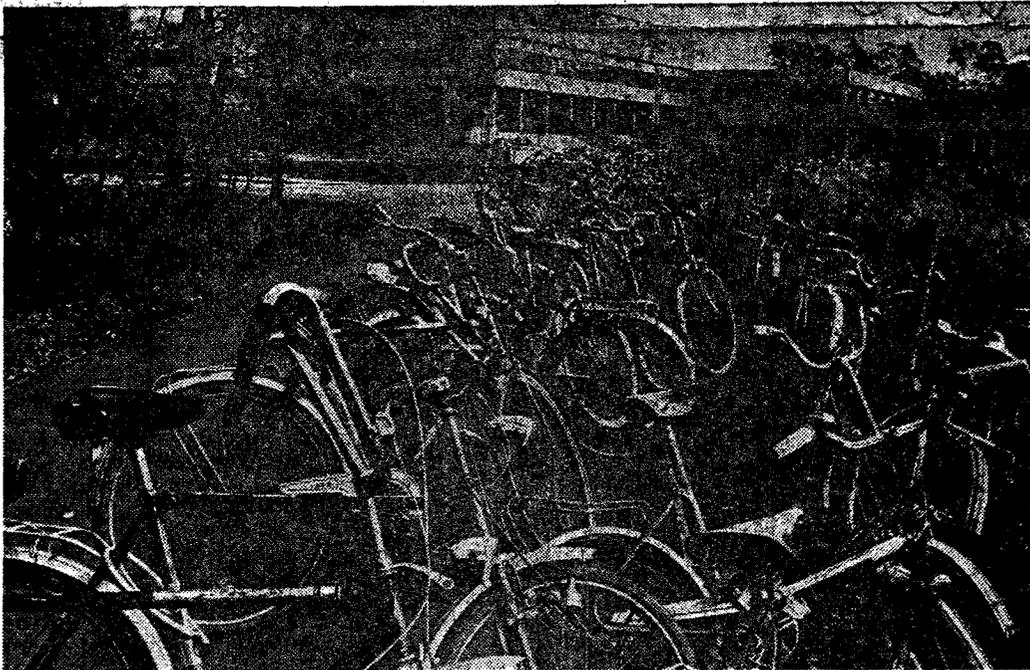


Bild 58: Hugentottenplatz

montierten Ständer sind auch nur auf ebenen, festen (Teer ist im Sommer zu weich!!) Flächen bei schwachem wind sinnvoll. Vergleiche auch 2.2.2.4.c..

Der unauffälligste ortsfeste Ständer ist eine im Boden eingelassene Betonplatte mit einer Rille. Darin stehen aber nur Räder mit einer bestimmten Reifendicke sicher. Zudem verstopfen die Rillen leicht mit Schmutz. Aber trotzdem konzentrieren sich die abgestellten Räder um Platte mit solchen Rillensteinen.

# »Parklücken« gibt es immer



„Parkplatzsorgen“ haben die Schüler des Emil-von-Behring-Gymnasiums in Spardorf augenscheinlich nicht, wie unser Bild beweist. Für den „Drahtesel“ findet sich im Umkreis der Schule, bis hinein in das benach-

barte Wäldchen, immer noch ein Platz. Daß deswegen bei den Fahrradständern an der Ostseite der Schule mangels „Nachfrage“ oft gähnende Leere herrscht, ist sicherlich nicht im Sinne der „Obrigkeit“. An-

dererseits: wer kann es den Schülern, vor allem denen aus Erlangen verdenken, wenn sie ihren fahrbaren Untersatz an der günstigsten Stelle, direkt neben dem Fußweg nach Sieglitzhof einparken Foto: Stümpel

Das konkrete Problem sollte beim Bau der Hauptschule Ost entschärft werden durch Stellplätze westlich der Schule (siehe 2.2.1.2.).

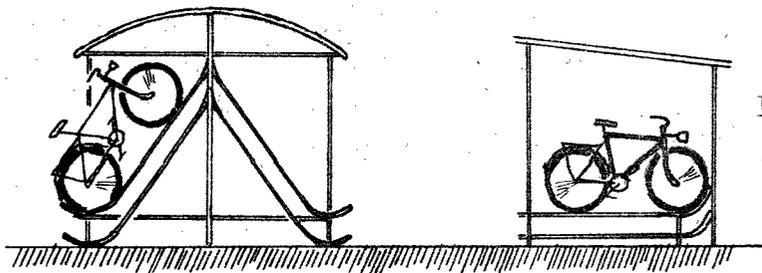


Bild 64

Bild 63

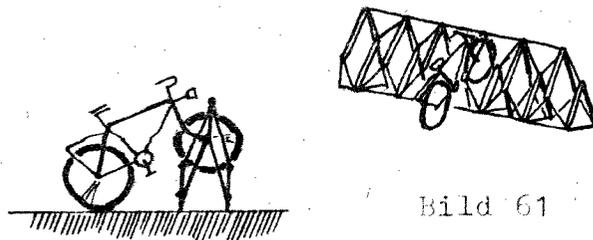


Bild 61

Im allgemeinen günstig sind die an einer Wand oder einem Rohrgestell befestigten Gabeln, in die das Vorderrad eingeklemmt wird. Dabei haben geschraubte Verbindungen den Nachteil, daß sich die Schrauben oft lösen. Bei extremen Belastungen wie am Hallenbad lösen sich jedoch auch die geschweißten Verbindungen, und die Gabeln werden verbogen.

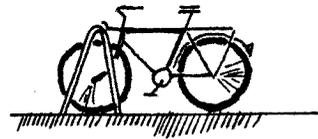


Bild 60

Ähnlich günstig, wenn auch nur für 4 - 10 Fahrräder gedacht, sind die Ständer, die leider nur noch wenige Geschäfte aufstellen (Bild 60).

An Platz benötigt man bei all diesen Methoden nach [2] 5.2. pro Fahrrad  $0,6 \times 2,0$  m oder  $0,75 \times 1,5$  m. Um etwa den Faktor 1,5 besser sind die folgenden Ständer, die jedoch umständlicher zu benutzen sind. Sie sind auch wesentlich massiver und daher auffälliger.

Die bei der Mensa verwendeten Ständer (Bild 61) sind schon etwas *heruntergekommen* und nicht überdacht, aber brauchbar. Ähnlich sind die Ständer an den Hochhäusern an der Friedrich-Bauer-Str. (Bild 62), die sich vorbildlich direkt neben dem Eingang, wettergeschützt zu ebener Erde befinden. Diese Bauart ist auch für das Jugendzentrum zu empfehlen.

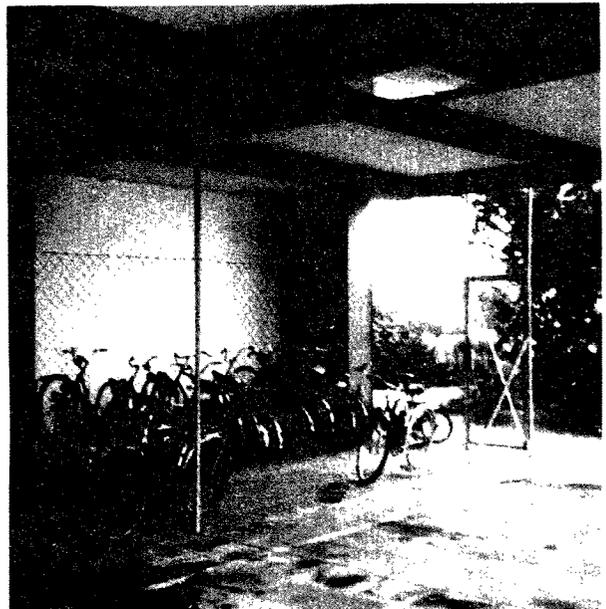


Bild 62

Siemens pflegt die überdachten Ständer nach Bild 63 gut. Da diese nicht für Klappräder geeignet sind, ist ein separater Klappradplatz nötig.

Die bei anderen Industriebetrieben und an einigen Schulen angebrachten Ständer zum Hochschieben (Bild 64) sind von Frauen und Kindern kaum zu benutzen, da sie einigen Kraftaufwand erfordern. Sie benötigen jedoch noch wesentlich weniger Platz. Sie sind für Klappräder ebenfalls ungeeignet.

Eine bislang nicht realisierte Form eines Fahrradständers besteht aus einer Kette oder einem Seil, an dem von der Decke herab ein Haken in Sattelhöhe hängt. Dieser wird an der hinteren Sattelstrebe befestigt (Bild 65). Kleinere Räder müssen entweder mehr Hochgehoben werden, oder man macht die Kette länger.

Sonderformen außerhalb der Bebauung sind bereits in 2.3.1.3. und 2.3.1.4. beschrieben.

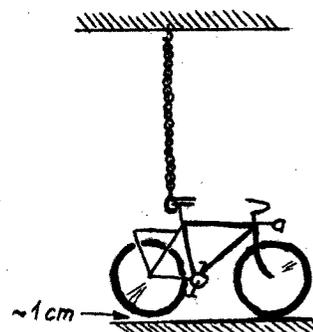


Bild 65

### 3.1.7. Bäume

Um auch bei beengten Verhältnissen nicht Bäume den Radwegen opfern zu müssen, begann man, die Baumscheiben durch Gittersteine abzudecken, über die der Radweg führt. Solange die Rippen der Steine senkrecht zur Fahrtrichtung laufen (bislang immer richtig!), wird der Radfahrer nicht beeinträchtigt. Allerdings müsste es doch möglich sein, die Oberfläche der Steine in gleiche Höhe mit dem übrigen Radweg zu bringen. Das ist bisher kaum geglückt. Die harten Übergänge verhindern nicht nur ein angenehmes und zügiges Radeln, manchmal sind sie sogar gefährlich.

### 3.1.8. Hindernisse auf Radwegen

Das Radeln wird oft durch Hindernisse auf dem Radweg vermiest. Da liegen monatelang Steinhäufen herum (Bild 66); aufgrabungen (lost, Stadtwerke) werden, wenn überhaupt, erst direkt vor dem Loch und nicht dort, wo der Radler den Radweg verlassen kann (Seitenstraße o.ä.), gekennzeichnet. Umleitungen muß sich der Radler selber suchen z.B. im September 1974 an der B 4 nach Tennenlohe. Besonders gerne werden Schilder "Radfahrer absteigen" aufgestellt, nur richten sich die Betroffenen nicht danach.

Während die Fahrbahn nach Aufgrabungen schnell wieder glatt zugeteert wird, bleiben auf Radwegen noch lange Rinnen und Unebenheiten zurück.

Neben diesen mehr oder minder kurzzeitigen Hindernissen gibt es auch dauernde: Verkehrszeichen,

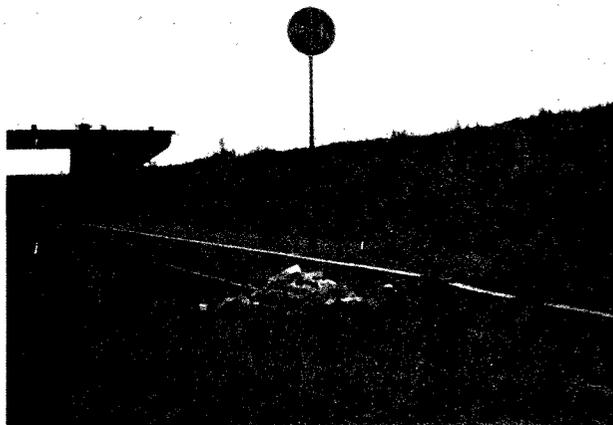


Bild 66

Lampen- und Ampelmasten. Paradebeispiele sind die Kreuzungen Rolde-/Stinzingstr. und Schallershofer Str./Büchenbacher Damm, an denen Ampel und Radweg gleichzeitig gebaut wurden, und doch die Ampelmasten mitten auf den Radwegen stehen. Die Lampenmasten auf dem Radweg an der Hartmannstr. sind wenigstens deutlich markiert.

Ebenfalls unglücklich ist es, wenn die Masten auf dem Gehweg stehen, sodaß die Fußgänger (zumindest mit Kinderwagen) auf den Radweg ausweichen müssen, wie an der Kreuzung Außere Brucker -/Schorlachstr..

Solche Pfosten müssen, wenn nicht rechts neben dem Gehweg platz ist, auf der Linie zwischen Rad- und Fußweg oder zwischen Fahrbahn und Radweg stehen.

### 3.1.9. Fahrbahnmarkierung

Das Mittel der Fahrbahnmarkierung wird bislang in Erlangen nicht für den Radverkehr eingesetzt. Man darf davon auch keine plötzliche Änderung der Fahrgewohnheiten erwarten höchstens eine Tendenzwende hin zu sinnvollerem Ausnutzen der Radwege.

Pfeilmarkierungen werden außer in Holland auch in Augsburg (z.B. Haunstetter Str.) angewandt, um den Radler im Kreuzungsbereich zu führen bei Pulkbildung den übrigen Richtungen das Passieren zu ermöglichen. In Erlangen sind Pfeile beispielsweise an der Südkreuzung (Bild 67)

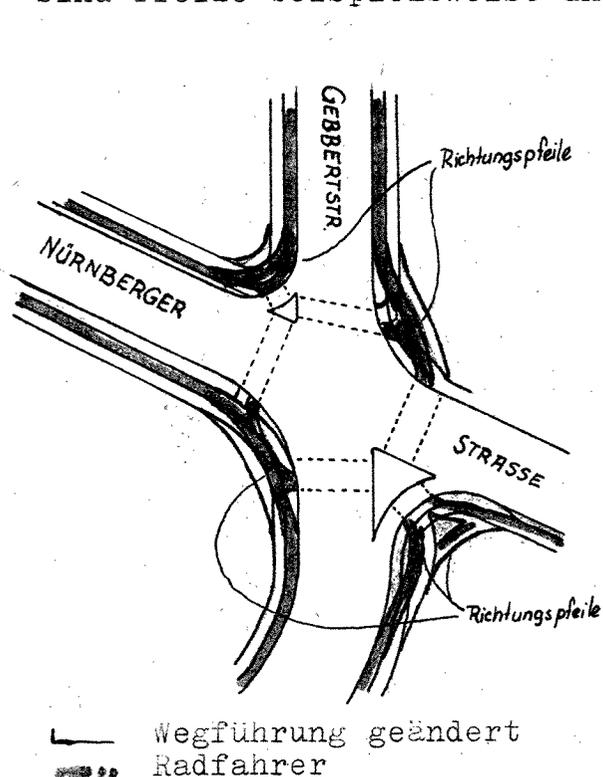


Bild 67

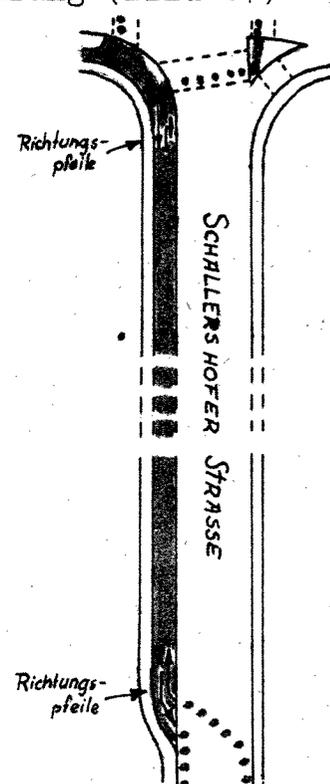


Bild 68

oder der Kreuzung Paul-Gossen-/Äußere Brucker Str. sowie nach dem vorgeschlagenen Ausbau (siehe 3.2.5.1.) an der Einmündung Fürther Str./Herzogenauracher Damm (Bild 92) nötig. An dieser Einmündung sind die Radweg-Richtungspuren besonders wichtig, da wegen des Gefälles große Geschwindigkeitsunterschiede bestehen. Zu empfehlen sind Richtungspfeile auch an den Enden des in beiden Richtungen zu befahrenden Radweges an der Schallershofer Str. (Bild 68).

Die Sollmaße eines Pfeils nach [2] 6.1. entnehmen man Bild 69.

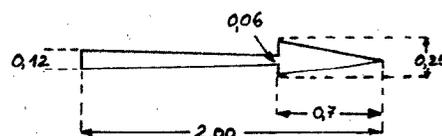


Bild 69

Gleichzeitig für den Radler als Führung und für die übrigen Verkehrsteilnehmer als Warnung ist die rote Färbung des Fahrradreviers gedacht, die in 2.1.o. für die Fußgängerzone vorgeschlagen wurde. Bei Einmündungen untergeordneter Straßen würden auch die Autofahrer durch die rote Farbe auf den Radweg aufmerksam. Dieser Gesichtspunkt ist besonders wichtig, wenn der Radweg etwas von der Hauptstraße abgerückt ist, wie an der Äußeren Brucker Str. (Einmündung Fließbachstr.). Die rote Färbung ist oft die einzige Möglichkeit, den Autofahrer daran zu erinnern, daß er den Radweg frei halten soll. Rote Radwege gibt es bereits in Bremen. Wo viele Fußgänger den Radweg kreuzen, sind auch Zebra-streifen auf Radwegen zu empfehlen (vgl. [1] Bilder 50 - 70), also an vielen Kreuzungen und Bushaltestellen. Die Trennlinien für Radspuren und Radstreifen sowie die Würfelmarkierungen an Kreuzungen sind in [1] 5.10.1. festgelegt.

3.2. Einzelobjekte

Untergliedert nach Stadtteilen gemäß der Einteilung in statistische Bezirke vom 12.10.73 (Karte siehe Anlage III) werden einzelne Objekte aufgeführt.

3.2.1. Innenstadt

3.2.1.1. Gerberei - Paulistr.

Da die Friedrich-List-Str. in Zukunft als Altstadtumgehung viel Verkehr haben wird, muß ihre Kreuzung mit der Gerberei mindestens durch eine Ampel geregelt werden, da hier auch starker Radverkehr herrscht (siehe 2.1.12., 2.1.14, 2.1.16.). Für Verkehrsfluß und Sicherheit bei Radlern wie Autos günstiger ist eine höhenfreie Lösung. Daß eine solche mit vertretbaren Steigungen (beachte 3.1.1.) möglich ist, zeigt Bild 71, in dem die sich aus den Kanaldeckeln ergebenden Höhen und Steigungen eingetragen sind. Dabei muß die Friedrich-List-Str. etwas abgesenkt werden, was bei der vorhandenen Kanalisation möglich ist. Es muß aber in die laufende Planung aufgenommen werden. Zu prüfen ist, ob die Friedrich-List-Str. noch tiefer gelegt werden kann. Dadurch oder indem man die Rampe bis in die Autobahnunterführung dehnt, verringert sich die Steigung unter 4%. Im letzten Fall muß die sowieso zu schmale Unterführung für Autos ganz gesperrt werden.

Auch wenn die höhenfreie Lösung jetzt finanziell unmöglich scheint, sollten doch die baulichen Voraussetzungen offengehalten werden.

Unabhängig davon wird vorgeschlagen, die Rampe zur Eisenbahnunterführung von der Westseite der westlichen Stadtmauerstraße auf die Ostseite zu verlegen, da an der heute schon gefährlichen Ecke der Verkehr weiter zunehmen wird (vgl. [3] Seite 6). Dabei sollte der Knick am unteren Ende der Rampe soweit möglich gerundet werden (Bilder 70 und 71)! Wegen der Einbahnstraßenregelung ist es denkbar, die Rampe in die Paulistr. zu verlängern und somit abzuflachen. Problematisch ist, daß eine Ein-

Schiebe rampe  
je nach Platz

WESTL. STADTHAUEN

BUNDESBAHN

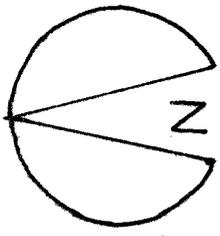
Bild 71

GERBEREI

71.50

72.30

Rad- Fuß- Weg



74.00

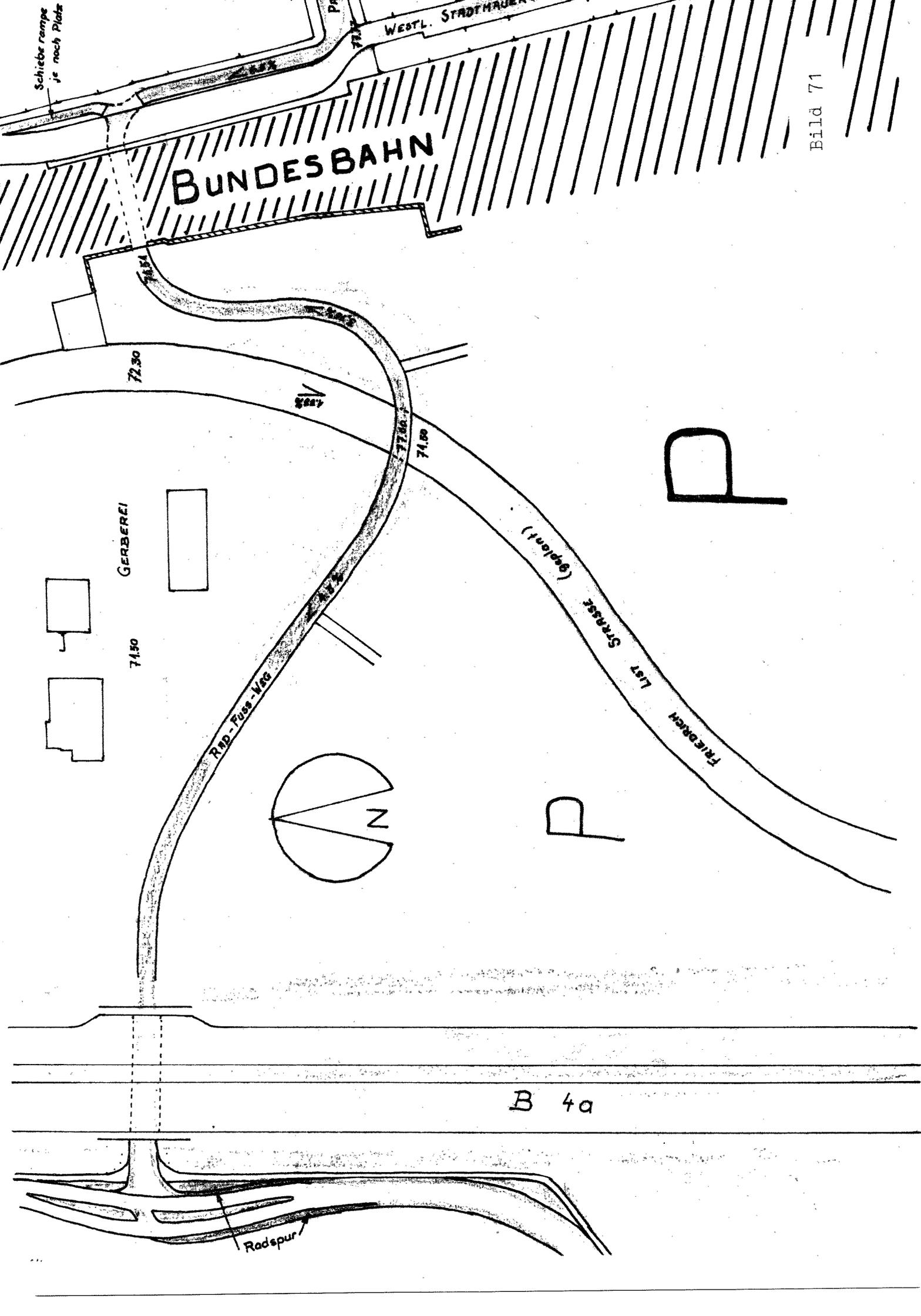
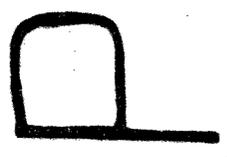
77.00

(Garten)

List Straße  
Friedrich

B 4a

Radspur



fahrt abgeschnitten wird. Die Hauseingänge sind jedoch über den Gehsteig gut zu erreichen.

Um die nördliche Innenstadt besser anzuschließen und die Kuttlerstr. (Altstadtring) zu erreichen, sollte so flach wie möglich auch eine Rampe nach Norden gebaut werden.

Die neue Regelung in der Paulistr. zum Marktplatz ist gut. Die Mittellinie könnte gerade auf die Goethestr. zulaufen; das brächte nicht nur den Autofahrern Erleichterung, sondern auch den Radlern mehr Stauraum an der Stoppstelle, ohne daß entgegenkommende Radfahrer Nachteile hätten.

Als drittes sollte der Einmündungsbereich westlich der B 4a übersichtlicher gestaltet werden, indem man die Straße ein Stück nach Westen verschwenkt (Bild 71). Nach Möglichkeit sollte die viel zu schmale und zu niedrige Unterführung für Kfz. gesperrt werden, da man auch vom Schlachthof zur Wöhrmühle kommt. Sollte eine Sperre undurchführbar sein, so müßte langfristig eine weitere Unterführung in Höhe des Flutsteges angestrebt werden.

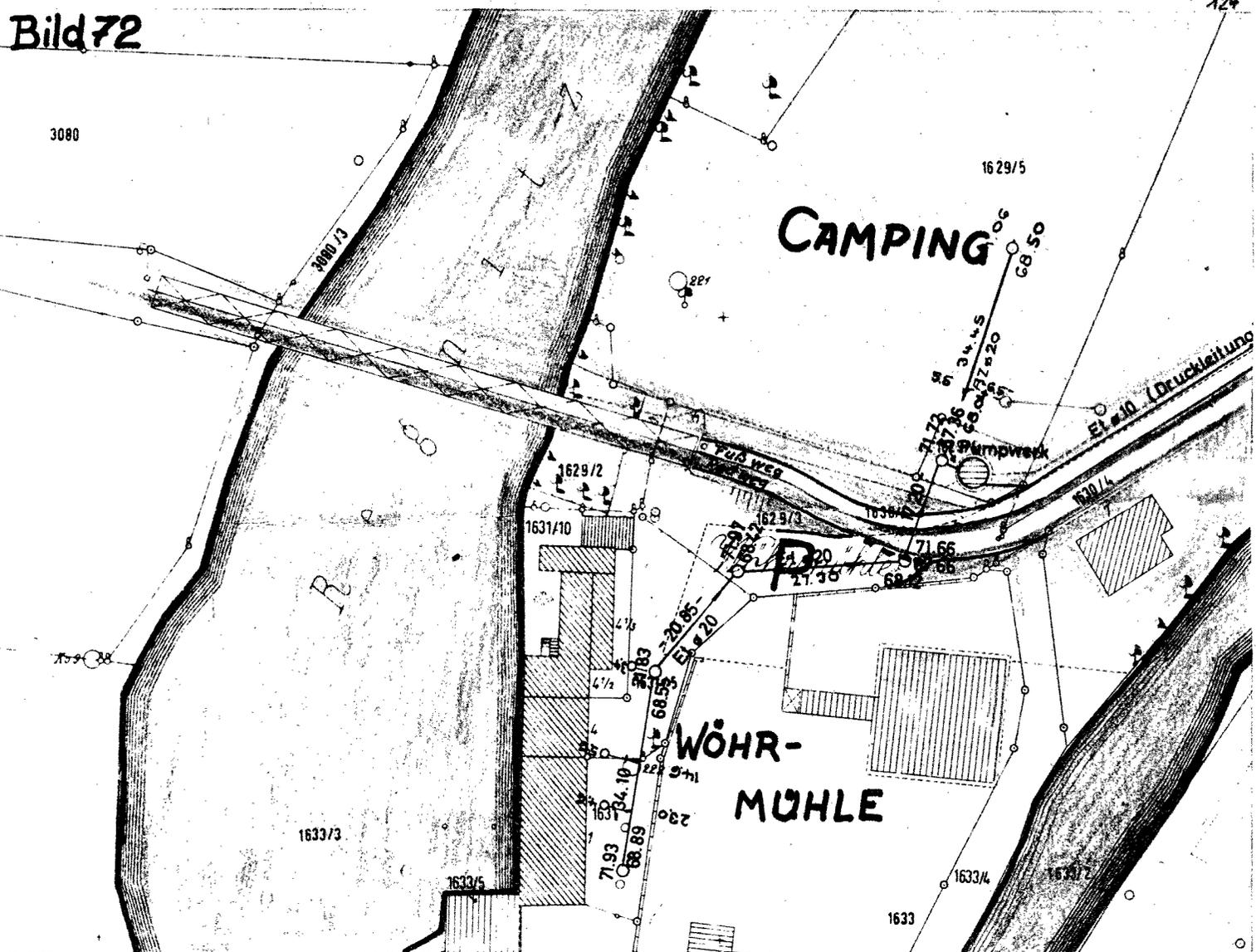
#### 3.2.1.2. Wöhrmühle

In der Wöhrmühle hat heute die Werksausfahrt Vorfahrt vor einem der wichtigsten Radwege Erlangens. Zudem verdeckt eine Pumpstation die Sicht an der Einmündung. Daher sollte nach Bild 72 umgebaut und den Radlern die Vorfahrt gegeben werden.

#### 3.2.1.3. Unterführung Güterhallenstraße

Da weder Radfahrer noch Fußgänger mehr als 2,5 m lichte Höhe in einer Unterführung benötigen, sollten auf beiden Seiten der Güterhallenstraße die Gehsteige entsprechend höher gelegt werden (Bild 73).

Der nördliche Gehweg wird recht wenig benutzt, weil nur 90 m nördlich eine eigene Fußgängerunterführung existiert,



die auch viel günstiger zum Parkplatz führt. Daher könnte der nördliche Gehweg zum Radweg gemacht werden. Damit ist stadtauswärts von der südlichen Stadtmauerstr. bis Bruck der Radweg geschlossen.

An der Einmündung der Friedrich-List-Str. muß die Haltlinie wieder zurückverlegt werden, damit die wartenden Autos nicht den Radweganfang versperren. (Bild 74)

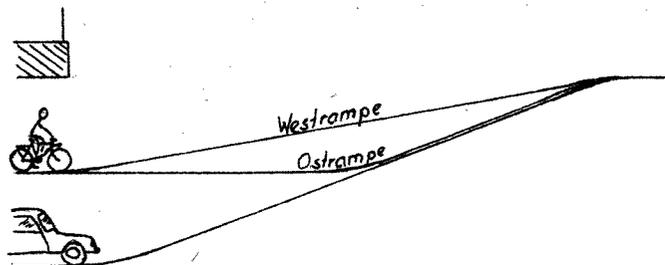
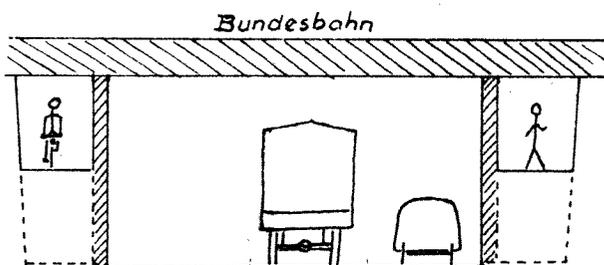
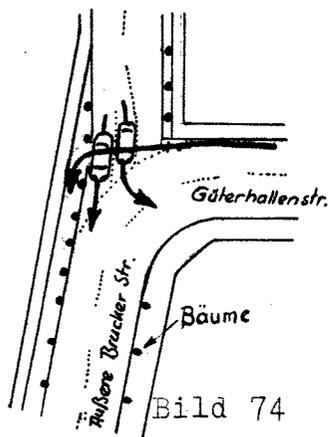


Bild 73



In der Gegenrichtung besteht die Radweglücke aus drei Abschnitten:

- a. Von der ERBA bis zur Güterhallenstr. ist an den Bäumen entlang noch genügend Platz für einen Radweg.
- b. An der Post sind "nur" Grundstücksverhandlungen nötig.
- c. In der eigentlichen Unterführung könnten nach dem Abflachen der Rampen Radfahrer

und Fußgänger gemischt werden, während die Rampen breit genug für einen (schmalen) Radweg sind.

Es ist nicht sinnvoll, einzelne der drei Maßnahmen getrennt durchzuführen, da das jetztige Radwegende relativ übersichtlich ist.

Sollte sich die Lücke nicht schließen lassen oder sollte es noch länger bis zur Realisierung dauern, dann sollte unbedingt die Fahrbahnmarkierung gemäß Bild 40 ergänzt werden.

#### 3.2.1.4. Neuer Markt

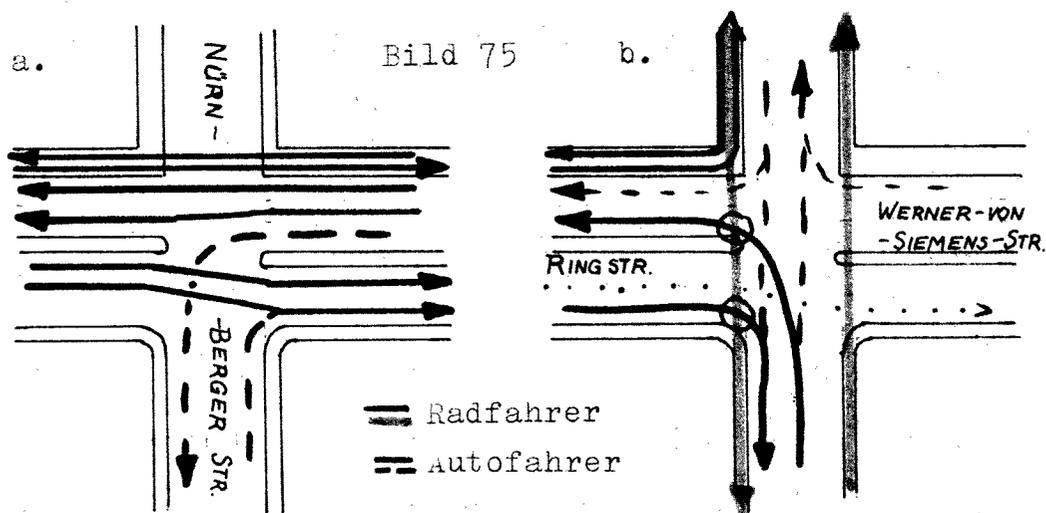
Siehe Bild 7 (2.1.o.b.)

#### 3.2.1.5. Fußgängerüberweg zwischen Quelle und Merkur

Die Anlage der Fußgängerinsel zwischen Radweg und Fahrbahn ist prima!

#### 3.2.1.6. Kreuzung Werner-von-Siemens-Str./Nürnberger Str.

Der Hauptstrom des Berufsverkehrs wird nach der Anbindung der Werner-von-Siemens-Str. an die B 4a über diesen Straßenzug fließen (wichtigster Quell- bzw. Zielpunkt: Siemens-Verwaltung). Dies hat zur Folge, daß die nördlicher gelegenen Wege durch die Innenstadt und mithin die Schuhstr. und der Nordteil der Nürnberger Str. nur geringen Verkehr haben werden. Da ferner die Radfahrer in beiden Richtungen nördlich der Ringstr. und der Werner-von-Siemens-Str. fahren werden (Bild 75 a), können sie mit einer langen Grünphase rechnen. Wie in 2.2.3.1. erwähnt, hat die Nürnberger Str. im Berufsverkehr wenig Bedeutung für den Radler.



anders im Einkaufsverkehr (vgl. 2.1.5.), wo jedoch den von Süden auf der Nürnberger Str. kommenden Radfahrern wegen des wesentlich geringeren Verkehrs in der Werner-von-Siemens-Str. längere Grünphasen eingeräumt werden können. Auf dem Weg nach Süden müssen sie allerdings die Ringstr. überqueren, die auch außerhalb des Berufsverkehrs als Innenstadtumgehung erheblichen Verkehr aufweisen dürfte. Von und nach Westen ist fraglich, ob viele Radler überhaupt bereit sind, die Nürnberger Str. zu kreuzen, um zum Neuen Markt zu kommen, da der westliche Radweg viel breiter ist. Daher sollte diese voraussehbare Praxis von Anfang an legalisiert werden.

Daraus ergibt sich, daß eine Kreuzungsfreie Führung der Radler nicht nötig ist. Die Steigungen würden die Radfahrer ebenso behindern, wie die Ampeln. Zudem ist kaum Platz für Rampen.

Sollten trotzdem Fußgängerunterführungen gebaut werden, so sind die Fußwege sorgfältig durch Ketten von den Radwegen zu trennen, da sonst die Fußgänger die Fahrradüberwege benutzen und dort den reibungslosen Ablauf behindern.

### 3.2.1.7. Hauptstraße

Siehe Bild 6 (2.1.o.a.)

### 3.2.2. Schwabach (Ost)

#### 3.2.2.1. Kreuzung Drausnikstr.- Osttangente (Am Exerzierplatz) - Sieglitzhofer Str.- Löhestr.- Artilleriestr.

Die beim 4-spürigen Ausbau der Drausnikstr. beidseitig vorgesehenen Radwege von 1,25 m Breite sind zu schmal (vgl. [2] Tafel 1). Da weiter stadteinwärts nicht genug Platz vorhanden ist und überdies das Radfahren in dieser Straßenschlucht unzumutbar ist, soll der Radverkehr auf die Löhestr. verlagert werden (siehe 2.1.8.).

Nach dem Bau der Umgehung Buckenhof oder des Radweges auf der Secu-Trasse in Buckenhof sollte der Radler östlich der Kreuzung am Südrand der Drausnikstr. fahren, um Überqueren außerhalb des Kreuzungsbereichs zu vermeiden.

Auch an der Osttangente wird ein einseitiger Radweg an der Nordseite angelegt, um den ungehinderten Zugang zum Wald sicher zu stellen.

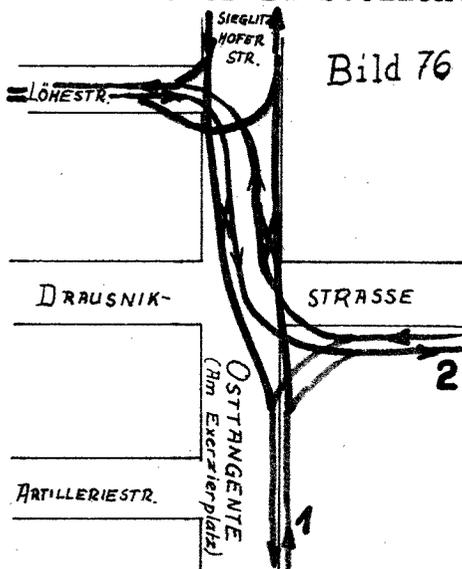


Bild 76

Somit ergibt sich nebenstehendes Kreuzungsschema, wobei höchstens auf den Strecken 1-2 und 2-1 mit geringem Verkehr gerechnet werden darf.

Wegen der außerordentlichen Belastung der Kreuzung sollte auf jeden Fall die höhenfreie Führung des Radfahrers vorgezogen werden. Dazu scheint es am günstigsten, die Straße um ca 1 m anzuheben, Rad- und Fußwege um

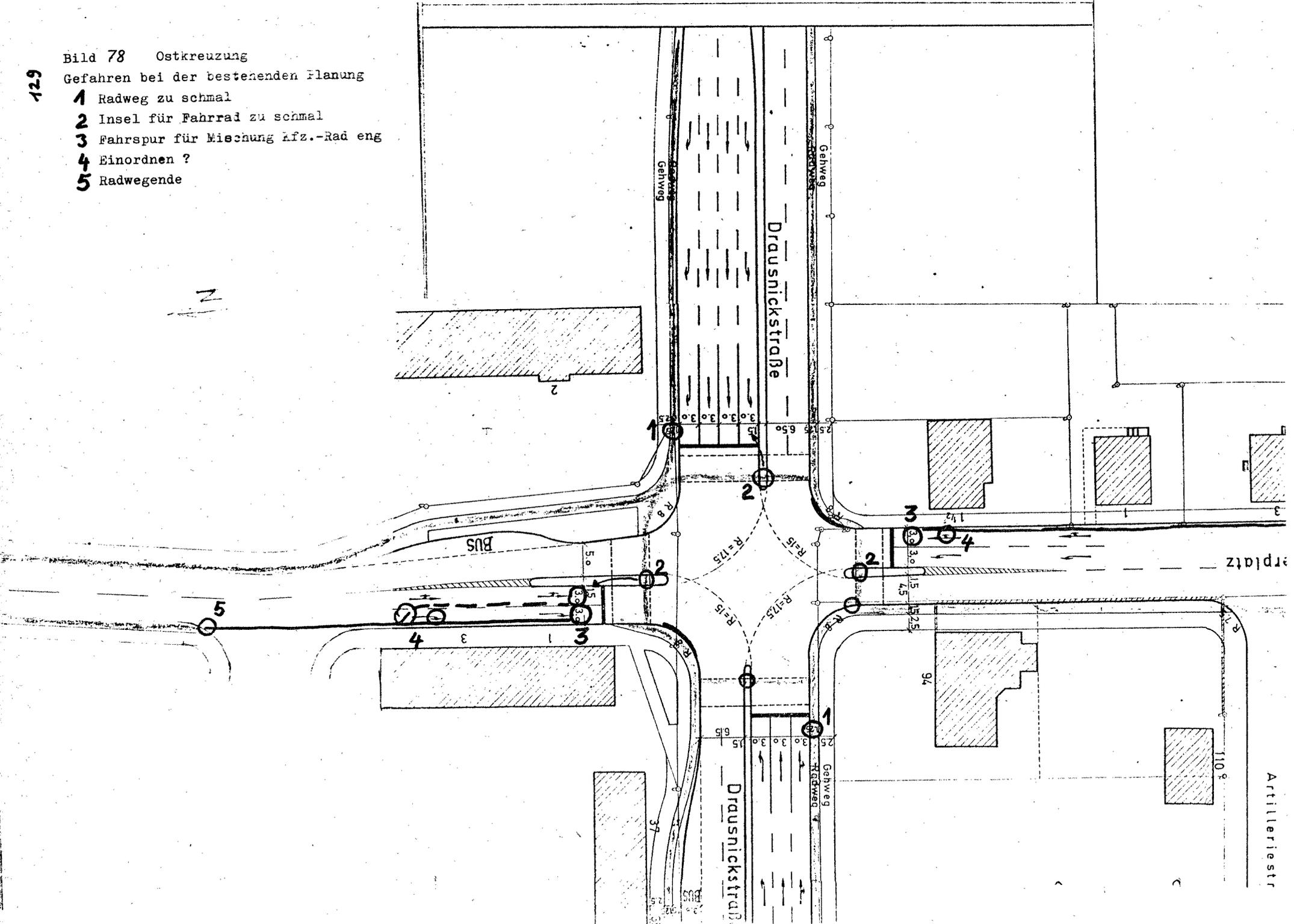
ca 2 m abzusenken und gemäß Bild 79 unter den Fahrbahnen hindurch zu führen.

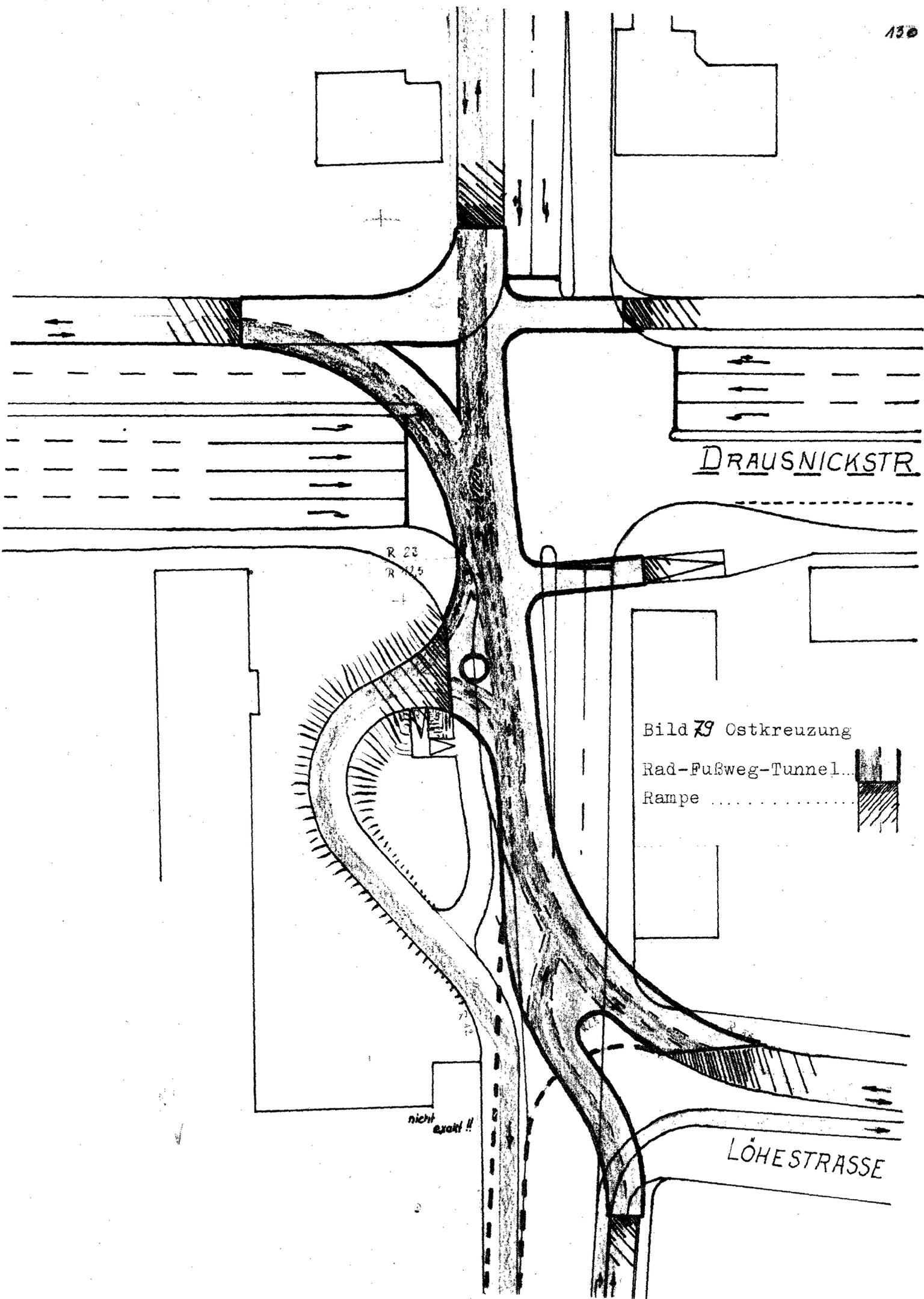
An der Sieglitzhofer Str. ist durch natürliche Höhenunterschiede eine Rampe nicht nötig. Daher muß in Erwägung gezogen werden, ob nicht der östliche Rad-Fuß-Weg unter der Einmündung Ritterstr. hindurch als Tunnel ausgebaut werden soll. Zwar verlängert das die Tunnelstrecke um ca 35 m, doch entfielen die aufwendige und sehr kurvige Rampe an der Markuskirche.

Größte Probleme sind die Grundstückszufahrten an der Ecke Am Exerzierplatz - Drausnikstr..

Bild 78 Ostkreuzung  
Gefahren bei der bestehenden Planung

- 1 Radweg zu schmal
- 2 Insel für Fahrrad zu schmal
- 3 Fahrspur für Mischung Afz.-Rad eng
- 4 Einordnen ?
- 5 Radwegende





DRAUSNICKSTR

R 23  
R 25

Bild 79 Ostkreuzung

Rad-Fußweg-Tunnel...

Rampe .....



nicht  
exakt !!

LÖHESTRASSE

### 3.2.2.2. Zollhauskreuzung

Die Kreuzung am ehemaligen Bahnhof Zollhaus zwischen Gebbertstr., Luitpoldstr., Loewenichstr. und Werner-von-Siemens-Str. kann wegen der engen Bebauung nur durch Einbeziehen der Umgebung fahrradfreundlich gestaltet werden.

Den heutigen Zustand kann man aus Bild 80 entnehmen. Es existiert nur der Radweg an der Südseite der Luitpoldstr.. Den im Augenblick gültigen Ausbauplan zeigt Bild 81. Hierin wurde der vorhandene Radweg an der Luitpoldstr. nicht berücksichtigt. Der eingezeichnete Radweg ist mit 1,25 m zu schmal; auf ganz kurzen Strecken wäre diese Breite schon möglich, nicht aber wie im Plan von der Werner-von-Siemens-Str. bis zur Drausnickstr. auf 2 km Länge, wo noch dazu starker Radverkehr herrscht. Überholen wäre da unmöglich. Daher soll der Radverkehr (mindestens in westlicher Richtung) auf Löhe- und Schillerstr. verlagert werden (vgl. 2.1.8. und 3.2.2.1.).

Der Nord-Süd-Radverkehr wird durch Bürgermeistersteg und die Radwege an der Gebbertstr. auf die Zollhauskreuzung hingeleitet. Mit etwas gutem Willen reicht der Platz in der Gebbertstr., um die Radwege bis an die Zollhauskreuzung heranzuführen, wenn man das Parken am Straßenrand verbietet (Bild 80, Maße Bild 82). Im Sortierbereich müßte ein unbebauter Grundstücksstreifen erworben werden. 0,5 m würden jeweils die Gehwege schmaler.

Auch im Nordteil der Loewenichstr. könnte durch ein Parkverbot Platz für Radstreifen geschaffen werden. Wegen des geringen Autoverkehrs in diesem Abschnitt könnte darauf auch verzichtet werden.

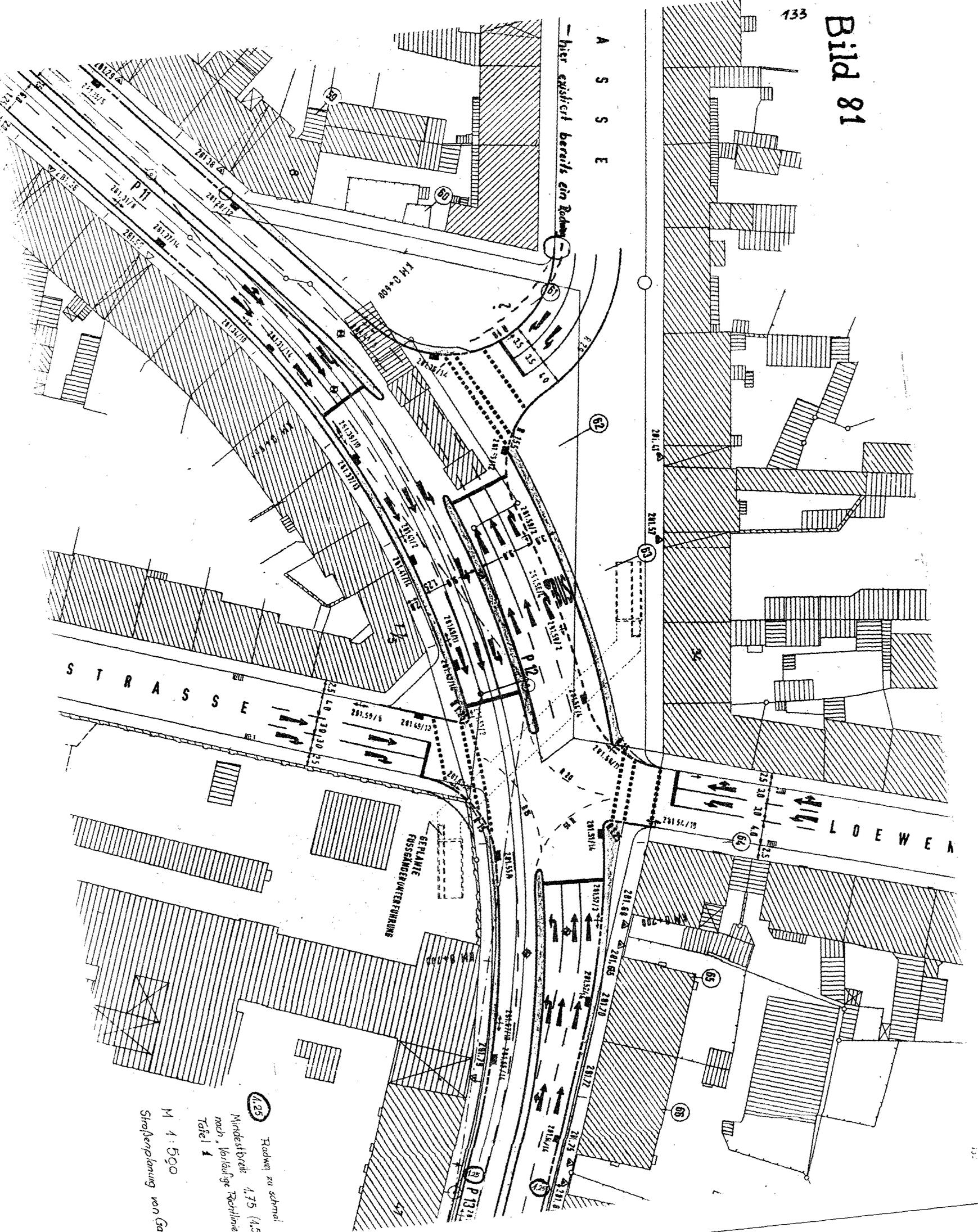
Im Südabschnitt der Loewenichstr. sollte von beiden Gehwegen ein 0,5 m bzw. 1 m breiter Streifen abgezwickelt und daraus ein Radweg in nördlicher Richtung gemacht werden. Wer nach Süden oder zum MTG radelt, sollte - und das ist das Kernstück des Umbaus - zwischen Schiller- und Luitpoldstr. westlich der Häuser fahren (Bild 80).

Entlang der Schule dürfte die Grundstücksfrage lösbar sein. Zwischen Fichte- und Luitpoldstr. ist eine Kohlenhandlung, die bereits die Tordurchfahrt bei Luitpoldstr. Nr.32 benutzt. Dieser müßte wohl ein Ersatzgrundstück

# Bild 81

A S S E

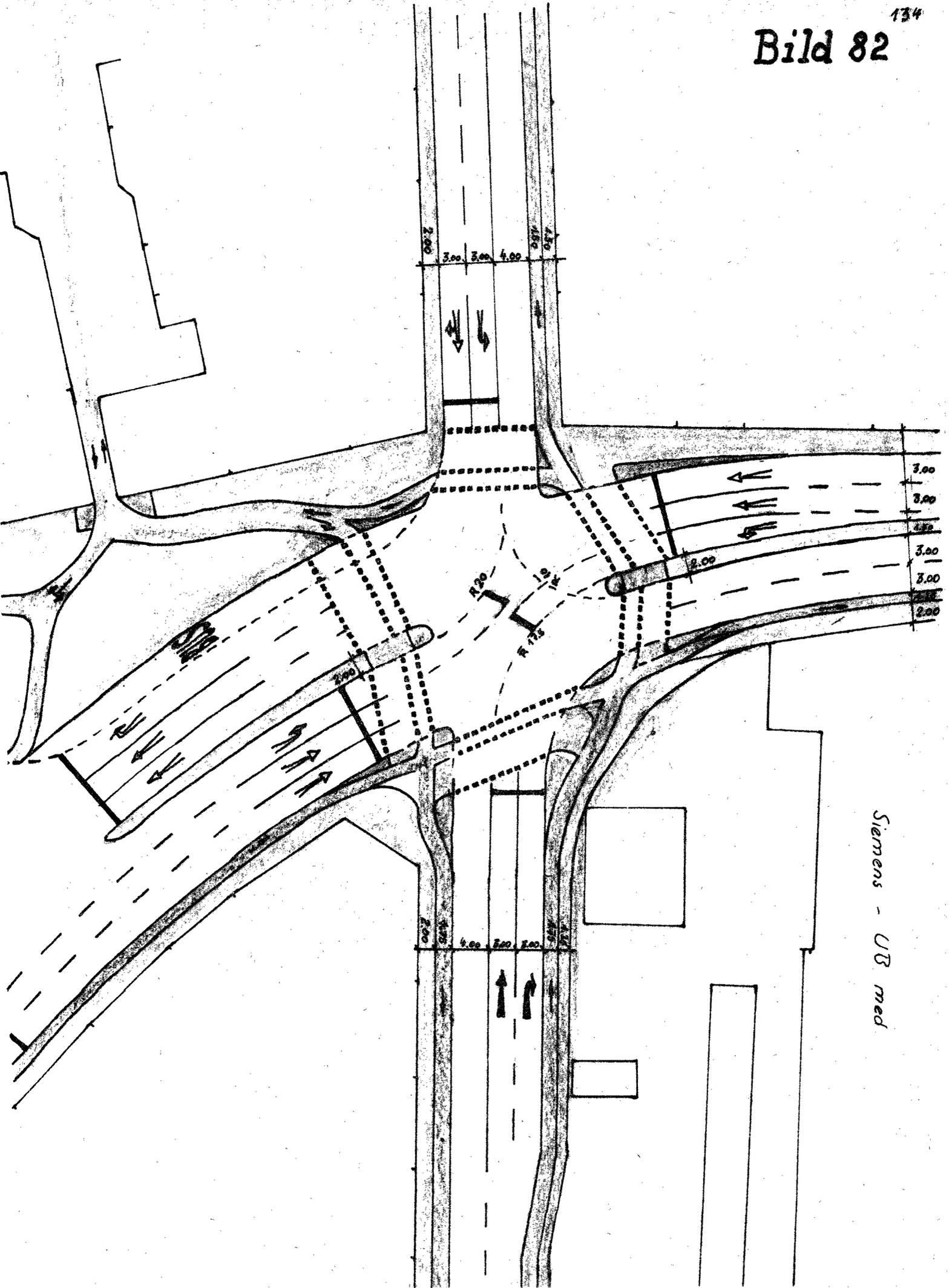
- hier existiert bereits ein Radweg -



(A.25) Radweg zu schmal  
 Mindestbreite 4,75 (4,50)  
 nach vorläufige Richtlinien  
 Tafel 4

M 1:500  
 Straßenplanung von Grauss

# Bild 82



Siemens - UB med

angeboten werden.

Durch diesen Radweg ist auch die Werner-von-Siemens-Str. richtig an die Schillerstr. angebunden, wie oben gefordert.

Wie sich die vorgeschlagenen Radwege auf den geplanten Ausbau der Kreuzung auswirken, zeigt Bild 82. Die Fußgängerunterführung muß etwas verlegt werden. Auf den Autoverkehr kann sie sich kaum positiv auswirken, da die Radler nicht hindurch können, weil der Platz für eine längere Rampe fehlt.

### 3.2.2.3. Bürgermeistersteg

Siehe Bild 52 (3.1.3.2.)

### 3.2.2.4. Nordende der B 4a

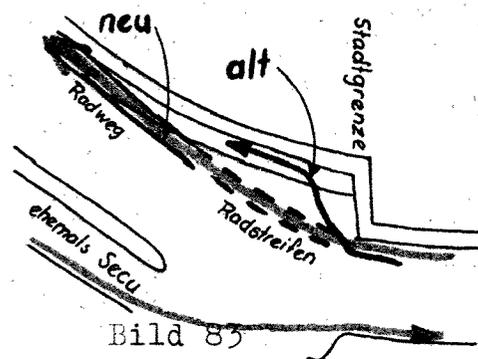
Wenn nicht sofort an der B 4a weitergebaut wird, sollten die Radler von Baiersdorf gleich am Anfang der B 4a westlich herunter geführt werden auf den dortigen geteerten Feldweg, sonst besteht die Gefahr, daß sie auf die Autobahn kommen.

### 3.2.2.5. Schulweg durch Sieglitzhof

Siehe Bild 17 (2.2.1.2.). Der Weg sollte nicht an der Schule enden, sondern nach Osten wieder herausführen.

### 3.2.2.6. Stadtgrenze an der Drausnickstr.

Wenn Buckenhof keinen Anschluß an die Drausnickstr. ausbaut, sollte Erlangen den Radweg gemäß Bild 83 ändern, wobei man zwischen Radstreifen und Gehweg parken kann.



### 3.2.2.7. Einmündung Henkestr. -Hartmannstr.

Siehe Bild 44 (3.1.3.1.)

### 3.2.2.8. Gebbertstr.

Gebotszeichen für den Radweg fehlen.

## 3.2.3. Röthelheim

## 3.2.3.1. Reichswaldstraße

Der Ost-West-Verkehr am Röthelheimbad kommt durch die Passage südlich des Bades auf die Gebbertstr.. Von dort sickert er durch verschiedene kleine Sträßchen und die Komotauer Str. Richtung Nürnberger Str.. Um die wegen des Freibades und der Schulen (siehe 2.2.1.3., 2.2.1.4.) notwendigen Sicherheitsvorkehrungen (Ampel, Schülerlotsen) treffen zu können, ist eine Bündelung nötig.

Für Radwege in der Komotauer Str. müßten Gärten und Parkplätze geopfert werden. Daher wird vorgeschlagen, die Reichswaldstraße weitgehend von Kraftfahrzeugen frei zu halten (vgl. Bild 13 und 14) und zur Fahrradstraße zu machen, die Komotauer Str. jedoch für Fahrräder zu sperren. Das Siemens-Sportgelände kann man immer noch über die zugehörigen Parkplätze erreichen.

Gegenüber der Österreicherstr. und der Theodor-Kippel-Str. sollte die Reichswaldstraße Vorfahrt erhalten.

Im Westen anschließend an die Reichswaldstr. sollte der vorhandene Fußweg zur Nürnberger Str. einen Radweg zur Seite bekommen (für den Verkehr nach Nordwesten). Außerdem sollte entweder westlich oder östlich des Spielplatzes an der Zeppelinstr. ein Radweg zur Kreuzung Komotauer Str.-Nürnberger Str. angelegt werden.

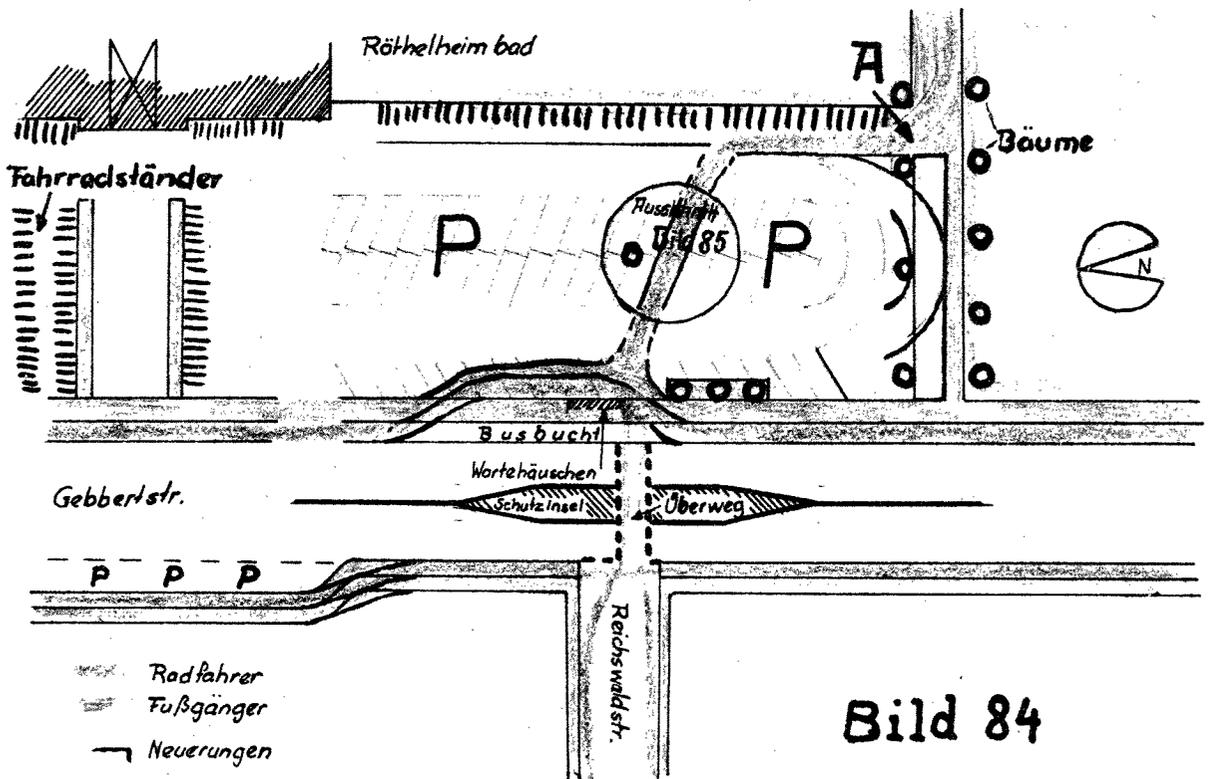


Bild 84

Um das Ostende der Reichswaldstr. mit der Passage zur Sebaldustr. zu verbinden, sollte, wie auf Bild 84 zu sehen, das Westende der Passage nach Norden über den Parkplatz geschwenkt werden. Ebenfalls müßte die Ampel soweit nach Norden verlegt werden. Dadurch kann man den Parkplatz nach Süden erweitern, ohne jedoch die Bäume zu fällen; nur ein Busch muß entfernt werden. An der Stelle A muß die Einfahrt auf 6 m verbreitert werden, aber die Baumlücke ist eben so groß.

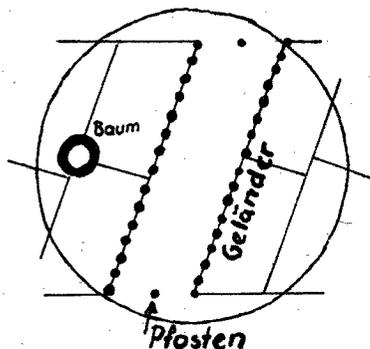


Bild 85

Auf dem Parkplatz muß der Radweg durch Pfosten und Geländer von Autos frei gehalten werden (Bild 85).

Der Radler von Süden wird durch die Bushaltestelle stark behindert. Zur Verbesserung sollte der Radweg hinter dem Wartehäuschen vorbeigeführt werden. Das Häuschen kann etwas nach vorn gerückt werden, oder es ent-

steht Platz für eine Busbucht. Unter Berücksichtigung von 3.1.2. sollte die Haltestelle, nicht das Häuschen, etwas nach Norden verschoben werden. Südlich des Häuschens ergibt sich ein Platz, wo der Radler nach Westen auf "grün" warten kann, ohne den Verkehr an der Gebbertstr. zu behindern.

Insgesamt wird von den Maßnahmen die Zahl der Parkplätze nicht verändert.

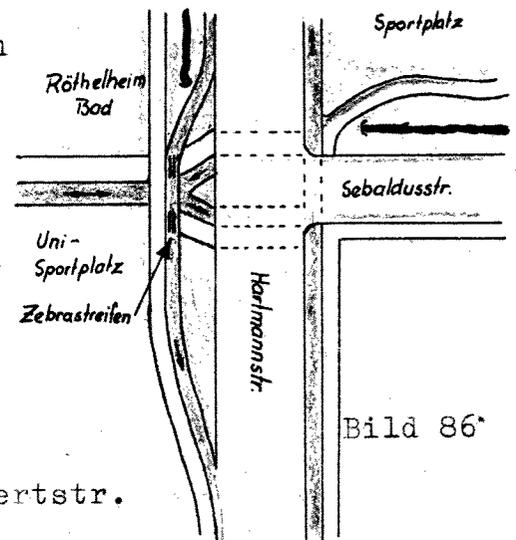
Um von Norden nach Süden flüssiger radeln zu können, sollte die Verschwenkung für die Parkbucht gegenüber dem Röthelheimbad etwas begradigt werden.

Durch die Verlegung der Ampel kann diese auch von Badbenutzern aus dem Norden akzeptiert werden.

### 3.2.3.2. Einmündung Sebaldusstr. - Hartmannstr.

In der Einmündung endet vorläufig der Radweg von Norden. Gleichzeitig mündet die Passage vom Röthelheimbad ein. Im morgendlichen Schülerverkehr blockieren die Radler, die die Hartmannstraße überqueren wollen, das Radwegende, sodaß auch Radler, die längs der Hartmannstraße fahren, anhalten müssen. Daher sollte sofort ein Stückchen vom Uni-Gelände gekauft werden, sodaß der Radweg weiter südlich enden kann, und Stauraum für Radler an der Ampel entsteht. (Bild 86)

Um die Sicht zu verbessern, sollten an den Ecken des Freibades und des Uni-Sportfeldes einige Büsche entfernt werden.



### 3.2.3.3. Südkreuzung

Siehe Bild 67

### 3.2.3.4. Einmündung Breslauer Str. - Gebbertstr.

Über diese Einmündung wird nicht nur von den umliegenden Wohngebieten sehr viel geradelt sondern auch von Studenten, die zum Südgelände wollen. Im Berufsverkehr kommen noch die Radler von KWU und vom Siemens-Forschungszentrum hinzu. Da auch starker Autoverkehr herrscht, ergeben sich oft Komplikationen:

- a. Die von Süden kommenden Rechtsabbieger müßten geradeaus fahrende Radler durchlassen. (Bild 87a)
- b. Von Norden kommende Radler, die links abbiegen wollen, können sich nicht einordnen, weil nicht klar ist, ob die linke Spur als Linksabbieger an dieser Einmündung oder an der Südkreuzung gilt. Viele Radler ordnen sich trotzdem ein, weil es sehr schwer ist, an der Einmündung alle Kfz-Ströme gleichzeitig zu kreuzen (Bild 87b).
- c. Für rechtsabbiegende Radler sowohl von Süden als auch von Osten ist der Bogen zu eng, sodaß sie oft zu weit auf die Fahrbahn kommen.



Bild 87a



Bild 87b



Bild 87c

— Fahrrad  
— Auto

a. und c. läßt sich (spätestens beim Bau des Radweges an der Breslauer Str.) gemäß Bild 88 beheben.  
 Die Linksabbiegerspur läßt sich nicht eindeutig zuordnen, da sie je nach Verkehrslage für die eine oder andere Kreuzung gelten muß, um die Stauungen in der Gebbertstr. nicht noch zu vergrößern. Eine Lösung wäre mit Ampeln möglich, das brächte jedoch wegen der Nähe der Südkreuzung größte Schwierigkeiten mit einer vernünftigen Grüne-welle-Schaltung. Eine andere Möglichkeit wäre, an der Einmündung den Kraftfahrzeugen von Norden das Abbiegen zu verbieten; sie müßten dann die Gleiwitzer Str. benutzen. Dann könnte man links der Linksabbiegerspur für die Südkreuzung eine ca. 1 m breite Linksabbiegerspur für Radler zur Breslauer Str. einrichten. Ausreichend lang vorher muß der Randstein abgesenkt sein, um dem Radler das Einordnen zu ermöglichen (Bild 88). Eine solche Führung erfordert viel Aufmerksamkeit vom Radler und nachts eine gute Beleuchtung. Ob sie sich bewährt, muß ausprobiert werden.

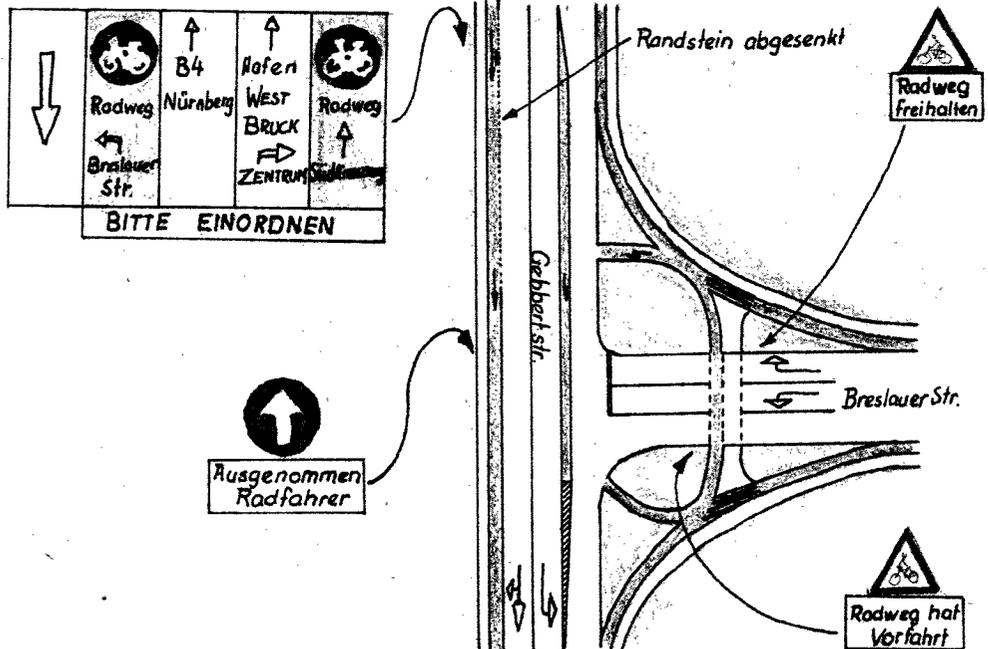


Bild 88

### 3.2.4. Anger

#### 3.2.4.1. Außere Brucker Str.

Auf der Äußeren Brucker Str. wird der Radweg oft als Verkaufsfläche mißbraucht und zwar an bestimmten Feiertagen an den Friedhöfen (Blumen, Kränze u.ä.) und samstags zwischen Main- und Neckarstr. von einem Gemüsehändler mit VW-Bus. Wenn die Verkaufsstände auf dem Gehweg sind, ist das nicht viel besser, weil dann die Fußgänger auf den Radweg müssen und den Radlern nicht ausweichen (können).

Zwischen Main- und Neckarstr. wird auch viel auf dem Radweg geparkt. Damit der Radweg genügend breit bleibt, müßten die Autos mit zwei Rädern auf der Fahrbahn bleiben. Seit die Straße von drei auf zwei Spuren umgestellt wurde, behindert das auch niemanden. Der Radweg kann frei gehalten werden, indem man den Randstein gemäß Bild 89 neu setzt. Damit er nicht überfahren wird, sollte er 30 cm hoch sein.

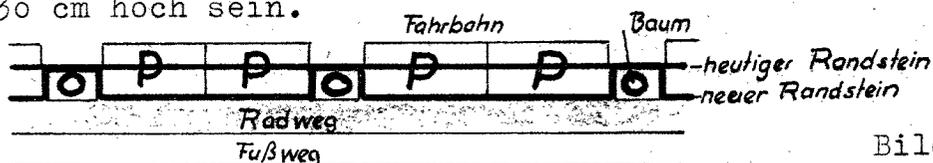


Bild 89

#### 3.2.4.2. Einmündung Fließbachstr. - Außere Brucker Str.

Um diese Einmündung für Radler erträglich zu machen, muß unbedingt so bald wie möglich der Bahnübergang gesperrt werden, damit weniger Kfz heraus- und hinein-fahren. Für den restlichen Verkehr in der Fließbachstr. müssen die Radfahrer in der Äußeren Brucker Str. erkennbar sein, d.h. die Mauer mit dem Zaun muß fallen (vgl. 3.1.3.1., Bild 49). Um ein übriges zu tun, sollte auf der Fahrbahn eine Würfelmarkierung oder eine rote Färbung den Verlauf des Radweges kennzeichnen.

#### 3.2.4.3. Wegweiser

Wegweiser müssen angebracht werden an der Wichernstr. (Abzweig von der Paul-Gossen-Str.) und der Neckarstr. (Anger-Apotheke und Erlöserkirche).

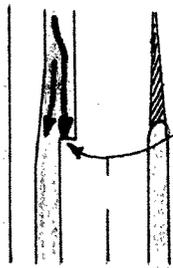
#### 3.2.4.4. Friesenweg - Bayernstr. - Schwabenstr.

Zum Umbauen gemäß Bild 4 ist an der Bayernstr. Platz vorhanden. An der Schwabenstr. ist die spiegelbildliche Form durch Einbeziehen der Parkplätze möglich, vorher sollte aber versucht werden, ob es nicht genügt, nur die Vorfahrt zu ändern.

#### 3.2.4.5. Bushaltestelle Außere Brucker/Paul-Gossen-Str.

Siehe 3.1.2.

#### 3.2.4.6. Außere Brucker Str. - Anschluß des Neubaus bei Hausnr.130



Kann man das nicht rund machen? Sonst besteht Unfallgefahr beim Überholen auf dem Radweg.

Bild 90

#### 3.2.4.7. Kreuzung Koldestr. - Stinzingstr.

Die Ampelmasten sollten auf die Trennlinie zwischen Rad- und Fußweg versetzt werden.

#### 3.2.4.8. Koldestr.

An der Ostseite der Koldestr. sind Rad- und Gehweg nicht besonders breit. Der Gehweg wird zusätzlich durch Lampenmasten (siehe 3.1.8.) und im Sommer durch zu lange Zweige der angrenzenden Büsche eingeengt. Letztere zu stutzen wäre Aufgabe des Grundstückseigentümers

So gehen die Fußgänger auf dem Radweg.

Der Versuch, den Gehweg hinter die Häuser zu verlegen, war gut und sollte später wieder mal aufgegriffen werden.

#### 3.2.4.9. Busnaltestelle Hans-Geiger-Str.

Auf der Nordseite der Paul-Gossen-Str. verdeckt eine Litfaßsäule dem Radler die Sicht auf wartende Fahrgäste und Fußgänger, die an der Ampel die Fahrbahn überqueren wollen. Die Anschlagssäule sollte an das Westende der Haltestelle versetzt werden. Im letzten Stück vor der

Haltestelle sollte der Grünstreifen zwischen Rad- und Fußweg mit niedrigen Pflanzen besetzt werden.

### 3.2.4.10. Bushaltestelle Ohmplatz

Nebenstehendes Bild 104 zeigt, daß der Radler nicht rechts der Bäume an der Bushaltestelle vorbeifahren kann, sondern zwischen Bäume und Bus muß, wo auch die Fahrgäste aus dem Bus aussteigen. Als Verbesserung wird vorgeschlagen, den Gehweg etwas schmaler zu machen und/oder nach rechts zu verschieben zu Gunsten des Radwegs, damit der Radler



Bild 104

rechts von den Bäumen und dem Hydranten fahren kann. Als zwanglose Folgerung ergibt sich, daß der Radweg auch nach der Einmündung der Rathenastr. rechts der Bäume geführt werden sollte, wie im gesamten weiteren Verlauf der Nürnberger Str..

### 3.2.5. Bruck

#### 3.2.5.1. Kreuzung Herzogenaauracher Damm - Fürther Str. - Äußere Brucker Str. - Leipziger Str.

Im Ausbauplan für die Fürther Str. (StStr.2242) aus dem Jahre 1966 (Bild 91) ist die Fürther Str.- Äußere Brucker Str. als Vorfahrtachse gestaltet, wie es auch der jetztigen Regelung entspricht. Die letzte Verkehrszählung weist jedoch nach, daß die stärksten Verkehrsströme zwischen Herzogenaauracher Damm (StStr.2244) und Brucker Str. fließen. Dies wird noch mehr zutreffen, wenn die StStr.2244 als Autobahnzubringer ausgebaut ist. Daher wird von einer geänderten Kreuzungsgestalt mit Vorfahrt für den Herzogenaauracher Damm (Bild 92) ausgegangen.

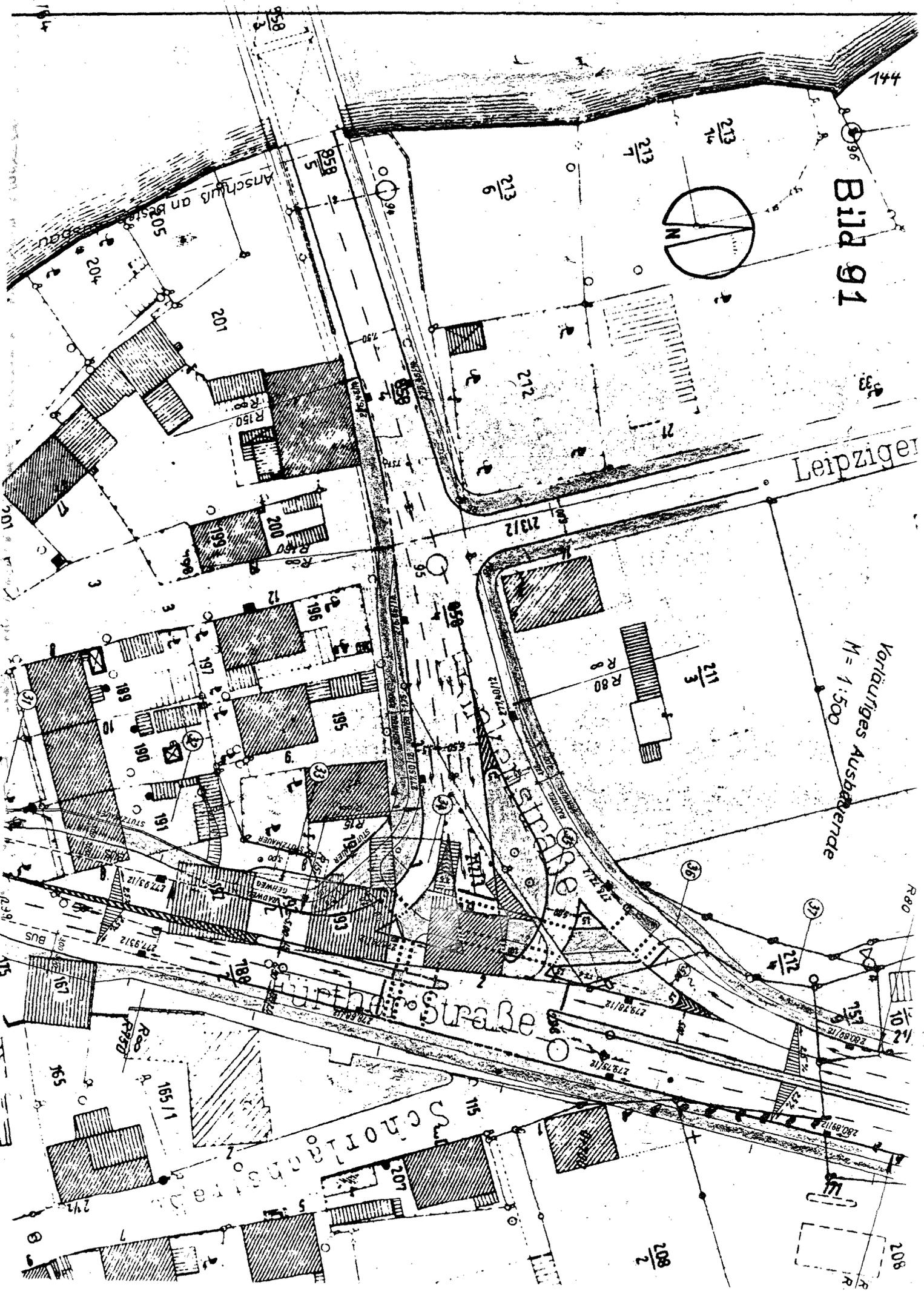
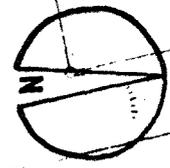
Die Äußere Brucker Str. ist beidseitig mit Radwegen ausgestattet, die im Kreuzungsbereich enden. Die Regnitzbrücke ist nicht breit genug für Radwege und Gehsteige. Zudem ist nach Süden der Platz durch ein Haus arg beengt. Daher wurde bereits vorgeschlagen, nördlich einen Radwegsteg anzulegen, der dann gleich in die Rampe zu den Wiesenwegen Richtung Schallershof und Frauenaaurach mündet, sodaß sich ein Überqueren der Straße erübrigt (außer bei Hochwasser und vom Gaisberg - vgl.2.1.2.).

Auch in der Fürther Str. sind keine Radwege; der Plan von 1966 sieht sie auch nicht vor, nur im Netzplan werden sie gefordert. Wegen der engen Bebauung ließe sich höchstens Platz für einen Radweg schaffen, wobei schon die Abbiegespur an der Brucker Kirche wegfallen müßte. Daher wird vorgeschlagen, den Radfahrer von Süden bei der Hausnummer 43 rechts abbiegen zu lassen, ihn über die Friedhofstr. zur Felix-Klein-Str. zu leiten (Bild 94), von wo er über die Schorlachstr. zur Äußeren Brucker Str. käme. Einzige Gefahrenstelle ist das Überqueren der Felix-Klein-Str., die jedoch hier übersichtlich ist.

Bild 91

Leipziger

Vorläufiges Ausbaudende  
M = 1:500



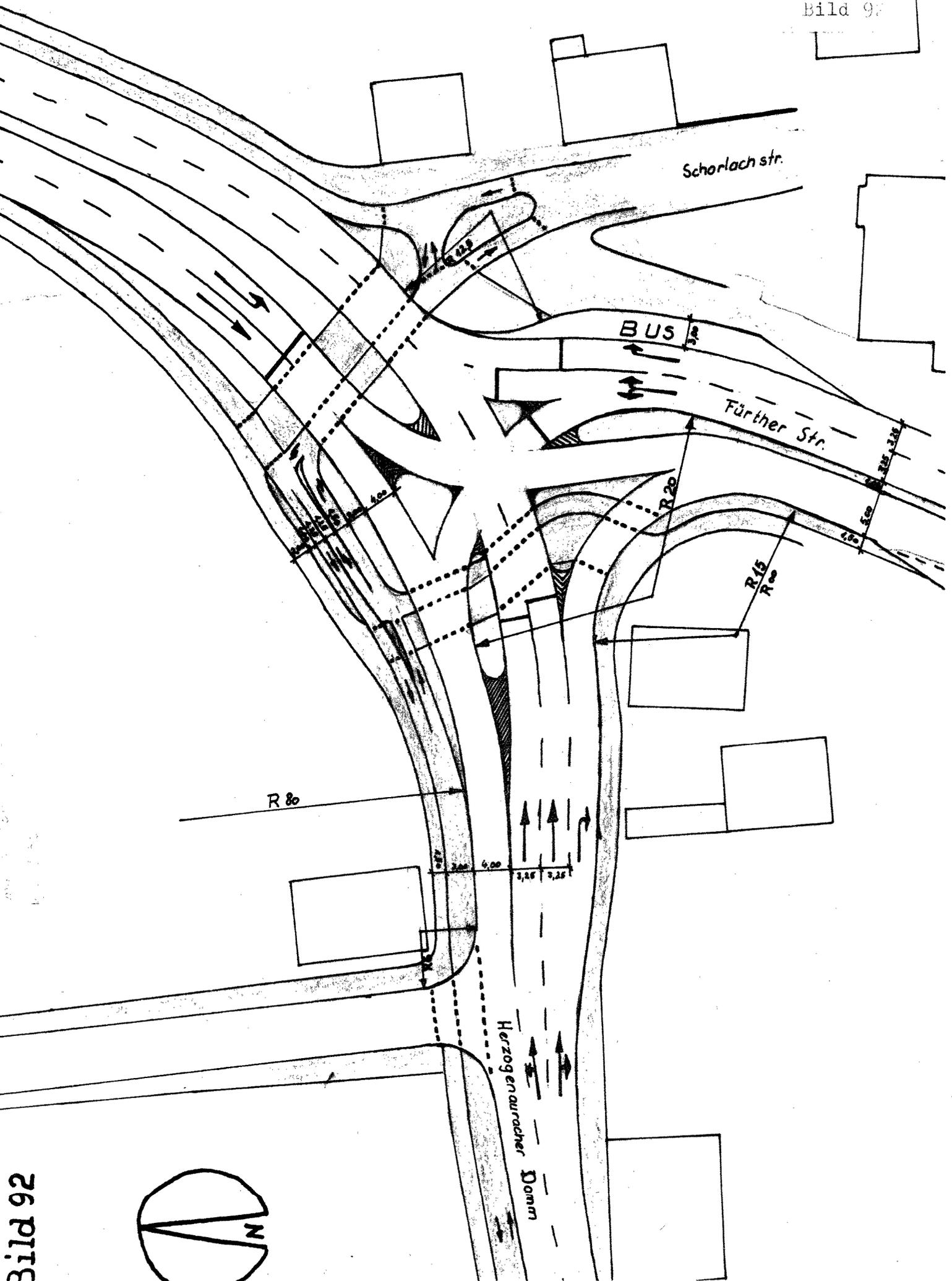
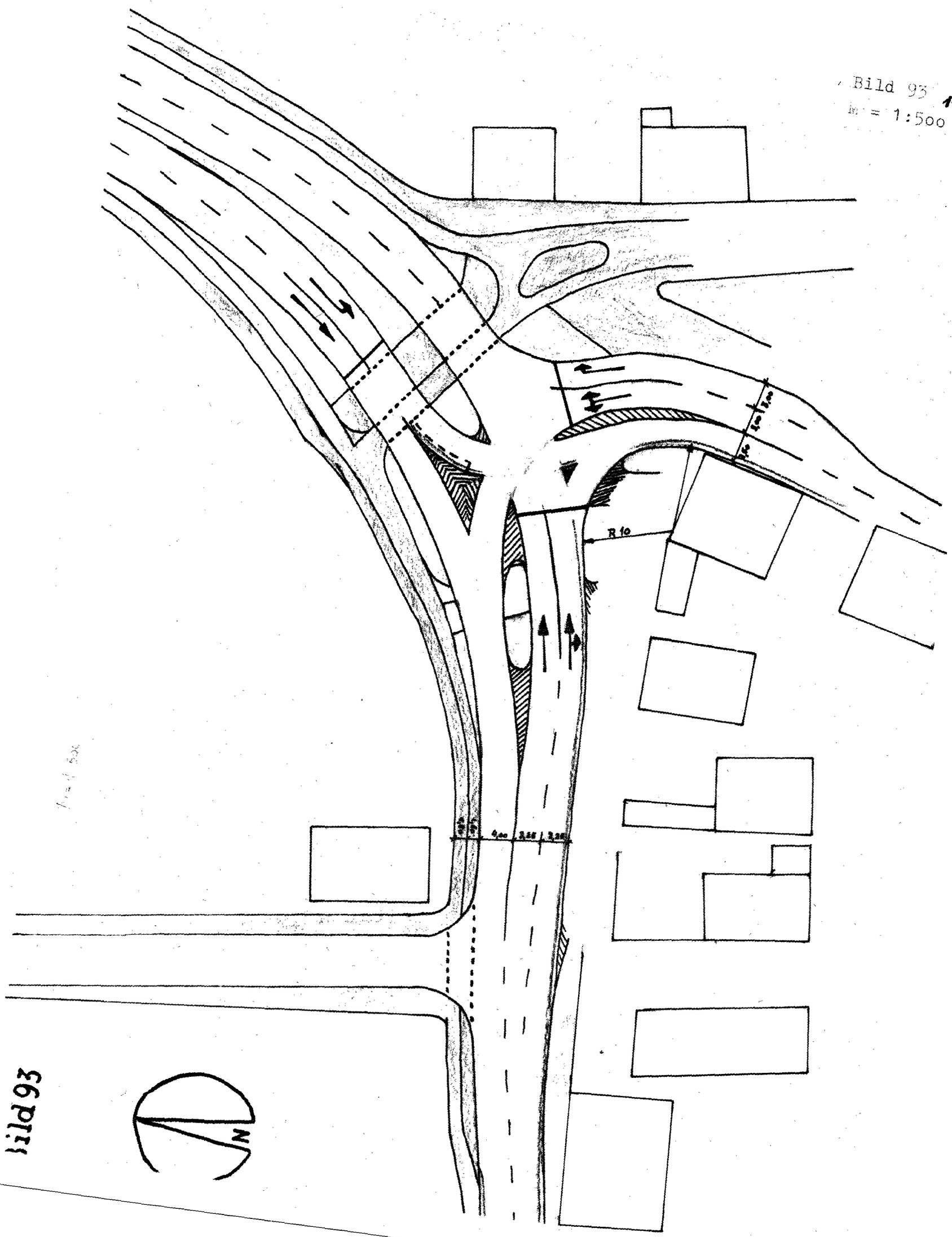
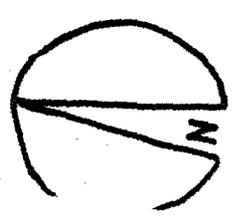


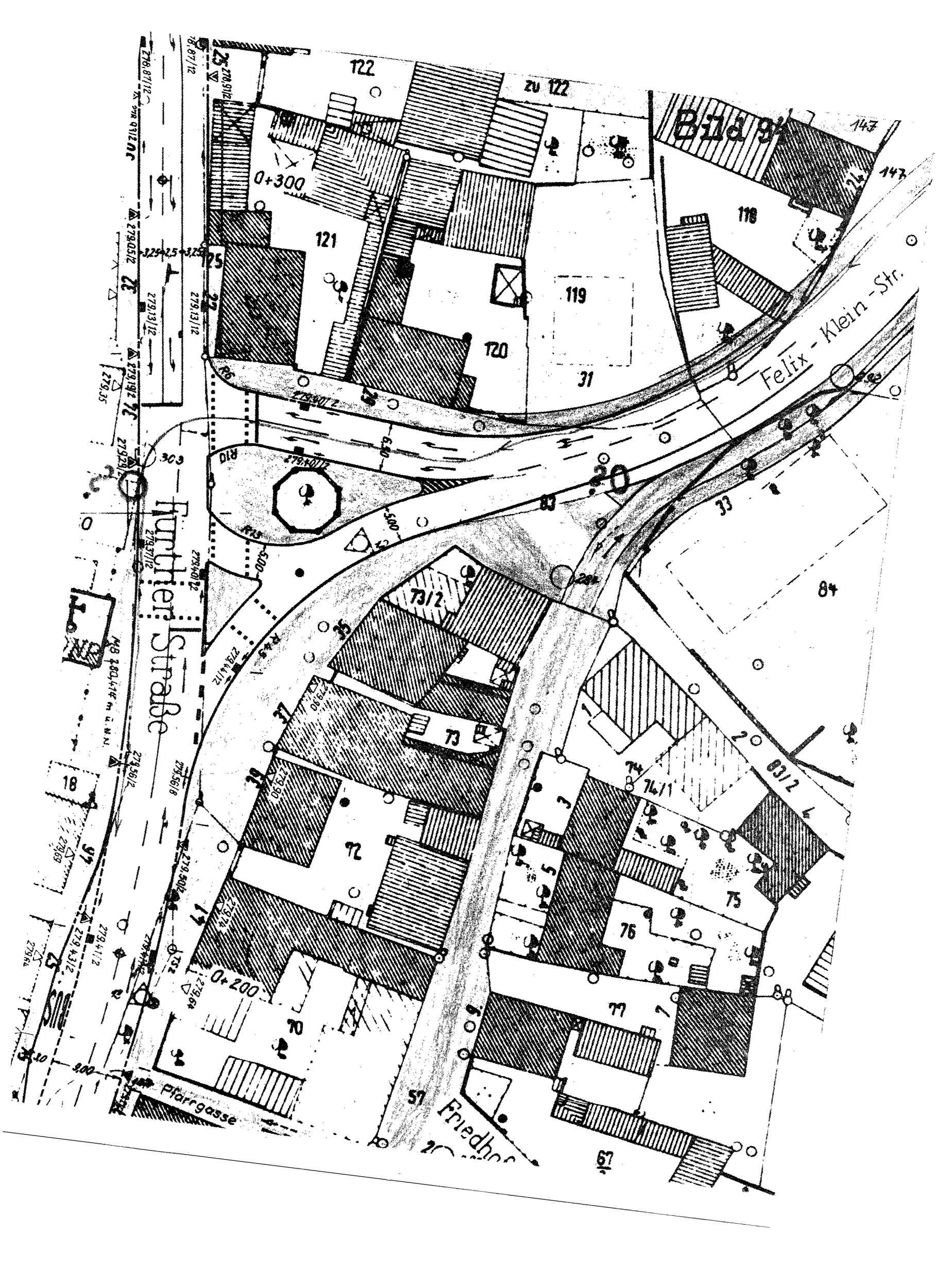
Bild 93 146  
m = 1:500



m = 1:500

Bild 93





In der Gegenrichtung kommen zwei Überquerungen der Fürther Str. hinzu: Die erste im Schutz der Ampel an der Kreuzung mit dem Herzogenaauracher Damm ist ungefährlich, wenn auch im Gefälle unbequem. Die ~~ander~~ Pfarrgasse ist jedoch mitten zwischen zwei Kreuzungen gefährlich. Als Alternative bietet sich die Ampel an der Brucker Kirche an. Dazu muß der Radler auf der Felix-Klein-Str. - aus Platzgründen im letzten Stück ohne Radweg - zur Fürther Str. fahren. Dort läßt sich mangels Platz kein Radweg unterbringen.

Das bedeutet: In dieser Richtung bietet die Schorlachstr. keine wesentliche Verbesserung gegenüber einem Radwegende nach der Einmündung des Herzogenaauracher Damm.

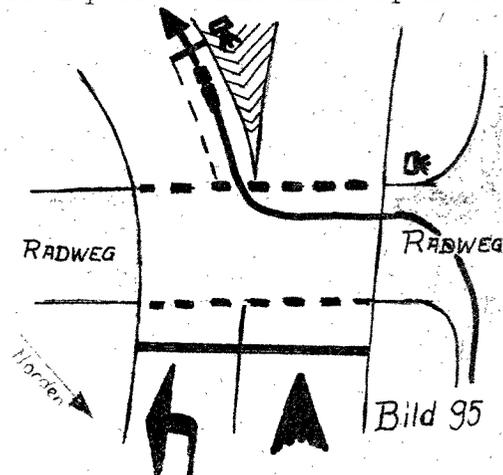
Daraus ergibt sich folgendes für den Ausbau der eigentlichen Kreuzung (Bild 92):

Der Radweg an der Nordseite des Herzogenaauracher Damm wird bis zum Überweg an der Schorlachstr. in beiden Richtungen befahren. Ein weiterer Überweg ist für den Radler und Fußgänger Richtung Fürther Str. nötig. Da der hier abbiegende Radfahrer wesentlich langsamer sein muß als der, der von der Äußeren Brucker Str. nach Frauenaaurach weiter fährt, ist es, um Gefährdungen durch Überholen auszuschließen, nötig, den Radweg auf 4 m zu verbreitern und Richtungsspuren aufzumalen. Als Vorbild kann neben Holland die Haunstetter Str. in Augsburg dienen. Außerdem ist auf großzügige Krümmungsradien zu achten, da der Radler im Gefälle ca. 45 km/h erreichen kann.

Bei der endgültigen Planung kann vielleicht noch das ungünstige Hinabfahren für den zur Fürther Str. abbiegenden Radler vermindert werden, d.h.: der Überweg sollte weiter östlich sein. An sich böte sich für den Radfahrer zur Brucker Kirche auch die Leipziger Str. zwischen Herzogenaauracher Damm und Fürther Str. an, doch scheint ein Überweg über den Herzogenaauracher Damm im Zuge der Leipziger Str. im Interesse eines zügigen Kfz-Verkehrs nicht vertretbar.

Die Schorlachstr. sollte dem Radfahrer gewidmet werden - Anlieger von der Felix-Klein-Str. aus frei. Der Radfahrer benötigt sie nach Süden nicht nur Richtung Brucker Kirche, sondern auch Richtung Friesseke & Höpfner und Brucker Lache. Im Kreuzungsbereich sollte durch die Pflasterung das Miteinander von Fußgänger und Radler geregelt werden.

Ein erster Bauabschnitt läßt sich schon beim heutigen Gebäudebestand und ohne den Ausbau der Fürther Str. verwirklichen: Bild 93. Dabei könnte für die zur Fürther Str. abbiegenden Radfahrer folgende Führung getestet werden, die ebenfalls bereits an der Haunstetter Str. in Augsburg realisiert ist: Der Radler überquert eine Kfz-Spur auf dem Überweg und ordnet



sich gleich rechts auf der zweiten vor den Autos ein, um dann bei Lichtzeichenwechsel auf dieser Spur weiter zu fahren (Bild 95). Der Radfahrer kommt so dem Kraftfahrer stärker zu Bewußtsein, als wenn er sich irgendwo zwischen Autos hinein-

quetscht. Voraussetzung ist natürlich eine Ampelanlage. Bei Bewährung kann diese Führung in den endgültigen Ausbau übernommen werden.

Ein besonderes Problem ist der nördliche Teil der Leipziger Str.: Aus der Leipziger Str. auf den Herzogenauracher Damm herauskommende Kfz blockieren wegen der ungünstigen Sichtverhältnisse den Radweg. Hineinfahende Kfz "übersehen" den wegen des Gefälles etwa gleich schnellen Radler und schneiden ihn. Ungefährlich ist nur das Einbiegen von Frauenaarach aus. Sofortmaßnahme: Leitlinien in Verlängerung des Radweges. Durch Entfernen von Zäunen und Büschen sollte die Sicht so verbessert werden, daß die Einbahnrichtung ungedreht werden kann. Dieses Problem und zugleich die Schleichwegfrage, deren wegen die Einbahnregelung eingeführt wurde, würden endgültig gelöst, wenn die Leipziger Str. zum Herzogenauracher Damm mit einem Tendehammer abgeschlossen würden.

3.2.5.2. Kreuzung Äußere Brucker Str./Langfeldstr.

Der Radweg ist nicht richtig verschwenkt. Für Verbesserung nach Bild 44 (3.1.3.1.) ist Platz, zumal dort, wo sich die Bushaltestellen anschließen, keine Änderungen erforderlich sind; allerdings sollte man für beide Haltestellen 3.1.2. berücksichtigen.

3.2.5.3. Felix-Klein-Str.

Der von Osten kommende Radweg endet in der Einmündung der Langfeldstr.. Hinter der Einmündung ist zunächst der Gehsteig so breit, daß ein Radweg möglich ist. Wo der Gehweg schmaler wird sollte der Radweg als Radstreifen auf der Fahrbahn weitergeführt werden, denn nun ist dort genügend Platz (Bild 96). Der Übergang soll nach

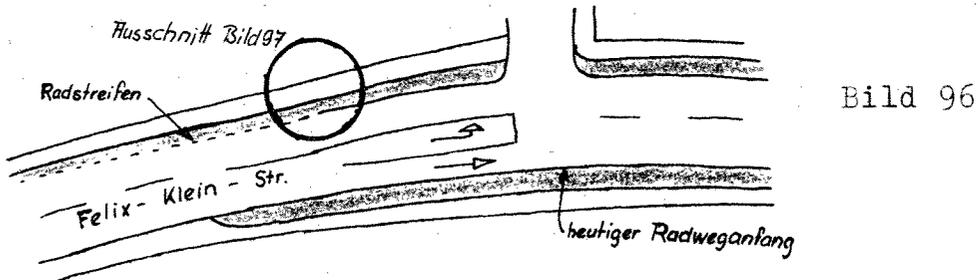


Bild 97 gestaltet werden.

Auch in der Gegenrichtung sollte der Radler bereits dort auf den heutigen Gehweg fahren, wo die Fahrspuren durch die Linksabbiegerspur schmaler werden (Bild 96). Wenn sich der Radstreifen auf der Nordseite bewährt, sollte auch auf der Südseite einer angelegt werden.

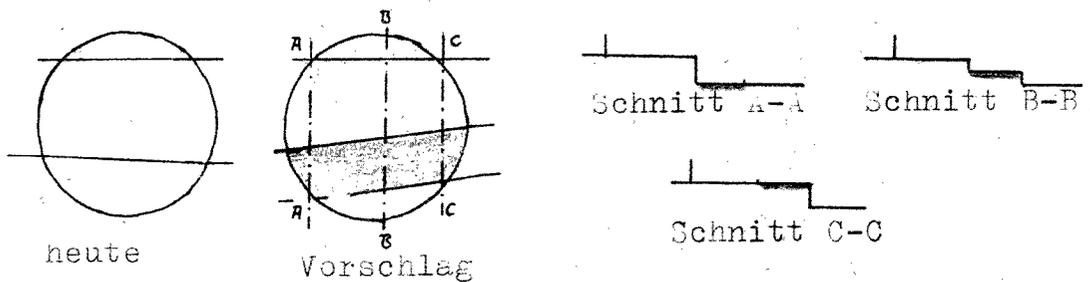


Bild 97

## 3.2.5.4. Bundesbahn - Paul-Gossen-Str.

Die Unterführung unter der Paul-Gossen-Str. 300 m westlich der Eisenbahn an der Hertleinstr. ist für Radfahrer wegen der zu steilen Rampen und des zu schmalen Querschnitts schlecht geeignet. Nach Norden ist für eine flache Rampe kein Platz. Eine Verbreiterung ist schwierig. Im Bereich einer zukünftigen S-Bahnhaltestelle ist eine Unterführung der Paul-Gossen-Str. sowieso nötig. Daher wird vorgeschlagen, zwischen Michael-Vogel-Str. und ATSV-Sportplatz einen Tunnel zu bauen. Technisch könnte er wie der unter dem Kosbacher Damm zwischen den Sportanlagen des TV 1848 aussehen, jedoch mit zwei Röhren (eine für Fußgänger, eine für Radler). Die gesamte Anlage zeigt Bild 98. Zwei Varianten sind möglich je nachdem, wieviel von dem Sportfeld benutzt

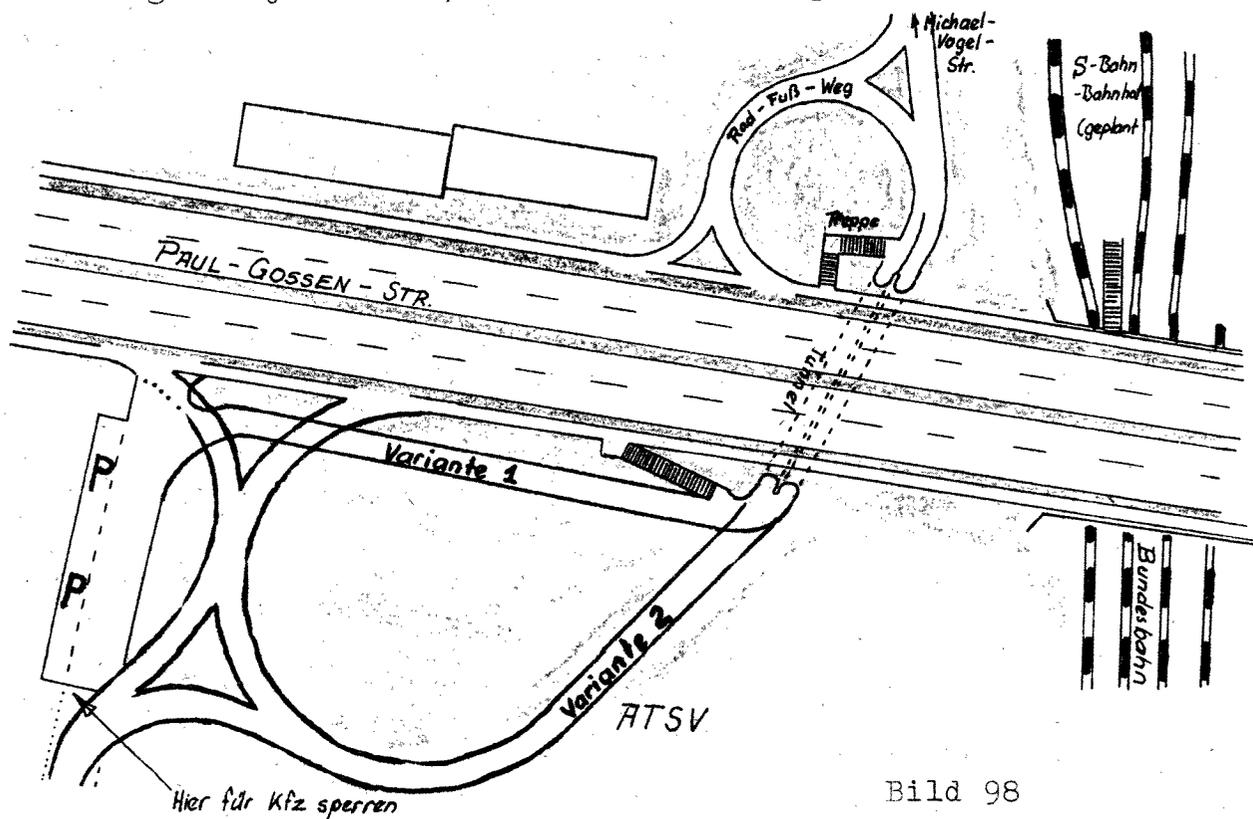


Bild 98

werden kann. Das Sträßchen von der Elise-Spät-Str. zur Paul-Gossen-Str. sollte für Kfz. gesperrt werden, sodaß nur eine Parkplatzzufahrt bleibt. Das hat eine Fernwirkung, daß nicht mehr an der Äußeren Brucker Str. südlich der Langfeldstr. von Schleichweg-Fahrern der Radweg als Rechtsabbiegespur mißbraucht wird.

Notwendig ist dieser Tunnel für die Verbindung von der Brucker Höhe zur Innenstadt (2.1.1.b.), für die Werner-von-Siemens-Realschule (2.2.1.8.) und für die Verbindung des Forschungszentrums mit dem Stadtwesten (2.2.3.4.). Damit die Radler sich zurechtfinden, sind Wegweiser erforderlich.

### 3.2.5.5. Kreuzung Paul-Gossen-Str./Günter-Scharowski-Str.

An dieser Kreuzung ist der Grünstreifen nicht so breit, daß Radler in der Mitte der Straße ungefährdet bei "rot" halten können.

1. Verbesserungsmöglichkeit: Ampelschaltung so verändern, daß nie ein Radler in der Mitte stehen bleibt, wenn vor und hinter ihm die Autos fahren. An der Äußeren Brucker Str. ist dies gelungen. Man könnte versuchen, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radler und Fußgänger auszunutzen und beider Phasen von einander trennen. Schwer ist es, dabei die grüne Welle für die Autos zu erhalten.

2. Verbesserungsmöglichkeit: Bei der nächsten Erneuerung der Fahrbahn den Grünstreifen breiter machen. Das ist teuer und erfordert seitliche Grundstücke.

An dieser Kreuzung versperren außer im Südost-Sektor auf "grün" wartende Radler den übrigen den Weg. Im Südwest-Sektor sollte noch ein Eckchen erworben

werden, so daß der Radweg ordnungsgemäß verschwenkt werden kann (Bild 44b), womit hier das Problem gelöst wäre.

Auf der Nordseite (Koldestr. und Paul-Gossen-Str.) sollte Fahrradampel und -haltlinie zur Haltlinie der Autos zurückverlegt werden. Um das Halten dort attraktiv zu machen, sollte versuchsweise an Stelle des Randsteins ein 40 cm hohes Mäuerchen (von der Radwegoberfläche aus gemessen) gebaut werden, auf dem sich der wartende Radler bequem mit dem Fuß abstützen kann (Vgl. [1], Seite 38, 2. Spalte oben). Da so etwas noch völlig neu in Süddeutschland ist, sollten die Radler

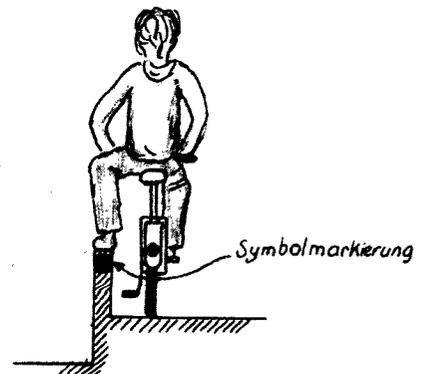


Bild 99

durch eine kleine Symbolmarkierung an der Schmalseite des Mäuerchens (Bild 99) auf den Zweck hingewiesen werden.

Auf der Nordseite der Paul-Gossen-Str. sollte dann erlaubt werden, daß die Radler gerade, also ohne den Schlenker nach Norden, über die Koldestr. fahren (sie tun's auch heute schon). Denn der längere Kreuzungsweg wird durch die bessere Sicht und schnellere Fahrt wett gemacht. Außerdem behindern rechtsabbiegende Kfz., die wegen eines Radlers warten müssen, keine geradeaus fahrenden Kfz., weil eine reine Abbiegespur vorhanden ist.

#### 3.2.5.6. Einmündung Hammerbacher Str./Paul-Gossen-Str.

Siehe Bild 26 (2.2.3.4.)

3.2.6.1. Schallershofer Str. - Siedlerstr. - Georg-Krauß-Str.

Jetztiger Zustand: Ein Radweg ist nur an der Westseite der Schallershofer Str., der in beiden Richtungen befahren wird. Der Hauptverkehr kommt über den Kanal und fließt durch die Siedlerstr. Richtung Stadtmitte weiter. Abzweigende Ströme wurden nicht festgestellt, da von West nach Nord über Jakob-Nein-Str. - Habichtstr. gefahren und von Osten aus bereits im Regnitztal verzweigt wird. Von West nach Süd wird der Kapellensteg benutzt.

Wahrscheinlich auf Grund des Gefälles (je höher die eigene Geschwindigkeit desto geringer die benötigte Zeitlücke beim Überqueren) und des günstigeren Blickwinkels erliegen viele Radler der Versuchung, bereits bei der Einmündung der Georg-Krauß-Str. die Schallershofer Str. zu überqueren und dann ungeschützt bis zur Siedlerstr. zu fahren.

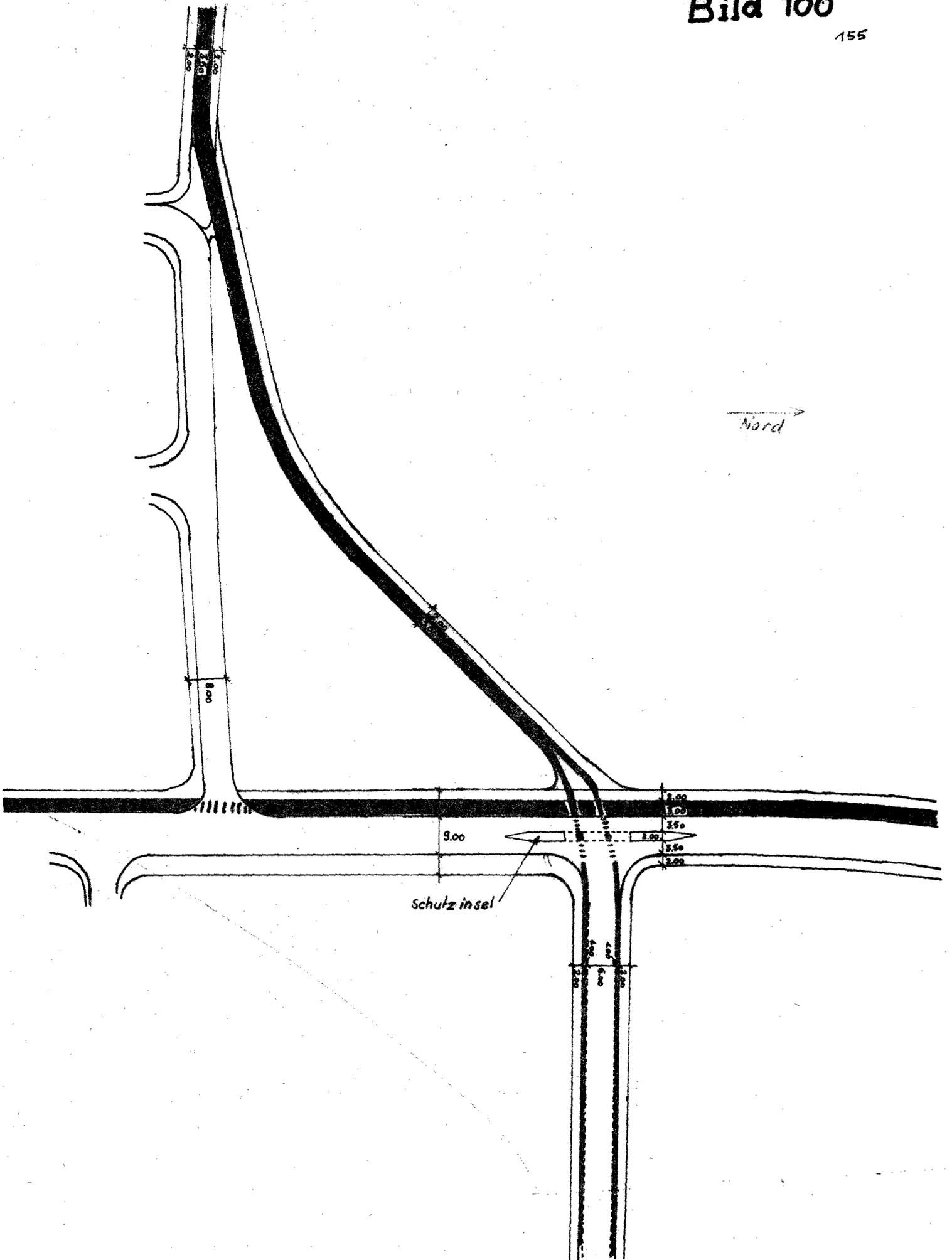
Im Feierabendverkehr reichen die Zeitlücken kaum noch aus, um aus der Siedlerstr. heraus zu kommen.

Das angrenzende Wäldchen bietet Platz zur folgenden sehr günstigen Gestaltung (Bild 100):

Radweg ab Ende der Brückenrampe in leichtem Bogen direkt zur Einmündung Siedlerstr. führen. Dadurch verringert sich das Gefälle. Außerdem kann der Radler im optimalen Winkel an die Schallershofer Str. herangeführt werden (vgl. 1.1.1. Bild 2).

Die Breite der Schallershofer Str. reicht für Schutzinseln (vgl. 3.1.3.3) aus, sodaß nur noch Zeitlücken in einer Kfz.-Kolonne benötigt werden. Bei weiterer Verkehrsverdichtung ist der Einbau einer Lichtzeichenanlage möglich. Sollte sich an der Einmündung Siedlerstr. ein Kfz.-Rückstau entwickeln, so sind Radstreifen zu empfehlen, wofür allerdings die Parkbuchten geopfert werden müßten. Das ist im Augenblick nicht nötig.

Der Vorschlag läßt sich gut mit einer weiteren Bebauung ähnlich der südlich der Georg-Krauß-Str. oder östlich der Schallershofer Str. vereinbaren.



zu Bebauungsplan 161 A

Im Laufe der Untersuchung trat der Bebauungsplan 161 A in Kraft, der auf Grund der verdichteten Bebauung eine Lösung im obigen Sinne nicht mehr zuläßt (Bild 101). In dieser Form darf der Plan nicht verwirklicht werden, da genau dort, wo der Radfahrer den Radweg zur Überquerung der Schallershofer Str. Richtung Siedlerstr. verlassen muß, Parkbuchten vorgesehen sind ①. Eine kleine Lücke hier vorzusehen, wäre höchst gefährlich, da besonders Kinder, wenn sie zwischen den Autos herauskommen, weder selbst etwas sehen noch gesehen werden. Es muß aber insgesamt genügend Parkraum bereitgestellt werden, da sonst auf den Radwegen geparkt wird. Ob die im Bebauungsplan ausgewiesenen Tiefgaragen über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus ausreichen, ist nicht sicher.

Die Tiefgaragenausfahrten sind für den Radverkehr wie Straßeneinmündungen (vgl. auch 3.1.3.1.), sie sprechen also gegen einen einseitigen Radweg.

Für den Radfahrer ist daher allenfalls folgende Lösung akzeptabel (Bild 102):

Beidseitig der Georg-Krauß-Str. führen Radwege direkt auf die Ostseite der Schallershofer Str., an der ebenso wie an der Südseite der Siedlerstr. ein in beiden Richtungen zu befahrender Radweg angelegt wird. Dafür müssen die Parkbuchten an beiden Straßen geopfert werden. Eine Umgestaltung der Kreuzung mit der Damaschkestr. muß sich anschließen (siehe 3.2.6.2.).

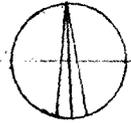
In der Gegenrichtung wird der Radfahrer durch eine Sperrkette gezwungen, die gleiche Strecke und vor allem den gleichen Überweg über die Schallershofer Str. zu benutzen. Dieser wird durch Inseln und/oder Lichtzeichenanlage gesichert. Der Querschnitt der Georg-Kraus-Str. erhöht sich um 1.50 m auf 14.00 m.

Unabhängig davon muß der Radweg an der Schallershofer Str. bei der Einmündung der Georg-Krauß-Str. verschwenkt werden, da ein von der Tiefgaragenausfahrt A herrührender Rückstau den Radweg blockieren würde. Dadurch wird der Vorgarten von Hausnr. 48 beeinträchtigt.

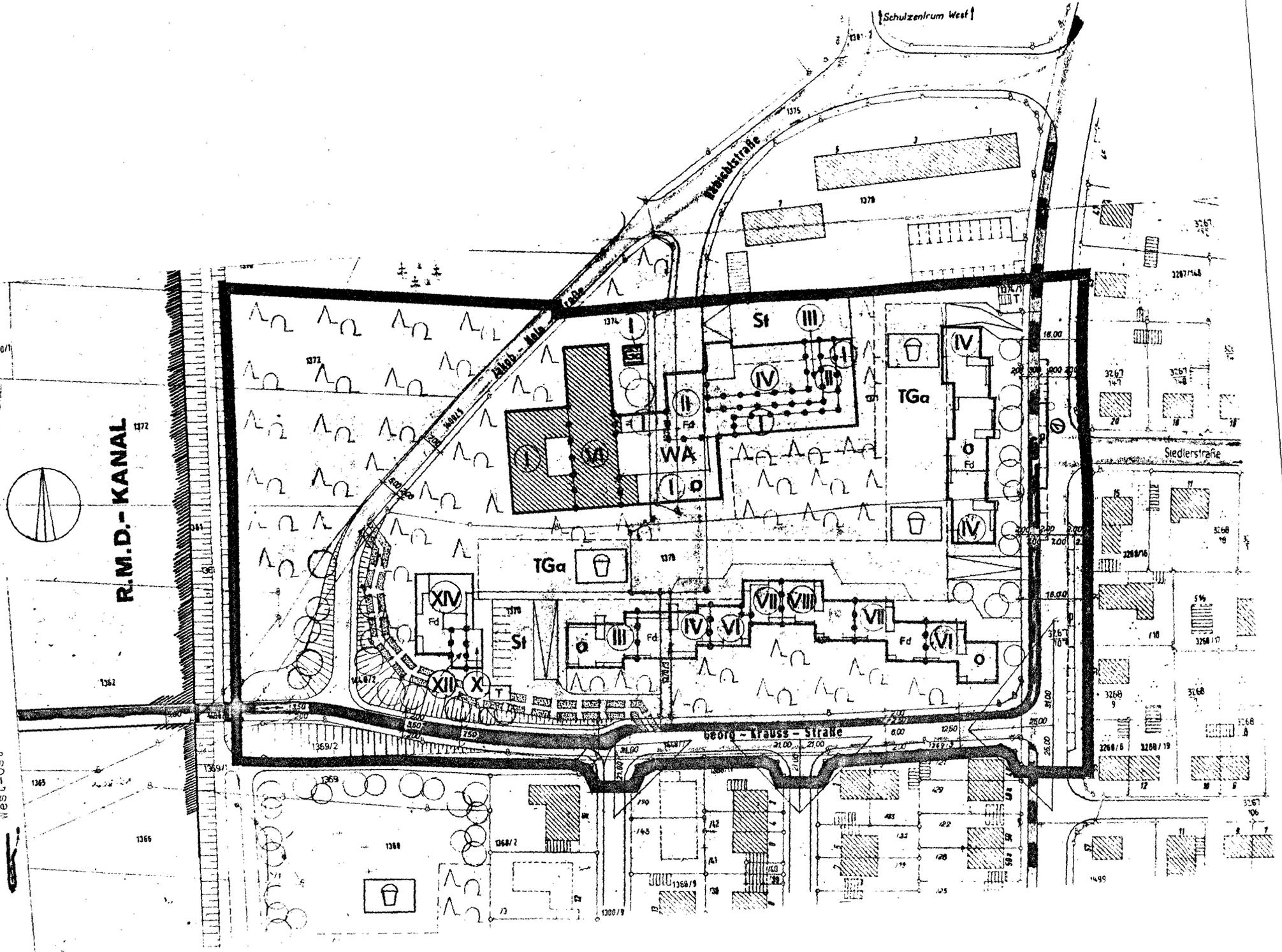
Eine Brücke wie westlich des Kanals ließe sich nur sehr schwer in den Bebauungsplan einfügen. Auch müßte die Rampe in der Siedlerstr. das Wohngebiet empfindlich stören.

Legende:

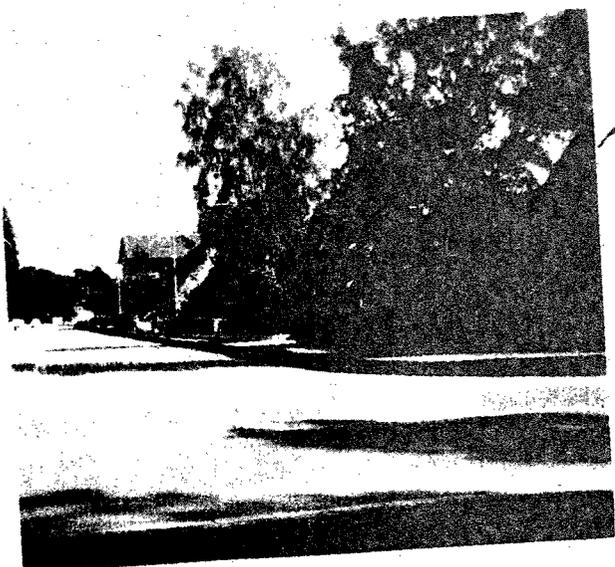
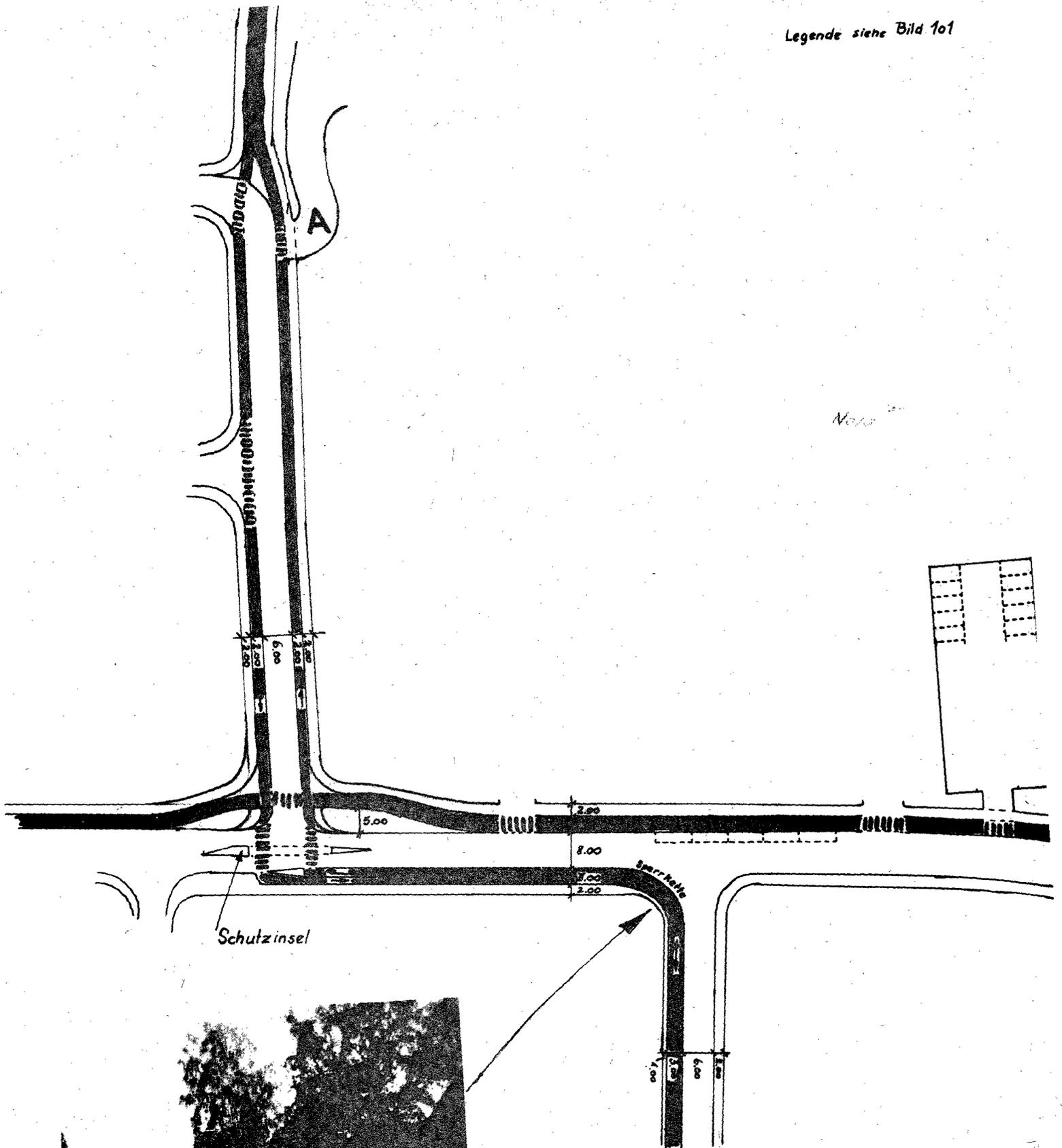
Nord-Süd-Fahrradströme  
West-Ost



R.M.D.-KANAL



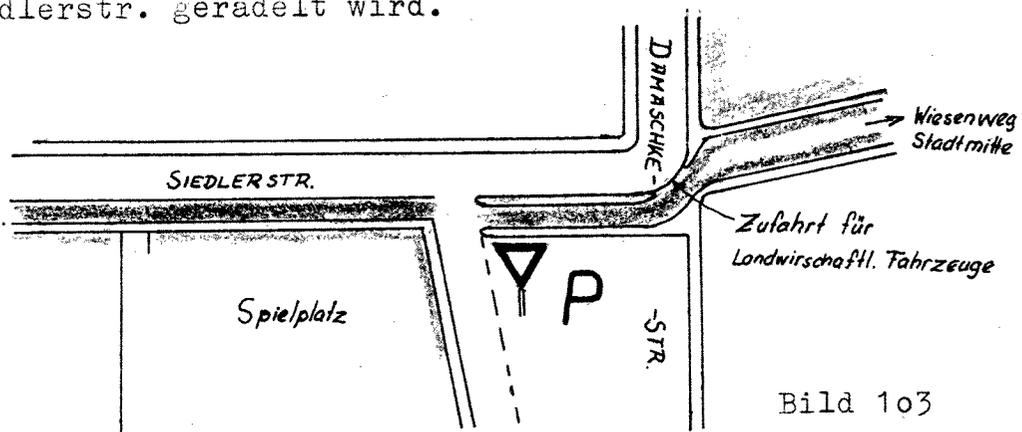
Legende siehe Bild 101



zu Bebauungsplan 161 A

### 3.2.6.2. Kreuzung Siedlerstr. - Damaschkestr.

Es wird von einer Gestaltung der Kreuzung Schallershofer Str./Siedlerstr. gemäß Bild 102 ausgegangen. Damit fahren die Radler in beiden Richtungen südlich der Siedlerstr.. Sie wollen weiter auf den Wiesenweg. Die Damaschkestr. ist eigentlich eine Wohnstraße, auf der kein wesentlicher Nord-Süd-Verkehr fließt. Daher sollte der Radweg die Vorfahrt erhalten. Um das zu erreichen, sollte der Platz, den die Damaschkestr. hier bildet, zu einer Lösung ähnlich Bild 4 ausgenutzt werden (Bild 103). Dadurch wird auch die Unsicherheit, wie sich der andere auf dem Platz verhält, beseitigt. Dies muß auch angestrebt werden, wenn auf beiden Seiten der Siedlerstr. geradelt wird.



### 3.2.6.3. Radwegkreuzung am Minigolfplatz am südlichen Wiesenweg

Eine nördliche Fortsetzung ~~des~~ Radweges vom Westbad über den südlichen Wiesenweg hinaus fehlt noch (es wird auf dem Fußweg gefahren). Beim Bau dieser Fortsetzung sollte Bild 34 berücksichtigt werden.

Ein über das Spazierenfahren hinausgehender Verkehr biegt vom Westbad kommend zur Innenstadt ab. Diese Ecke ist dafür zu scharf und wegen des Gestrüchs zu unübersichtlich. Das muß, wenn nicht in absehbarer Zeit eine Ersatzstrecke längs der Regnitz entsteht, verbessert werden. Der Bewässerungsgraben sollte kein unüberwindliches Hindernis sein, die Ecke abzuschneiden.

### 3.2.6.4. Kreuzung nördlicher/südlicher Wiesenweg

Siehe Bild 53 (3.1.3.3.)

### 3.2.6.5. Verbindungsweg von der Barthelmeßstr. zum mittleren Wiesenweg

Obwohl dieser Weg eigentlich zum Radeln zu schmal ist, sollte die Einmündung in den mittleren Wiesenweg dadurch sicherer gemacht werden, daß der Wiesenweg soweit wie möglich von der Gartenmauer weggezogen wird.

### 3.2.6.6. Mittlerer und nördlicher Wiesenweg

Beide Wege sind zu schmal.

### 3.2.6.7. DJK-Sportplatz

Für die Naherholung sollte endlich das Reststück des Weges an den Alterlanger Altwässern vom DJK-Eingang zum mittleren Wiesenweg gebaut werden.

### 3.2.6.8. Rabenweg

An der Kreuzung Rabenweg/Dompfaffstr. muß auf beiden Seiten der Randstein dort, wo der Radweg ist, abgesenkt werden.

An dieser Kreuzung muß ein Wegweiser "Würzburger Ring, In der Reuth" stehen.

Durch Gebotszeichen muß klargestellt werden, wo der Radfahrer im westlichen Teil des Rabenweg fahren soll.

### 3.2.6.9. Kreuzung Ulrich-Schalk-Str./Schallershofer Str.

Die Ulrich-Schalk-Str. dient nur als Betriebszufahrt. Außerdem mündet in sie die Rampe zum Kapellensteg. Da dieser mit der Fortsetzung am Westbad vorbei über Anger

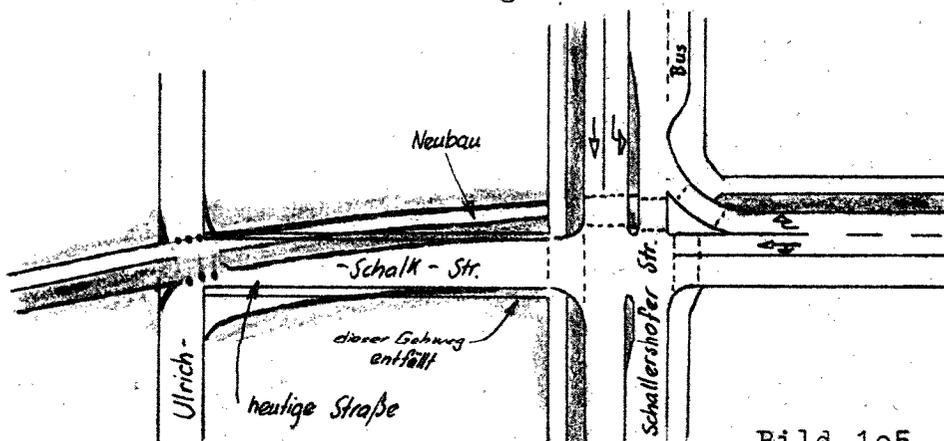


Bild 105

zur Innenstadt eine wichtige Radwegverbindung ist, sollte er auch baulich der Ulrich-Schalk-Str. vorgezogen werden.

Der Radler muß so an die Kreuzung mit der Schallershofer Str. herangeführt werden, daß er auf den weiterführenden Weg nördlich der Auffahrt zum Büchenbacher Damm kommt, und daß er die richtige Ampel beobachten kann. Daraus ergibt sich der Umbauplan Bild 105.

#### 3.2.6.10. Schallershofer Str./südliche Auffahrt zum Büchenbacher Damm

Ein Ampelmast steht auf dem Radweg.

#### 3.2.6.11. Schallershofer Str. 110

Samstags parken viele Sagasser-Kunden auf dem Radweg. Gelegentlich sollte ein Polizist vorbeifahren.

### 3.2.7. Büchenbach

#### 3.2.7.1. Kreuzung Am Europakanal/Frankenwaldallee

Im Bebauungsplan, nicht jedoch im Radwegenetzplan, ist vorgesehen, nördlich der Kreuzung für Rad- und Fußweg die Straße am Europakanal zu überbrücken und den Rad-Fuß-Weg durch ein höheres Stockwerk des geplanten Einkaufszentrums zur Kanalbrücke zu führen. Diese Lösung ist sehr gut und sollte unbedingt beibehalten werden. Wenn an diesem Weg Geschäfte liegen, sollte er mindestens 6 m breit sein. Außerdem sollten genügend Abstellmöglichkeiten eingeplant werden.

#### 3.2.7.2. Heckenweg - Frauenaauracher Str.

Abgesehen von dem widersinnigen Randstein am Ostende des kurzen Radwegs (Bild 106) ist dieser Radweg überhaupt ungünstig, weil man dort die Frauenaauracher Str. nicht überqueren kann, sodaß man deren Radweg sehr häufig verkehrt herum benutzt. Der ist aber wegen spielender Kinder schon gefährlich genug.

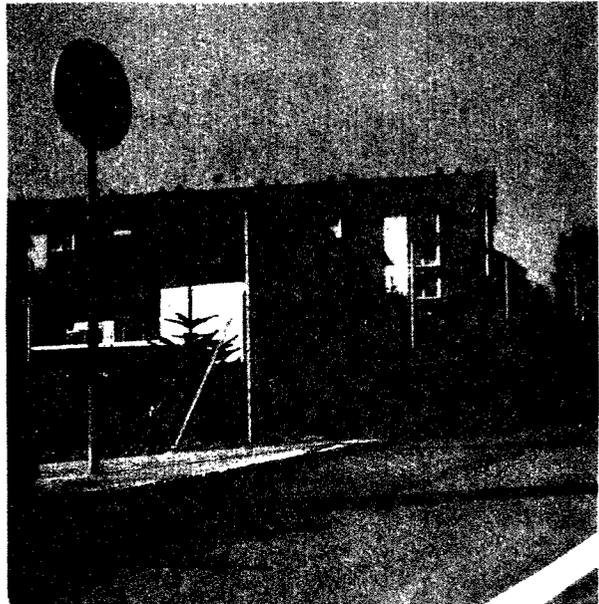


Bild 106

Richtig müßte der Radweg in der Kreuzung mit dem Büchenbacher Damm enden. In der Unterführung der Auffahrt auf den Büchenbacher Damm wäre noch Platz für einen Radweg, aber eine neue Brücke über den Bimbach zu bauen, hieße wohl im Augenblick, die Bedeutung dieses Weges überschätzen.

## 3.2.8. Dechsendorf

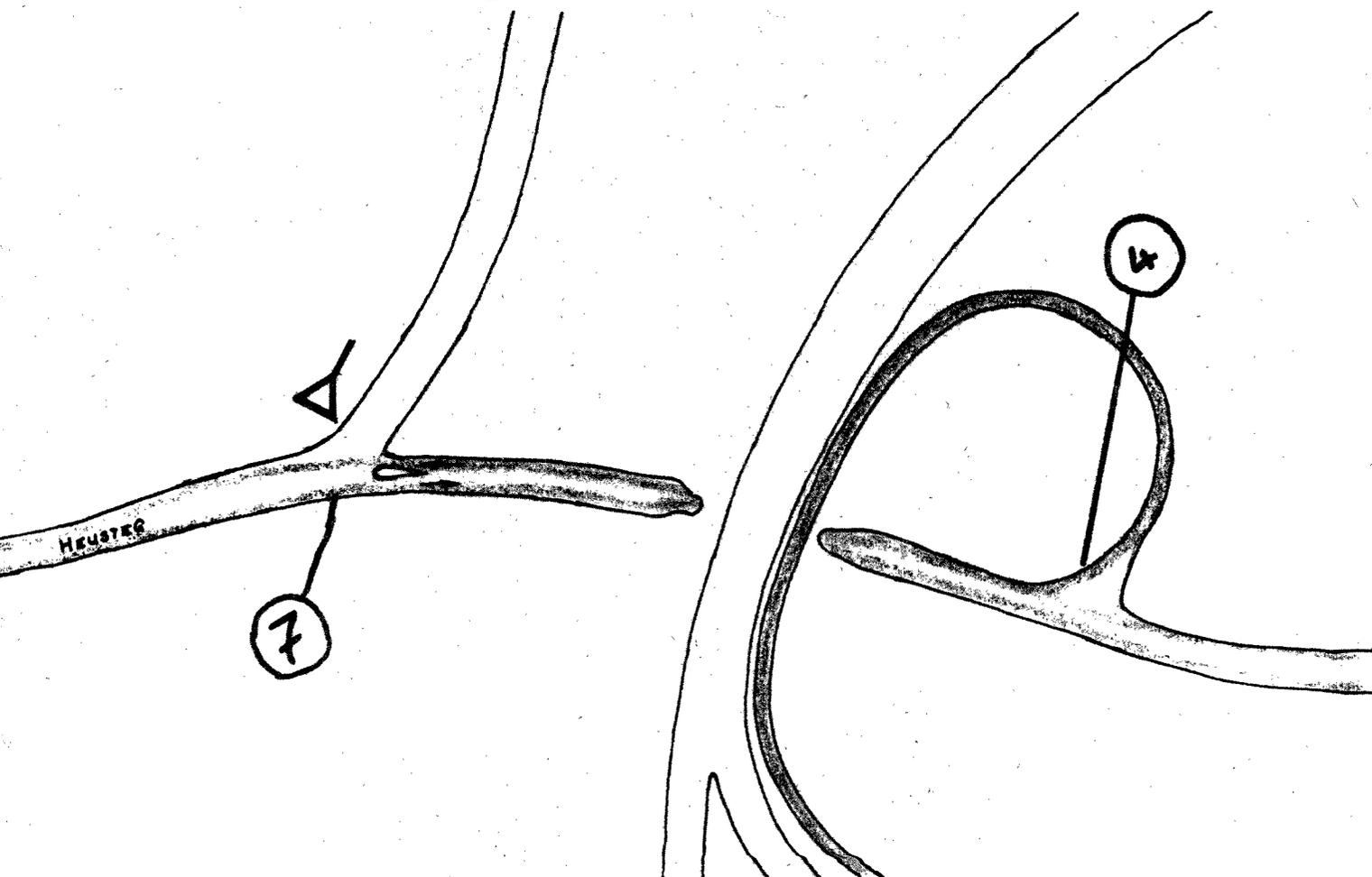
## 3.2.8.1. Einmündung Am Europakanal / StStr. 2240

In dem Plan, nach dem zur Zeit gebaut wird, ist vorgesehen, den Radfahrer auf der Staatsstraße nach Dechsendorf fahren zu lassen. Wenn man das beibehalten will, muß wenigstens die Verschwenkung an der nördlichen Ausfahrt (Bild 107 ⑧) gemäß Bild 44b geändert werden, sonst entsteht die selbe Misere wie an der Ausfahrt Schallershof der StStr.2244.

In 2.1.13. ist vorgeschlagen, den Radler nicht auf der Staatsstraße sondern am Heusteg fahren zu lassen wegen der Gefahren am Radwegende (Bild 107 ⑤) und überhaupt auf einer Schnellstraße ohne Radweg (Bild 107 ⑥). Dazu muß natürlich die Führung der Radler in der Kreuzung geändert werden:

Bei ⑦ (Bild 107) sollte der Bedeutung entsprechend der Radweg geradeaus und vorfahrtberechtigt durchlaufen (siehe Bild 108 ⑦).

Der Kringel ④ (Bild 107) hat in Anbetracht des Gefälles



Die Nummern sind deckungsgleich mit denen in Bild 107

Bild 108

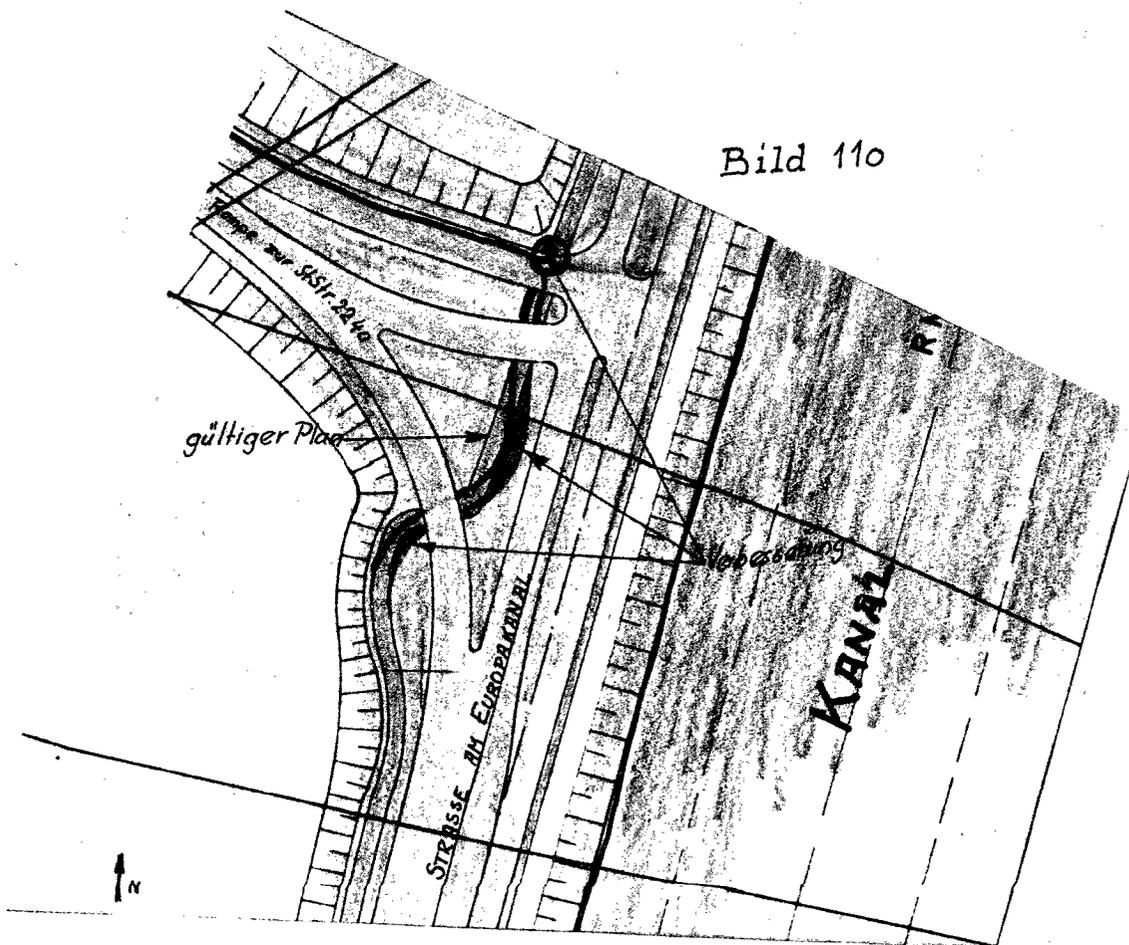
einen zu kleinen Radius. Außerdem sollte er mehr tangential einmünden (siehe Bild 108 ④). Besser wäre jedoch, den Radweg gleich von der Kanalbrücke an steiler herunter zu führen (hinauf muß ja niemand) (siehe Bild 109), und so den Kringel zu sparen.

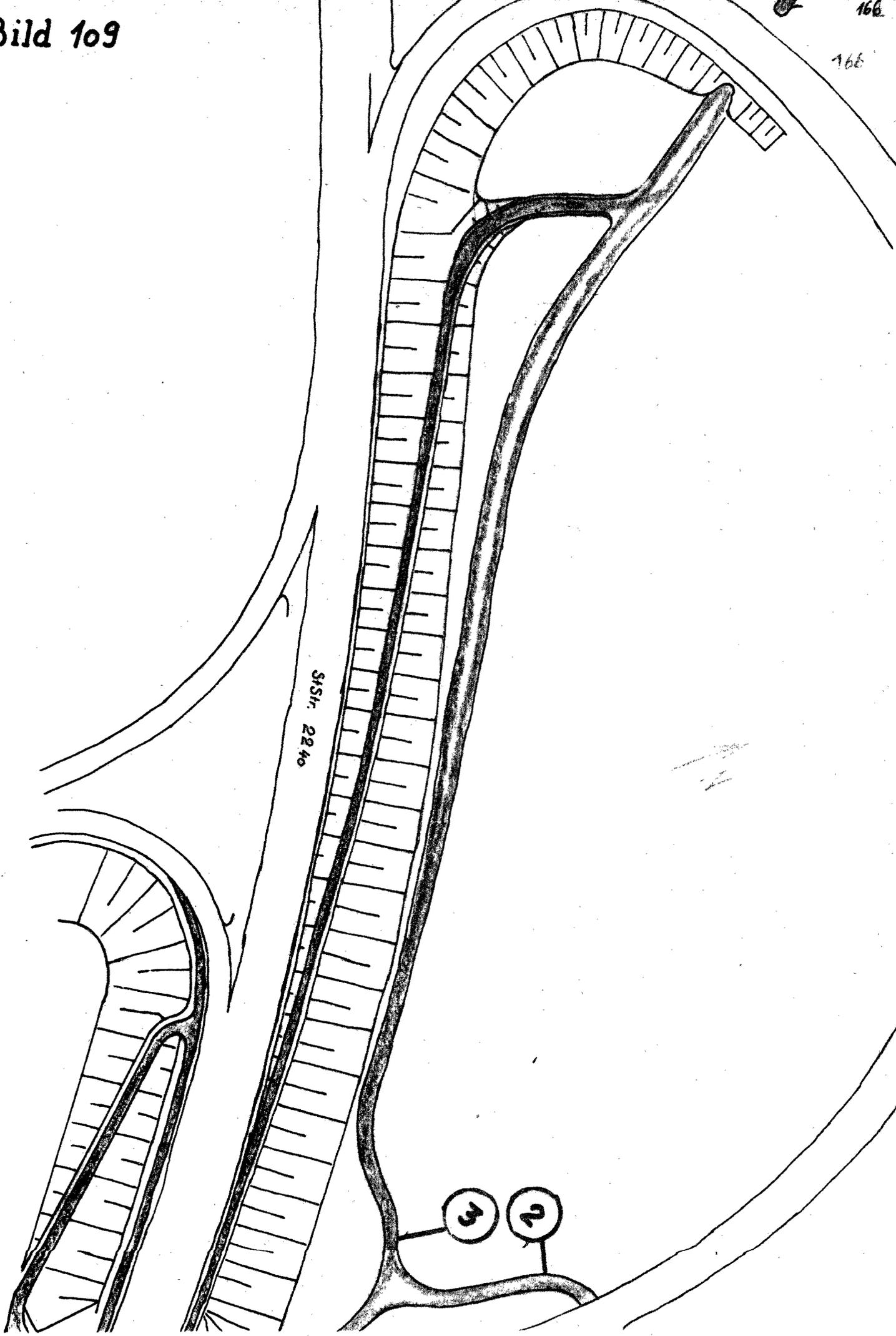
Der Bogen ③ (Bild 107) ist recht unübersichtlich. Außerdem muß man, um am Kanal weiter nach Norden zu radeln, ein Stück auf die Fahrbahn ②. In Bild 109 ist das verbessert.

Um bei der vorgeschlagenen Führung stadteinwärts die Kanalbrücke mit dem Fahrrad zu erreichen, muß man bei ③ vorbei unter der Staatsstraße hindurch fahren. Um nun nicht den weiten Bogen ① ohne Radweg fahren zu müssen, wird eine Schieberampe vorgesehen (Bild 109). Aber auch wenn man die Autorampe hochfährt, sollte man den Radweg sicher erreichen, weshalb dieser tangential von der Fahrbahn wegführen sollte.

Stadteinwärts sind Wegweiser unerlässlich.

Im südlichsten Teil der Kreuzung sollte die Führung des Radweges an der Straße am Europakanal gemäß Bild 110 geändert werden.





3.2.8.2. Kreuzung StStr.2240 /Radweg zum Naherholungsgebiet

Siehe 2.3.1.3.

3.2.8.3. StStr. 2240 östlich Kleindechsendorf

Um einen geschlossenen Radweg nach Dechsendorf zu bekommen, muß noch eine 450 m lange Lücke gemäß Bild 111 geschlossen werden.

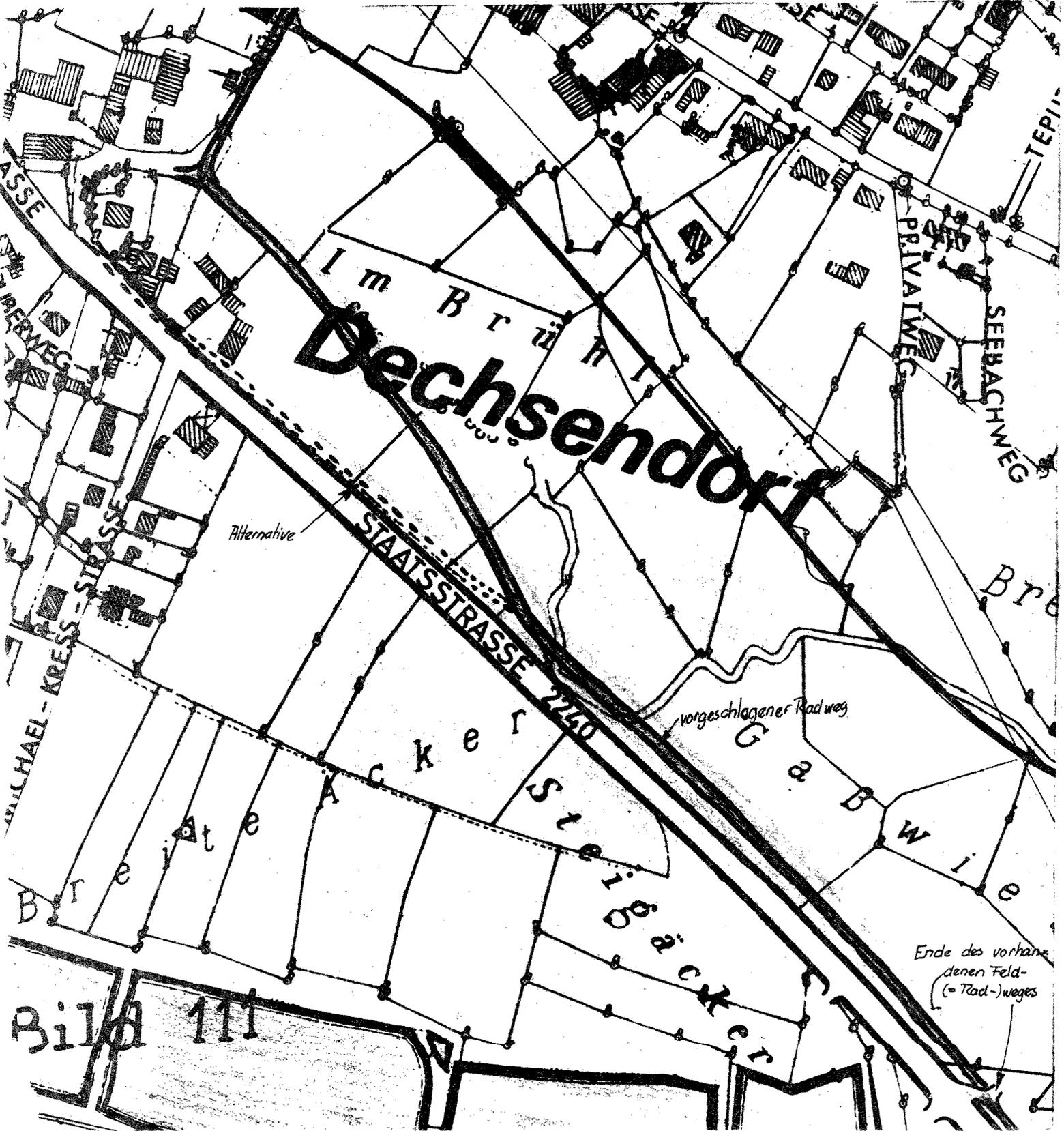


Bild 111

3.2.9. Aurach

3.2.9.1. Regnitzbrücke Herzogenaauracher Damm

Das vorhandene Brückenbauwerk ist nicht breit genug, um noch Radwege darauf unterzubringen. Da am Ostufer südlich der Straße wegen eines Gasthauses kein Platz für einen Radweg ist, wird vorgeschlagen, nördlich einen Radwegsteg anzulegen\*. Da viele Radler durch die Wiesen von Frauenaaurach und Schallershof kommen, müssen sie nicht die Fahrbahn überqueren, um zu diesem Steg zu kommen, da sie die Flutbrücken benutzen können. Wenn man die Leitplanke am Herzogenaauracher Damm nach Süden versetzt (vgl. 3.1.4.3.), könnte man versuchen, auf dem nördlichen Radweg das Radeln in beiden Richtungen zu lassen, nachdem ja sogar heute schon so gefahren wird (siehe 2.2.3.7.). Das muß dann auch an den Anschlußstellen Schallershofer Str. und Frauenaauracher Str. berücksichtigt werden. (3.2.9.2. und 3.2.9.3.)

Beim Brückenbauwerk selbst sollte nachgerechnet werden, ob nicht eine Hängebrücke mit nur einem Pylon billiger ist als eine Balkenbrücke, weil an einem Brückenkopf kaum Fundamente nötig sind. Am Ostufer ist der Brückenkopf ohnehin schon breit genug.

\* Bild 117, 3 Seiten weiter!

3.2.9.2. Herzogenaauracher Damm/Anschluß Schallershof

Heute wird wegen der Kurven und ungünstigen Sichtverhältnisse (vgl. Bild 44, 3.1.3.1.) in der Kreuzung nicht dem Radstreifen gefolgt, sondern am rechten Bahnbahnrand geradeaus gefahren. Durch Versetzen der Leitplanken

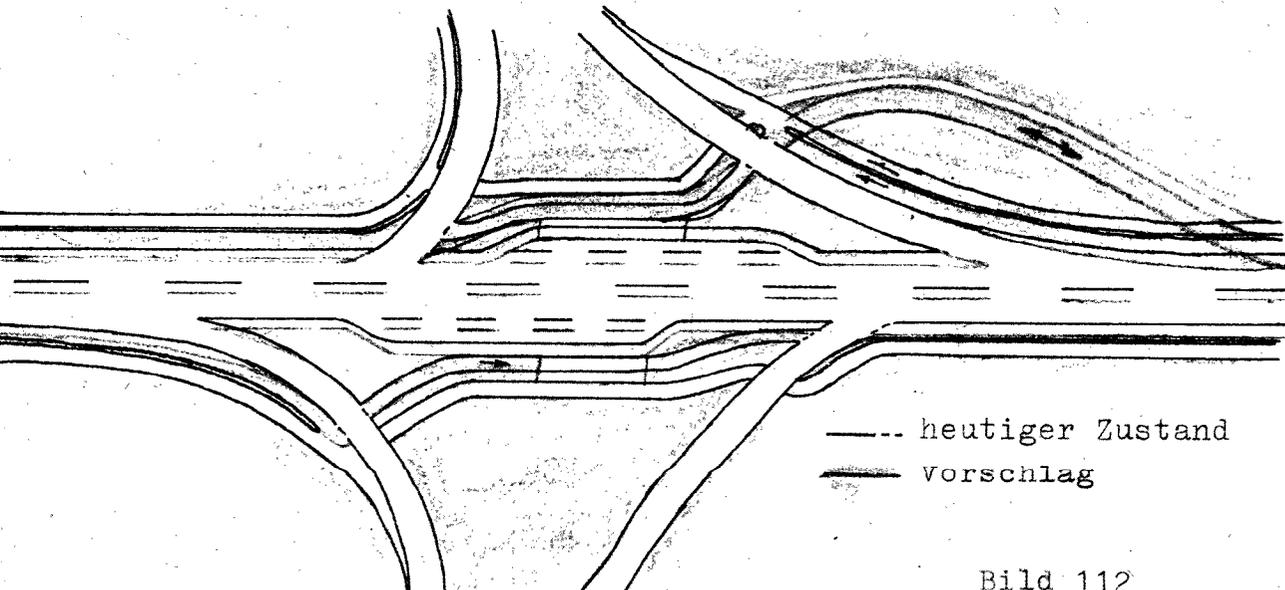


Bild 112

würde das zwar abgestellt, ohne jedoch die Ursachen zu beseitigen. Das kann nur durch Verbreitern des Dammes und eine Führung nach Bild 112 geschehen, wobei es billiger sein dürfte, nur einen Radweg (nach 3.2.1.9. den nördlichen) richtig zu verschwenken und, um diesen breit genug für Gegenverkehr zu machen, die Fahrbahn etwas auf den anderen Radweg zu schieben.

### 3.2.9.3. Herzogenaauracher Damm/Anschluß Frauenaauracher Str.

Siehe 3.1.3.1. Bilder 44, 45, 46.

Abweichend von der allgemeinen Situation soll später noch ein einzelner Radweg vom Gaisberg einmünden (siehe 2.1.2.). Wenn außerdem am Herzogenaauracher Damm nur noch nördlich ein Radweg ist, ergibt sich folgender Umbauvorschlag (Bild 113):

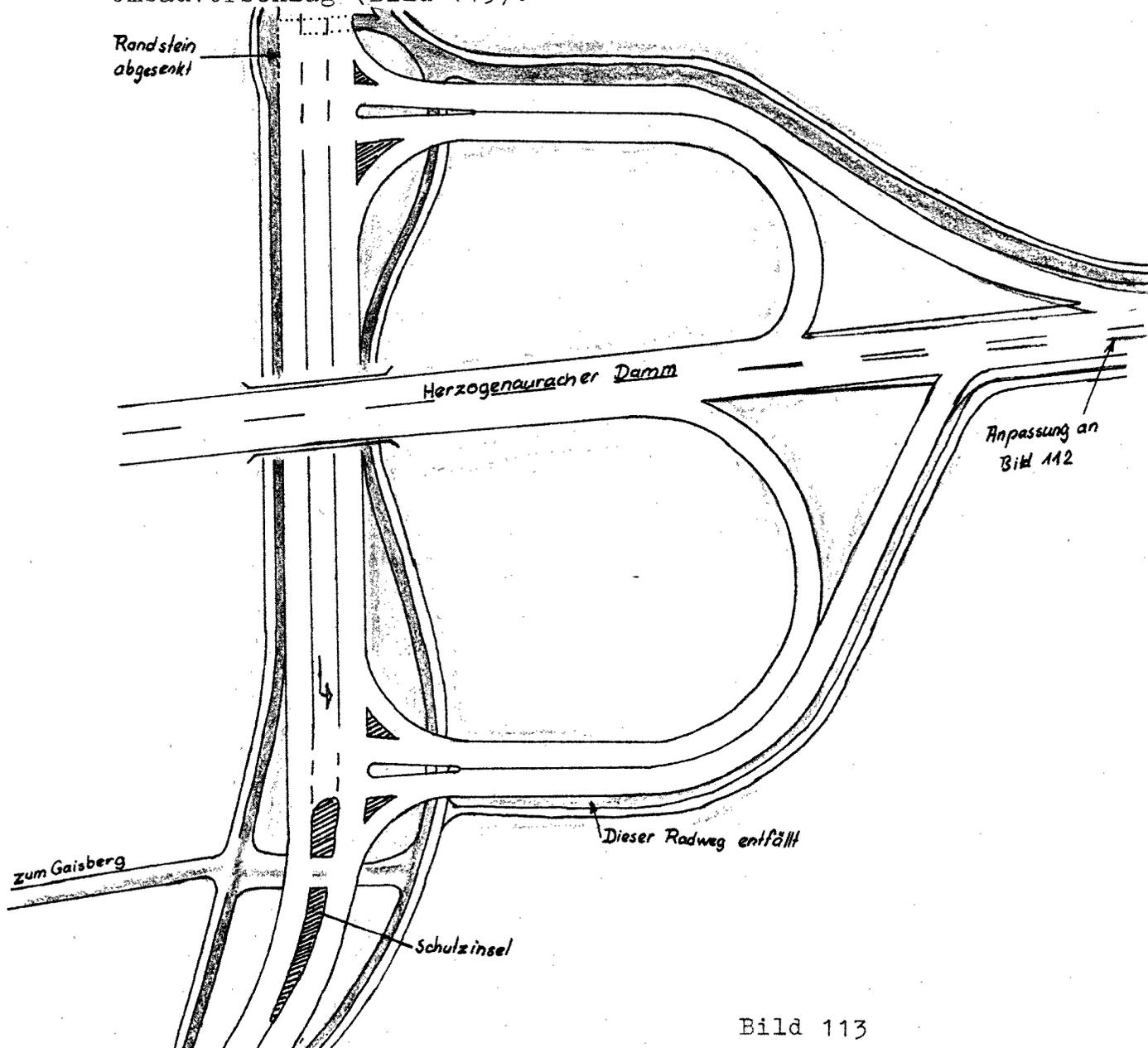


Bild 113

### 3.2.9.4. Radwegende Erlanger Str.

Ein Vorschlag wurde am 20.5.73 als Antrag an den Ortsbeirat von Frauenaurach gerichtet und von diesem befürwortend weitergeleitet. Siehe Anlage IV.

### 3.2.9.5. Freizeitanlage Kuhwasen

Nach dem Netzplan führt der Radweg zum Klosterwald durch die geplante Freizeitanlage. Ihn über Karl-May-Str. und Lipsweg umzuleiten, scheidet wegen zu scharfer Kurven aus. Auch eine vom Freizeitamt favorisierte Führung am Südrand der Anlage hat noch rechte Kurven, was dadurch erst richtig gefährlich wird, daß das natürliche Gefälle von Kindern als Rennstrecke ausgenutzt werden wird. Ich halte einen leicht geschwungenen Weg vom TSV-Sportplatz zur Weierstr. für die beste Lösung, auch wenn dabei die Anlage durchschnitten wird.

### 3.2.9.6. Eisenbahnunterführung am Europakanal und am Kraftwerk

Das Natursteinpflaster sollte durch Beton oder Teer geglättet werden.

### 3.2.9.7. Kühlwasserkanäle am Kraftwerk Franken II

Die Geländer besonders am Abwasserkanal müssen so verbessert werden, daß man nicht mehr unten durch rutschen kann, sonst besteht auch für Schwimmer Lebensgefahr.

### 3.2.9.8. Spange von der Niederndorfer Str. zur Hüttendorfer Str.

Da diese Straße auf einem Damm läuft, müßte es möglich sein, den Aurachtal-Längsweg Frauenaurach - Neuses unter ihr hindurch zu führen (Bild 115).

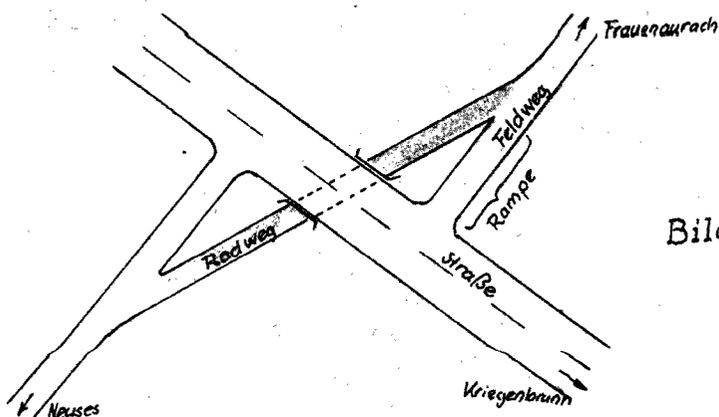


Bild 115

3.2.10. Eltersdorf

3.2.10.1. Weinstr.

Siehe 2.2.1.11.

3.2.10.2. Beschilderung

Sowohl der Weg über die Werksiedlung zur Innenstadt als auch der Stadtweg nach Kleingründlach und die kleinen Verbindungsweg in das südliche Siedlungsgebiet sollten wegweiser erhalten.

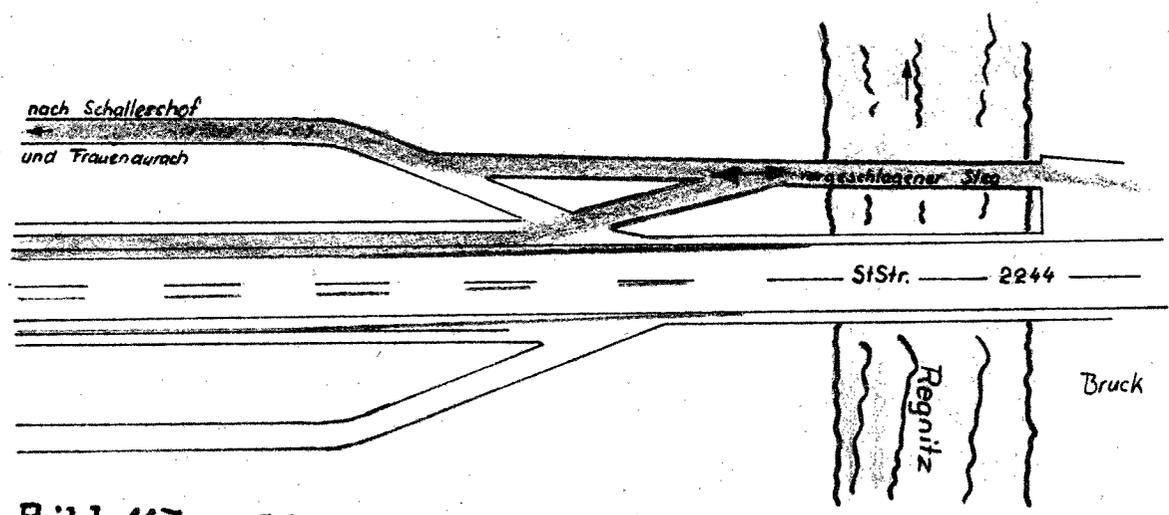


Bild 117 zu 3.2.9.1.

### 3.2.11. Tennenlohe

#### 3.2.11.1. Zufahrten zum Sebalder Reichswald

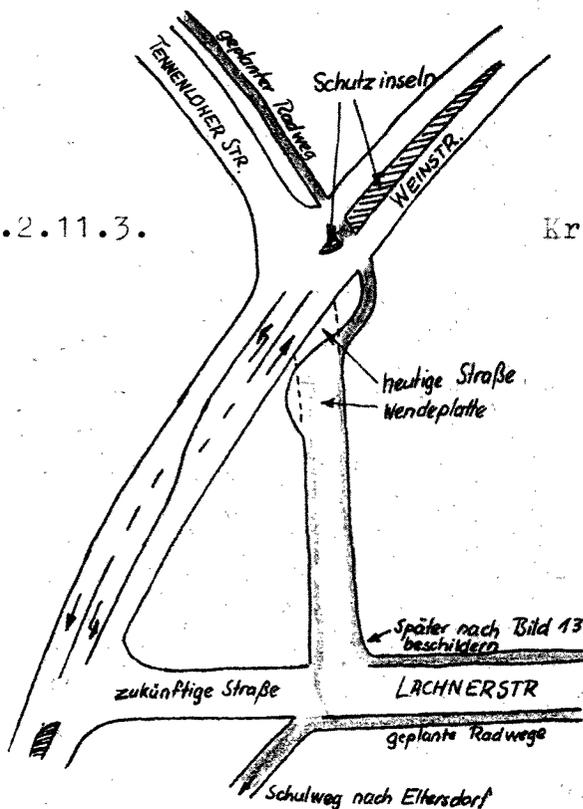
Der Tennenloher Ortsbeirat hat vorgeschlagen, in Verlängerung des Heuweg einen Übergang über die B 4 anzulegen. Außerdem wird heute auf dem Winkelschleifweg die B 4 gequert.

Für Tennenlohe wäre es natürlich angenehm, wenn beide Zugänge zum Reichswald auch beim vierspurigen Ausbau der B 4 erhalten bleiben. Für den Radverkehr ist der Winkelschleifweg als großräumige Verbindung (siehe 2.3.3.3.) wichtiger. Er ließe sich sogar zusammen mit dem Kalkgraben unter der B 4 hindurch führen, womit - für Radler wichtig - Steigungen vermieden werden.

#### 3.2.11.2. Zufahrten zur Brucker Lache

Siehe 3.1.3.3. und 1.1.1. (a.) (Bild 2)

#### 3.2.11.3.



#### Kreuzung Weinstr./Äußere Tennenloher Str.

Im Bereichsplan Tennenlohe ist hier eine "versetzte Kreuzung" vorgesehen (Bild 116), um eine Ampelregelung überflüssig zu machen. Dann muß aber auch der geplante Radweg von Bruck an seiner Kreuzung mit der Weinstr. durch Schutzinseln gesichert werden.

**Bild 116**

### 3.2.12. Außerhalb der Stadtgrenze

#### 3.2.12.1. Schwabachtal

Zu den Schwabachbrücken für Weiher und Dormitz siehe 2.1.8..

#### 3.2.12.2. Brucker Lache

Zum Konflikt zwischen Spaziergängern und Radlern auf dem Franzosenweg siehe 2.1.7. (Bild 8).

#### 3.2.12.3. B 4 /Umgehung Buch

Nördlich von Buch ist nur auf der Westseite der B 4 ein Radweg, ab Buch auf beiden Seiten. Der Seitenwechsel ist nicht eindeutig beschildert: Zwar steht vor



der Unterführung eine Aufforderung, nach Erlangen links abzubiegen, nach der Unterführung jedoch keine, wieder rechts abzubiegen, sodaß Ortsfremde nach Buch fahren. Sinnvoll wäre auch, das vorhandene Schild gemäß Bild 114 zu ändern.

Bild 114

#### 4. Anhang

- 4.1. Anregungen, die der Stadt Erlangen vorab zugingen
  - 4.1.1. Festlegung des Verlaufs des Weges vom Bogenweg zur Ritzerstr. in einer Ortsbesichtigung
  - 4.1.2. Festlegung des Verlaufes des Reststücks der Strecke 2.1.7.c. in einer Ortsbesichtigung
  - 4.1.3. Verlegung eines Buswartehäuschens an der Haltestelle Spinnerei, das den Radweg versperrte.
  - 4.1.4. Anlage der Bushaltestelle am Neuen Markt (Westseite)
  - 4.1.5. Verkehrsinsel an der Einmündung Dresdener Str./Äußere Brucker Str.
  - 4.1.6. Analyse verschiedener Alternativtrassen für den Radwegtunnel unter der Eisenbahn.
  - 4.1.7. Umsetzen verschiedener Fahrradwegweiser
  - 4.1.8. Zum Radweg an der Anschützstr.

#### 4.2. Literaturverzeichnis

Durch [x] wird im Text auf untenstehende Literatur Bezug genommen.

- [1] Untersuchungen über die Abwicklung des Fahrradverkehrs in Straßenkreuzungen / Dr.-Ing. Hellmut Schubert / Straßenbau und Straßenverkehrstechnik 1964 Heft 30 / Herausgeber: Bundesminister für Verkehr
- [2] Vorläufige Richtlinien für Radverkehrsanlagen/ Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. / Köln 1963
- [3] Erlangen-Strukturplanung für die historische Innenstadt / Stadt Erlangen, Amt für Stadtentwicklung und Umweltfragen / Erlangen 1974
- [4] Einführung in die Theorie des Verkehrsflusses / Dr.-Ing. Wilhelm Leutzbach / Springer-Verlag / Berlin-Heidelberg-New York 1972

## Bilderverzeichnis

Bildnr. Seite

1	7	Kreuzungen
2	8	Kreuzung Radweg/Straße
3	10	Gesichtsfeld
4	9	Kreuzung Straße/Radweg
5	16	Hugenottenplatz
6	18	Hauptstraße
7	20	Neuer Markt
8	30	Franzosenweg
9	32	Berufsschule
10	33	Eisenstr.
11	34	Steg in Weiher
12	39	Wiesenweg
13	39	Fahrradstraße
14	40	} Parken an } Einfamilienhäusern
15	41	
16	46	Dompfaffstr.
17	48	Sieglitzhof
18	57	Mensa
19	59	} Bismarckstr. (Uni)
20	60	
21	64	Siemensumfrage
22	65	Zeppelinstr.
23	66	Mozartstr.
24	67	UB - med
25	68	Schuckertplatz
26	70	KWU
27	73	GWE
28	74	Frauenauracher Str.
29	78	Westbad
30	79	Dechsendorf
31	80	Heusteg
32	80	Fahrradständer
33	83	Bruchsteinpflaster
34	84	Kreuzung Radwege
35	86	
36	89	Hinweis-Stein
37	94	Geschwindigkeit am Berg

38	95	Aussehen von Steigungen
39	96	Bushaltestelle
40	97	Güterhallenstr.
41	98	Richard-Wagner-Str.
42	98	Einfahrt
43	99	} Kreuzung mit Radweg
44	99	
45	99	} Frauenaauracher Str.
46	100	
47	100	Einmündungen
48	101	Bordstein
49	101	Fließbachstr.
50	102	} Kreuzung von Radwegen
51	102	
52	103	Bürgermeistersteg
53	103	Wiesenweg
54	104	
55	104	Schutzinsel
56	105	Steine gegen Aufparken
57	106	Gully an Radstreifen
58	113	Hugenottenplatz
59	114	} Fahrradständer
60	115	
61	114	
62	115	
63	114	
64	114	
65	116	
66	117	Steine auf dem Radweg
67	118	Südkreuzung
68	118	Schallershofer Str.
69	118	Pfeil
70	121	} Gerberei
71	122	
72	124	Wöhrmühle
73	124	Güterhallenstr.
74	125	Außere Brucker Str.
75	126	Ringstr./Nürnberger Str.

76	127	Ostkreuzung
77	128	"
78	129	"
79	130	"
80	132	Zollhauskreuzung
81	133	"
82	134	"
83	135	Stadtgrenze an der Drausnickstr.
84	136	Röthelheimbad
85	137	
86	138	Sebaldusstr.
87	139	Breslauer Str.
88	139	"
89	140	Außere Brucker Str.
90	141	"
91	144	Herzogenaauracher Damm/Fürther Str.
92	145	"
93	146	"
94	147	Freidhofstr./Pfarrgasse
95	149	
96	150	Felix-Klein-Str.
97	150	
98	151	Paul-Gossen-Str./Michael-Vogel-Str.
99	152	
100	155	Georg-Krauß-Str.
101	157	"
102	158	"
103	159	Siedlerstr.
104	142	Ohmplatz
105	160	Ulrich-Schalk-Str.
106	162	Heckenweg
107	164	Am Europakanal/StStr.2240
108	163	"
109	166	"
110	165	"
111	167	StStr.2240
112	168	StStr.2244
113	169	"

114	173	Buch
115	170	
116	172	Weinstr./Tennenloher Str.
117	171	Regnitzbrücke Bruck
118	108	optische Effekte
119	109-112	"
120	113	Neuer Markt

Antrag an den Ortsbeirat von Frauenaurach

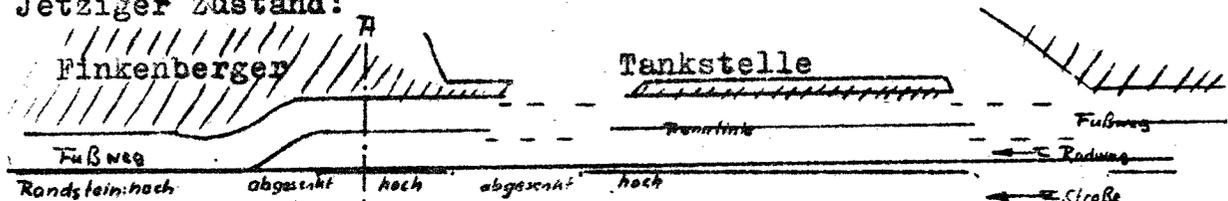
Erlangen, den 20. Mai 73

Betr.: Radweg an der Erlanger Str. Nordseite

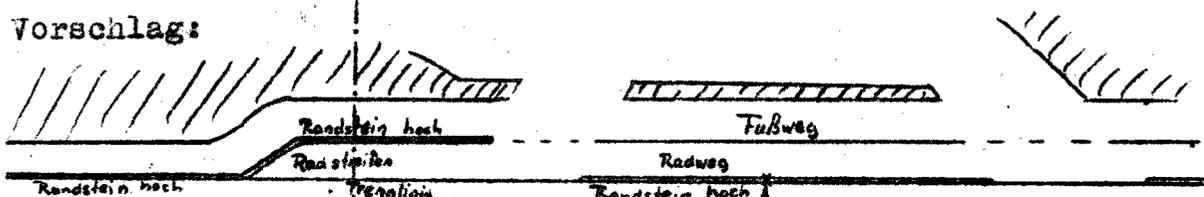
Der Ortsbeirat möge beschließen:

- (1) [Das sinnwidrig am Ortsanfangsschild (310) angebrachte Schild "Sonderweg für Fußgänger" (241) ist zu entfernen, [...] erledigt da der Radweg noch weiter geht.] Am Ende des Radweges zwischen Aral-Tankstelle und Firma Finkenberger ist entweder ein Warnschild "Radfahrer" (138) oder das Schild "Sonderweg für Radfahrer" (237) mit Zusatz "Radwegende" anzubringen, um die Autofahrer auf die Gefahrensituation hinzuweisen. (Die Zahlen sind die Bildnummern nach der Anlage zur StVO.)
- (2) Das Ende des Radweges zwischen Aral-Tankstelle und Firma Finkenberger soll folgendermaßen umgebaut werden:

Jetziger Zustand:



Vorschlag:



Schnitt A-B:



Literatur dazu (Im Besitz des OB !):

"Untersuchungen über die Abwicklung des Fahrradverkehrs in Straßenkreuzungen"

- (3) Antragsteller sollen vom Ortsbeirat über das Ergebnis ihres Antrags informiert werden.

*Dietrich Boerner*  
Dietrich Boerner  
Karl-May-Str. 14