

Fußverkehrs-Check Alterlangen

Ergebnisdokumentation

Zeit: Donnerstag, 15. Mai 2025, 16:00 Uhr bis 18:15 Uhr

Ort: Hermann-Hedenus-Mittelschule, Schallershofer Str. 20, Alterlangen

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25



● **Abbildung 1:** Einladungsplakat zum Fußverkehrs-Check Alterlangen

1 Anlass

Die Stadt Erlangen möchte den Fußverkehr als wichtige Basismobilität fördern und erarbeitet hierfür in Zusammenarbeit mit zwei Planungsbüros ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept. Ziel ist, die Sicherheit und Attraktivität des Zufußgehens im gesamten Stadtgebiet – sowohl in der Innenstadt als auch in allen Stadtteilen Erlangens – zu erhöhen.

Die Aufstellung des Fußverkehrskonzepts erfolgt unter intensiver Beteiligung der Verwaltung, der Politik, lokaler Expert*innen und der Bevölkerung. Nach einer stadtweiten Auftaktveranstaltung zu Beginn des Verfahrens und einer Online-Beteiligung finden im Frühjahr 2025 fünf Fußverkehrs-Checks in ausgewählten Stadtgebieten statt. Die Erlanger*innen sind eingeladen, über die aktuelle Fußverkehrssituation zu diskutieren sowie erste Handlungsbedarfe gemeinsam abzuleiten. Der fünfte Fußverkehrs-Check mit gemeinsamer Begehung und Workshop-Phase fand im Stadtteil Alterlangen statt.

2 Tagesordnung

● **Tabelle 1:** Ablaufplan

Wann?	Was?
bis 16:10 Uhr	Ankommen, Anmeldung
16:05 – 16:10	Begrüßung, Vorstellung der Anwesenden und des Ablaufs
16:10 – 16:15	Vorstellung der Routen, Gruppeneinteilung
16:20 – 17:35	Begehung in zwei Gruppen, Input und Diskussionen an den Stationen
17:35 – 18:00	Workshop-Phase mit Sammlung der Ergebnisse nach Begehungsgruppen und Entwicklung erster Maßnahmenvorschläge
18:00 – 18:15	Zusammenfassung der Ergebnisse, Ausblick und Schlussworte

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25

3 Teilnehmende

Zu der Veranstaltung wurden Stakeholder*innen verschiedener Bereiche und die allgemeine Öffentlichkeit eingeladen. Der Fußverkehrs-Check wird von acht Personen besucht. Neben Anwohnenden sind mehrere Vertreter*innen von Verbänden und Institutionen anwesend (u.a. Elternbeirat Albert-Schweitzer-Gymnasium). Ebenso sind Vertreter*innen aus der Politik und der Stadtteilbeirat vertreten. Mit dem Gutachterteam und Vertreter*innen der Stadt sind insgesamt 12 Personen anwesend.

4 Begrüßung

Herr Dr. Korda, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung im Amt für Stadtplanung und Mobilität in der Stadt Erlangen, begrüßt die Teilnehmenden und leitet in den Fußverkehrs-Check ein. Er bekräftigt die Teilnehmenden sich aktiv einzubringen und Rückmeldung zu den Bedingungen vor Ort zu geben.

Für die inhaltliche Bearbeitung des Fußverkehrskonzeptes ist ein Gutachterteam zuständig, das sich aus den Planungsbüros LK Argus Kassel und MOBILITÄTS-LÖSUNG zusammensetzt. Frau Saary aus dem Büro MOBILITÄTSLÖSUNG, stellvertretende Projektleiterin des Fußverkehrskonzeptes, erläutert das Ziel und den Ablauf der Veranstaltung. Mit den Fußverkehrs-Checks soll exemplarisch anhand einzelner Routen die Situation vor Ort angeschaut und diskutiert sowie mögliche Handlungsansätze gesammelt werden.

5 Vorstellung der Routen

Für den Fußverkehrs-Check sind zwei Routen geplant. Frau Saary stellt die Routenverläufe, die Schwerpunkte von Hinweisen der bisherigen Beteiligung und der Analyse des Gutachtertteams abdecken, kurz vor.

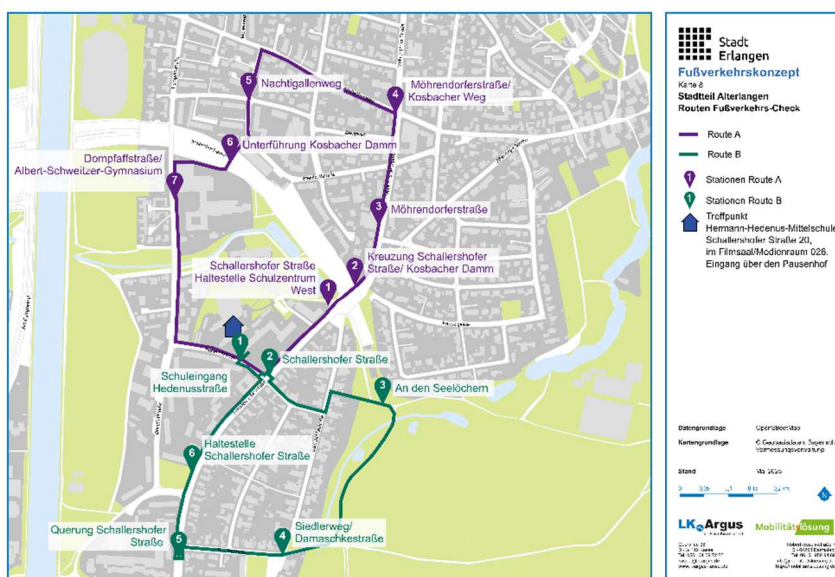


Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25

● Abbildung 2: Vorstellung der Routen durch Frau Saary

Die Teilnehmenden teilen sich eigenständig in zwei Gruppen auf. Route A verläuft nördlich über die Möhrendorfer Straße, weiter durch das Wohngebiet durch den Nachtigallenweg und führt entlang des Albert-Schweitzer-Gymnasiums/ Dompfaffstraße zurück zum Ausgangspunkt, sie wird von Frau Reithmeier geleitet. Route B verläuft Richtung Südosten über die Ludwig-Sand-Straße bis zu den Seelöchern zurück über die Damaschkestraße, den Siedlerweg und die Schallershofer Straße. Sie wird von Frau Saary geführt.



● Abbildung 3: Übersicht der beiden Routen des Fußverkehrs-Check Alterlangen

6 Route A

Die Route A des Fußverkehrs-Checks führt ausgehend von der Hermann-Hedenus-Grundschule zur Kreuzung Kosbacher Damm/ Schallershofer Straße und weiter entlang der Möhrendorferstraße bis zum Kosbacher Weg. Über den Nachtigallenweg und die Unterführung unter dem Kosbacher Damm verläuft die Route entlang der Dompfaffstraße zurück zum Ausgangspunkt. Bedeutende Themen auf dieser Route sind u.a. Sicherheit auf dem Schulweg sowie an Einmündungen und Querungsstellen, Elterntaxis sowie die Barrierefreiheit der Gehwege und die soziale Sicherheit.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25

6.1 Schallershofer Straße: Haltestelle Schulzentrum West

Auf dem Weg zur Haltestelle Schulzentrum West bespricht die Gruppe die Situation vor der Sparkasse in der Schallershofer Straße. Hier halten regelmäßig Autos auf dem Radweg und zwingen so die Radfahrer*innen auf den Gehweg auszuweichen. Der zur Sparkasse gehörige Parkplatz ist unzureichend ausgeschildert und wird daher wenig genutzt.

An der Bushaltestelle Schulzentrum West berichten Teilnehmende, dass vor allem vor und nach der Schule viele Schulkinder die Kreuzung queren und auf den Bus warten. Da die Rad- und Fußwege teilweise uneindeutig markiert oder die Markierung abgenutzt ist, kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Der Radweg verläuft vor dem Bushaltestellenhäuschen, was das Ein- und Aussteigen gefährlich macht.



● **Abbildung 4:** Unübersichtliche Führung des Rad- und Fußverkehrs an der Bushaltestelle am Schulzentrum West

6.2 Kreuzung Schallershofer Straße/ Kosbacher Damm

Die Kreuzung Schallershofer Straße/ Kosbacher Damm ist nicht barrierefrei ausgebaut. Die Gehwege sind zwar abgeflacht, doch es fehlen taktile Elemente sowie akustische Signale an der Ampel.

Ein Teilnehmer berichtet, dass Kinder häufig über Rot laufen, um den Bus zu erreichen. Die Rotphase der Ampel ist oft sehr lange, da die Ampel heranfahrende Busse berücksichtigt und dafür bereits sehr früh auf Rot schaltet. Der Einsatz von Schulweghelfer*innen wird an dieser Stelle diskutiert.

Hinsichtlich der gesamten Kreuzung wird von Teilnehmenden kritisiert, dass linksabbiegende Autos und Busse gleichzeitig mit den Fußgänger*innen grün haben. Dadurch fühlen sich Fußgänger*innen zusätzlich unsicher beim Queren.



● **Abbildung 5:** Querung über den Kosbacher Damm

6.3 Möhrendorfer Straße

Die Gruppe geht weiter entlang der Möhrendorfer Straße. Der Gehweg ist dort für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben (Gehweg – Radverkehr frei). Durch die farblich unterschiedliche Pflasterung wirkt es zwar wie ein getrennter Geh- und Radweg, die Streifen sind aber jeweils nur etwa einen Meter breit und damit weit unter Vorgaben der geltenden Richtlinien, eine Benutzungspflicht besteht nicht. Als problematisch wird wahrgenommen, dass Radfahrende dennoch ohne entsprechende Rücksicht den Gehweg nutzen, da sie meinen im Recht zu sein. Die bestehende Piktogramm-Spur auf der Fahrbahn genügt nicht, da die Bedeutung nicht von allen verstanden wird. An einigen Stellen schränken Hindernisse wie Mülltonnen die nutzbare Gehwegbreite zusätzlich ein.

Zur Verbesserung der Situation diskutiert die Gruppe, ob und wie der Radverkehr komplett auf der Fahrbahn geführt werden kann.

Zusätzlich wünschen sich mehrere Teilnehmende eine dauerhafte Beschränkung auf Tempo 30, da die Möhrendorfer Straße ein Hauptschulweg ist. Die momentane temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 wurde angeordnet, um die Belastung durch Umfahrvverkehr zu minimieren, da der Dechsendorfer Damm für Schwerlastverkehr aufgrund von Bauarbeiten gesperrt ist. Teilnehmende berichten, dass diese temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung bereits positiv wahrgenommen wird, da der Lärm geringer ist und das Queren der Straße einfacher ist.



- **Abbildung 6:** Begehung des schmalen Gehwegs (Radverkehr frei) entlang der vielbefahrenen Möhrendorfer Straße

6.4 Möhrendorfer Straße/ Kosbacher Weg

An der Fußgängerampel über die Möhrendorfer Straße diskutiert die Gruppe die allgemein schwierige Querungssituation über die vielbefahrene Straße. Gewünscht werden weitere sichere Querungsmöglichkeiten, da häufig Fußgänger*innen abseits der Ampeln die Straße queren. Teilnehmende berichten auch über die Querungssituation an der Kreuzung Möhrendorfer Straße/ Sankt Johann, an der die in Reihe geschalteten Fußgängerampeln nicht gleichzeitig grün werden und so lange Wartezeiten auf den Mittelinseln entstehen.

An der Fußgängerampel auf Höhe des Kosbacher Wegs kritisieren Teilnehmende, dass die Aufstellfläche deutlich zu schmal ist und wartende Fußgänger*innen automatisch den Geh- und Radweg blockieren. Die Ampelschaltung wird als angenehm wahrgenommen, denn die Fußgängerampel springt nach Betätigung des Drückers schnell auf Grün. Ein Teilnehmer weist allerdings darauf hin, dass so die Ampel für Autos relativ schnell von Gelb auf Rot umspringt, die Zwischenzeit also sehr kurz ist. Das könnte ein Grund sein, warum regelmäßig Autofahrer*innen über Rot fahren.

Auch die Lage der Ampel wird diskutiert. Teilnehmende weisen darauf hin, dass etwas weiter nördlich auf Höhe der Eisdiele und des Bäckers viele Fußgänger*innen die Möhrendorfer Straße ungesichert queren. Hier befinden sich auch Bushaltestellen auf beiden Straßenseiten.

Die Gruppe biegt an der Kreuzung in den Kosbacher Weg ab. Die Gehwege im Kosbacher Weg sind auf beiden Seiten deutlich zu schmal. Hindernisse wie Schilder, Straßenlaternen und Mülleimer behindern zusätzlich. Personen mit Kinderwagen und Rollator bemängeln neben der geringen Breite auch einzelne Gehwegschäden und fehlende Bordsteinabsenkungen.



- **Abbildung 7:** Begehung des schmalen und unebenen Gehwegs im Kosbacher Weg (links) und die Situation an der Ampel über die Möhrendorfer Straße Höhe Kosbacher Weg (rechts)

6.5 Nachtigallenweg

Im Nachtigallenweg ist der westliche Gehweg niveaugleich, also ohne Bordstein angelegt, durch Beschilderung sowie einzelne Piktogramme wird die Funktion des abmarkierten Streifens als Gehweg verdeutlicht. Auf der östlichen Seite der Straße fehlt ein Gehweg. Teilnehmende berichten, dass Autos auf dem Gehweg halten, parken oder diesen im Begegnungsfall befahren. Für Fußgänger*innen ist dieser Gehweg daher nicht sicher. Im angrenzenden Starenweg sowie in mehreren Straßen in Alterlangen liegt eine vergleichbare Situation vor.

Zusätzlich stellen Teilnehmende fest, dass die Hecke auf der westlichen Straßenseite den Gehweg einschränkt und die nutzbare Gehwegbreite schmälert.



- **Abbildung 8:** Unsichere Gehwege ohne Bordsteine im Starenweg (links) und im Nachtigallenweg (rechts)

6.6 Unterführung Kosbacher Damm

Die Unterführung Kosbacher Damm ist nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben, mit einer Breite von 2,80 m ist sie aber für eine gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr zu schmal. Die Unterführung wird von

Teilnehmenden als unsicher wahrgenommen, da die Gestaltung und Beleuchtung eine düstere Stimmung erzeugen.

Südlich der Unterführung verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Aufgrund von Schäden und Wurzeldruck ist der Weg teilweise unkomfortabel und in der Nutzung eingeschränkt. Durch die Topographie fahren Radfahrer*innen in Richtung Westen vergleichsweise schnell und sehen daher Fußgänger*innen, die aus der Unterführung kommen, oft erst zu spät. Zu Schulanfang- und -ende wird die Unterführung zusätzlich von vielen Schüler*innen genutzt, die Breite der Unterführung und des Weges genügen dann nicht dem Bedarf.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25



- **Abbildung 9:** Betrachtung der Unterführung und des Geh- und Radwegs am Kosbacher Damm

6.7 Dompfaffstraße/ Albert-Schweitzer-Gymnasium

In der Dompfaffstraße ist zu Schulanfang- und -ende sowie bei größeren Sportveranstaltungen eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung durch Hol-Bring-Verkehr (Eltern-Taxi) und Parksuchverkehr, aber auch durch Fuß- und Radverkehr zu beobachten. Eltern und Besucher*innen halten und parken dabei auch regelwidrig auf dem Gehweg oder im Haltverbot.

Es werden verschieden Maßnahmenoptionen angedacht, zum Beispiel die Anordnung weiterer Halteverbote, Poller, die Einrichtung einer Schulstraße sowie die Einrichtung von Hol- und Bringzonen. Eine Teilnehmerin regt an, den Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu unterbinden, sodass Eltern nicht mehr so leicht vor den Schuleingang fahren können.

Südlich des Albert-Schweitzer-Gymnasiums beginnt eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung nach Büchenbach, die auch über den Wohnweg Dompfaffstraße 110-114 erreicht werden kann. Hier biegen vor allem vor Schulbeginn aus westlicher Richtung kommende radfahrende Schüler*innen links ab und missachten die geltende Vorfahrtsregelung (Gehwegüberfahrt und Beschilderung „Vorfahrt achten“), was regelmäßig zu Konflikten mit dem MIV führt. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wurde bereits eine Sperrflächen nördlich der Einmündung markiert. Die Gruppe bespricht mögliche

Verbesserungen wie eine farbliche Markierung des Bereichs oder das Anbringen von weiteren Hinweisschildern.

Auf dem Rückweg zur Hermann-Hedenus-Grund- und Mittelschule thematisiert die Gruppe die Querungsstelle an der Dompfaffstraße/ Rabenweg. Die hier eingerichtete Erlanger Standardlösung (Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) und eingefärbte Radfurten) zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs ermöglicht dem Rad- und Fußverkehr eine sichere Querung. Die Teilnehmenden bewerten die Querungshilfe als positiv.

Vor der Hermann-Hedenus-Grund- und Mittelschule berichtet eine Teilnehmerin von Elterntaxis, die direkt auf dem Gehweg vor dem Schuleingang halten. Sie kritisiert auch, dass der Gehweg vor den Lehrerparkplätzen verläuft. Ihre Anregung ist, den Gehweg hinter die Parkplätze zu verlegen, um die Schulkinder zu schützen (siehe auch Punkt 7.1).



- **Abbildung 10:** Situation vor dem Eingang des Albert-Schweitzer-Gymnasiums (links) sowie die Einmündung in die Dompfaffstraße (rechts)

7 Route B

Route B verläuft Richtung Südosten über die Ludwig-Sand-Straße bis zu den Seelöchern zurück über die Damaschkestraße, den Siedlerweg und die Schallershofer Straße.

Neben der Querungssituation an der Hauptverkehrsstraße werden auch die Fußverkehrsbedingungen im Wohngebiet sowie auf den Wegen in der Grünanlage (In den Seelöchern) bewertet. Wiederkehrende Themen sind zu schmale Gehwege und fehlende, sichere Quermöglichkeiten insbesondere für Schüler*innen.

7.1 Schuleingang Hedenusstraße

In der Hedenusstraße sind die Querungsbereiche durch Pflasterung hervorgehoben, zusätzlich weisen Bodenmarkierungen auf die Schulsituation hin. Von

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25

den Teilnehmenden wird allerdings die Führung der Kinder vor den parkenden Autos als gefährlich angesprochen.

Herr Korda weist darauf hin, dass es sich um Parkstände auf privaten Grundstücken handelt, die Anlage eines Gehweges hinter den Parkständen daher nur mit großem Aufwand (u.a. Grundstückstausch) möglich wäre. Frau Saary ergänzt, dass die Gefährdung als gering einzuschätzen ist, da es keinen häufigen Wechsel der Belegung gibt und zudem die Schulbeschäftigten vor oder nach den Schülerströmen kommen.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25



● **Abbildung 11:** Gehweg verläuft vor privatem Parken (links); Schuleingang (rechts)

Die Teilnehmenden überlegen, ob durch die Einrichtung einer Einbahnstraße oder einer Schulstraße dem Problem durch Elterntaxis begegnet werden kann.

7.2 Schallershofer Straße/Hedenusstraße

Die Hedenusstraße ist untergeordnet, der Vorrang von Fuß- und Radverkehr wird durch die Gehwegüberfahrt und die Rotpflasterung des Zweirichtungs-Radwegs verdeutlicht. Der Radverkehr ist an der Fußgängerampel wartepflichtig.

Herr Korda informiert, dass der Zweirichtungs-Radweg von der Bürgerschaft gewünscht wird. Die Breite ist allerdings nicht mehr regelkonform. Geplant wird aktuell eine regelkonforme Anlage, wobei noch nicht entschieden ist, ob als straßenbegleitender Zweirichtungs-Radweg oder richtungsgetreunt auf der Fahrbahn.

Die Teilnehmenden überlegen, ob durch eine deutlichere bauliche Ausbildung der Gehwegüberfahrt, die Bevorrechtigung der Fußgänger*innen sichtbarer gemacht werden könnte.

Konsens besteht, dass die Markierung der Haltelinien für den Radverkehr an der Ampel erneuert werden muss. Die Haltepflicht sollte auch besser kommuniziert werden.



- **Abbildung 12:** Gehwegüberfahrt und Zweirichtungs-Radweg sowie Blick auf Fußgängerampel

7.3 An den Seelöchern

Die Route führt durch den gemeinsamen Fuß- und Radweg An den Seelöchern. Thematisiert werden u.a. die Breite der Wege sowie die Beleuchtung:

- Die Wege sind zwar nach den geltenden Regelwerken zu schmal (ca. 1,90 m), dies wird aber durch die Teilnehmenden als unproblematisch angesehen, da auf die angrenzenden Flächen ausgewichen werden kann. Eine Ausnahme stellt die Zuwegung von der Damaschkestraße aus dar. Der Weg ist mit ca. 1,00 m zu schmal, eine Begegnung von einem Fahrrad mit einem Kinderwagen ist daher nicht möglich.
- In Abschnitten fehlt eine Beleuchtung. Überlegt wird, ob alternative Routen angeboten werden könnten.
- Im Bereich der Brücke steht bei andauerndem Regen das Wasser, eine Nutzung ist dann nicht mehr sicher möglich.
- Der Übergang aus dem Weg an den Seelöchern zum Siedlerweg (Foto unten rechts) ist zu schmal für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr. Hier wird angeregt, durch eine entsprechende Beschilderung auf den breiteren Weg hinzuweisen.





● **Abbildung 13:** Impressionen An den Seelöchern

7.4 Siedlerweg/Damaschkestraße/Siedlerstraße

Der Siedlerweg stellt für den Fuß- und Radverkehr eine zentrale Achse durch den Wiesengrund zwischen Alterlangen und dem Hauptbahnhof dar. Der Siedlerweg östlich der Damaschkestraße hat einen schmalen Gehweg (Süd) sowie einen durch Markierung abgetrennten Seitenstreifen. Das Ende der bebauten Ortslage und dem Außenbereich wird nur durch ein Ende der Tempo 30-Zone kenntlich gemacht, anschließend fehlt eine Verkehrsregelung, was irritierend ist.

Westlich der Damaschkestraße ist die Siedlerstraße beidseits durchgängig beparkt, da die Parkstreifen baulich zu schmal sind (unter 1,80 m), führt dies zu einer Verringerung der nutzbaren Breite der Gehwege.

Als positiv („zweites Wohnzimmer“) wird der neue Spielplatz beschrieben.



● **Abbildung 14:** Siedlerweg im Übergang zum Wiesengrund: Tempo 30 Zone endet unvermittelt.



● **Abbildung 15:** Neu gestalteter Spielplatz (links), zu schmale Gehwege in der Siedlerstraße (rechts)

7.5 Querung Schallershofer Straße

Der Straßenraum der Schallershofer Straße ist sehr breit und geradlinig, die Fußgängerampel ist schlecht erkennbar, wodurch es nach Berichten (online-Beteiligung) häufiger zu Rotlicht-Überfahrungen kommt. Die Teilnehmenden ergänzen, dass für Links-Einbiegende aus der Siedlerstraße das Rotsignal nur schlecht bzw. zu spät zu erkennen ist.

Überlegt wird, ob durch eine zusätzliche Haltelinie nördlich der Einmündung und ein Versetzen der Anlage nach Süden dieses Problem behoben werden könnte.



● **Abbildung 16:** Fußgängerampel (links), Teilnehmende im Gespräch (rechts)

7.6 Haltestelle Schallershofer Straße

Herr Korda berichtet, dass die Haltestelle Schallershofer Straße barrierefrei ausgebaut werden soll, die Planungen liegen hierfür bereits vor. Zur Verbesserung der Querung soll eine Mittelinsel in Verlängerung des einmündenden Fuß- und Radwegs hergestellt werden.



● **Abbildung 17:** Einmündung des Fuß- und Radwegs schlecht erkennbar

8 Workshop-Phase

Nach der Begehung wird das Gesehene im Rahmen eines kurzen Workshops weiter diskutiert. Für die Problemstellen werden mögliche Lösungsvorschläge diskutiert und festgehalten.

Bereits während der Begehung werden mögliche Lösungen angesprochen, die in der Workshop-Phase noch einmal zusammengefasst werden.



● **Abbildung 18:** Impressionen Workshop-Phase

Entlang der **Route A** werden folgende Maßnahmenvorschläge geäußert:

- Schallershofer Straße/ Bushaltestelle Schulzentrum West
 - Poller vor der Sparkasse aufstellen, um Falschparken zu verhindern
 - Parkplatz der Sparkasse besser ausschildern
 - Bushaltestellenhäuschen nach vorne setzen und Radweg dahinter verlegen
 - Führung des Rad- und Fußverkehrs prüfen und neue Markierungen anbringen
- Kreuzung Schallershofer Straße/ Kosbacher Damm
 - Ampelschaltung kontrollieren, fußgängerfreundlicher schalten

- Kreuzung barrierefrei ausbauen: taktile Elemente und akustische Signale installieren
- Schulweghelfer*innen einsetzen
- Möhrendorfer Straße
 - Tempo 30 dauerhaft anordnen
 - Radverkehr auf die Fahrbahn verlegen und dadurch Gehwege verbreitern
 - Zusätzliche sichere Querungshilfen einrichten
- Möhrendorfer Straße/ Kosbacher Weg
 - Ampelschaltung kontrollieren, ob die Gelbphase für Autos ausreichend lang ist und ggfs. anpassen
 - Querung an der Ampel barrierefrei ausbauen und ausreichend Platz für die Aufstellfläche einplanen
 - Standort der Ampel überprüfen: eventuell Verlegung etwas weiter nördlich in Richtung der Bushaltestellen und Gastronomiebetriebe
 - Ahnden von Rotlichtüberfahrten durch Rotlicht-Blitzer
 - Kosbacher Weg: Gehwege verbreitern und Barrieren reduzieren, u.a. Grünschnitt der Hecken, Belag verbessern, Bordsteine an Querungsstellen absenken
- Nachtigallenweg
 - Verkehrsberuhigten Bereich einrichten mit Neuordnung des Parkens und gestalterischen Elementen wie Pflanzkübeln
 - Grünschnitt: Hecke zurückschneiden, damit der als Gehweg markierte Seitenstreifen genutzt werden kann
- Unterführung Kosbacher Damm
 - Beleuchtung und Gestaltung der Unterführung verbessern/ modernisieren
 - Belag des Geh-/Radweges erneuern
 - Radverkehr im Kreuzungsbereich durch geeignete Maßnahmen abbremsern, z.B. durch Poller oder Markierungen
- Dompfaffstraße/ Albert-Schweitzer-Gymnasium
 - Halteverbot ausweiten und sichtbar machen, z.B. durch Markierung und/oder Poller

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25

- Um Gehwegparken zu unterbinden, Poller auf Seite der Schule anbringen
- Einrichtung einer Schulstraße oder Fahrradstraße in der Dompfaffstraße prüfen und Hol- und Bringzonen einrichten
- Prüfen, ob Durchgangsverkehr im Wohngebiet/ Dompfaffstraße unterbunden werden kann, z.B. durch Einbahnstraßen oder Modalfilter
- Piktogramme oder farbliche Elemente in der Dompfaffstraße an der Straßeneinmündung anbringen

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25

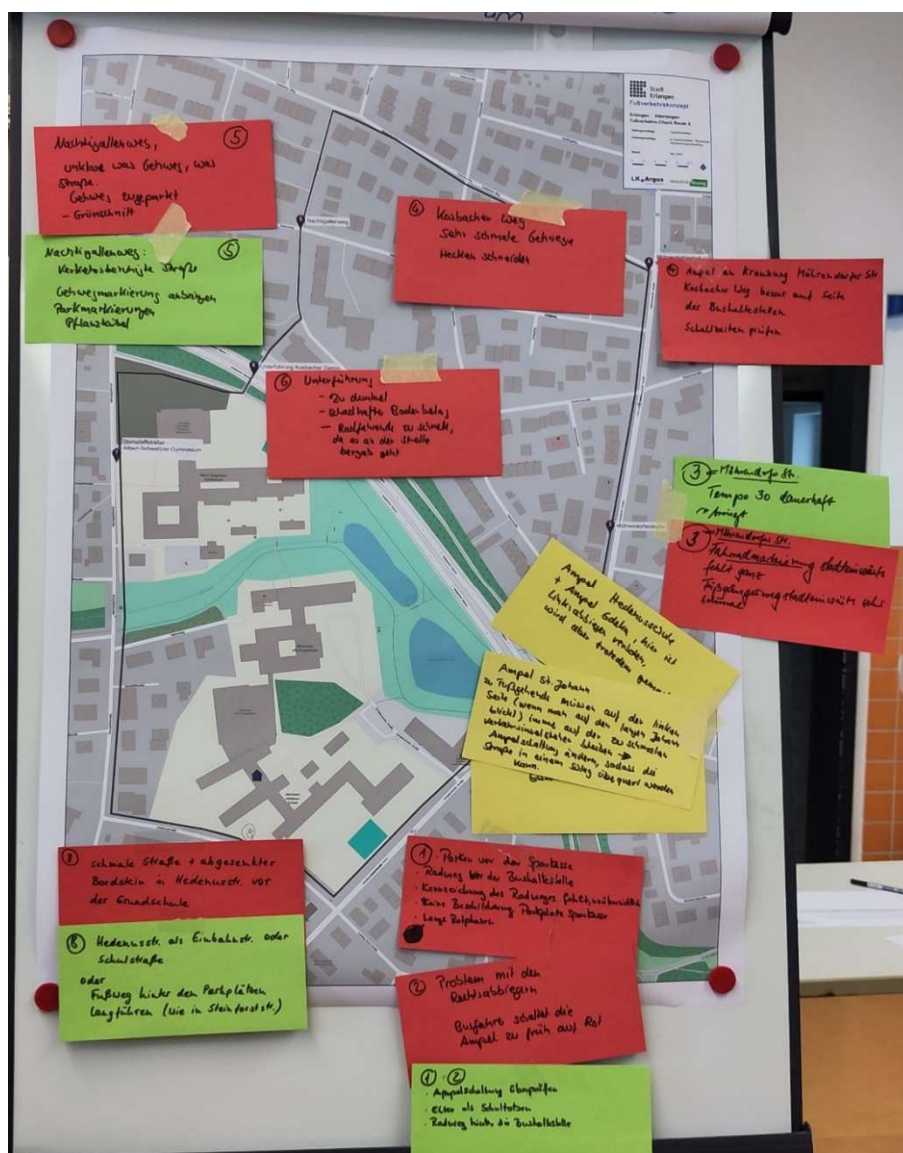


Abbildung 19: Verortung der Probleme und Lösungshinweise Route A

Auch die Teilnehmenden der **Route B** diskutieren während der Begehung bereits erste Maßnahmenvorschläge. Folgende Wünsche und Ideen werden geäußert:

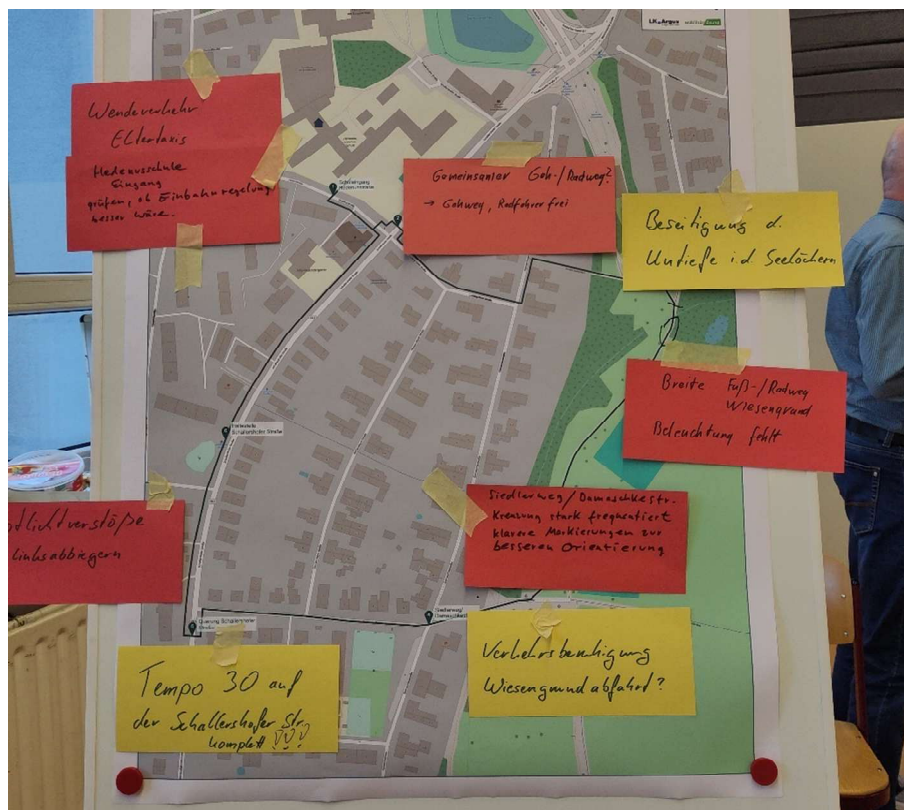
- Hedenusstraße/Schuleingang
 - Schulstraße einrichten, Gehweg hinter Lehrerparkplätze verlegen (gegenüber der Kirche)
 - Einbahnstraßenregelung prüfen um Wendeverkehr zu unterbinden
- Schallershofer Straße / Hedenusstraße
 - Haltelinien für Radverkehr erneuern
 - Regeleinhaltung kommunizieren und ggfs. ahnden
- An den Seelöchern
 - Wege nach Möglichkeit verbreitern, wenn dies nicht möglich ist, z.B. Zuwegung, Beschilderung als Gehweg – Radverkehr frei und auf alternative Route hinweisen
 - Beleuchtung verbessern
 - Bereich der Brücke sammelt sich bei Regen das Wasser, der Weg ist dann nur eingeschränkt nutzbar. Diese Absenkung sollte beseitigt werden
 - Siedlerweg (Wiesengrundabfahrt) als Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen
 - Siedlerstraße: Parken markieren um Gehwegbreite zu erhalten
 - Tempo 30 auf Schallershofer Straße
 - Ampelsituation Schallershofer Straße/Siedler Straße so gestalten, dass Rotlicht nicht überfahren wird.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25



● **Abbildung 20: Verortung der Probleme und Lösungshinweise Route B**

9 Abschlussrunde, Ausblick und Schlussworte

Frau Saary und Frau Reithmeier fassen die wesentlichen Punkte der Begehung und des Workshops für die beiden Gruppen zusammen.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Alterlangen
am 15.05.25



● **Abbildung 21:** Zusammenfassung der wesentlichen Punkte der Begehung

Zwei Teilnehmende stellen Rückfragen zu Orten in Alterlangen, die nicht Teil der Begehung waren. Ein Teilnehmer kritisiert, dass die Unterführung unter dem Kanal Richtung Büchenbach uneinsichtig ist und schnell fahrende Radfahrer*innen erst spät sichtbar sind. Eine andere Teilnehmerin erkundigt sich bezüglich des Membacher Wegs, ob hier der Verkehr gezählt wurde, um zu überprüfen, ob der Durchgangsverkehr zugenommen hat. Die Vertreter*innen der Stadt und die Gutachterinnen nehmen die Punkte auf.

Abschließend bedanken sich Herr Korda und Frau Saary bei allen Teilnehmenden für die intensive Mitarbeit und die Anregungen.

Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks dienen der weiteren Ausarbeitung der Analyse. Des Weiteren geben sie Hinweise zu erforderlichen Maßnahmen.

Darmstadt, 05.06.2025

MOBILITÄTSLÖSUNG