

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/374/2026

Fußverkehrskonzept: Gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.04.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.04.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

23, 31, 40, 41, 52, 66, EB 77, WA, alle Orts- und Stadtteilbeiräte zur Info

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Stand und Planungen Fußverkehr [Fußwegenetz Innenstadt und Tennenlohe]	613/226/2023	25.04.2023 UVPA / UVPB	MzK	Zur Kenntnis genommen
Vergabe eines Fußverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt	613/241/2023	25./27.07.2023 UVPA / UVPB / Stadtrat	Beschluss	Jeweils einstimmig angenommen
Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken	613/345/2025	03.02.2026 UVPA / UVPB	Einbringung	Zur Kenntnis genommen

I. Antrag

Der Ausschuss beschließt das im Rahmen des Fußverkehrskonzepts erarbeitete gesamtstädtische Fußverkehrsnetz sowie die zugehörigen Netzstandards (Anhang 1 und 2).

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für die Innenstadt und Tennenlohe wurde bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) erstmals eine Netzkonzeption für den Fußverkehr erstellt. Dieses Vorgehen wurde nun auf das gesamte Stadtgebiet übertragen. Das vorliegende Netz (Anhang 1) sowie die für die Netzkategorien geltenden Standards (Anhang 2) bilden eine wichtige planerische Grundlage, um den Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart zu stärken.

Die Netzkonzeption zeigt die wichtigen Verbindungen für den Alltagsfußverkehr, um eine flächendeckende Erschließung für den Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet zu gewährleisten. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege werden direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Fußverkehrs planerisch festgelegt. Damit verbunden ist das Ziel, im Netz die definierten Standards herzustellen. Das Fußverkehrsnetz bildet somit die Grundlage für die Entwicklung konkreter Maßnahmen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Netzkonzeption – Vorgehen:

Seit 2024 arbeitet die Stadt Erlangen gemeinsam mit den externen Planungsbüros LK Argus (Kassel) und Mobilitätslösung (Darmstadt) an der Erstellung eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts. Das Fußverkehrsnetz bildet einen zentralen Bestandteil dieses Konzeptes. Das Gesamtkonzept wird nach Abschluss separat zum Beschluss vorgelegt.

Ziel der Netzbildung ist die sichere und komfortable Erreichbarkeit von Angeboten des täglichen Bedarfs zu Fuß, wie:

- Wohngebiete
- Einkaufsmöglichkeiten und Einrichtungen der Nahversorgung
- Haltestellen des ÖPNV
- medizinische und soziale Infrastruktur, z. B. Ärztehäuser, Kindergärten oder Senioreneinrichtungen
- Bildungseinrichtungen, z.B. Schulen und Universitätsstandorte
- Freizeit- und Erholungsflächen

Die Netzbildung erfolgt auf Stadtteilbasis, da Fußverkehr überwiegend im Nahraum stattfindet. Gleichzeitig bildet das Netz ein gesamtstädtisch durchgängiges System. Ein Fokus des Konzepts liegt auf dem Schulumfeld und Schulwegen.

Im ersten Schritt wurden wichtige Ziele des Fußverkehrs identifiziert und durch Luftlinien mit den Wohngebieten (Quellen) verbunden (Wunschliniennetz). Durch die Übertragung auf das bestehende Straßen- und Wegenetz entstand ein Analysenetz, das in mehreren Arbeitsschritten weiterentwickelt, überprüft und verifiziert wurde. Hierzu gehörten unter anderem detaillierte Begehungen vor Ort und Unfallanalysen.

Beteiligung:

Auch die Hinweise aus den verschiedenen Beteiligungsformaten bildeten eine wichtige Grundlage für die Entwicklung des Netzes und dienten zugleich der Plausibilisierung der Entwürfe (www.erlangen.de/zufuss).

Die Beiträge aus der Online-Beteiligung wurden hierzu stadtteilbezogen ausgewertet.

Darüber hinaus fanden in fünf zentralen Stadtteilen sogenannte Fußverkehrs-Checks statt, bei denen gemeinsame Begehungen von Verwaltung, Orts- und Stadtteilbeiräten sowie Interessensvertretern (z.B. Schulweghelfende, Fuss e.V.) durchgeführt wurden.

In weiteren Teilgebieten wurden Infostände durchgeführt, an denen die Netzentwürfe präsentiert wurden. Bürgerinnen und Bürger sowie auch die Stadt- und Ortsteilbeiräte konnten Hinweise geben und Rückmeldungen einbringen.

Zudem wurden in einem Forum Mobilität mit dem Schwerpunkt Fußverkehr Rückmeldungen zum Netz eingeholt. Ein weiteres Forum zum Thema Maßnahmen ist noch vor den Sommerferien vorgesehen.

Für den Stadtteil Innenstadt erfolgte im Rahmen des Konzeptes eine Überprüfung und Fortschreibung der im VEP 2030 definierten Netzkonzeption. Das im Rahmen des VEP 2030 für Tennenlohe definierte Netz wurden mit geringfügigen Anpassungen und unter Berücksichtigung der aktuellen Netzdefinitionen übernommen.

Kategorien:

Das Netz unterscheidet drei Kategorien: Hauptnetz, Nebennetz sowie Verbindungsstrecken. Für diese gelten jeweils eigene Standards.

Für das nicht im Netzplan enthaltene Basisnetz (= alle Straßen und Wege, die nicht als Hauptnetz, Nebennetz oder Verbindungsstrecken klassifiziert sind) gelten die gesetzlichen Mindestanforderungen der StVO.

Hauptnetz

- durchgängiges Netz für den Alltagsverkehr im Siedlungsgebiet
- sichert die Erreichbarkeit wichtiger Ziele / Zielagglomerationen aus den angrenzenden Wohnquartieren

Nebennetz

- stellt die Erreichbarkeit weiterer Einzelziele sicher, beispielsweise Grundschulen, soziale Einrichtungen oder Freizeitziele

Verbindungsstrecken

- Verbindungen an Ortsrändern und zwischen Ortsteilen
- Anbindung von bedeutenden Freizeitzielen außerhalb der Siedlungsbereiche

Außerdem wird eine weitere Kategorie entwickelt, s.g. Flaniererrouten. Dabei handelt es sich um Fußwegeachsen im Fußverkehrsnetz, die eine besondere Bedeutung hinsichtlich Nutzung und Gestaltung haben. Im Rahmen des Konzepts werden Ideen zur Weiterentwicklung gegeben, denkbar sind Themenrouten, z.B. Gesundheitsroute, Spielroute. Diese werden im Zuge des Schlusskonzept vorgelegt.

Standards:

Die Definition von Anforderungen und Standards für den Fußverkehr in Erlangen ist eine wesentliche Voraussetzung für dessen Förderung.

Die Stadt Erlangen hat bereits im Rahmen des VEP 2030 Qualitätsstandards für den Fußverkehr formuliert, die im Zuge des Fußverkehrskonzepts weitergeführt und aktualisiert wurden. Diese Qualitätsstandards beinhalten Aussagen zu:

- Längsverkehr
- Querverkehr
- ÖPNV-Umfeld
- Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit

Die aktuellen rechtlichen Grundlagen wie die StVO-Novelle 2024 mit zugehöriger VwV-StVO sowie aktuell anstehende Richtlinienänderungen, unter anderem die kurz vor der Veröffentlichung stehenden Regelwerke RAST¹ und EFA² sind hierbei berücksichtigt.

Die Standards sind bei Neuplanungen und Umplanung zugrunde zu legen. Die Anforderungen des Fußverkehrs gehen dabei gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsarten in die planerische Abwägung ein (siehe auch Fußverkehrsstrategie des Bundes³).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Fußverkehrsnetz und die zugehörigen Standards dienen nach Beschluss als Grundlage für die Weiterentwicklung des Fußverkehrs in Erlangen über einen Zeitraum von ca. 10 bis 20 Jahren.

Die definierten Standards sollen, sofern dies in Abwägung mit den anderen Verkehrsarten möglich ist, im Fußverkehrsnetz in den kommenden Jahren Schritt für Schritt hergestellt werden, insbesondere dort, wo aktuell noch Qualitätsdefizite bestehen.

Eine Priorisierung von Maßnahmen zur Netzertüchtigung wird besonders dringliche und aufgrund der Gefahrenbeurteilung notwendige Maßnahmen in den Vordergrund stellen. Zudem ist zu berücksichtigen,

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006 bzw. 202x): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002 bzw. 202x): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

³ bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile

dass kostengünstige Maßnahmen kurzfristig leichter umsetzbar sind, während umfassende Umbauten derzeit aufgrund der Haushaltslage nur eingeschränkt realisierbar sind.

Für die Umsetzung der Standards im Netz ist der Einsatz finanzieller Mittel erforderlich. Entsprechende Maßnahmen und Finanzierungsbedarfe werden daher dem Ausschuss zu gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden auf lvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Fußverkehrsnetz

Anlage 2: Standards für die Netzkategorien

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang