

Fußverkehrs-Check Erlangen Ost

Ergebnisdokumentation

Zeit: Dienstag, 08. April 2025, 16:00 Uhr bis 18:15 Uhr

Ort: Gemeinschaftsraum des Mehrgenerationenwohnen „Stadtquartier“,
Marie-Curie-Straße 3, 91052 Erlangen

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25



● **Abbildung 1:** Herzlich Willkommen zum Fußverkehrs-Check Erlangen Ost

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 erste Fußverkehrs-Check mit gemeinsamer Begehung und Workshop-Phase wird in Erlangen Ost durchgeführt.

2 Tagesordnung

● Tabelle 1: Ablaufplan

Wann?	Was?
bis 16:05	Ankommen, Anmeldung
16:05 – 16:10	Begrüßung, Vorstellung der Anwesenden und des Ablaufs
16:10 – 16:20	Vorstellung der Routen, Gruppeneinteilung
16:20 – 17:30	Begehung in zwei Gruppen, Input und Diskussionen an den Stationen
17:30 – 17:55	Workshop-Phase mit Sammlung der Ergebnisse nach Begehungsgruppen und Entwicklung erster Maßnahmenvorschläge
17:55 – 18:10	Zusammenfassung der Ergebnisse, Ausblick und Schlussworte

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

3 Teilnehmende

Zu der Veranstaltung wurden Stakeholder*innen verschiedener Bereiche und die allgemeine Öffentlichkeit eingeladen. Der Fußverkehrs-Check wird von 15 Personen besucht. Mit dem Gutachterteam und Vertreter*innen der Stadt sind insgesamt 21 Personen anwesend.

4 Begrüßung

Herr Dr. Korda, Leiter der Abteilung Mobilitätsplanung im Amt für Stadtplanung und Mobilität in der Stadt Erlangen, begrüßt die Teilnehmenden und leitet in den Fußverkehrs-Check ein. Er betont die Bedeutung des Fußverkehrs, der mit dem gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept gefördert werden soll. Ziel ist es, mit einfachen Maßnahmen die Situation für Zufußgehende zu verbessern. Hierfür soll die Expertise der Fußgänger*innen genutzt werden, die in den fünf geplanten Begehungen ihre Hinweise und Anregungen vor Ort einbringen können.

Herr Dr. Korda stellt das Team, das mit der Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts betraut ist, vor. Seitens der Stadt leitet Frau Fall aus der Abteilung Mobilitätsplanung, Sachgebiet Strategische Planung das Projekt. Für die inhaltliche Bearbeitung ist ein Gutachterteam zuständig, das sich aus den Planungsbüros LK Argus Kassel und MOBILITÄTSLÖSUNG zusammensetzt.

Frau Janßen, Geschäftsführerin von LK Argus Kassel, 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.

Anschließend gibt es eine kurze Vorstellungsrunde der Teilnehmenden. Neben Anwohnenden sind mehrere Vertreter*innen von Verbänden und Institutionen anwesend (u. a. Fuss e.V., VCD, Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V., Regnitz Werkstätten / Lebenshilfe e.V., Montessori Schule, Adalbert-Stifter-Schule). Ebenso sind Politik und der Stadtteilbeirat vertreten.

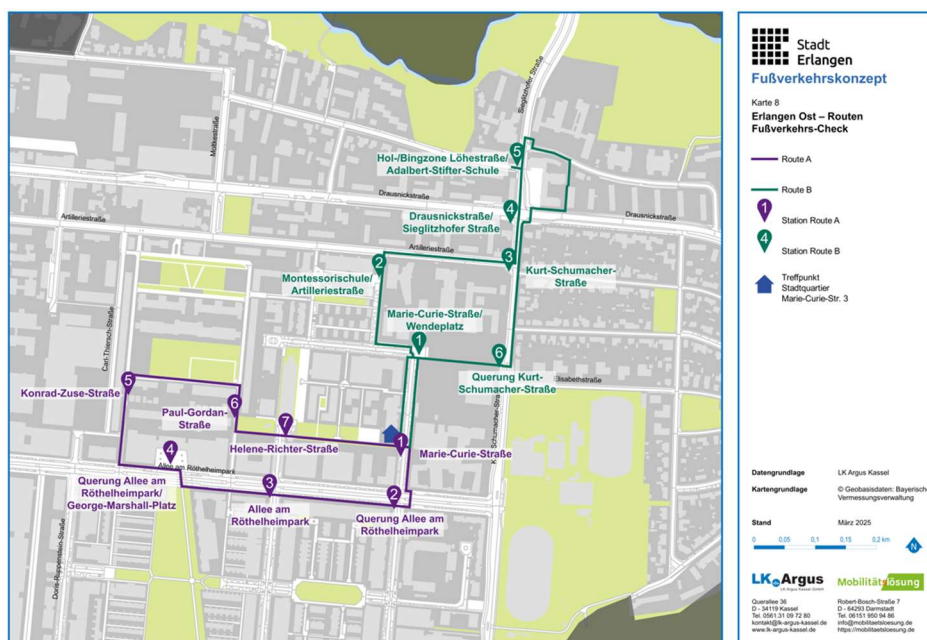
Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

5 Vorstellung der Routen

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

Die Teilnehmenden teilen sich eigenständig in zwei Gruppen auf. Route A verläuft südwestlich vom Ausgangspunkt in der Marie-Curie-Straße. Sie wird von Frau Saary, Inhaberin des Büros MOBILITÄTSLÖSUNG, geleitet. Die zweite Route verläuft Richtung Norden bis zur Adalbert-Stifter-Grundschule. Sie wird von Frau Janßen geleitet.



● **Abbildung 2:** Übersicht der beiden Routen des Fußverkehrs-Check Erlangen Ost

6 Route A

Die Route A des Fußverkehrs-Checks führt entlang der Allee Am Röthelheimpark Richtung Westen. Zurück geht es über die Konrad-Zuse-Straße und die Paul-Gordan-Straße sowie den selbstständigen Fußweg zwischen Helene-Richter-Straße und Marie-Curie-Straße. Themen sind neben dem Angebot an Gehweginfrastruktur und der Qualität der Querungsstellen auch Konflikte mit dem Radverkehr.

6.1 Querung Allee am Röthelheimpark

Die Allee am Röthelheimpark kann in Höhe der Höhe Marie-Curie-Straße östlich der Einmündung an einer Ampel (Fußgängerschutzanlage, FSA), westlich mit Hilfe einer Mittelinsel überquert werden.

Die Teilnehmenden kommen zu dem Ergebnis, dass beide Seiten gut nutzbar sind.

- Auf der Westseite muss durch die Mittelinsel der Verkehr nur in eine Fahrtrichtung gleichzeitig beachtet werden. Dies scheint bei den gegebenen Verkehrsstärken in der Regel gut möglich. Schwierig wird es nur, wenn die Drossingstraße gesperrt ist.
- Auf der Ostseite funktionieren die Taster der Ampel nicht richtig. So warten Zufußgehende während der Beobachtung zum Teil vergeblich auf eine Grünphase. Die Länge der Grünphase wird als ausreichend bewertet.



- **Abbildung 3:** ungesicherte Querung über die Allee am Röthelheimpark (links) und Ampel (rechts)

6.2 Allee am Röthelheimpark

Hindernisse für den Fußverkehr gibt es entlang der Allee am Röthelheimpark durch abgestellte Fahrräder (Nordseite) und vereinzelt auch durch parkende Autos und Transporter auf den Gehwegen. Die Radwege im Seitenraum sind nicht benutzungspflichtig und aufgrund der Breite nur in eine Fahrtrichtung freigegeben.

Diskutiert werden nachfolgende Punkte:

- In der Allee am Röthelheimpark gilt Tempo 50. Die Wege im Seitenraum werden regelmäßig von Radfahrer*innen in beide Richtungen befahren. Während dies für manche ein wesentliches Konfliktpotenzial darstellt, sehen die meisten darin kein Problem. Die Breite des Seitenraums biete genug Platz zum Ausweichen. Konflikte werden im Bereich des Parks gesehen, da hier regelmäßig viele Personen zu Fuß und mit dem Fahrrad in unterschiedliche Richtungen unterwegs sind. Es wird darüber diskutiert, ob Markierungen und Piktogramme die Radverkehrsführung verdeutlichen könnten.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25



- **Abbildung 4:** Gehweg und „anderer“ Radweg (nicht benutzungspflichtig) entlang der Allee am Röthelheimpark (Südseite)
- Entlang der Allee am Röthelheimpark sind keine Liefer- und Ladezonen ausgewiesen, was zu parken und Halten im Seitenraum führt.
- Die Querneigung der Gehwege wird von einzelnen Teilnehmenden für Personen mit Rollstuhl oder Rollator als zu stark empfunden. Von Seiten der Fachplanung wird erläutert, dass diese Neigung (max. 3 %) für die Entwässerung notwendig ist, sie wird auf das Minimum beschränkt.
- An der Einmündung Willy-Brandt-Straße wird die Querbarkeit für mobilitäts eingeschränkte Personen besprochen. Die niedrigen Kanten am Gehwegende können für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator ein Hindernis darstellen. Frau Saary erläutert, dass für Sehbeeinträchtigte eine wahrnehmbare Kante notwendig ist. Daher wäre eine getrennte Querungsstelle mit Nullabsenkung für Rollstuhl und Rollator sowie mit 6 cm Kante für sehbehinderte Personen optimal. Die betrachtete Kante stellt mit 1,5 cm Höhe einen Kompromiss dar. Der Radweg hat eine Nullabsenkung und könnte bei Problemen genutzt werden. Beide Lösungen sind möglich und entsprechen den technischen Regeln. Die verlegten taktilen Leitelemente sind dagegen unvollständig, an den Mittelinseln fehlen die taktilen Elemente ganz.



- **Abbildung 5:** Einmündung Willy-Brandt-Straße

6.3 Querung Höhe Georg-Marshall-Platz



● **Abbildung 6:** Diskussion über die Querung am Park und Georg-Marshall-Platz

Von den Teilnehmenden werden verschiedene Punkte angesprochen:

- Die Sichtverhältnisse werden an der Querung Höhe Georg-Marshall-Platz als gut bewertet. Die Hecken haben ein Abstand zur Fahrbahn und sind niedrig gehalten, sodass auch Kinder gesehen werden können. Wenn die Hecken wachsen, können sie aber zu einem Problem werden. Daher stellen sich die Teilnehmenden die Frage, warum sie ausgerechnet an der Querungsstelle gepflanzt wurden.
- Die erlaubte Geschwindigkeit der Allee am Röthelheimpark liegt bei 50 km/h. Zwar halten Autos zum Teil auch jetzt schon für querende Fußgänger*innen an, trotzdem wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der gesamten Platzlänge vor allem für Kinder als eine geeignete Maßnahme angesehen. Als besonders geeignet wird durch die Gruppe eine Ampel oder ein Zebrastreifen (Fußgängerüberweg, FGÜ) eingeschätzt. Von Seiten der Fachplanung wird erläutert, dass die Anordnung eines Zebrastreifens in Bayern insbesondere auf Schulwegen kritisch gesehen wird.



● **Abbildung 7:** Querung zum Georg-Marshall-Platz

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

- Der Platz selbst wird als wenig attraktiv empfunden. Angemerkt werden insbesondere fehlende Schattenspenden. Ein möglicher Grund könnte eine Unterkellerung oder Tiefgarage sein, die das Pflanzen von Bäumen erschwert.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

6.4 Konrad-Zuse-Straße

Die Konrad Zuse-Straße ist im südlichen Abschnitt bis zur Zu-/Ausfahrt der Parkierungsanlage (Aldi) eine öffentliche Straße und als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Nördlich der Parkierungsanlage ist die Straße in Privatbesitz. Die Stadt Erlangen ist derzeit in Verhandlung mit den Eigentümer*innen, um eine verkehrssichere Beschilderung zu vereinbaren. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs („Spielstraße“) wird von der Verkehrsbehörde kritisch gesehen, da durch die geradlinige Verkehrsführung Fahrzeuge hier zu schnell fahren würden. Alternativ wird verwaltungsintern diskutiert, mittels eines Pfostens den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden. Entstehen würden zwei für den Fuß- und Radverkehr durchlässige Sackgassen, die gegebenenfalls auch als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden könnten.

Durch die Gruppe werden weitere Punkte angemerkt:

- An der Einmündung Konrad-Zuse-Straße sind durch die Belastung des Kfz-Verkehrs die Pflastersteine locker und stellen ein Stolperrisiko für Zufußgehende dar.
- Der im südlichen Abschnitt einseitige Gehweg endet an der Zu-/Ausfahrt der Parkierungsanlage. Im weiteren Verlauf der Konrad-Zuse-Straße gibt es keinen Gehweg. Fußgänger*innen müssen auf der Straße laufen, werden aber oft von Autos an den Rand mit Kopfsteinpflaster gedrängt. Das ist besonders für mobilitätseingeschränkte Besucher*innen der medizinischen Versorgungseinrichtungen in der Straße problematisch.



● **Abbildung 8:** keine Gehwege im nördlichen Teil der Konrad-Zuse-Straße

6.5 Paul-Gordan-Straße

Der Ausbau der Paul-Gordan-Straße ist vergleichbar mit der parallelen Konrad-Zuse-Straße. Auch hier gibt es nur im südlichen Teil einen Gehweg. Der Gehweg ist nicht barrierefrei erreichbar, es fehlt die sichere Zuwegung.

Von den Teilnehmenden wird beschrieben, dass der Autoverkehr geringer ist, da es keinen Durchgangsverkehr gibt, gleichzeitig sind auch weniger Ziele vorhanden.

Insgesamt wird das Laufen auf der Straße als weniger problematisch angesehen.



- **Abbildung 9:** fehlende Bordabsenkung (links) und Randbereiche mit Kopfsteinpflaster (rechts) in der Paul-Gordan-Straße

6.6 Helene-Richter-Straße

Zwischen der Paul-Gordan-Straße und der Helene-Richter-Straße verläuft ein Fußweg, der am Wendehammer der Helene-Richter-Straße endet. Durch den Kletterturm des DAV ist hier regelmäßig viel Freizeitverkehr in allen Altersklassen.



- **Abbildung 10:** gemeinsame Begehung des Fußwegs Richtung Marie-Curie-Straße

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

Problematisch ist die uneinheitliche Führung von Fuß- und Radverkehr. Während Richtung Norden ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschildert ist, ist der südliche Teil ein reiner Gehweg, Radfahrer*innen müssen auf die Fahrbahn wechseln. Gestalterisch ist dies nicht erkennbar, sodass das Fußwegschild von manchen Radfahrenden ignoriert wird.



● **Abbildung 11:** Uneinheitliche Radverkehrsführung am Wendehammer Helene-Richter-Straße

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

7 Route B

Die Route B verläuft nördlich des Treffpunktes in der Marie-Curie-Straße über die Alfred-Wegener-Straße zur Artilleriestraße, weiter über die Sieglitzhofer Straße zur Adalbert-Stifter-Grundschule und zurück über die Kurt-Schuhmacher-Straße. Aufgrund der umliegenden Schulen steht auf der Route B vor allem das Thema Schulwegsicherheit im Mittelpunkt.

7.1 Marie-Curie-Straße / Wendeplatz

In der Marie-Curie-Straße wird die Hol- und Bringzone besprochen. Bisher nutzt nur ein Teil der Eltern diese Zone.

Elterntaxis und Schulbusse wenden im Wendeplatz in der nordöstlichen Kurve der Marie-Curie-Straße. Dabei kreuzen Schulkinder und Radfahrende die Fläche. Eine klare Verkehrsführung fehlt hier. Radfahrende überqueren den Wendeplatz oft schnell und sehen die Schulkinder nicht, die Sicht ist hier durch eine Hecke auf dem Gelände der Franconian International School eingeschränkt. Dadurch entstehen gefährliche Situationen. Die Stadt Erlangen ist sich des Problems bewusst und hat bereits eine Verkehrsschau durchgeführt. Die Hecke wurde zurückgeschnitten, wird aber weiterhin als Sichtbehinderung wahrgenommen. Verschiedene mögliche Maßnahmen werden diskutiert, um die Geschwindigkeit der Radfahrenden zu reduzieren.



● **Abbildung 12:** Schulweg in der Marie-Curie-Straße und zu querender Wendeplatz mit einmündendem Geh- und Radweg

7.2 Montessorischule / Artilleriestraße

Auf dem Weg zur Montessorischule wird an der Kreuzung Alfred-Wegener-Straße / Marie-Curie-Straße festgestellt, dass es keine Querungsmöglichkeit über die Marie-Curie-Straße zum dort ansässigen Seniorenheim gibt, der Gehweg der Alfred-Wegener-Straße endet an einem Grün- und Parkstreifen.

In der Alfred-Wegener-Straße gibt es nur auf der östlichen Seite einen Gehweg, der für die vielen Schulkinder zu schmal ist. Es wird berichtet, dass trotz der Hol- und Bringzonen in der Marie-Curie-Straße und der Artilleriestraße immer wieder Elterntaxis in die Alfred-Wegener-Straße einfahren und dort vor der Schule halten. Das führt oft zu gefährlichen Situationen. Daher wird vorgeschlagen, einen verkehrsberuhigten Bereich („Spielstraße“) oder eine Schulstraße einzurichten. Da der Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße“) aufwendig wäre, wird die Schulstraße bevorzugt. Das Konzept der Schulstraßen wurde in der Vergangenheit von der Verkehrsbehörde kritisch betrachtet, wird aber aktuell wieder diskutiert.

Die in der Artilleriestraße eingerichtete Hol- und Bringzone (westlich der Alfred-Wegener-Straße) wird oft von Autos zugeparkt, sodass sie nicht genutzt werden kann. Möglicherweise halten die Eltern deshalb auf Höhe der Schule im absoluten Halteverbot. Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die Hol- und Bringzone ganztägig für den Hol- und Bringverkehr ausgewiesen und regelmäßig kontrolliert wird.

Positiv bewerten die Teilnehmenden die breiten Gehwege auf der südlichen Seite der Artilleriestraße und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Allerdings fahren viele Radfahrende weiterhin auf den Gehwegen, da das Radfahren auf der Fahrbahn als unsicher empfunden wird. Als Lösungen werden die Einführung von Tempo 30 und Fahrradschutzstreifen diskutiert.

Der nördliche Gehweg wird für die Mitbenutzung durch Radverkehr als zu schmal angesehen. Gemessen wurden 2,50 m Gesamtbreite einschließlich des rot gepflasterten Streifens, ohne diesen sind es weniger als 2 m. Die roten Pflastersteine des ehemaligen Radwegs auf dem nördlichen Gehweg sollen

durch graue ersetzt oder gemischt werden, um den Eindruck eines Radweges zu vermeiden.



- **Abbildung 13:** schmaler Gehweg in der Alfred-Wegener-Straße (Ostseite) und Gehweg mit Radwegpflasterung (ohne Beschilderung) in der Artilleriestraße (Nordseite)

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

7.3 Kurt-Schumacher-Straße

In der Kurt-Schumacher-Straße sind die Radwege auf beiden Seiten überwiegend in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben. Die Radverkehrsflächen suggerierenden rot gepflasterten Gehwegbereiche sind dabei meist breiter als die grauen Gehbahnen und dennoch zu schmal, so dass vor allem bei Begegnungsverkehr der Radfahrenden auf den Gehbereich ausgewichen wird. Die Gehbahnflächen stellen so keinen sicheren Bereich für Fußgänger*innen dar. Zur Umgehung des schmalen und intensiv vom Radverkehr genutzten Gehwegs auf der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Artilleriestraße und Drausnickstraße (Westseite) nutzen Schulkinder andere, teils privaten Verbindungen zwischen den beiden Straßen. Es wird angeregt, den Radverkehr nur in Fahrtrichtung zuzulassen, um Fußgänger*innen auf den Gehwegen besser zu schützen.



- **Abbildung 14:** für Radverkehr freigegebene Gehwege in der Kurt-Schumacher-Straße (links Ostseite in beide Richtungen, rechts Westseite mit Freigabe zw. Artilleriestraße und Drausnickstraße nur Ri Süden)

7.4 Drausnickstraße / Sieglitzhofer Straße

In der Drausnickstraße empfinden die Teilnehmenden das Verkehrsaufkommen als sehr hoch. Der vielbefahrene Knotenpunkt mit der Sieglitzhofer Straße ist für Schulkinder unübersichtlich und gefährlich. Vor Schulbeginn helfen Schulweghelfer*innen den Kindern, die Kreuzung zu überqueren. Zur Verbesserung der Situation wird die Einführung von Tempo 30 gefordert.

An der westlichen Bushaltestelle Sieglitzhof Markuskirche stauen sich morgens die Busse in der Drausnickstraße und blockieren den Ampelbereich. Fußgänger*innen werden dadurch schlechter gesehen und können selbst die Querung nur schwer einsehen. Rechtsabbiegende Autofahrende und querende Fußgänger*innen haben gleichzeitig grün, was Konfliktsituationen verursacht. Die Teilnehmenden fordern eine separate Grünphase für die Rechtsabbieger. Insgesamt wird angemerkt, dass die Aufstellflächen und Gehbereiche an der Kreuzung zu schmal sind. Hier wird angeregt, die Führung des Radverkehrs zu überprüfen und neu zu ordnen, um wartenden Personen mehr Platz zu geben.



● **Abbildung 15:** Radwegeführung und Aufstellflächen für den Fußverkehr am Knoten Drausnickstraße / Sieglitzhofer Straße

7.5 Hol-/Bringzone Löhestraße / Adalbert-Stifter-Schule

Im Umfeld der Adalbert-Stifter-Grundschule gibt es zwei Hol- und Bringzonen, eine in der Löhestraße und eine in der Ritzerstraße. Der Schuleingang soll so von Autos freigehalten werden, die dort halten und wenden. Die Teilnehmenden berichten allerdings, dass die Hol- und Bringzone in der Löhestraße nicht gut genutzt wird. Gleichzeitig halten Eltern zu lange in der Hol- und Bringzone in der Ritzerstraße und blockieren so die Parkplätze. Vor dem Schuleingang kommt es weiterhin zu gefährlichen Situationen zwischen Kindern und Autos. Die Teilnehmenden schlagen vor, in der Ritzerstraße eine Einbahnstraße (von Buckenhof kommend) oder eine Schulstraße umzusetzen. Zudem sollen Eltern noch stärker auf die Hol- und Bringzonen und die Regelung (kurzes Halten und Absetzen bzw. Abholen der Kinder) hingewiesen werden.

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

Die neue Gehwegüberfahrt in der Ritzerstraße wird von den Teilnehmenden positiv bewertet, da sie den querenden Fußgänger*innen Vorrang einräumt, dieser wird allerdings nicht immer durch die Autofahrer*innen gewährt.



● **Abbildung 16:** Ritzerstraße mit Gehwegüberfahrt zur Sieglitzhofer Straße und Schulumfeld Adalbert-Stifter-Grundschule

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

7.6 Querung Kurt-Schumacher-Straße

Zum Abschluss wird das Queren der Kurt-Schumacher-Straße besprochen. Das hohe Verkehrsaufkommen und die hohen Geschwindigkeiten erschweren das Queren trotz der vorhandenen Mittelinsel (zwischen Richter- und Elisabethstraße). Um das Queren zu erleichtern, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) mit separatem Radweg angeregt.



● **Abbildung 17:** Gehweg entlang der Kurt-Schumacher-Straße im Bereich der Querung zwischen Richter- und Elisabethstraße

8 Workshop-Phase

Nach der Begehung wird das Gesehene im Rahmen eines kurzen Workshops weiter diskutiert. Frau Janßen erläutert die Aufgabenstellung für allen Teilnehmenden.

An Stellwänden mit einer Karte verorten und notieren die beiden Gruppen Mängel entlang ihrer Route. Für die Problemstellen werden zudem mögliche Lösungsvorschläge diskutiert und festgehalten.



● **Abbildung 18:** Zusammentragen der Problemstellen und Diskussion von Lösungsvorschlägen

Die Teilnehmenden der **Route A** notieren Folgendes (P = Problem, L = mögliche Lösung):

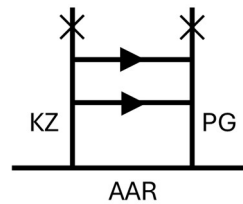
- Querung Allee am Röthelheimpark
 - P: Ampel defekt (Drückersignal)
- Allee am Röthelheimpark
 - P: zu wenig abgesenkte Borsteinkanten bei Kreuzungen und Einfahrten
 - P: zu schräge Gehwege (problematisch für Rollstuhl- und Rollator-Fahrer*innen)
- Querung Höhe Georg-Marshall-Platz
 - P: Hecke immer niedrig genug?
 - L: Zebrastreifen; hohes Aufkommen Kinder, Jugendliche und Familien sowie Senior*innen
 - L: Tempolimit 30 km/h
- Georg-Marshall-Platz
 - P: durch Pflaster starker Hitzepunkt
→ L: keine vollständige Pflasterung auf dem Marshall-Platz
 - L: mehr Schatten z. B. Sonnensegel mobil

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

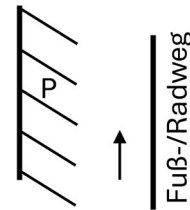
● Konrad-Zuse-Straße

- L: Poller in Konrad-Zuse-Straße und Paul-Gordan-Straße auf Höhe Park in Kombination mit Einbahnstraße



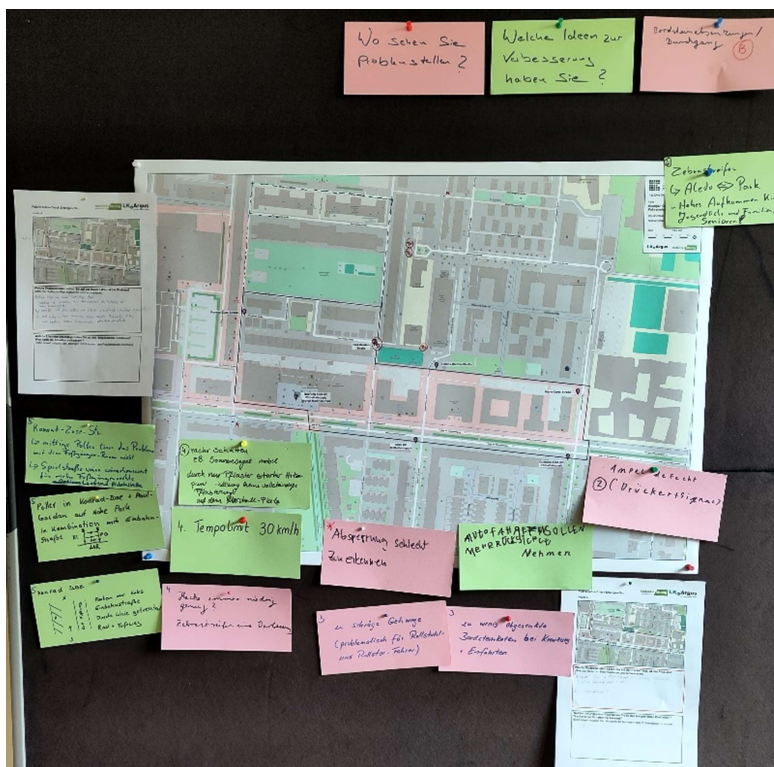
- L: mittige Poller lösen das Problem mit dem Fußgängerraum nicht → Spielstraße wäre wünschenswert für mehr Fußgängerrechte (optional Einbahnstraße)

- L: Parken nur links, Einbahnstraße, durch Linie getrennter Rad- und Fußweg



● weitere Punkte

- P: Paul-Gordan-Straße nordwestlich und nordöstlich Boulderanlage sowie Fußwege westlich Parkplatz Ende Marie-Curie-Straße (nördlich Sie-Kids Kinderlaube): Bordsteinabsenkungen / Durchgang
- P: Allee am Röthelheimpark Einmündung Anna-Pirson-Weg sowie Verbindungsweg zwischen Paul-Gordan-Straße und Alfred-Wegener-Straße: Absperrung schlecht zu erkennen
- L: Autofahrer*innen sollen mehr Rücksicht nehmen



● **Abbildung 19:** Route A - Verortung der Probleme und Lösungshinweise

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

Die Teilnehmenden der **Route B** notieren Folgendes:

- Marie-Curie-Straße / Wendekreis:
 - P: Autos wenden auf derselben Fläche, auf der Schulkinder laufen
 - P: Eingeschränkte Sichtachse durch Hecke bei querendem Radverkehr
 - P: Parkplatzausfahrt am Nachmittag viel befahren
 - L: Piktogramm „Achtung Schulkinder“ anbringen
 - L: kleine Barriere anbringen, die den Radverkehr auf die Straße lenkt
 - L: Hecke stutzen
- Alfred-Wegener-Straße
 - P: Autos / Elterntaxis befahren die Straße und halten, um Kinder zu holen / bringen → Konflikte zwischen Autos und Kindern
 - L: Spielstraße oder Schulstraße einrichten
- Artilleriestraße / Montessorischule
 - P: Die Hol- und Bringzone wird oft zugeparkt, das behindert den Hol- und Bringverkehr
 - L: Hol- und Bringzone dauerhaft für Hol- und Bringverkehr reservieren
 - L: Breiterer Fußweg auf der Nordseite der Artilleriestraße
 - L: Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn, dafür ca. 6 Parkplätze entfernen
 - In der gesamten Artilleriestraße Tempo 30 einrichten
- Kurt-Schumacher-Straße
 - L: Freigabe Radverkehr in der gesamten Straße nur in Fahrtrichtung
 - L: Fußgängerüberweg (FGÜ) bei Querung zwischen Richter- und Elisabeth-Straße einrichten
- Kreuzung Drausnickstraße / Sieglitzhofer Straße
 - P: Hohes Verkehrsaufkommen
 - P: Rechtsabbieger haben gleichzeitig mit Fußverkehr grün (v.a. Südquerung)
 - P: bei zwei Bussen in der Haltestelle stadteinwärts blockieren diese den Übergang → gefährdet querende Fußgänger*innen zusätzlich
 - L: Einführung Tempo 30

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25

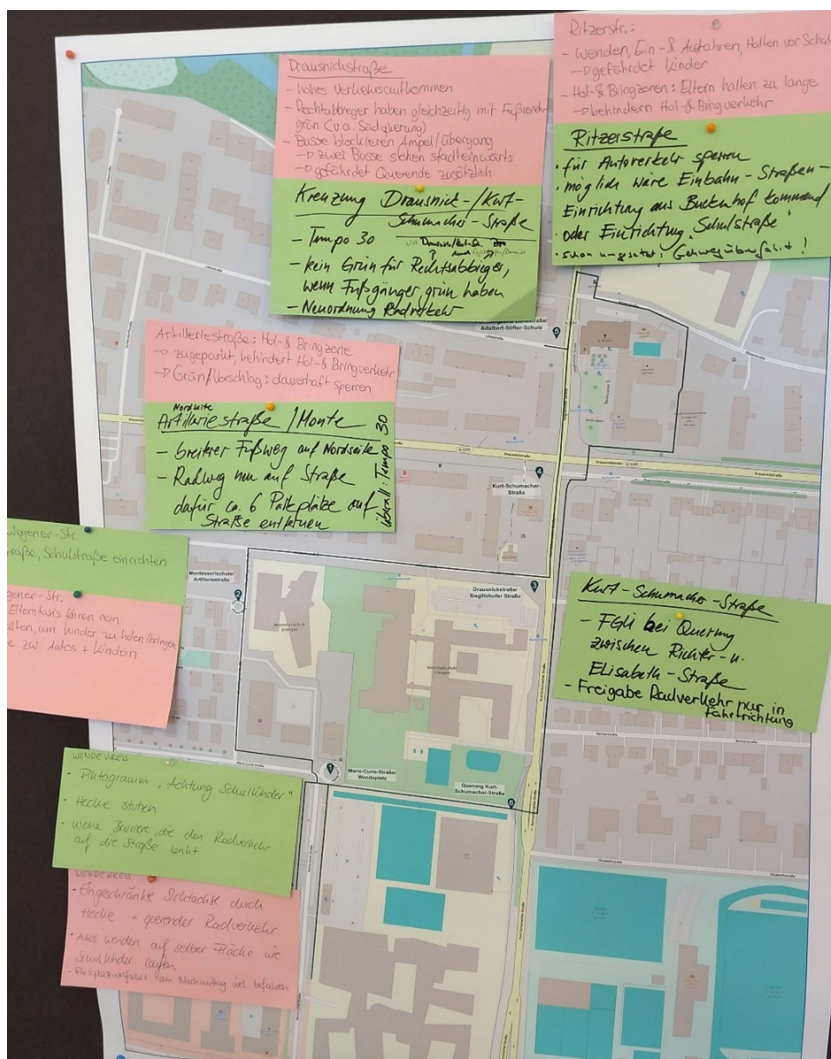
- L: Kein Grün für Rechtabbieger, wenn Fußgänger*innen Grün haben
- L: Neuordnung Radverkehr

● **Ritzerstraße:**

- P: Autos fahren in Ritzerstraße, wenden und halten vor der Schule → gefährdet Kinder
- P: Hol- und Bringzonen: Eltern halten zu lange → behindern Hol- und Bringverkehr
- L: Bereits umgesetzt: Gehwegüberfahrt
- L: Ritzerstraße für Autoverkehr sperren, möglich wäre eine Einbahnstraßenregelung aus Buckenhof kommend oder die Einrichtung einer Schulstraße

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25



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

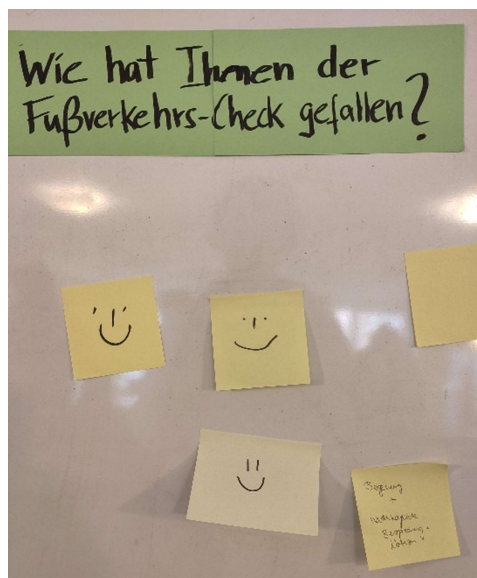
9 Abschlussrunde, Ausblick und Schlussworte

Frau Saary und Frau Janßen fassen die wesentlichen Punkte der Begehung und des Workshops für die beiden Gruppen zusammen. Sie bedanken sich bei allen Teilnehmenden für die intensive Mitarbeit und die Anregungen.



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

Frau Janßen weist auf die kommenden Fußverkehrs-Checks in anderen Stadtteilen hin. Frau Fall verweist auf die Homepage der Stadt, wo auf der Seite zum Fußverkehrskonzept alle Informationen zu finden sind. Zum Abschluss bittet Frau Saary die Teilnehmenden ein kurzes Feedback zur Veranstaltung am Flipchart zu hinterlassen.



● **Abbildung 22:** Feedback zum Fußverkehrs-Check

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

Kassel, Darmstadt, 08.07.2025

LK Argus Kassel GmbH / Mobilitätslösung

Stadt Erlangen
Fußverkehrskonzept

Dokumentation
Fußverkehrs-Check
Erlangen-Ost
am 08.04.25