Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen

Gesamtbericht



Inhalt

1 Einleitung 6

1.1 Anlass und Ziele 6
1.2 Vorgehen 7

2 Rahmenbedingungen 11

2.1 Stadtstrukturelle Rahmenbedingungen 11

2.1.1 Stadt- und Nutzungsstruktur 11
2.1.2 Bevölkerungsstruktur 12
2.1.3 Nutzergruppen des Fußverkehrs 13

2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen 14

2.2.1 Mobilität und Verkehrsmittelwahl 14
2.2.2 Räumliche Verflechtungen 16
2.2.3 Straßennetz und Verkehrsorganisation 17
2.2.4 Öffentlicher Verkehr 18
2.2.5 Radverkehr 19

3 Vorhandene Strategien, Konzepte und Planungen 21

3.1 Strategien und Konzepte des Bundes und Landes 21

3.1.1 Nationale Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung 21
3.1.2 Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 22
3.1.3 Verkehrssicherheitsprogramm 2030 (Bayern) 22

3.2 Konzepte und Projekte der Stadt Erlangen 23

3.2.1 Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 23
3.2.2 Nahverkehrsplan Erlangen 2025 24
3.2.3 Stadt-Umland-Bahn 24
3.2.4 Radschnellverbindungen Erlangen-Nürnberg und Erlangen-Herzogenaurach 26
3.2.5 Verkehrskonzept Erlangen Süd 27
3.2.6 Lärmaktionsplan 2024 (Entwurf) 28
3.2.7 Tempo-30-Anordnungen für mehr Verkehrssicherheit 28
3.2.8 Sitzbankradar Erlangen Umsetzungskonzept 29
3.2.9 Befragungen zum Mobilitätsverhalten 29
3.2.10 Planungen auf Teilgebietsebene 29

4 Beteiligungen 31

4.1 Gesamtstädtische Beteiligungen 31

4.1.1 Öffentliche Auftaktveranstaltung 31
4.1.2 Online-Beteiligung 31
4.1.3 Forum Mobilität – festes Format zur Beteiligung an Mobilitätsthemen 31

4.1.4 Abschlussveranstaltung (geplant) 32
4.2 Beteiligungen in den Teilgebieten 32
4.2.1 Fußverkehrs-Checks 32
4.2.2 Europäische Mobilitätswoche und Klimaaufbruch 33
4.2.3 Weitere Vor Ort Beteiligungen 33
5 Netzkonzeption 34
5.1 Bestehende Netzdefinitionen 34
5.1.1 Fußwegenetzkonzeption des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans 2030 (VEP) 34
5.1.2 Schulwegpläne 34
5.2 Fußverkehrszählungen 36
5.2.1 Zählungen im Rahmen des Fußverkehrskonzepts 36
5.2.2 Zählungen aus vorherigen Jahren 38
5.3 Quellen/Ziele und Wunschliniennetz 39
5.4 Fußverkehrsnetz 41
6 Gesamtstädtische Analyse 45
6.1 Prototypische Problemstellungen 45
6.1.1 Längsverkehr 45
6.1.2 Querverkehr 48
6.1.3 Weitere Problemstellungen 50
6.2 Verkehrssicherheit 51
6.2.1 Methodik 51
6.2.2 Unfallanalyse Gesamtstadt 51
6.2.3 Lage auffälliger Unfallstellen 54
6.2.4 Fazit 60
7 Ziele zur Fußverkehrsförderung 61
7.1 Zielkonzeption 61
7.1.1 Vorhandene Ziele 61
7.1.2 Zielkonzept des Fußverkehrskonzepts 61
7.1.3 Oberziele des Fußverkehrs 62
7.2 Leit- und Handlungsziele des Fußverkehrs 63
7.2.1 Erlangen als Fußverkehrsstadt etablieren 63
7.2.2 Erreichbarkeit sichern 64
7.2.3 Gleichberechtigte Teilhabe gewährleisten 65
7.2.4 Sicherheit erhöhen 66
7.2.5 Aufenthaltsqualität steigern 68
7.2.6 Gesundheit und Wohlbefinden verbessern 69

8 Anforderungen und Standards 71

8.1 Längsverkehr 76

8.1.1 Wege und Linienführung 76
8.1.2 Gehwegbreite 77
8.1.3 Gehwegparken 78
8.1.4 Fuß- und Radverkehr 79

8.2 Querverkehr 80

8.2.1 Querungsbedarf und Querungsanlagen 80
8.2.2 Sichtbeziehungen 82
8.2.3 Querungsanlagen ohne Lichtsignalanlage 83
8.2.4 Querungsanlagen mit Signalanlage 85

9 Handlungs- und Umsetzungskonzept 87

9.1 Handlungsfelder 87
9.2 Übergreifende Maßnahmen 88

9.2.1 Verbesserung der Wegeführung 88
9.2.2 Schließung von Netzlücken 90
9.2.3 Schaffung ausreichender Gehwegbreiten 93
9.2.4 Ungestörte Nutzung vorhandener Gehwegbreiten 95
9.2.5 Verbesserung der barrierefreien und sicheren Nutzung der Gehweginfrastruktur 104
9.2.6 Sichere Fahrbahnquerungen 108
9.2.7 Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit, Barrierefreiheit und subjektiven Sicherheit von Querungsstellen 117
9.2.8 Reduzierung der Unfallgefahren aus dem Verkehrsgeschehen bzw. -verhalten 122
9.2.9 Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes 126
9.2.10 Verbesserung von Aufenthalt und Klimaanpassung 130
9.2.11 Orientierende Wegweisung 136
9.2.12 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit 138

9.3 Maßnahmenpriorisierung und Programme 140

9.3.1 Bewertung der Bedeutung von Handlungsfeldern und übergreifenden Maßnahmen 140
9.3.2 Maßnahmenpriorisierung in den Teilgebieten 141
9.3.3 Programme zur Fußverkehrsförderung 142
9.3.4 Zuordnung der priorisierten Maßnahmen zu den Programmen zur Fußverkehrsförderung 145
9.3.5 Dringlichkeitsreihung der priorisierten Maßnahmen 147

10 Evaluation 150

10.1 Zweck und Methodik der Evaluation 150

10.1.1 Anforderungen an die Indikatoren 150
10.1.2 Bezugsebene der Evaluation 150
10.1.3 Systematik 151
10.1.4 Bewertung der Zielerreichung 151

10.2 Evaluation der Oberziele 152
10.3 Evaluation der Handlungsziele 153

11 Zusammenfassung und Fazit 159

11.1 Zusammenfassung 159
11.2 Fazit 162

12 Verzeichnisse 164

12.1 Abbildungsverzeichnis 164
12.2 Kartenverzeichnis 170
12.3 Tabellenverzeichnis 171
12.4 Literaturverzeichnis 173

13 Anlagen zum Gesamtbericht 178

Impressum 179

1 Einleitung

1.1 Anlass und Ziele

Zufußgehen ist Basismobilität, (fast) alle Menschen gehen zu Fuß. Es ist die Fortbewegungsart, die Kinder als erstes lernen und die letzte älterer Menschen. Als Bestandteil einer nachhaltigen Nahmobilität soll der Fußverkehr künftig eine zentrale Rolle in der Verkehrsplanung der Stadt Erlangen einnehmen. Neben positiven Effekten für Klima, Verkehrssicherheit und -gerechtigkeit trägt er wesentlich zur gesellschaftlichen Teilhabe bei.

Erlangen bietet mit seiner kompakten Stadtstruktur östlich der Regnitz und den Stadtteilen mit einer eigenständigen Struktur westlich der Regnitz, einer überwiegend guten Nahversorgungsstruktur und kurzen Wegen grundsätzlich gute Voraussetzungen für das Zufußgehen.
Es bestehen aber deutliche Defizite in der Qualität der Infrastruktur für den Fußverkehr. Diese entspricht häufig nicht den aktuellen Anforderungen an Sicherheit, Komfort und Barrierefreiheit. Durch Flächenkonkurrenzen im Straßenseitenraum werden die Bedingungen für den Fußverkehr weiter beeinträchtigt. Zu nennen ist hier zum einen die hohe Anzahl an Radfahrenden in der „Fahrradstadt“ Erlangen, die entsprechend Platz benötigen, was oftmals zu Lasten des Fußverkehrs geht. Zum anderen schränken Gehwegparken und andere Nutzungen des Gehwegbereichs dessen Nutzungsqualität für die Fußgänger*innen häufig stark ein. Hier gilt es, mit dem Fußverkehrskonzept anzusetzen, um eine Flächengerechtigkeit herzustellen.

Im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) 2030 hat sich die Stadt Erlangen dazu bekannt, den Fußverkehr als wichtigen Baustein der Klima- und Verkehrswende zu stärken. Der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehr soll, auch entsprechend der bundesweiten Entwicklung deutlich erhöht werden. Hierfür wurden im VEP übergeordnete Ziele und Qualitätsstandards für die Netzplanung formuliert und beispielhaft auf die Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe angewendet. Für eine umfassende und systematische Förderung in der Gesamtstadt fehlen bislang jedoch die planerischen Grundlagen.
Vor diesem Hintergrund wurde 2024-2026 ein Fußverkehrskonzept für die gesamte Stadt Erlangen erarbeitet. Es dient als Handlungsrahmen, damit die Bevölkerung ihre Wege sicher, bequem und barrierefrei zu Fuß zurücklegen kann. Das Konzept betrachtet die Belange des Fußverkehrs systematisch mit Fokus auf Alltagswege – von der Netzstruktur über Verknüpfungen zum ÖPNV bis zur Gestaltung der Infrastruktur. Es definiert Anforderungen, Ziele, Standards und Maßnahmen baulicher, betrieblicher und verkehrsrechtlicher Art.

Die Maßnahmen berücksichtigen die unterschiedlichen Nutzergruppen und gestalten die Infrastruktur zukunftsorientiert als Beitrag zu einer veränderten Mobilität in Erlangen – sowohl auf einer gesamtstädtischen Maßstabsebene als auch in konkreten Maßnahmen auf Stadtteilebene.

1.2 Vorgehen

Die Erstellung des Fußverkehrskonzeptes beinhaltete insgesamt sechs Arbeitspakete (AP, siehe auch Abbildung 1). Darüber hinaus erfolgte die Erarbeitung sowohl gesamtstädtisch als auch in definierten Teilgebieten, um mit letzteren die kleinräumigen Anforderungen des Fußverkehrs zu berücksichtigen.



Abbildung 1: Vorgehensweise zum Fußverkehrskonzept

Gesamtstädtisch standen Grundlagenermittlungen (AP 1), die Definition von Zielen, Handlungsfeldern und Qualitätsstandards des Fußverkehrskonzeptes (AP 2) sowie von Netzkategorien eines zu entwickelnden Fußverkehrsnetzes (AP 3) und gesamtstädtische Handlungsansätze im Vordergrund. Außerdem wurden in einem Evaluations- und Monitoringkonzept (AP 4) die Grundsteine für eine Überprüfung und Fortschreibung der Fußverkehrsförderung gelegt.

In den 13 Teilgebieten, die sich an Stadt- bzw. Ortsteilen orientieren, erfolgten detaillierte Begehungen (AP 1) auf Basis eines Netzes zu betrachtender Straßen, die aus der Stadtstruktur und den Verbindungen wichtiger Quellen und Zielen des Fußverkehrs abgeleitet wurden (AP 3). Ergebnisse sind eine Status-Quo-Analyse der Infrastruktur und eine zusammenfassende Stärken-Schwächen-Analyse (AP 1), auf deren Basis konkrete infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Einzelmaßnahmen entwickelt wurden (AP 3). Für die Teilgebiete wurden jeweils separate Teilgebietsberichte erstellt. Diese sind ab Dezember 2026 abrufbar unter www.erlangen.de/zu-fuss.

Die 13 Teilgebiete weisen unterschiedliche Stände und Vorplanungen auf.
Für die Teilgebiete Innenstadt und Tennenlohe liegen bereits aus dem VEP Analysen und Konzepte vor, diese wurden eingebunden, die Konzepte überprüft und aktualisiert. Im Teilgebiet Büchenbach flossen Ergebnisse der im Rahmen eines Modellprojektes 2019 durchgeführten Fußverkehrs-Checks ein. In fünf Teilgebieten mit der höchsten Bevölkerungsdichte wurden im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes ebenfalls Fußverkehrs-Checks durchgeführt. In allen Teilgebieten fanden in der Konzeptphase weitere Vor-Ort-Beteiligungen statt.
Die Ergebnisse aller Teilgebiete wurden in eigenständigen Teilgebietsberichten dokumentiert.

Im Gesamtbericht wurden neben den oben dargestellten rahmengebenden Themen die Ergebnisse aus den Teilgebieten zusammengeführt. Die Netzbildungen in den Teilgebieten wurden in ein durchgängiges Fußverkehrsnetz mit verschiedenen Kategorien für die Gesamtstadt überführt. Aus den Status-Quo-Analysen der Teilgebiete wurden prototypische Problemstellungen abgeleitet, für die übergreifende Maßnahmen entwickelt wurden. Die Maßnahmenentwicklungen in den Teilgebieten flossen in ein gesamtstädtisches Umsetzungskonzept ein.

Begleitet wurde die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes durch einen umfassenden verwaltungsinternen Abstimmungsprozess sowie Beteiligungen auf mehreren Ebenen.
Die Verwaltung, Öffentlichkeit, Politik und relevante Akteur*innen wurden projektbegleitend regelmäßig über geeignete Formate eingebunden. Verwaltungsintern erfolgte dies über Jour fixes und Workshops. Politik und relevante Akteur*innen wurden über das Forum Mobilität sowie gemeinsam mit der Öffentlichkeit über Veranstaltungen vor Ort und eine begleitende Online-Beteiligung eingebunden.

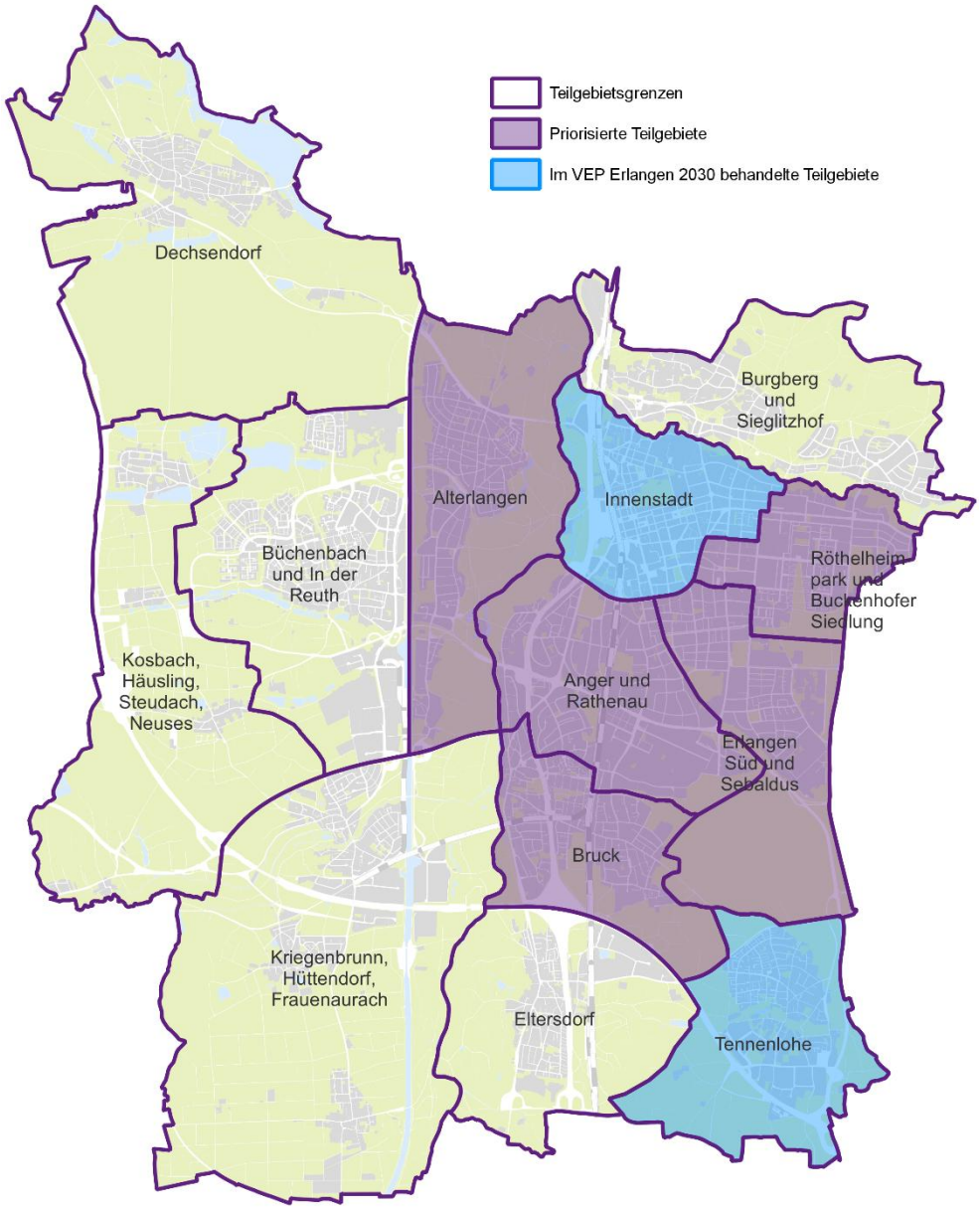


Abbildung 2: Teilgebiete des Fußverkehrskonzeptes mit jeweils eigenem Teilgebietsbericht, hervorgehoben sind Teilgebiete mit Fußverkehrs-Checks (priorisierte Teilgebiete)[1] sowie bereits im VEP behandelte Teilgebiete

[1] Zu Projektbeginn wurde davon ausgegangen, dass die fünf am dichtesten besiedelten Teilgebiete prioritär bearbeitet werden. Im Projektverlauf wurde deutlich, dass alle Teilgebiete gleichberechtigt bearbeitet werden müssen, um auch für die kleineren Stadt- und Ortsteile Lösungen zu entwickeln; in den fünf am dichtesten besiedelten Teilgebieten wurden in der Analysephase Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

Der vorliegende Bericht enthält die Ergebnisse der gesamtstädtischen Grundlagenermittlungen mit den Rahmenbedingungen und vorhandenen Planwerken sowie der Beteiligungen. Weiterhin sind die gesamtstädtische Netzkonzeption, die gesamtstädtischen Analysen im definierten Fußverkehrsnetz sowie Ziele und Standards als wesentliche Leitlinien zur Fußverkehrsförderung und Fußwegeplanung dargestellt. Darauf aufbauend wurden im Handlungs- und Umsetzungskonzept Handlungsfelder herausgearbeitet, für die übergreifende Maßnahmen entwickelt wurden. Zur Vorbereitung der Maßnahmenumsetzung erfolgte eine Maßnahmenpriorisierung sowie die Definition von Programmen zur systematischen Umsetzung von Maßnahmen. Abschließend wurden Kriterien zur Evaluation aufgezeigt, anhand derer die Fortschritte in der Fußverkehrsförderung aufzeigt werden können.

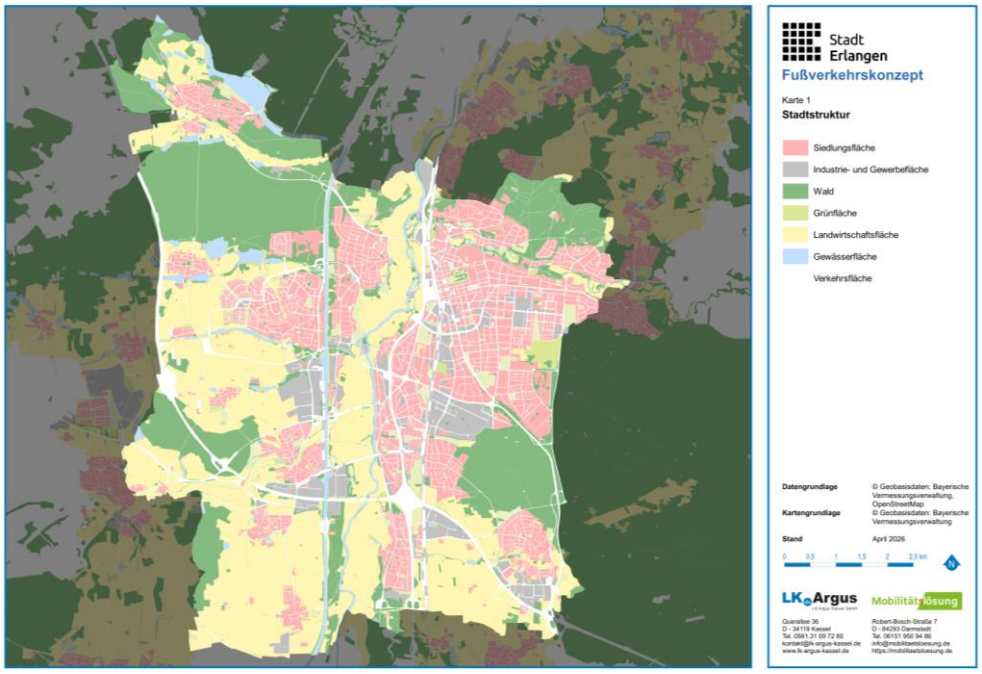
Weitere Informationen zum Fußverkehrskonzept mit den durchgeführten Beteiligungen sind unter www.erlangen.de/zu-fuss zu finden.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Stadtstrukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1 Stadt- und Nutzungsstruktur

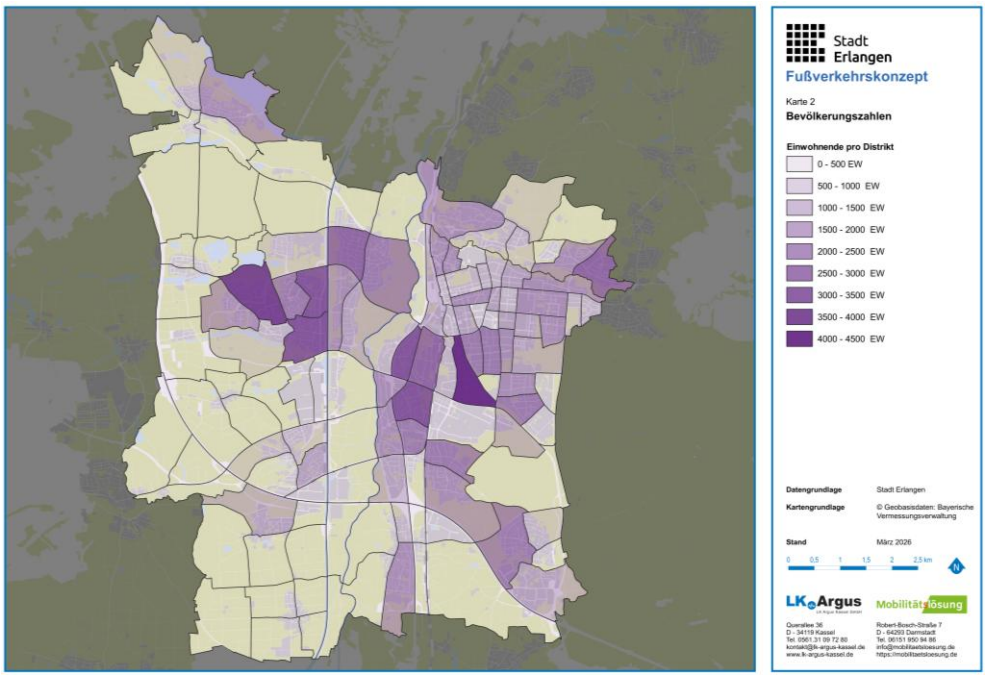
Erlangen gliedert sich in neun Stadtteile mit insgesamt 40 Bezirken. Das Stadtgebiet wird von der Regnitz durchzogen, die es von Süden nach Norden teilt. An der Gesamtfläche von 76,96 km² macht der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche mit 32,4 km² etwa die Hälfte aus (Stadt Erlangen, 2024b). In der Siedlungsfläche sind auch die Universitäts- und Klinikstandorte enthalten, die besonders in der Innenstadt und im Osten der Kernstadt von Bedeutung sind. In bevölkerungsreichen Stadtteilen wie Bruck und Büchenbach überwiegen Wohn- und Mischgebiete. Besonders im Südosten dominieren Gewerbe- und Industrieflächen (z. B. Tennenlohe Süd), aber auch im Westen der Stadt befinden sich bedeutende Gewerbegebiete (z. B. Frauenaurach).
Im zentralen Bereich der Innenstadt bietet u. a. der Schlossgarten einen Naherholungsraum, darüber hinaus ist der Regnitzgrund ein prägnanter großer Freiraum. Weitere siedlungsnahe Naherholung bieten u. a. der Schwabachverlauf und der Exerzierplatz, außerhalb der Kernstadt liegen zudem Waldflächen und insbesondere im Süden und Westen landwirtschaftliche Flächen.



Karte 1: Stadtstruktur
(Karte hochauflösend im Anhang)

2.1.2 Bevölkerungsstruktur

In Erlangen leben mit Stand Dezember 2024 insgesamt 120.305 Personen. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von etwa 1.500 Einwohner je km^2, was etwas über dem Durchschnitt deutscher Städte mit ähnlicher Einwohnerzahl liegt. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist die Zahl der Einwohner*innen um mehr als 20.000 Personen gestiegen. (Stadt Erlangen, 2025d)



Karte 2: Bevölkerungszahlen nach Distrikten
(Karte hochauflösend im Anhang)

Nach Altersklassen ist aufgrund der hohen Zahl an Studierenden insbesondere der Anteil der 20- bis 30-Jährigen besonders hoch. Auch der Anteil der um die 50-Jährigen ist stark ausgeprägt. Der Anteil der Bevölkerung mit einer besonderen Nahraumorientierung in der Mobilität, also die unter 18-Jährigen sowie die über 65-Jährigen, liegt gesamtstädtisch bei 34 % der Gesamtbevölkerung. (Stadt Erlangen, 2024a)
Prognostiziert wird ein langfristiger Anstieg der Bevölkerung auf 126.000 Einwohner*innen im Jahr 2038, wobei ähnlich zum Bundestrend ein Anstieg von Senior*innen zu erwarten ist. (Stadt Erlangen, 2023)

Tabelle 1: Altersverteilung der Erlanger Bevölkerung (Stand Dezember 2023) (Stadt Erlangen, 2024a)

Gesamtbevölkerung	**119.676**	**100 %**
unter 6 Jahre	6.429	5,4 %
6 bis unter 18 Jahre	12.335	10,3 %
18 bis unter 45 Jahre	50.444	42,2 %
45 bis unter 65 Jahre	28.855	24,1 %
65 bis unter 80 Jahre	13.971	11,7 %
über 80 Jahre	7.642	6,4 %
Nahraumorientierung < 18 J bis > 65 J	**40.377**	**34,0 %**

2.1.3 Nutzergruppen des Fußverkehrs

Der Fußverkehr ist die älteste und natürlichste Form der Fortbewegung, unabhängig davon, ob individuelle Hilfsmittel genutzt werden oder nicht und ob die Wege ausschließlich zu Fuß oder intermodal, beispielsweise in Kombination mit dem ÖPNV, zurückgelegt werden. Grundsätzlich zählt jede Person zur Nutzergruppe des Fußverkehrs, die Wege beliebiger Länge im öffentlichen Raum zu Fuß zurücklegt. Eine Unterteilung in verschiedene Gruppen kann ausgehend von der unterschiedlichen Charakteristik der Zufußgehenden (z. B. dem Alter) erfolgen. Nach der Studie Mobilität in Deutschland 2023 (MiD 2023) sind „Junge und Ältere häufiger zu Fuß unterwegs“, der Fußverkehrsanteil variiert nach Altersgruppen deutschlandweit zwischen 23 und 37 % (BMDV, 2025). In Erlangen machen die Minderjährigen (< 18 Jahre) und Menschen ab 65 Jahren, denen eine verstärkte Nahraumorientierung zuzuschreiben ist, gemeinsam einen Anteil von 34 % aus (s. Kapitel 2.1.2).
Neben dieser allgemeingültigen Gliederung nach Altersklassen können auch potenzielle Nutzergruppen identifiziert werden, die in Erlangen eine große Rolle spielen. Diese sind im Folgenden beschrieben.

Schüler*innen bilden eine zentrale Gruppe Zufußgehender, insbesondere im Nahbereich ihrer Wohnorte. Schulwege werden häufig zu Fuß zurückgelegt, wodurch diese Gruppe einen erheblichen Anteil am alltäglichen Fußverkehr ausmacht. Das Zufußgehen dient hier nicht nur der Mobilität, sondern auch der Selbstständigkeitserziehung, räumlichen Orientierung und sozialen Interaktion. Gleichzeitig sind Schulwege ein zentraler Aspekt der Verkehrssicherheitsarbeit, da Kinder und Jugendliche aufgrund ihrer altersbedingten Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeiten besonders schutzbedürftig sind. Für ältere Schüler*innen, die mit dem öffentlichen Verkehr zur Schule kommen, gilt das Gleiche wie für Pendelnde: Fußwege von/zur Haltestelle sind Teile der Wegekette. Jeder ÖV-Nutzende ist gleichzeitig auch Zufußgehender.

Eine bedeutende Gruppe Zufußgehender in Erlangen stellen auch die **Studierenden** der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) dar. Aktuell sind rund 40.000 Studierende eingeschrieben (FAU, 2025). Eine Mobilitätsbefragung an der FAU im Jahr 2023 mit insgesamt fast 5.000 Teilnehmenden zeigt, dass mehr als die Hälfte der Studierenden (53 %) den ÖPNV für den Hauptweg zur Universität nutzt. Während ebenfalls ein erheblicher Anteil mit dem Fahrrad (28 %) unterwegs ist, legt nur ein vergleichsweise geringer Anteil den Hauptteil des Weges zu Fuß zurück (6 %). Hierbei ist jedoch anzumerken, dass jede Nutzung des öffentlichen Verkehrs mit Fußwegen zur und von der Haltestelle verbunden ist. Der Fußverkehr ist somit ein integraler Bestandteil der alltäglichen Wegeketten der Studierenden. Der Anteil der Wege mit dem MIV ebenfalls gering, was auch an den Kostenfaktoren liegt. Weitere Faktoren für die Nutzung des Umweltverbundes laut den Teilnehmenden sind u. a. Klimafreundlichkeit, Zeitmanagement, Bewegung und Flexibilität. (PB Consult, 2024)

Eine weitere (potenzielle) Nutzergruppe des Fußverkehrs sind **Pendelnde** auf dem Weg zur Arbeit (65.000 Einpendelnde und 30.500 Binnenpendelnde, siehe auch Kap. 2.2.2), insbesondere in den Bereichen der Wegekettenbildung und des multimodalen Verkehrsverhaltens. Wie bei den Studierenden auch bilden Fußwege von Pendler*innen häufig den ersten und letzten Abschnitt einer Pendelstrecke – etwa der Weg von der Wohnung zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und von der Haltestelle oder dem Parkplatz zum Arbeitsplatz.

2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

2.2.1 Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Erlangen ist eine Fahrradstadt. Etwa ein Drittel der Wege im Binnenverkehr werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, was überdurchschnittlich im Vergleich mit vielen anderen Städten in Deutschland ist. Der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split im Stadtgebiet liegt bei 16 % der Wege (Stand 2019). (Stadt Erlangen, 2021)

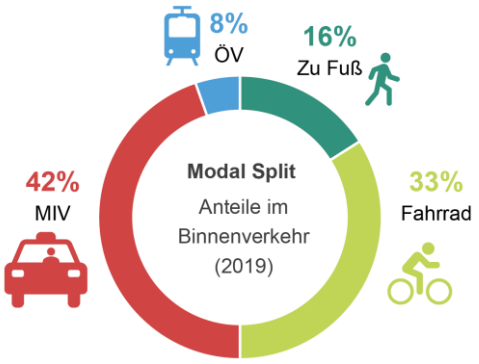


Abbildung 3: Modal Split im Binnenverkehr
eigene Darstellung nach (Stadt Erlangen, 2021)

Verkehrsmodelle können derzeit den Fuß- und Radverkehr nur überschlägig abbilden. Daher ist der Modal Split als Orientierungsgröße zu verstehen. Kontinuierliche Ergänzungen durch empirische Erhebungen sind sinnvoll.
Laut einer Bürgerbefragung der Stadt Erlangen, durchgeführt im Jahr 2023, nutzt knapp die Hälfte der insgesamt 3.873 Teilnehmenden für Wege innerhalb der Stadt am häufigsten das Fahrrad. 11 % geben an, am häufigsten zu Fuß zu gehen. (Stadt Erlangen, 2024d)[2]

Mit einer Pkw-Dichte von 470 Pkw auf 1.000 Einwohner*innen (Stand 2024) liegt Erlangen beim Pkw-Besitz über dem Durchschnitt anderer Städte vergleichbarer Größe. (Stadt Erlangen, 2024c)

[2] Die Ergebnisse der Bürgerumfrage sind nicht mit den Modal-Split-Werten vergleichbar, da es bei der Bürgerumfrage um Nutzungshäufigkeiten geht (welches Verkehrsmittel wird am häufigsten genutzt). In den Modal-Split fließt die Anzahl aller zurückgelegten Wege am Tag und für jeden Weg das jeweilig genutzte Verkehrsmittel ein.

2.2.2 Räumliche Verflechtungen

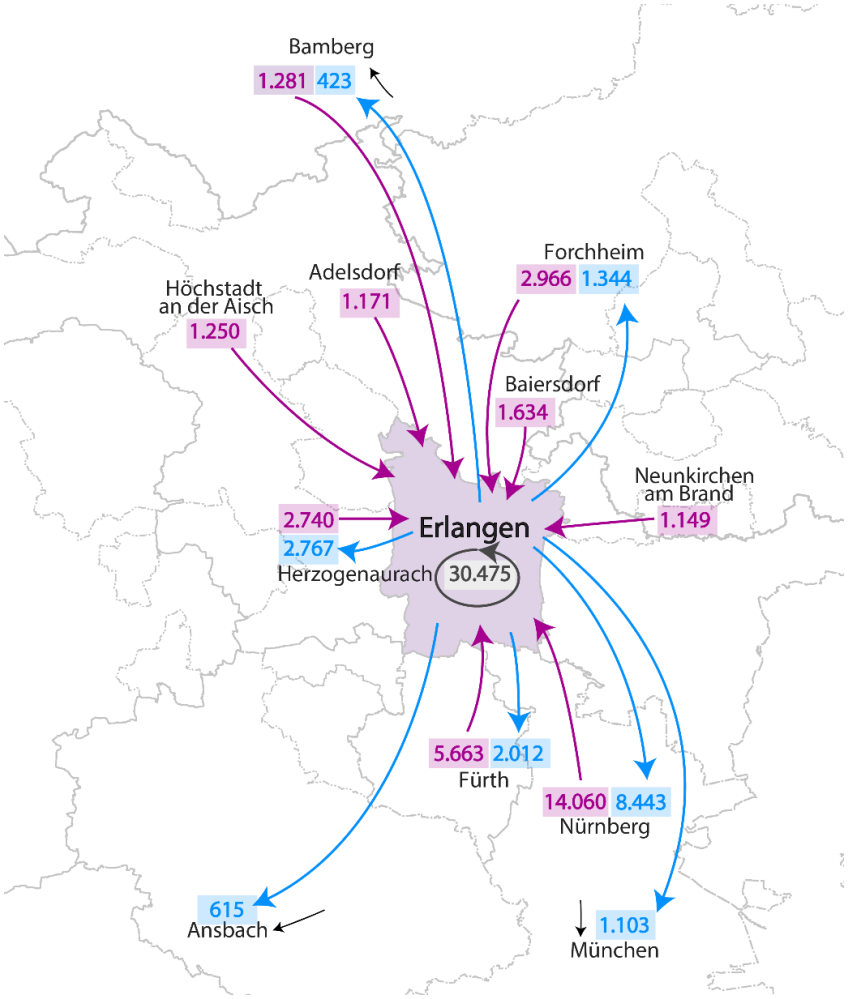


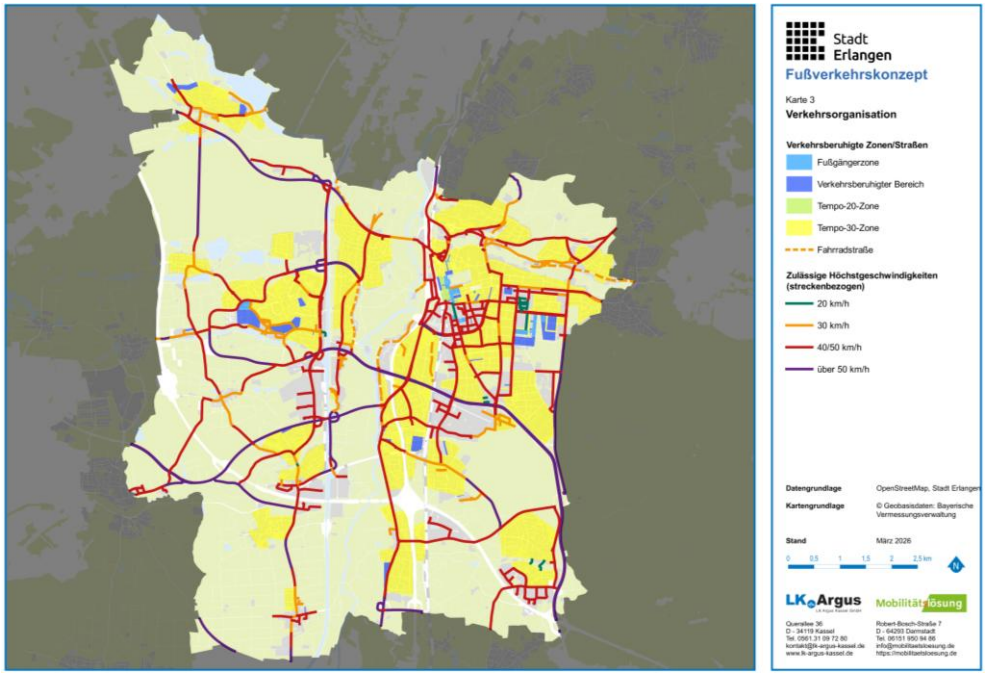
Abbildung 4: Pendelbeziehungen der Stadt Erlangen (eigene Darstellung auf Grundlage von: Pendleratlas Deutschland, 2023; PENDLA GmbH, 2025)

Die kreisfreie Stadt Erlangen besitzt in der Europäischen Metropolregion Nürnberg eine oberzentrale Bedeutung. Die positive wirtschaftliche und demografische Entwicklung zeigt sich auch an einem Anstieg der pendelnden Personen (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2020). Hauptquell- und Zielorte sind größere Gemeinden im Umland Erlangens sowie die Städte Nürnberg, Fürth und Herzogenaurach (Stadt Erlangen, 2022b). Im Jahr 2023 betrug das absolute Pendlersaldo ca. 43.000: es pendelten etwa 65.000 Personen in die Stadt ein, 22.000 Personen aus der Stadt aus. Etwa 30.500 Erlanger*innen pendeln innerhalb des Stadtgebiets. (PENDLA GmbH, 2025)
Ein Großteil der Einpendler*innen nutzt das private Kfz, was sich an der starken Belastung des Straßennetzes an der Stadtgrenze und innerhalb der Stadt zeigt. Ziel ist, dem entgegenzusteuern und Pendelverkehre auf den Umweltverbund zu verlagern. (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2020)

Wichtige Projekte hierfür sind die Radschnellverbindungen und die Stadt-Umland-Bahn.

2.2.3 Straßennetz und Verkehrsorganisation

Übergeordnete Straßenverkehrsnetze verbinden Erlangen mit der Region und stellen gleichzeitig im Stadtgebiet Barrieren dar. Die A 3 verläuft in Ost-West-Richtung durch Erlangen und bildet eine wichtige überregionale Verbindung. In Nord-Süd-Richtung verbindet die A 73 die Region von Bamberg bis Nürnberg. Zudem durchquert die B 4 südlich von Tennenlohe bis nach Büchenbach verlaufend die Stadt. Sowohl die Autobahn als auch die Bundesstraße führen zu einer Trennung von Stadtteilen und verhindern direkte innerörtliche Verbindungen, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.

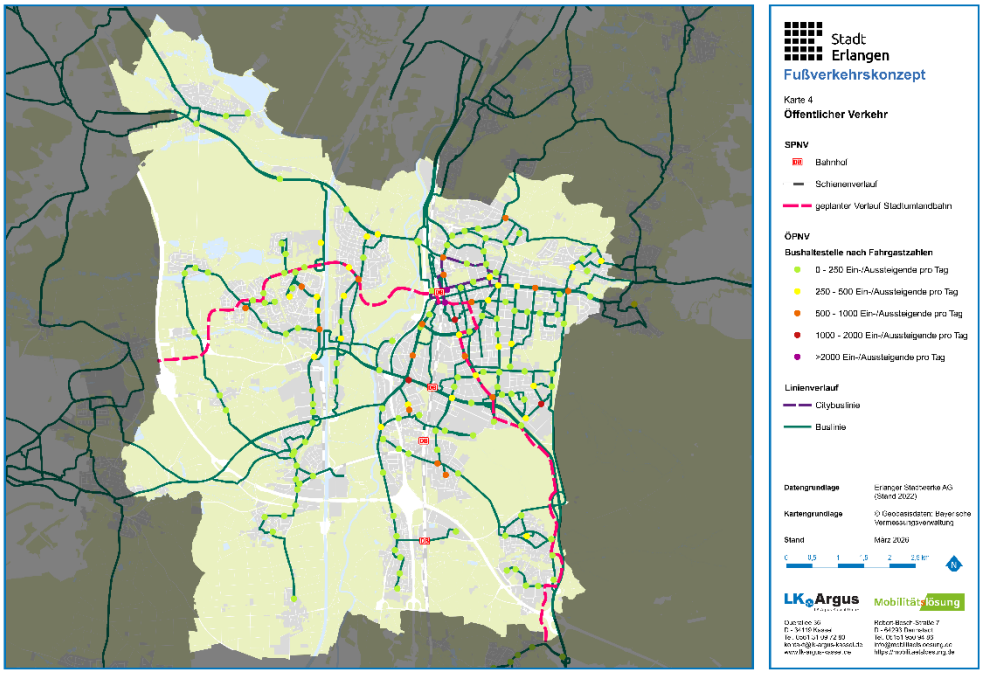


Karte 3: Verkehrsorganisation
(Karte hochauflösend im Anhang)

Auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gilt zumeist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, in einigen Teilabschnitten auch 30 km/h. Im Straßennebennetz überwiegen in Wohngebieten Tempo-30-Zonen, in der Innenstadt besteht auch eine Tempo-20-Zone (Goethestraße). Einzelne Wohngebiete sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Auch Fußgängerzonen gibt es neben der Innenstadt in einzelnen Wohngebietsbereichen.
Außerorts ist eine Geschwindigkeit von 60-100 km/h angeordnet.

2.2.4 Öffentlicher Verkehr

Bahnstrecken verlaufen durch Erlangen in Nord-Süd-Richtung und verbinden die Stadt mit Bamberg sowie Fürth bzw. Nürnberg. Neben dem Bahnhof Erlangen mit Halten von Fern- und Regionalzügen bestehen im Stadtgebiet die S-Bahn-Haltepunkte Paul-Gossen-Straße, Bruck und Eltersdorf. Sie sind bedeutende Schnittstellen zum Fußverkehr.



Karte 4: Öffentlicher Verkehr[3]
(Karte hochauflösend im Anhang)

Das Busliniennetz der Stadt Erlangen verbindet alle Stadtteile Erlangens untereinander und schafft regionale Verknüpfungen in umliegende Gemeinden. Im Bereich der Innenstadt ist das Fahren mit dem Bus seit Januar 2024 kostenlos (Stadt Erlangen, 2025b). Aufgrund der Haushaltslage wird der Pilotversuch jedoch Ende des Jahres 2026 eingestellt. Die City-Linie verbindet die Haltestellen Busbahnhof (Großparkplatz), Bahnhof, Hugenottenplatz, Krankenhausstraße, Uniklinikum, Martin-Luther-Platz und Altstadtmarkt.
Die meistfrequentierten Bushaltestellen nach Anzahl der Fahrgäste (im Stadtbusverkehr) pro Tag sind Erlangen Hauptbahnhof (> 11.000), Erlangen Arcaden (ca. 8.100), Hugenottenplatz (ca. 5.600) und Neuer Markt/Rathaus (ca. 3.400). Die Haltestelle am Bahnhofplatz bildet eine wichtige Schnittstelle zum Schienenverkehr. Weitere hoch frequentierte Haltestellen sind Altstadtmarkt, Martin-Luther-Platz, Am Anger und Langemarckplatz mit jeweils etwa 2.000 bis 3.000 Fahrgästen pro Tag. Wichtige Achsen des Busliniennetzes sind die Drausnickstraße,

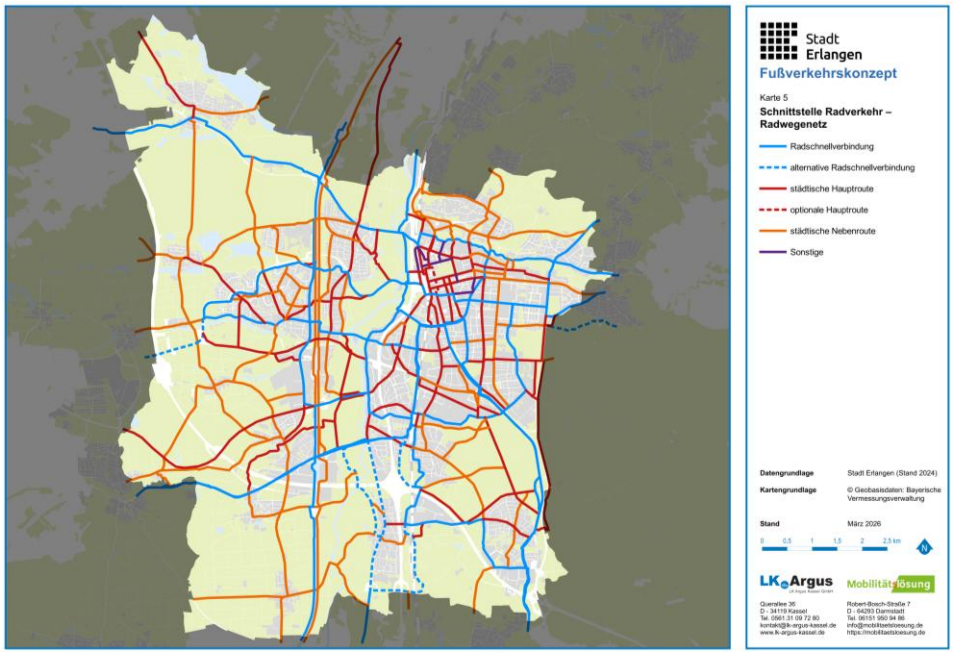
[3] nur Stadtbuslinien. Landkreislinien nicht enthalten

Hauptstraße – Nürnberger Straße und Goethestraße sowie Weisendorfer Straße – Dechsendorfer Damm. Siehe auch Karte 4.[4] (Erlanger Stadtwerke, 2026)
Derzeit sind nur 75 der 440 Haltestellen in Erlangen vollständig barrierefrei ausgebaut. Zudem ist die Zuwegung zu einzelnen Haltestellen durch ungeeignete Bodenbeläge oder nicht stufenlose Verbindungen nicht barrierefrei. Die Stadt Erlangen verfolgt jedoch einen kontinuierlichen barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Rahmen einer Prioritätenliste.

Geplant ist der Bau einer Stadt-Umland-Bahn (siehe auch 3.2.3), und ein auf diese zugeschnittenes optimiertes Busnetz. (Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, 2025).

2.2.5 Radverkehr

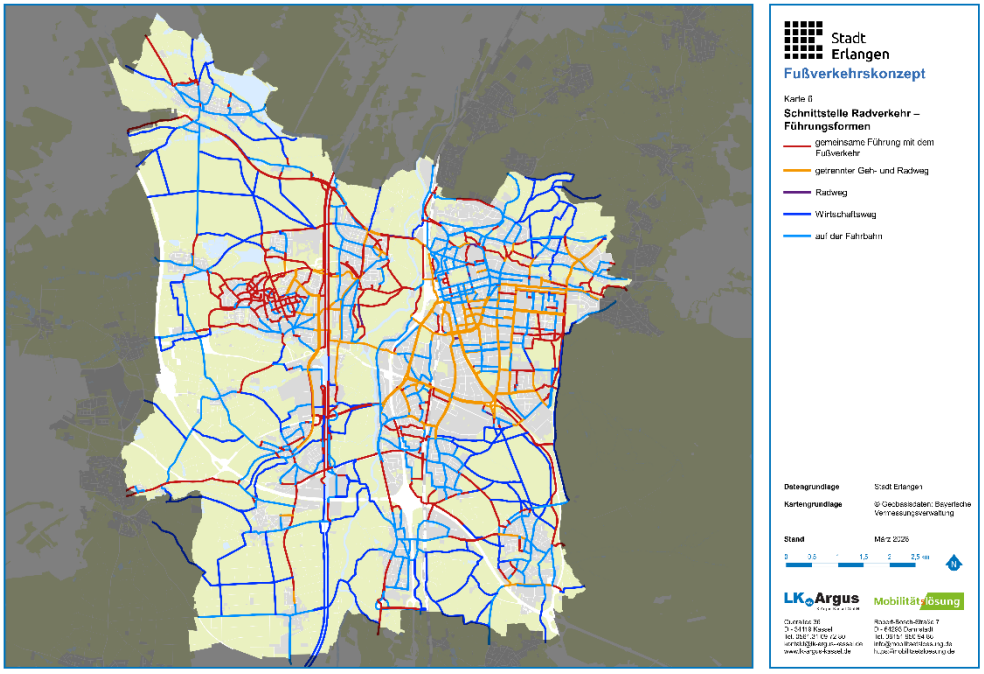
Für den Radverkehr besteht ein definiertes Netz mit einer Klassifizierung in Pendlerrouten sowie städtische Haupt- und Nebenrouten. Das Netz verbindet alle Stadtteile untereinander und ist im Bereich der Innenstadt besonders dicht. Geplant ist darüber hinaus der Ausbau durchgehender Radschnellverbindungen zwischen Erlangen und Nürnberg sowie Herzogenaurach und dem Metropolradweg Bamberg-Nürnberg (s. auch Kapitel 3.2.4). (Stadt Erlangen, 2024e)



Karte 5: Schnittstelle Radverkehr – Radwegenetz
(Karte hochauflösend im Anhang)

[4] Karte 4: Relevanz der Haltestellen gleichbleibend; Zahlen aktuell aufgrund fehlendem Corona Effekt und Deutschlandticket heute höher.

Der Radverkehr wird größtenteils auf der Fahrbahn geführt. Aber auch gemeinsame Geh- und Radwege und Gehwege, „Radverkehr frei“ sind häufig Bestandteile des Netzes. Getrennte Geh- und Radwege befinden sich u. a. entlang der Paul-Gossen-Straße. Häufig bestehen sie auch als andere Radwege (ohne Benutzungspflicht), bei denen die Seitenräume mit optischer Trennung durch Markierungen, taktile Leitstreifen und/oder Rotfärbungen unterteilt sind (z. B. Nürnberger Straße, Karl-Zucker-Straße, Äußere Brucker Straße und Allee am Röthelheimpark). Die gemeinsame, aber auch die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr birgt Konfliktpotenziale – insbesondere, wenn die Verkehrsstärken ein verträgliches Maß überschreiten.
In der Fußgängerzone im Zentrum ist das Radfahren nur zeitlich beschränkt möglich.
Außerhalb bebauter Gebiete wird der Radverkehr auf Wirtschaftswegen geführt.



Karte 6: Schnittstelle Radverkehr – Führungsformen
(Karte hochauflösend im Anhang)

Öffentliche Fahrradabstellanlagen sind ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung, bieten aber auch Vorteile für Fußgänger*innen, da durch ordentlich abgestellte Fahrräder Räume und Wege für den Fußverkehr freigehalten werden. Fahrradabstellanlagen gibt es überwiegend im Zentrum, insbesondere um den Bahnhof herum. Um das Fahrradparken weiterhin zu fördern, verfolgt die Stadt verschiedene Projekte, u. a. das 1.000-Bügel-Programm für die Erlanger Innenstadt und den Bau eines Fahrradparkhauses am Bahnhof (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2025d).

3 Vorhandene Strategien, Konzepte und Planungen

Auf Bundes- und Landesebene bestehen für das Konzept rahmengebende politische Strategien und Programme. Auf regionaler Ebene und Ebene der Stadt Erlangen liegen verschiedene Beschlüsse und Konzepte vor, die Grundlagen für das Fußverkehrskonzept bilden.

3.1 Strategien und Konzepte des Bundes und Landes

3.1.1 Nationale Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung

Die Nationale Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung (BMV, 2025) verfolgt das Ziel, Zufußgehen als Teil der Basismobilität zu fördern und damit die Anteile des Fußverkehrs zu steigern. Dabei sollen der Fußverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform betrachtet, Zufußgehende geschützt („Vision Zero“: Null Verkehrstote), Lebensqualität, Klimaschutz und Gesundheit gefördert sowie die lokale Wirtschaft und soziale Teilhabe verbessert werden.
Die Strategie umfasst mehrere Maßnahmen und Handlungsfelder, um das Zufußgehen als nachhaltige, gesunde und umweltfreundliche Form der Mobilität in den Fokus der Verkehrspolitik zu setzen, darunter u. a.:

- Gesetzliche Rahmenbedingungen: Neue Möglichkeiten des Straßenverkehrsrechts, Technische Vorschriften in der Fahrzeugtechnik
- Kommunale Planung: Bestandteile der integrierten Planung, Sicherheit der Gehwegeinfrastruktur, Straßenquerungen, Verkehrssicherheit, Attraktivitätsförderung, Förderung des Tourismus
- Finanzierung und Förderung: Förderprogramme des Bundes, privates Sponsoring
- Strukturen und Bewusstsein: Verwaltungsstrukturen und Vernetzung zum Thema Fußverkehr, Aus- und Weiterbildung von Verkehrsplaner*innen, Bewusstsein in der Bevölkerung
- Forschung und Entwicklung: Erfassung von Daten, Forschungsprojekte des Bundes

3.1.2 Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung enthält unter dem Leitbild der „Vision Zero“ Maßnahmen zur Umsetzung der gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021 bis 2030 von Bund, Ländern und Kommunen.
Im Programm wird der Fußverkehr als eigenständiges Handlungsfeld („Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle“) aufgeführt.

„Gesellschaftliches Ziel ist es, für alle Menschen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen und so lange wie möglich zu erhalten. […] auch mit Blick auf den hohen Anteil von Wegen, die in Deutschland zu Fuß zurückgelegt werden, kommt der Fußverkehrssicherheit in allen Altersgruppen eine besondere Bedeutung zu.“ (BMVI, 2021, S. 46)

Ein weiteres benanntes Ziel ist, die Sicherheit und Teilhabe insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder und ältere Menschen zu verbessern. Eine der bereits entwickelten Maßnahmen ist die bundesweite Fußverkehrsstrategie (s. o.). Geplant sind auch die Unterstützung bei der Weiterentwicklung von Regelwerken (wie den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen der FGSV) sowie gezielte Infrastrukturmaßnahmen und Aufklärungskampagnen. Der Bund will zudem Sicherheitsaspekte frühzeitig in Planungsprozesse integrieren und Förderprogramme für fußverkehrsfreundliche Projekte bereitstellen.

3.1.3 Verkehrssicherheitsprogramm 2030 (Bayern)

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2030 (StMB, 2021a) verfolgt Bayern das Ziel, die allgemeine Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen, die Anzahl der Verletzten im Straßenverkehr zu reduzieren und bestehende Strategien und Maßnahmen weiterzuentwickeln. Grundlage ist die „Vision Zero“, also die Reduzierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf „Null“. Im Fokus des Programms stehen Radfahrende, Fußgänger*innen, Kinder, Senior*innen und Menschen mit Behinderung.
Das Programm setzt einen Handlungsrahmen und definiert Maßnahmen in den Bereichen der Verkehrserziehung, Straßenbau sowie Verkehrs- und Fahrzeugtechnik. Im Handlungsfeld „Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für Alle“ werden verschiedene Maßnahmenbereiche aufgezählt, darunter u. a.:

- Informations- und Aufklärungskampagnen für verschiedene Personengruppen (Kinder, Eltern, Senior*innen, Menschen mit Migrationshintergrund)
- Einbezug von Schüler*innen, Jugendlichen, Senior*innen und Menschen mit Behinderungen in Diskussionen
- konsequente Verfolgung von Verkehrsverstößen, die die Sicherheit anderer gefährden

- Verkürzung von Wartezeiten und Verlängerung von Grünphasen an Verkehrsampeln
- Schulwegesicherheit und freiwillige Schulwegedienste
- Angebote für Senior*innen und Unterstützung in der Verkehrsteilnahme
- fußgängerfreundliche, barrierefreie, gut beleuchtete und sichere Gestaltung der Infrastruktur
- Bau von Querungsanlagen für den Fußverkehr

3.2 Konzepte und Projekte der Stadt Erlangen

In diesem Kapitel werden auf gesamtstädtischer Ebene relevante verkehrliche und städtebauliche Projekte beleuchtet, die eine Relevanz für den Fußverkehr aufweisen. Auf weitere Projekte wird in den Teilberichten eingegangen.

3.2.1 Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030

Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2020) für die Stadt Erlangen aus dem Jahr 2020 stellt einen Leitfaden zur strategischen Ausrichtung der Mobilität in Erlangen dar. Er umfasst die Verkehrsarten ÖPNV, MIV, ruhender Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr und das Thema Mobilitätsmanagement. Im Februar 2021 wurde der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP) vom Erlanger Stadtrat beschlossen.
Der Meilenstein F, Teilbereich Fuß- und Radverkehr zum Verkehrsentwicklungsplans (PGV-Alrutz GbR; plan & rat, 2019) enthält eine Fußverkehrskonzeption mit Analysen zum Status quo sowie Zielen, Anforderungen und Standards. Diese umfassen auf Grundlage von DIN-Normen sowie Hinweisen und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die Aspekte Längsverkehr, Querverkehr, Aufenthaltsqualität/soziale Sicherheit, Barrierefreiheit, ÖPNV-Umfeld, Wegweisung sowie Reinigung/Winterdienst. Zudem wurden Grundlagen für eine stadtweites Fußverkehrsnetz geschaffen, die im Zuge der Fußverkehrskonzepte für die Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe angewandt wurden. Entsprechend einem Beschluss vom 13.11.2018 (613/201/2018/1) werden die Plannetze für den Fußverkehr in der Innenstadt und Tennenlohe als Grundlage zum Ausbau und zur Erweiterung des städtischen Fußwegenetzes beschlossen, die Qualitätsstandards für die definierten Fußwege 1. und 2. Ordnung werden den weiteren Planungen zum Fußverkehr zugrunde gelegt (Stadt Erlangen, 2018).
Die Fußverkehrskonzeptionen für die Innenstadt und Tennenlohe enthalten Mängelanalysen für die Fußwege 1. Ordnung mit Handlungsempfehlungen (prototypische Maßnahmen) sowie Handlungs- und Umsetzungskonzepte mit prioritären Maßnahmenvorschläge. Die Maßnahmen adressieren u. a.

Verkehrsorganisation, Gehweginfrastruktur und Querungsanlagen, Ausstattung, Schulwege sowie Öffentlichkeitsarbeit.

3.2.2 Nahverkehrsplan Erlangen 2025

Der Nahverkehrsplan Erlangen 2025 definiert für einen Zeitraum von etwa fünf Jahren den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Erlangen. Im Nahverkehrsplan wird das Niveau und die Qualität der Verkehrsbedienung im öffentlichen Interesse festgelegt. Ziel ist es, den ÖPNV attraktiver für bestehende und neue Fahrgastgruppen zu gestalten. Dadurch soll der Umweltverbund gestärkt und insbesondere die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden.
Ein wesentliches Ziel des Plans ist die Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Orte für den öffentlichen Personenverkehr sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Dabei sollen die Belange von Menschen mit eingeschränkter Mobilität stärker berücksichtigt werden.

Die Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans umfassen eine Integration des Fuß- und Radverkehrs, u. a.:

- „Bessere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fußverkehr durch kurze, sichere, komfortabel und barrierefrei nutzbare Zu- und Abwege zu Haltestellen;
- kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsträgern;
- Verbesserung der stadträumlichen Integration von Haltestellenanlagen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens.“ (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2025, S. 77)

Synergien mit dem Fußverkehr sollen insbesondere an Verknüpfungshaltestellen entstehen, indem die Haltebereiche möglichst nah zueinander angeordnet werden, um kurze Fußwege und geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Zudem soll die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen verbessert werden. Je nach Haltestellenkategorie sind besondere Ausstattungsmerkmale vorzusehen (z. B. Wartehallen).
Bei Planungs- und Zielkonflikten zwischen Bus-, Rad- und Fußverkehr ist eine Abwägung unter Berücksichtigung der Netzbedeutung und des Nachhaltigkeitsprinzips vorzunehmen. In Bereichen mit sehr dichter Busverkehrsfolge soll der Busverkehr vorrangig behandelt werden. (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2025)

3.2.3 Stadt-Umland-Bahn

Als nachhaltige Verkehrsalternative soll die Stadt-Umland-Bahn (StUB) künftig die Städte Nürnberg, Erlangen, Herzogenaurach und weitere Gemeinden östlich Erlangens in einer Kombination aus innerstädtischer klassischer Straßenbahn und einer Regionalstadtbahn miteinander verbinden (Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, 2024b).

Zuständig für die Planung ist der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB). Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erlangen ist die StUB als wichtiger Meilenstein A verankert. Meilenstein B beinhaltet ein auf die StUB abgestimmtes regionaloptimiertes Busnetz.

Die aktuellen Detailplanungen konzentrieren sich auf die Planung des L-Netzes (Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach) mit 26 km Streckenlänge und 31 Haltestellen als erste Umsetzungsstufe. Zukünftig ist eine Führung der Strecke in Form eines T-Netzes mit zusätzlich 18 km von Erlangen nach Eckental vorgesehen. Begleitend zur Realisierungsplanung der StUB bestehen weitere Planungen für die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Radschnellverbindungen, Bushaltestellen). Ab 2028/2029 soll mit dem Bau des ersten Streckenabschnitts begonnen werden, ab 2031/2032 ist die abschnittsweise Inbetriebnahme geplant. (Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, 2024a)



Abbildung 5: Die künftige Strecke der StUB (Ausschnitt Erlangen) (Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, 2026)

Für das Fußverkehrskonzept ist insbesondere der Einzugsbereich der 18 StUB-Haltestellen im Stadtgebiet von Erlangen von Bedeutung. Aufgrund ihrer Verknüpfungsfunktion sind diese wichtige Ziele des Fußverkehrs und sollten bei

einer Fortschreibung des Fußverkehrsnetzes in das Hauptnetz mit entsprechenden Qualitäten eingebunden werden.



Abbildung 6: Visualisierung Stadt-Umland Bahn Ohmplatz (Hirche, 2023)

3.2.4 Radschnellverbindungen Erlangen-Nürnberg und Erlangen-Herzogenaurach

Radschnellverbindungen werden im VEP 2030 der Stadt Erlangen als höchste Hierarchiestufe des Radnetzes mit einer hohen Qualität und einer Reichweite über die Stadtgrenze hinaus definiert. Als Anforderung an Radschnellverbindungen sind u. a. eine sichere Befahrbarkeit bei hohen Geschwindigkeiten, eine Separation vom Fußverkehr und Vorrang an Knotenpunkten zu nennen. (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2020)

Die Stadt Erlangen plant derzeit zusammen mit umliegenden Städten und Landkreisen den Bau mehrerer Radschnellverbindungen. Eine davon verbindet Erlangen mit Nürnberg, eine andere mit Herzogenaurach. Fördermittel wurden erfolgreich beantragt, sodass die Planungen nun konkretisiert werden. (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2026) Die Trassenverläufe sind in den folgenden Abbildungen dargestellt und in den jeweiligen Teilberichten näher beschrieben.
Für die mit dem Fußverkehrskonzept angestrebte Förderung des Zufußgehens können die geplanten Radschnellverbindungen Chancen und Risiken bringen. Eine Separation vom Fußverkehr bei der Umsetzung der Radschnellverbindungen kann Konflikte auf gemeinsamen Flächen aufheben, bei Überlagerung der Radschnellverbindungen mit dem Hauptnetz für den Fußverkehr kann es in beengten Straßenraumsituationen aber auch zu Flächenkonkurrenzen kommen.

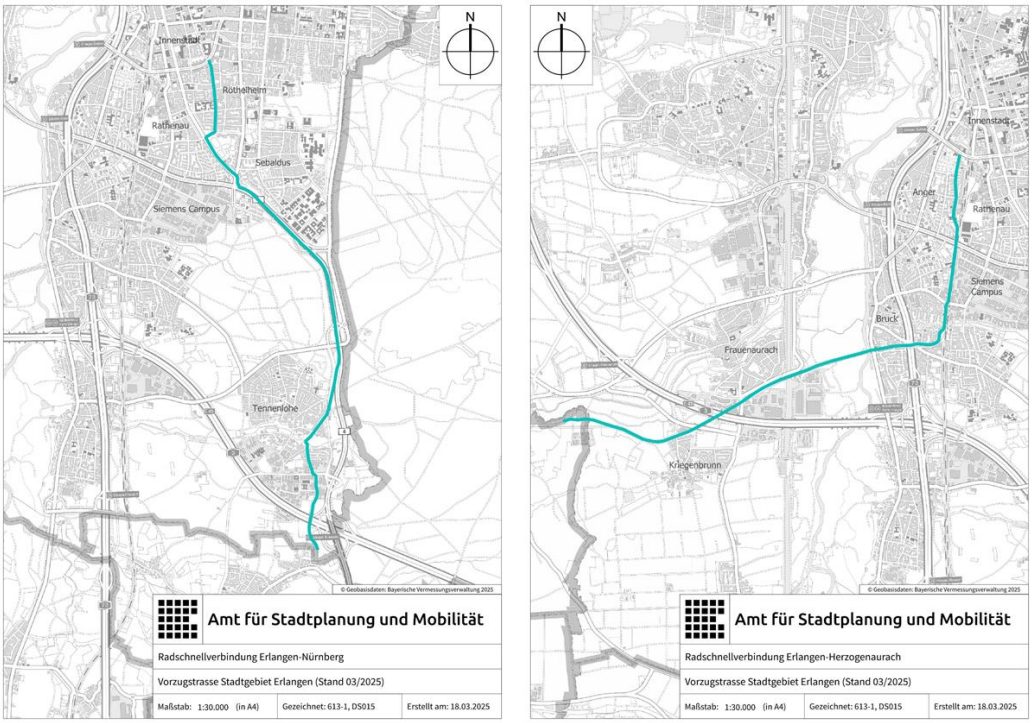


Abbildung 7: Vorläufige Trassenführungen für die Radschnellverbindungen Erlangen – Nürnberg und Erlangen – Herzogenaurach (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2026)

3.2.5 Verkehrskonzept Erlangen Süd

Verschiedene geplante und in Umsetzung befindliche städtebauliche Entwicklungen im Erlangen Süden (u. a. Siemens Campus, FAU-Südgelände) sowie verkehrliche Entwicklungen wie die Stadt-Umland-Bahn und die Radschnellverbindung stehen in Wechselwirkung zueinander. Daher wurde mit dem Verkehrskonzept Erlangen Süd (ZIV GmbH, 2024) eine ganzheitliche Untersuchung mit verkehrlichem Schwerpunkt durchgeführt. Ziel der Untersuchung war, die verkehrlichen Auswirkungen der StUB bei der vorgegebenen Sperrung der Nürnberger Straße für den MIV, vor allem aber Lösungsansätze für eine Führung der StUB auf der heutigen B4 zur Minimierung der baulichen Eingriffe in die Brucker Lache zu entwickeln.
Die verkehrliche Feinkonzeption basiert auf der Ausgangssituation, den Rahmenbedingungen sowie der Bewertung verkehrlicher Wirkungen bestehender Maßnahmenvorschläge. Hierfür wurden im ÖPNV die geplante Stadt-Umland-Bahn und beim Radverkehr die Radschnellverbindung intensiv betrachtet. Beim MIV sieht die Untersuchung u. a. zusätzlichen Flächenbedarf und die Umwandlung von planfreien Knotenpunkten in signalisierte Knoten für erforderlich an.
Für den Fußverkehr wurden keine eigenständigen Maßnahmen erarbeitet; er wurde in Abhängigkeit der anderen Verkehrsarten betrachtet. Genannt wurden:

- Berücksichtigung der Freigabezeiten des Fußverkehrs an LSA
- Beachtung der Querungsmöglichkeiten von Fahrbahnen und Gleisen

- eigenständige Fußwegeführung oder – falls nicht möglich – regelkonforme kombinierte Rad- und Fußwege entlang der Radschnellverbindung zur Vermeidung von Konflikten
- Gewährleistung einer sicheren, attraktiven Verbindung zwischen Siemens Campus und FAU-Südgelände unter Optimierung des vorhandenen Fuß- und Radwegenetzes

3.2.6 Lärmaktionsplan 2024 (Entwurf)

Mit dem Lärmaktionsplans 2024 für die Stadt Erlangen wurde die Lärmbelastung durch den Verkehrsträger Straße ermittelt, um konkrete Maßnahmen zur Lärmminderung und Entlastung der Anwohner*innen zu entwickeln. Im integrativen Ansatz der Lärmaktionsplanung werden dabei gesamtstädtische Planungen und Ziele berücksichtigt, insbesondere verkehrliche und städtebauliche Konzepte. Als effektivste lärmmindernde Maßnahmen werden die Anordnung von Tempo-30 und der Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen beschrieben. Die damit verbundene Reduzierung des Umgebungslärms im Straßenraum wirkt sich auch positiv auf den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität aus. (IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, 2024)

3.2.7 Tempo-30-Anordnungen für mehr Verkehrssicherheit

Im Dezember 2025 wurde im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss die Umsetzung weiterer Tempo-30-Strecken und -Zonen beschlossen. Grundlage ist die neue Fassung der Straßenverkehrsordnung, die seit dem 11. Oktober 2024 gilt und zusätzliche Möglichkeiten für Tempo-30-Anordnungen eröffnet. Ziel ist insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Schutz von Kindern und Fußgänger*innen. Eine wichtige Grundlage in Erlangen bilden die Schulwegpläne. Entlang stark genutzter Schulwege soll zukünftig Tempo 30 montags bis freitags von 7 bis 17 Uhr gelten. Die für die Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehenen Straßenabschnitte umfassen eine Gesamtlänge von knapp 19 km, davon werden

- 6,4 km neu in Tempo-30-Zonen integriert,
- 4,1 km neu ganztägig auf 30 km/h beschränkt und
- 8,4 km neu von Mo-Fr tagsüber auf 30 km/h beschränkt.

Darüber hinaus wird an Strecken mit einer Gesamtlänge von 2,7 km die Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h herabgesetzt.
Die Prüfung weiterer Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen ist noch nicht abgeschlossen und bisher nur für die Pfarrstraße berücksichtigt. Mit dem Abschluss der Prüfungen im Jahr 2026 sind weitere Tempo-30-Regelungen zu erwarten.

3.2.8 Sitzbankradar Erlangen Umsetzungskonzept

Im Zeitraum vom 04. Oktober bis zum 26. November 2021 konnten Interessierte im Rahmen einer Online-Beteiligung Standortvorschläge für neue Sitzbänke im Erlanger Stadtgebiet einreichen. Die Umsetzung dieser Standortvorschläge erfolgt seit 2023 schrittweise. Ziel ist es, den öffentlichen Raum langfristig attraktiver zu gestalten, Orte der Begegnung zu schaffen und Fußverkehr zu fördern.
Im gesamten Stadtgebiet wurden Vorschläge gemacht, die mit Likes versehen werden konnten und somit eine Priorisierung ermöglichen. Die meisten Vorschläge wurden in zentralen Gebieten (Innenstadt, Einzugsgebiete der Stadtteilbeiräte Ost, Alterlangen, Anger/Bruck) eingegeben. Ziel des Umsetzungskonzepts ist es, jährlich neue Bankstandorte zu realisieren, wobei zwischen den Stadtgebieten rotiert wird. (Stadt Erlangen, 2022a)

3.2.9 Befragungen zum Mobilitätsverhalten

In den vergangenen Jahren wurden in Erlangen verschiedene Befragungen zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Dazu zählt unter anderem die Personalbefragung der Stadt Erlangen 2025, an der 3.165 Mitarbeitende teilnahmen. Erstmals wurden dabei auch Fragen zum mobilen Arbeiten sowie zum Arbeitsweg erhoben. Die Ergebnisse zeigen, dass die Mehrheit der Beschäftigten vergleichsweise kurze Pendelstrecken hat, wobei das Auto weiterhin das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist. Gleichzeitig spielt das Fahrrad insbesondere bei kürzeren Strecken eine wichtige Rolle. (Stadt Erlangen - Sachgebiet Statistik und Stadtforschung, 2026)
Weiterhin untersucht die Studie zur „Innenstadtmobilität und -attraktivität“, durchgeführt von der städtischen Statistikstelle gemeinsam mit der AGFK Bayern und der FAU Erlangen-Nürnberg, wie Menschen die Erlanger Innenstadt erreichen und bewerten. Die Ergebnisse verdeutlichen die hohe Bedeutung von Fahrrad- und Fußverkehr sowie den Wunsch nach einer attraktiven, gut erreichbaren Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität und einem vielfältigen Nutzungsmix. (Stadt Erlangen – Statistik und Stadtforschung; AGFK Bayern; FAU – Institut für Soziologie, 2026)

3.2.10 Planungen auf Teilgebietsebene

Ergänzend zu den beschriebenen gesamtstädtischen Konzepten liegen mehrere kleinräumige Planungen vor. Diese sind in den Berichten zu den einzelnen Teilgebieten erläutert. Ebenso wird mit Fokus auf den jeweiligen Bereich in den Teilgebietsberichten näher auf einzelne gesamtstädtische Projekte wie die Stadt-Umland-Bahn und die Radschnellverbindungen eingegangen.

Konzepte auf Teilgebietsebene sind die beiden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepte Erlangen Südost und Erlangen Büchenbach-Nord 2035. Für das Teilgebiet Büchenbach wurde darüber hinaus 2019 ein Fußverkehrs-Check durchgeführt.
Des Weiteren haben mehrere Quartiersentwicklungsprojekte Einfluss auf das Fußverkehrsgeschehen. Dies umfasst u. a. folgende Projekte:

- Himbeerpalast (Innenstadt)
- Hörsaalzentrum FAU, Henkestraße (Innenstadt)
- Quartier Sieboldstraße (Innenstadt)
- Neuordnung Quartier KuBiC/CEG (Innenstadt)
- Regnitzstadt (Innenstadt)
- Masterplan Südgelände FAU (Süd und Sebaldus)
- Siemens Campus (Anger und Rathenau)

4 Beteiligungen

Die Aufstellung des Fußverkehrskonzepts erfolgte unter intensiver Beteiligung der Verwaltung, der Politik, lokaler Expert*innen und der Bevölkerung. Hierzu kamen verschiedene Beteiligungsformate zum Einsatz.
Alle Beteiligungen wurden ausführlich dokumentiert.
Die Ergebnisse stehen online unter www.erlangen.de/zu-fuss zur Verfügung.

4.1 Gesamtstädtische Beteiligungen

4.1.1 Öffentliche Auftaktveranstaltung

Zu Beginn des Bearbeitungsprozesses zum Fußverkehrskonzept wurde in einer stadtweiten öffentlichen Auftaktveranstaltung über die Ziele, Inhalte und den vorgesehenen Prozess des Fußverkehrskonzepts informiert. Weiterhin wurde den Anwesenden Gelegenheit gegeben, Hinweise sowie Erwartungen an das Fußverkehrskonzept einzubringen und die Fußverkehrssituation in den Stadtteilen zu bewerten. Die Veranstaltung fand am 05. November 2024 im Saal des Gemeindehauses Erlangens mit etwa 50 Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Beiräten und Interessensgruppen sowie Privatpersonen statt.

4.1.2 Online-Beteiligung

Vom 29. Oktober bis 10. Dezember wurde eine öffentliche Online-Befragung zum Status quo des Fußverkehrs durchgeführt. Die Teilnehmenden wurden zu ihrem alltäglichen Fußverkehrsverhalten, zu Problemen sowie guten Beispielen und zu ihren Wünschen für den Fußverkehr befragt, um die Attraktivität des Zufußgehens im gesamten Stadtgebiet zu bewerten. Insgesamt haben 1.107 Personen an der Online-Beteiligung teilgenommen.
Die Ergebnisse der Online-Beteiligung dienen als Datenpool, auf den im gesamten Prozess der Erstellung des Fußverkehrskonzeptes sowie darüber hinaus bei der Umsetzung zurückgegriffen werden kann.

4.1.3 Forum Mobilität – festes Format zur Beteiligung an Mobilitätsthemen

Das Forum Mobilität wurde im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans 2030 gegründet, um als beratendes Gremium an Themen der Mobilitätsplanung beteiligt zu werden. Dieses Gremium setzt sich aus wichtigen Interessensverbänden, Vereinen, Initiativen, großen Arbeitgebenden sowie Arbeitnehmenden zusammen. Es hat die Aufgabe, die Sichtweisen ihrer Institutionen und Akteur*innen offen und vor allem frühzeitig zu kommunizieren. Nach

Abschluss des VEP wurde dieses Beteiligungsformat verstetigt. Das Forum Mobilität besteht aus einem festen Mitgliederkreis.
Zum Fußverkehrskonzept fanden zwei Foren statt, zu denen neben dem festgelegten Teilnehmendenkreis[5] Interessenvertretungen des Fußverkehrs eingeladen waren.

Das erste Forum Mobilität (Forum Nr. 9) wurde im Juli 2025 abgehalten. Anwesend waren insgesamt etwa 45 Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Beiräten und Interessensgruppen. Es wurde über die bisherigen Arbeitsschritte informiert und gemeinsam über Ziele und Standards diskutiert. Auch die Definition des Fußverkehrsnetzes war Thema der Veranstaltung.

Im zweiten Forum Mobilität (Forum Nr. 10) am 15. Juli 2026 wurden den ca. 50 Teilnehmenden aus Politik, Verwaltung, Beiräten und Interessensgruppen bereits beschlossene Teilergebnisse des Fußverkehrskonzepts (Netze und Standards) und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung vorgestellt. Sowohl zu gesamtstädtischen übergreifenden Maßnahmen als auch zu einer Vorauswahl an priorisierten Einzelmaßnahmen in den Teilgebieten erfolgten durch die Teilnehmenden Bewertungen.

4.1.4 Abschlussveranstaltung (geplant)

Zum Abschluss des Konzeptes ist im November 2026 eine öffentliche Abschlussveranstaltung geplant.

4.2 Beteiligungen in den Teilgebieten

4.2.1 Fußverkehrs-Checks

Fußverkehrs-Checks sind ein planerisches Werkzeug, um mit lokalen Akteur*innen und der interessierten Bevölkerung über die Situation des Fußverkehrs zu diskutieren und gemeinsam erste Handlungsbedarfe sowie Lösungen abzuleiten. Im Rahmen des gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts fanden fünf Fußverkehrs-Checks in ausgewählten Teilgebieten statt (Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung, Süd und Sebaldus, Bruck, Anger und Rathenau, Alterlangen). Die Fußverkehrs-Checks beinhalteten eine gemeinsame, etwa einstündige Begehung und eine anschließende Workshop-Phase, in der die Ergebnisse zusammengefasst, diskutiert und ausgetauscht wurden.
Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks wurden in die jeweiligen Berichte der Teilgebiete[6] integriert. Dies gilt auch für das Teilgebiet Büchenbach, in dem

[5] Siehe auch https://erlangen.de/aktuelles/forum-mobilitaet
[6] Teilgebietsberichte ab Dez.2026 abrufbar unter www.erlangen.de/zu-fuss

bereits 2019 Fußverkehrs-Checks Im Rahmen eines Modellvorhabens mit dem Fuss e.V. durchgeführt wurden.

4.2.2 Europäische Mobilitätswoche und Klimaaufbruch

Anlässlich der Europäischen Mobilitätswoche im September 2025 sowie der Klima-Aufbruch-Teilkampagne „Mobilität“ hatten interessierte Passant*innen an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet Erlangen die Möglichkeit, sich über aktuelle Mobilitätsprojekte der Stadt zu informieren und mit Vertreter*innen der Stadt und der Planungsbüros ins Gespräch zu kommen. Unter den Mottos „Weil sich viel bewegt, wenn wir uns bewegen“ und „Weil Bewegung mit jedem Schritt beginnt“ wurde dabei insbesondere die Bedeutung des Fußverkehrs hervorgehoben. In diesem Zusammenhang wurde auch das Fußverkehrskonzept vorgestellt. Die Teilnehmenden waren eingeladen, Hinweise und Anregungen zur Defizitanalyse sowie zur vorläufigen Netzkonzeption einzubringen. Darüber hinaus wurden Maßnahmenideen gesammelt.
Die Beteiligungen fanden in den Teilgebieten Innenstadt, Anger und Rathenau / Süd und Sebaldus, Tennenlohe sowie in Frauenaurach und Kriegenbrunn statt.

4.2.3 Weitere Vor Ort Beteiligungen

Im April und Mai 2026 erfolgten weitere Beteiligungen in den Teilgebieten Sieglitzhof und Burgberg, Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung, in Bruck, Eltersdorf, Alterlangen, Büchenbach und Dechsendorf sowie im Ortsbeirat Kosbach, Steudach, Häusling. Ergebnisse der Defizitanalyse und das definierte Fußverkehrsnetz wurden an Stellwänden präsentiert. Die gesamtstädtischen übergreifenden Maßnahmen konnten von den Teilnehmenden priorisiert und auf einer Karte des Gebiets konkrete Einzelmaßnahmen vorschlagen werden.

5 Netzkonzeption

Die gesamtstädtische Netzkonzeption für den Fußverkehr zielt auf die Entwicklung eines Netzes durchgängiger, lückenloser Verbindungen für den Alltagsfußverkehr ab. Bestehende städtebauliche Strukturen wurden hierfür entsprechend ihrer Bedeutung für das Funktionieren des Gesamtnetzes identifiziert und in Bezug auf ihre Eignung betrachtet. Unter Einbeziehung des städtebaulichen und naturräumlichen Umfelds, der fußverkehrsrelevanten Quellen und Ziele, der Anforderungen und Bedürfnisse der Zufußgehenden sowie der Verkehrsnetze anderer Verkehrsmodi wurde das Fußverkehrsnetz definiert und hierarchisiert.

Mit einer flächenhaften Erschließung für den alltäglichen Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet sollen im Sinne einer Stadt der kurzen Wege direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Fußverkehrs gewährleistet werden. Dies ist mit dem Ziel verbunden, auf dem Netz definierte Standards herzustellen und verfügbare Flächen gerecht zu verteilen. Damit bildet das Fußverkehrsnetz die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung.

Die Netzkonzeption erfolgte zum einen unter gesamtstädtischen Gesichtspunkten, zum anderen aufbauend auf die Anforderungen aus den einzelnen Teilgebieten. In einem ersten Schritt wurde ein Analysenetz erstellt, das Basis für die Bestandsanalysen in den Teilgebieten war. Deren Ergebnisse sowie die Hinweise aus den Beteiligungen zum Fußverkehrsnetz wurden bei der Weiterentwicklung und Ausdifferenzierung berücksichtigt.

5.1 Bestehende Netzdefinitionen

5.1.1 Fußwegenetzkonzeption des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans 2030 (VEP)

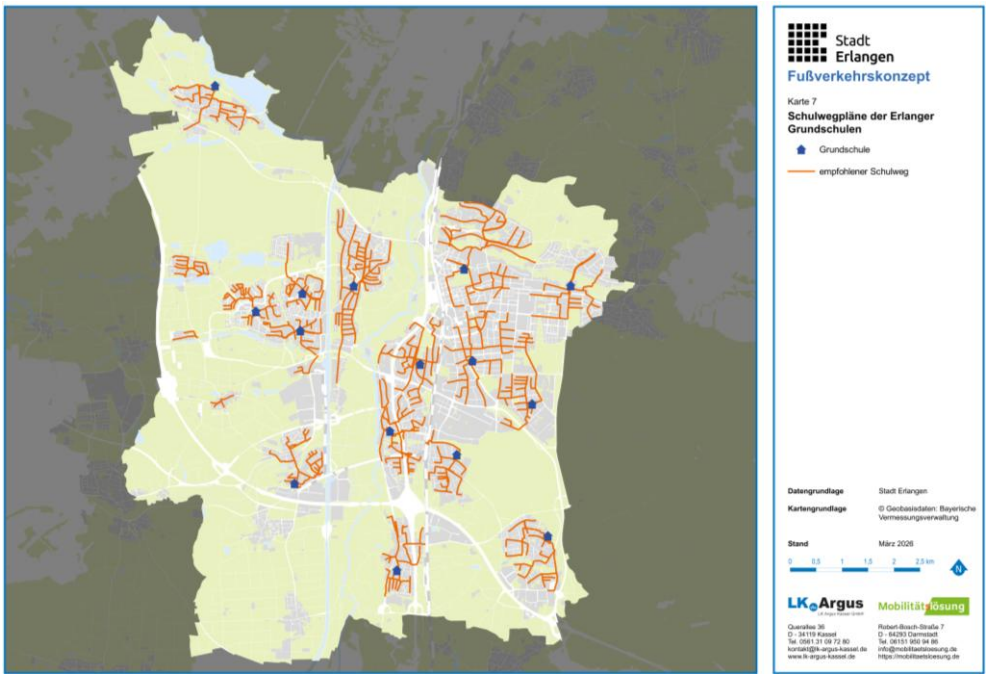
Im Zuge der Erstellung des VEP wurden Grundzüge für die Netzkonzeption erarbeitet sowie beispielhaft für die beiden Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe Fußverkehrsnetze definiert (vgl. Kapitel 3.2.1). Die Netze wurden in Fußwege 1. und 2. Ordnung hierarchisiert und um Freizeitverbindungen ergänzt. (Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität, 2020)

5.1.2 Schulwegpläne

Für alle 15 Grundschulen im Stadtgebiet Erlangens liegen Schulwegpläne vor, die ein Netz an empfohlenen Wegeführungen in den Einzugsbereichen der Schulen darstellen. Diese wurden in einer Zusammenarbeit von

Schulverwaltungsamt, Verkehrsplanung sowie Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Verkehrswacht und des Auto Club Europa (ACE) erstellt.[7] Sie werden über die Grundschulen jährlich zur Einschulung zur Verfügung gestellt. Zudem sind diese online abrufbar. [8]
Die empfohlenen Schulwege stellen die Sicherheit der Kinder in den Mittelpunkt. Besonderes Augenmerk liegt auf der sicheren Querung von Straßen. Grundsätzlich werden möglichst wenige Straßen überquert. Verkehrsreiche Straßen werden nur an gesicherten Querungsstellen, wie Ampeln (LSA) oder Fußgängerüberwegen (FGÜ), sowie Verkehrshelferübergängen überquert.

Karte 7 zeigt eine Übersicht der vorliegenden Schulwegenetze. Die Schulwegepläne weisen unterschiedliche Bearbeitungstiefen und -stände auf. In den kommenden Jahren besteht hier in Zusammenarbeit mit den Schulen Überarbeitungsbedarf.



Karte 7: Schulwegpläne der Erlanger Grundschulen – Übersicht auf erlangen.de/aktuelles/schulweg (Karte hochauflösend im Anhang)

[7] Die Schulwegpläne wurden ohne konkretes Wissen zu den tatsächlich relevanten Hauptschulwegen erstellt (die z. B. durch Schulwegabfragen ermittelt werden).
[8] www.erlangen.de/schulweg

5.2 Fußverkehrszählungen

5.2.1 Zählungen im Rahmen des Fußverkehrskonzepts

Zählungen des Fußverkehrs zeigen an ausgewählten Zählstellen Fußverkehrsmengen auf, womit Rückschlüsse auf die Bedeutung der Straße im Fußverkehrsnetz gezogen werden können.

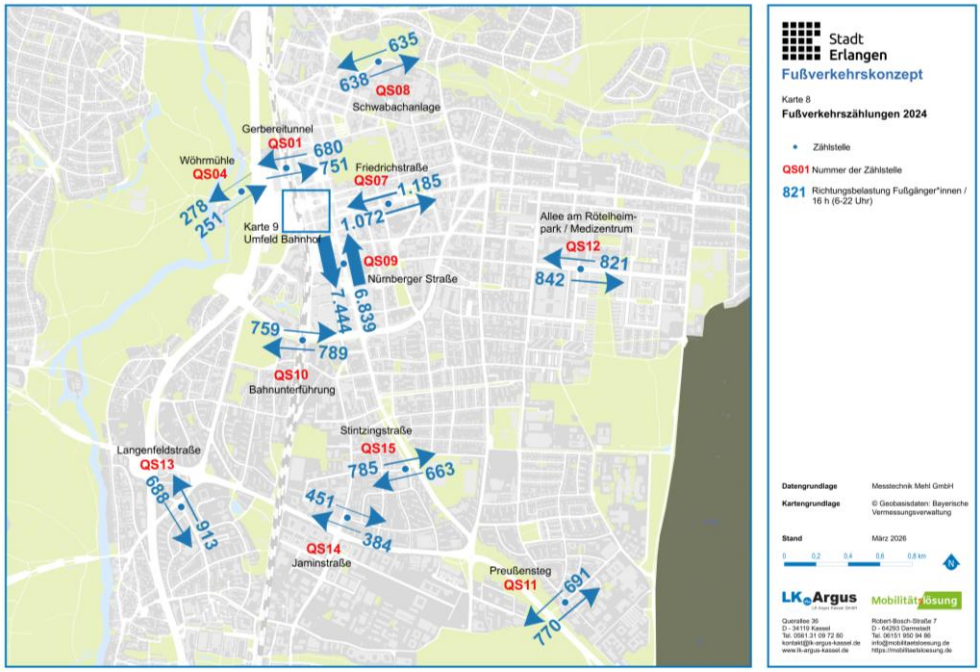
Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wurden mit videogestützten Erfassungen an insgesamt 15 Standorten in Erlangen Fußverkehrszählungen durchgeführt. Die Zählungen fanden an einem repräsentativen Werktag (Donnerstag, 24. Oktober 2024) außerhalb von Ferien und Feiertagen statt. Die Zählintervalle betrugen jeweils 15 Minuten über einen Zeitraum von 16 Stunden (6:00 bis 22:00 Uhr).
In der folgenden Tabelle sowie in Karte 8 und Karte 9 sind die Ergebnisse der Fußverkehrszählungen dokumentiert.

Tabelle 2: Ergebnisse der Fußverkehrszählungen 2024 (Querschnittszählungen)

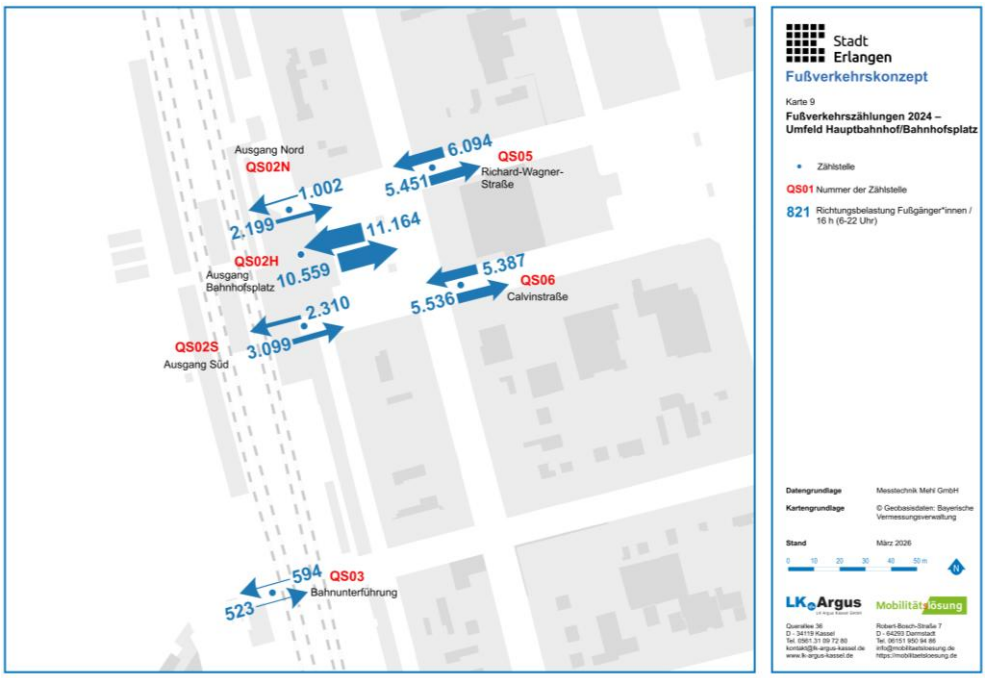
Code	Straße	Fußgänger*innen/16 h (6-22 Uhr)			Spitzenintervall (Viertelstunde)	
		Richt. N/O	Richt. S/W	Querschnitt	Anzahl	Uhrzeit
QS01	Gerbereitunnel	751	680	1.431	50	18:00-18:15
QS02H	Hbf Ausgang Bahnhofsplatz	10.559	11.164	21.723	656	08:15-08:30
QS02N	Hbf Ausgang Nord	2.199	1.002	3.201	128	09:15-09:30
QS02S	Hbf Ausgang Süd	3.099	2.310	5.409	262	09:45-10:00
QS03	Bahnunterführung Innere Brucker Str.	523	594	1.117	36	18:15-18:30
QS04	Wöhrmühle	251	278	529	25	10:45-11:00
QS05	Richard-Wagner-Str.	5.451	6.094	11.545	384	13:45-14:00
QS06	Calvinstr.	5.536	5.387	10.923	305	17:00-17:15
QS07	Friedrichstr.	1.072	1.185	2.257	80	17:45-18:00
QS08	Schwabachanlage	638	635	1.273	93	16:00-16:15
QS09	Nürnberger Str.	6.839	7.444	14.283	399	18:00-18:15
QS10	Bahnunterführung (Werner-von-Siemens-Str.)	759	789	1.548	42	17:45-18:00
QS11	Preußensteg	770	691	1.461	85	15:45-16:00

Code	Straße	Fußgänger*innen/16 h (6-22 Uhr)			Spitzenintervall (Viertelstunde)	
		Richt. N/O	Richt. S/W	Quer-schnitt	An-zahl	Uhrzeit
QS12	Allee am Röthel-heimpark/Medi-zentrum	842	821	1.663	72	12:00-12:15
QS13	Langfeldstr.	913	688	1.601	57	15:45-16:00
QS14	Jaminstr.	451	384	835	30	12:45-13:00
QS15	Stintzingstr.	785	663	1.448	103	11:45-12:00

Die höchsten Fußverkehrsmengen sind an den Ausgängen des Hauptbahnhofs zu verzeichnen, in der Summe über 30.000 Fußgänger*innen. Das vom Bahnhof ausgehende hohe Fußverkehrsaufkommen setzt sich in der Richard-Wagner-Straße und Calvinstraße fort. Die Nürnberger Straße südlich der Henkestraße weist neben dem Bahnhofsumfeld die zweithöchsten Fußverkehrsmengen mit über 14.000 Fußgänger*innen auf. An alle weiteren Zählstellen wurden weniger als 2.000 Fußgänger*innen in der 16-stündigen Erhebungszeit gezählt.



Karte 8: Fußverkehrszählungen 2024, richtungsbezogene Darstellung (Karte hochauflösend im Anhang)



Karte 9: Fußverkehrszählungen 2024 – Umfeld Hauptbahnhof/Bahnhofsplatz, richtungsbezogene Darstellung
(Karte hochauflösend im Anhang)

5.2.2 Zählungen aus vorherigen Jahren

Vereinzelt wurden Fußverkehre bereits in vorherigen Jahren gezählt. Die Ergebnisse sind im Folgenden aufgelistet.

Tabelle 3: Zählung des Fußverkehrs vorheriger Jahre

Ort	Anzahl Fußgänger*innen	Spitzenintervall	Zählzeit
Gerbereitunnel	997/16 h Richtung W 978/ 16 h Richtung O	93 Richtung W, 10:00-11:00 90 Richtung O, 07:30-08:30	6:00-22:00 Mi, 18.07.2018
Fließbachstr./ Michael-Vogel-Str.	211/24 h Richtung S 140/24 h Richtung W 301/24 h Richtung N 47/24 h Richtung O	45 Richtung S, 08:00-09:00 32 Richtung W, 15:30-16:30 50 Richtung N, 15:30-16:30 13 Richtung O, 08:00-09:00	07:00- 9:00, 12:00-14:00, 15:00-18:00 Do, 24.03.2022
Fließbachstr./ Michael-Vogel-Str.	167/24 h Richtung S 142/24 h Richtung W 298/24 h Richtung N 45/24 h Richtung O	42 Richtung S, 12:00-13:00 32 Richtung W, 16:00-17:00 48 Richtung N, 16:00-17:00 11 Richtung O, 12:00-13:00	07:00- 9:00, 12:00-14:00, 15:00-18:00 Fr, 25.03.2022
In der Reuth/ Steinforst-graben	44/24 h Richtung S 39/24 h Richtung W 32/24 h Richtung N 24/24 h Richtung O	10 Richtung S, 16:00-17:00 12 Richtung W, 16:00-17:00 7 Richtung N, 13:00-14:00 4 Richtung O, 08:00-09:00	06:00- 9:00, 12:00-14:00, 16:00-19:00 Di, 05.04.2022

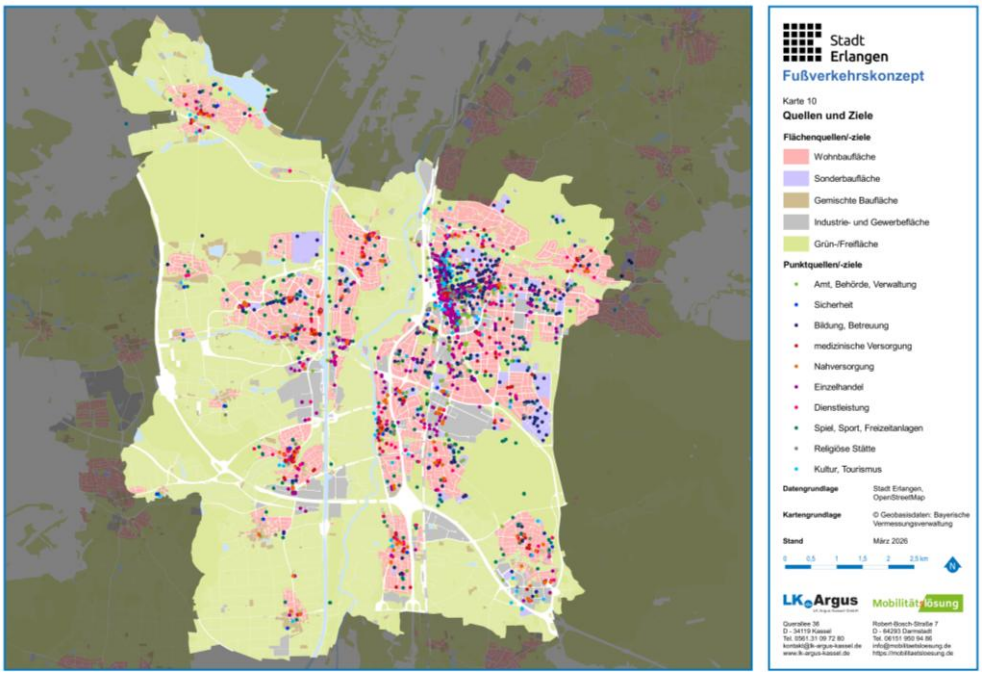
Ort	Anzahl Fußgänger*innen	Spitzenintervall	Zählzeit
Henkestr. Haltestelle Langemarkplatz	162/13 h Richtung S 211/13 h Richtung N	32 Richtung S, 12:00-13:00 40 Richtung N, 12:00-13:00	06:00-19:00 Di, 18.04.2023
Werner-von-Siemensstr./Nürnberger Str. (östl. Arm)	69/2 h Richtung S 125/2 h Richtung N	k. A.	16:00-18:00 Do, 07.03.2024

5.3 Quellen/Ziele und Wunschliniennetz

Die Quellen und Ziele des Fußverkehrs (siehe Karte 10) bilden die Grundlage für die Entwicklung von Netzen wichtiger Fußwegeverbindungen.
Fußverkehrsrelevante Ziele oder Points of Interest sind, neben den Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (siehe Kapitel 2.2.4 und 2.2.5), u. a. Einzelhandel, Nahversorgungszentren, Bildungseinrichtungen, Naherholungsgebiete, Sportanlagen, Kultureinrichtungen, soziale Einrichtungen und Gesundheitseinrichtungen. Wichtige Quellen des Fußverkehrs sind die Wohngebiete, da jeder erste Weg am Tag am Wohnort beginnt.

Unterschieden wird zwischen flächenhaften und punktuellen Zielen des Fußverkehrs. Flächenziele sind beispielsweise Wohnbauflächen, Industrie- und Gewerbeflächen oder Grün- und Freiflächen. Die Wohnbauflächen sind dabei gleichzeitig Quelle vieler Wege.
Die Punktziele des Fußverkehrs wurden in folgende Kategorien gegliedert:

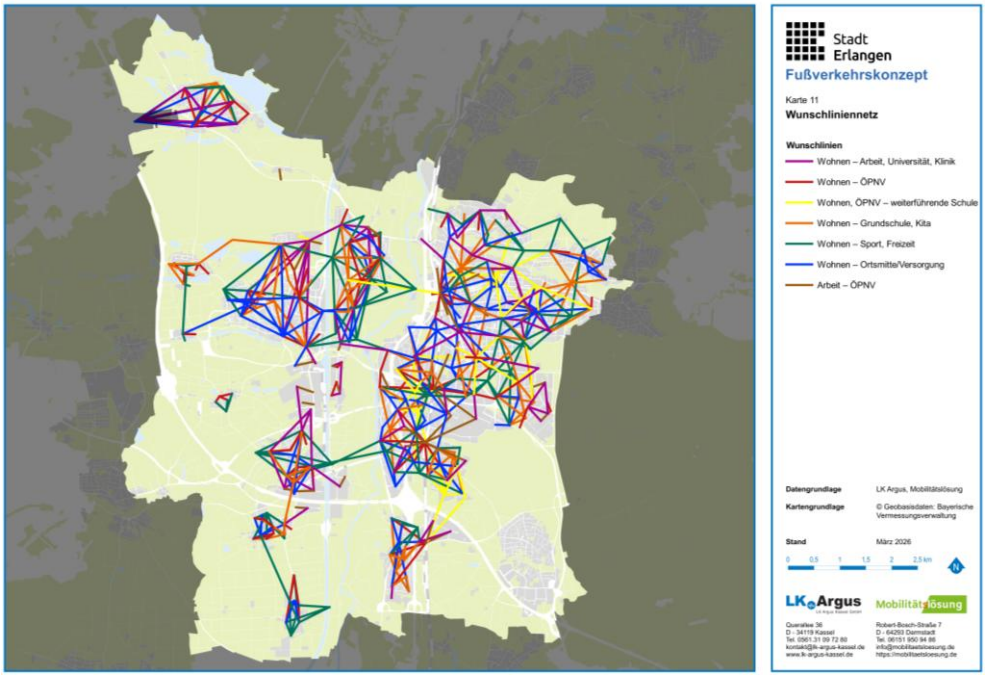
- Amt, Behörde, Verwaltung: städtische und staatliche Dienststellen, Bürgerzentren und Hilfsorganisationen
- Sicherheit: Polizei, Feuerwehr
- Bildung und Betreuung: Schulen, Universitäten, Kitas, Pflegeeinrichtungen
- Medizinische Versorgung: Kliniken, Arztpraxen, Apotheken, Therapieangebote
- Nahversorgung: Supermärkte, Drogeriemärkte, weitere Nahrungsmittelanbietende, Getränkemärkte, Kioske, Tankstellen
- Einzelhandel: Anbietende diverser Waren
- Dienstleistungen: Post, Banken, Friseure, Gastronomie, Schneiderei, Reisebüro etc.
- Spiel-, Sport-, Freizeitanlage: Parks, Sportanlagen, Spiel- und Bolzplätze, Schwimmbäder, Jugendclubs, weitere Freizeitanlagen
- Religiöse Stätte: Kirchen, Gemeindehäuser, Friedhöfe
- Kultur und Tourismus: Bibliothek, Theater, Museen, Sehenswürdigkeiten, Kinos, Hotels, Camping, weitere kulturelle Einrichtungen



Karte 10: Quellen und Ziele
(Karte hochauflösend im Anhang)

Insbesondere Versorgungszentren sind für den Fußverkehr von großer Bedeutung, da hier eine Agglomeration unterschiedlichster Nutzungen vorzufinden ist. In der Karte wird dies an einer höheren Dichte der Quellen und Ziele im Bereich der Innenstadt – insbesondere der Fußgängerzone – sichtbar. Auch Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sind besonders wichtige Ziele des Fußverkehrs.

Durch die Verbindung der Ziele und Quellen entstand das Wunschliniennetz (Luftlinien). Es beschreibt die idealen, direkten Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen des Fußverkehrs und verbindet so die verschiedenen Nutzungen.



Karte 11: Wunschliniennetz
(Karte hochauflösend im Anhang)

5.4 Fußverkehrsnetz

Durch Umlegung des Wunschliniennetzes auf das Straßen- und Wegenetz wurde das Fußverkehrsnetz sukzessive entwickelt. Ein gut strukturiertes Fußverkehrsnetz bildet die Grundlage für eine sichere, komfortable und attraktive Fortbewegung zu Fuß. Es setzt sich aus einem Hauptnetz, einem Nebennetz und Verbindungsstrecken zusammen, die unterschiedliche Funktionen im Gesamtnetz übernehmen.

Das **Hauptnetz** ist ein durchgängiges Netz für den Alltagsverkehr im zusammenhängenden Siedlungsgebiet. Auf zentralen Achsen des Fußverkehrs sichert es die Erreichbarkeit bedeutender Quellen und Ziele, wie etwa Stadtzentren und Ortsmitten, Schulzentren, Uni-Standorte, S-Bahnhaltestellen und Arbeitsplatzschwerpunkte. Auch Zielagglomerationen, also lokale Häufungen von Einzelzielen, werden durch das Hauptnetz verbunden. Die Wege des Hauptnetzes zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsfrequenz und direkte Wegführung aus.



Abbildung 8: Hauptrouten des Alltagsfußverkehrs z. B. Universitätsstraße (links) und Allee am Röthelheimpark (rechts)

Das **Nebennetz** übernimmt die Feinerschließung innerhalb von Quartieren und dient der Erreichbarkeit weiterer alltäglicher (Einzel-)Ziele wie Grundschulen, soziale Einrichtungen, Nahversorgung, Bushaltestellen oder Freizeitzielen. Es ergänzt das Hauptnetz zu einem durchgängigen Wegenetz im Siedlungsbereich.



Abbildung 9: Nebenrouten als Ergänzung zum Hauptnetz z. B. Marienbader Straße und Egidienstraße

Verbindungsstrecken bilden die Glieder zwischen Siedlungsrändern, Ortsteilen und außerörtlichen (Freizeit-)Zielen. Diese Wege haben häufig landschaftlichen Charakter und verlaufen abseits des motorisierten Verkehrs. Sie erfüllen eine wichtige Funktion zur Förderung des Alltagsfußverkehrs im ländlicheren Raum und tragen zur Vernetzung von Stadtteilen sowie zur Erhöhung der Erreichbarkeit von Freizeitzielen zu Fuß bei. Eine angemessene Gestaltung ist entscheidend, um auch diese Wege alltagstauglich zu gestalten.



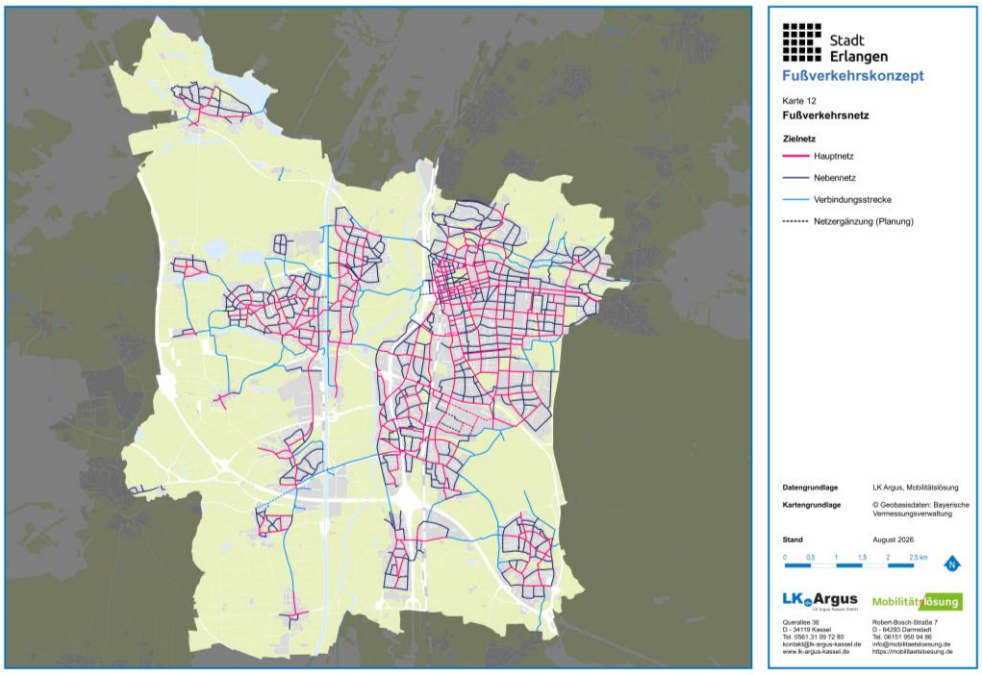
Abbildung 10: Verbindungsstrecken zur Verbindung von Stadtteilen z. B. Herbstwiesenweg (links) und Neumühlsteg (rechts)

Ausgewählte Fußwegeachsen im Hauptnetz sowie auf Verbindungsstrecken mit einer besonderen Bedeutung hinsichtlich der Nutzung und/oder Gestaltung sind als **Flanierrouten** hervorgehoben. In Verbindung mit bestehenden oder herauszuarbeitenden lokalspezifischen Bedeutungen bietet es sich an, diese mit thematischen Schwerpunkten auszugestalten und zu bewerben (siehe auch Kapitel 9.2.10.3). Eine Zusammenarbeit mit je nach Thema relevanten Akteur*innen kann die Umsetzung der Flanierrouten unterstützen.

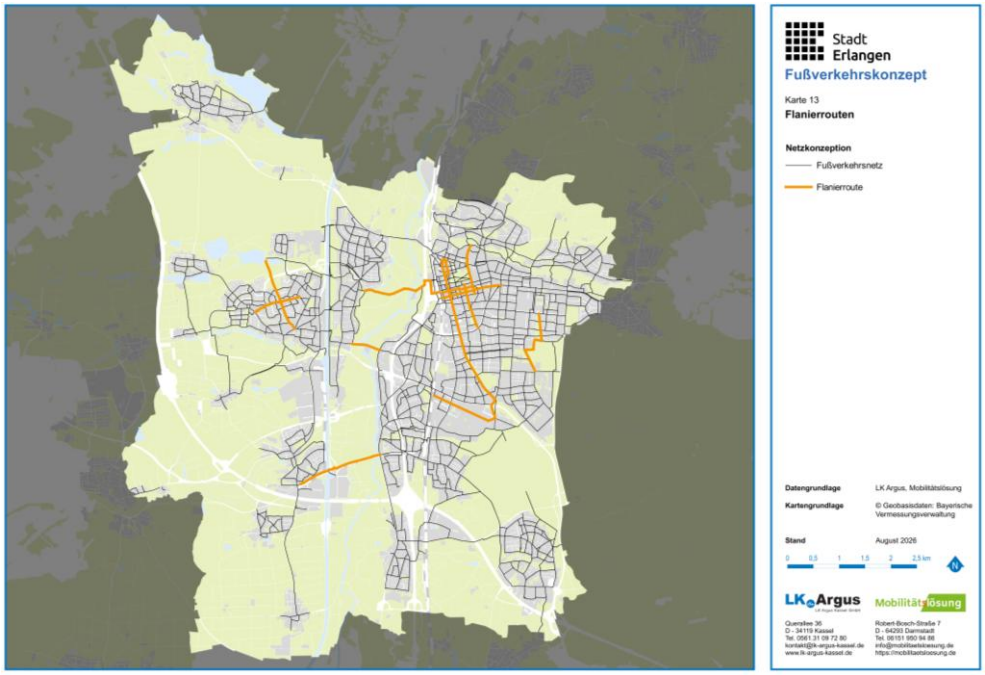


Abbildung 11: Flanier- und Themenrouten mit besonderer Bedeutung z. B. Hauptstraße (links) und Nürnberger Straße (rechts)

Ein abgestuftes Fußverkehrsnetz aus Haupt- und Nebennetz sowie Verbindungsstrecken und Flanierrouten ermöglicht eine ganzheitliche, funktional differenzierte Planung, die Alltagsbedürfnisse des Fußverkehrs berücksichtigt und die Erreichbarkeit im Siedlungsbereich sowie auf wichtigen Verbindungen im Außenbereich stärkt.



Karte 12: Fußverkehrsnetz gemäß Beschluss 613/374/2026[9]
(Karte hochauflösend im Anhang)



Karte 13: Flanierrouten
(Karte hochauflösend im Anhang)

[9] Gegenüber dem vom UVPA im April 2026 beschlossenen Netz gibt es eine Änderung in Tennenlohe. Statt der Straße Vogelherd ist Am Heiligenholz Teil des Nebennetzes.

6 Gesamtstädtische Analyse

Die Analyse der Fußverkehrsbedingungen basiert in erster Linie auf Begehungen. Bei diesen wurde der Bestand der Infrastruktur, der Verkehrsorganisation und des öffentlichen Raums aufgenommen. Im Abgleich des Bestands mit den Anforderungen und Standards des Fußverkehrs (s. Kapitel 8) wurden Mängel herausgearbeitet, die zusammenfassend als prototypische Problemstellungen im ersten Unterkapitel dargestellt sind. Eine ausführliche Beschreibung der Bestandsaufnahmen und Defizitanalyse besteht in den Teilgebietsberichten. Der zweite wesentliche Baustein der Analyse beschäftigt sich mit der Verkehrssicherheit. Das Unfallgeschehen mit Beteiligung des Fußverkehrs wurde umfassend untersucht. Mit der Auswertung auf gesamtstädtischer Ebene im zweiten Unterkapitel wurden Auffälligkeiten herausgearbeitet, die Handlungsbedarfe im Bereich der Verkehrssicherheit aufzeigen.

6.1 Prototypische Problemstellungen

Die in den Teilgebieten durchgeführten Bestandsanalysen zeigen eine Vielzahl typischer Defizite und Konfliktpunkte im Fußverkehr, die regelmäßig in Erlangen auftreten. Diese betreffen sowohl die baulich-gestalterische Qualität der Infrastruktur als auch funktionale und sicherheitsrelevante Aspekte.
Die nachfolgende Zusammenstellung fasst die wesentlichen, in unterschiedlichen Bereichen wiederkehrenden Problemlagen zusammen. Sie bildet damit die Grundlage für die Ableitung von Handlungsbedarfen und Handlungsfeldern zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr auf gesamtstädtischer Ebene. Weiterhin ist die zusammenfassende Darstellung der Analyse die Grundlage für das Evaluationskonzept (siehe Kapitel 10), indem der Status quo für Indikatoren, welche die Infrastruktur und Verkehrsorganisation betreffen, zusammengestellt wird.

6.1.1 Längsverkehr

Ein wesentliches Defizit stellt die unzureichende Breite vieler Gehwege dar. **Minderbreiten** unterhalb des gängigen Regelwerts (mind. 2,50 m) und auch unterhalb der Mindestbreite für die Begegnung zweier Zufußgehender mit Rollstuhl oder Kinderwagen (1,80 m) führen zu Konflikten.
Im Fußverkehrsnetz weisen nur 23 % der 440 km (Geh-)Wege eine Breite von mindestens 2,50 m auf. 37 % der (Geh-)Wege des Fußverkehrsnetzes sind 1,80 m bis unter 2,50 m breit.
Zu schmale Gehwege stellen insbesondere bei der Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen und Eltern mit Kinderwagen und andere Begleitwege,

aber auch im Schüler*innenverkehr (Pulkaufkommen) und allgemein bei Begegnungsverkehr ein Problem dar.

Zudem sind in einzelnen Wohngebieten niveaugleiche, lediglich **markierte Gehwege** anzutreffen, die keine klare bauliche Trennung zum Fahrbahnbereich aufweisen. Diese Gestaltung kann zu Unsicherheiten im Verhalten führen und erhöht das Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr.



Abbildung 12: Zu schmaler Gehweg in der Karl-Zucker-Straße (links) und Markierung Am Erlanger Weg (rechts)

In einigen Straßen in den Teilgebieten **fehlen Gehwege**. Hier ist der Fußverkehr gezwungen, die Fahrbahn mitzubenutzen, was sowohl aus Sicherheits- als auch aus Komfortsicht problematisch ist.

Bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum ergeben sich mehrere Problemfelder. Zum einen kommt es bei **beengten Querschnitten** oder entsprechend starker Frequentierung häufig zu Nutzungskonflikten, da dem Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend Flächen zur Verfügung stehen. Dies betrifft sowohl die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg, Rad frei) als auch getrennten Führungen, die zum Teil in Form anderer Radwege auftreten – also ohne entsprechende Beschilderung.
Zum anderen ist bei den getrennten Führungen, die **Flächenaufteilung** manchmal **unklar**. Häufig fehlt zudem eine taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg. Dies beeinträchtigt vor allem für sehbehinderte Personen die Orientierungssicherheit. Einige Seitenräume sind auch in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben, was zu weiteren Konflikten führt.
Besonderes Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr bilden zudem **Haltestellenbereiche** aufgrund eines erhöhten Flächenbedarfs sowie vielfältiger Bewegungsrichtungen des Fußverkehrs, die mit der Radverkehrsführung in diesem Bereich häufig in Konflikt stehen.



Abbildung 13: Flächenkonkurrenzen mit dem Radverkehr in der Kurt-Schumacher-Straße (links) und an der Haltestelle Gleiwitzer Straße (rechts)

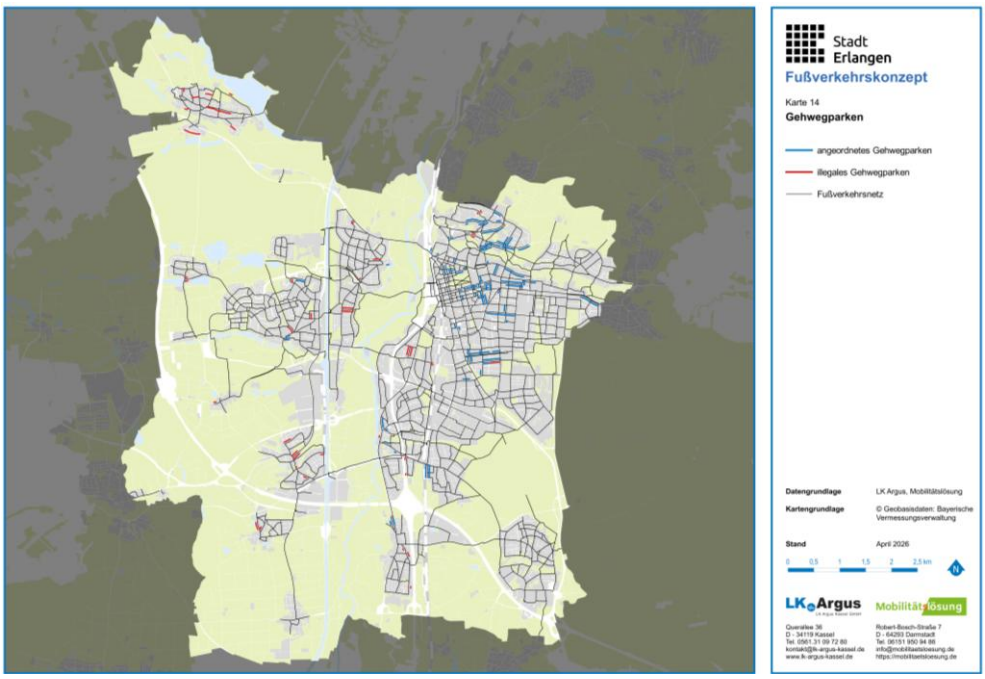
Engstellen auf dem Gehweg entstehen häufig durch Bushaltestellen, Einbauten (z. B. Lichtmasten, Verteilerkästen) oder Eingangstreppen. Insbesondere Bushaltestellen reduzieren die nutzbare Gehwegbreite zum Teil gegen Null, wenn Witterungsschutz und/oder Sitzmöglichkeiten im Seitenraum stehen, ohne dass es Breitenzuschläge gibt. Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden 75 bauliche Engstellen kartiert. Auch (temporäre) **Hindernisse** wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder, Baustellenschilder oder überwuchernde Vegetation wirken sich negativ auf die Begehbarkeit aus.



Abbildung 14: Bauliche Engstelle in der Schorlachstraße (links) und Fahrradparken an der Kreuzung Waldstraße/Anlagenstraße (rechts)

Weiterhin ist **Gehwegparken** – teils angeordnet, aber auch illegal – ein verbreitetes Problem. Es schränkt die nutzbare Breite erheblich ein und führt zu Behinderungen sowie Gefährdungen. Die Restgehwegbreite neben angeordnetem Gehwegparken liegt meistens unter 2,50 m, oftmals auch unter 1,80 m. Dabei sind mitunter Schulwege betroffen. Im Bestand gibt es 49[10] Straßen mit angeordnetem Gehwegparken im Fußverkehrsnetz.

[10] Gegenüber der Auflistung in Anhang 5 zum UVAP-Beschluss vom Dezember 2025 sind es drei Straßen weniger, die nicht im finalen Fußverkehrsnetz liegen.



Karte 14: Gehwegparken
(Karte hochauflösend im Anhang)

Darüber hinaus wurden **Oberflächenschäden** sowie zum Teil starke **Neigungen** mehrfach dokumentiert. Diese mindern den Komfort und stellen ein erhöhtes Sturzrisiko dar, vor allem für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen.



Abbildung 15: Einschränkung der Gehwegbreite durch Aufparken in der Schuhstraße (links) und Oberflächenschäden im Ahornweg (rechts)

6.1.2 Querverkehr

Im Bereich von Querungsstellen zeigen sich Defizite bei **Sichtbeziehungen** an Einmündungen. Hecken, Mauern oder parkende Fahrzeuge schränken die Einsehbarkeit ein und erhöhen so das Unfallrisiko.

Ein wiederkehrendes Thema ist die **mangelnde Barrierefreiheit**: Bordabsenkungen fehlen an vielen Fahrbahnquerungen, was unter anderem für Rollstuhlfahrer*innen, Personen mit Rollatoren und Kinder auf Fahrrädern oder mit

Rollern problematisch ist. Auch taktile Leitelemente sind nicht an allen Querungsanlagen vorhanden. 194 der aufgenommen Querungsanlagen sind nicht (vollständig) barrierefrei ausgestattet.
Ebenso weist die **Signalisierung** an Lichtsignalanlagen oft fußverkehrsunfreundliche Bedingungen auf: lange Wartezeiten, kurze Grünphasen und konfliktbehaftete Schaltungen mit Kfz- oder Radverkehr. Diese beeinträchtigen die Sicherheit sowie die Akzeptanz und führen zu Rotlichtverstößen.

In mehreren Bereichen **fehlen** sichere **Querungsmöglichkeiten** über Hauptverkehrsstraßen vollständig. Teilweise enden Gehwege abrupt ohne Querungsanschluss, was zu unattraktiven oder gefährlichen Situationen führt. Hohe **Geschwindigkeiten** im Kfz-Verkehr verschärfen die Gefahrenlage für den Fußverkehr beim Queren. Aber auch im Längsverkehr führen schnelle Fahrzeuge zu einem reduzierten Sicherheitsgefühl Zufußgehender und zu einer geringen Attraktivität des Straßenraums. Etwa 91 % der Straßen im Fußverkehrsnetz (Haupt- und Nebennetz ohne Verbindungsstrecken) im Hauptverkehrsstraßennetz haben eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h.

Des Weiteren stellen die Bahntrasse und die Autobahnen **Barrieren** dar, die durch fehlende Über-/Unterführungen zu Umwegen für den Fußverkehr führen.



Abbildung 16: Breite Einmündung ohne Querungsmöglichkeit Rathsberger Straße/Essenbacher Straße (links) und mangelnde Barrierefreiheit an der LSA Rathsberger Straße/Staffelweg (rechts)



Abbildung 17: Mangelhafte Mittelinsel über die Gebbertstraße Am Röthelheim (links) und fehlende Bordsteinabsenkung in der Leimbergerstraße (rechts)

6.1.3 Weitere Problemstellungen

Neben infrastrukturellen Mängeln sind auch Aspekte der Netzschlüssigkeit und der Orientierung, qualitative Aspekte der Aufenthalts- und Raumgestaltung sowie die subjektive Sicherheit und die Sicherheit auf Schulwegen von Bedeutung.

Im Hinblick auf Netzschlüssigkeit und Orientierung ist die Beschilderung zum Teil unzureichend. Insbesondere durch **Sackgassenschilder** ohne Angaben zur Durchlässigkeit werden potenziell attraktive und sichere Wegeverbindungen nicht als solche erkannt und bleiben ungenutzt.

Vielfach wird eine **mangelnde Aufenthaltsqualität** festgestellt, die durch hohe Versiegelungsgrade, fehlende Sitzmöglichkeiten und andere Serviceelemente sowie eine geringe Begrünung geprägt ist. Der Fußverkehrsraum wird dadurch funktional, aber nicht als Aufenthaltsort wahrgenommen.



Abbildung 18: Undurchlässiges Sackgassenschild Hessenstraße Einmündung Bayernstraße (links) und mangelnde Aufenthaltsqualität und Gestaltung am Zollhausplatz (rechts)

In diesem Kontext spielen auch **subjektive Sicherheitsaspekte** eine Rolle. Angsträume – etwa in Unterführungen oder schlecht einsehbaren Bereichen – sowie unzureichende **Beleuchtung** von Infrastrukturen und Aufenthaltsbereichen mindern die Attraktivität des Fußverkehrs insbesondere in den Abendstunden. Auf 8 der Verbindungen im Hauptfußverkehrsnetz fehlt eine Beleuchtung. Ein anderes Sicherheitsproblem sind **Elterntaxi** im Umfeld von Schulen, die bei Bring- und Holsituationen regelmäßig zu Konflikten zwischen Kfz- und Fußverkehr führen. Fehlende oder nicht ausreichende organisatorische und bauliche Maßnahmen verstärken diese Problemlage.



Abbildung 19: Dunkle Unterführung Güterhallenstraße (links) und Elterntaxen im Umfeld der Hermann-Hedenus-Schule (rechts)

6.2 Verkehrssicherheit

6.2.1 Methodik

Die Auswertung der Unfallstatistik gibt Hinweise auf Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte. Im Fokus standen Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden, unterschieden nach den Verletzungsgraden (leicht-, schwer- und tödlich verletzt).
Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn innerhalb von 12 Monaten mindestens fünf Unfälle desselben Typs oder innerhalb von 36 Monaten fünf Unfälle mit Personenschaden unabhängig des Unfalltyps auftreten. Als Unfallhäufungslinie liegt vor, wenn in einem Straßenabschnitt (300 m) innerhalb von 36 Monaten mindestens drei Unfälle mit Personenschaden des Unfalltyps 4 (Überschreiten) auftreten (FGSV, 2012).
Bei der Auswertung der Fußverkehrsunfälle wurde auf die von der Stadt Erlangen zur Verfügung gestellten polizeiliche Unfallstatistik (Polizeipräsidium Mittelfranken, 2024) für die Jahre 2018 bis 2023 (pdf) sowie die statistischen Daten der regionalen Unfallstatistik und des Unfallatlas (StBA, 2025a) zurückgegriffen.

6.2.2 Unfallanalyse Gesamtstadt

Die Auswertung der regionalen Unfallstatistik zeigt, dass die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle mit Verletzten im Stadtgebiet Erlangen im Betrachtungszeitraum zwischen 2019 und 2024 absolut zurückgegangen ist, mit einem besonders deutlichen Rückgang während der Coronapandemie 2020 und 2021 (siehe Tabelle 4). Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehen machen 7 % aller Verkehrsunfälle mit Verletzten aus, 32 % der Unfälle von Zufußgehenden geschahen mit Beteiligung von Radfahrenden.

Tabelle 4: Unfälle mit Personenschaden 2019-2024

Anzahl Unfälle mit Personenschaden					Anteil Unfälle mit Personenschaden	
Jahr	Gesamt	Radverkehr	Fußverkehr	Fuß-Radverkehr	Fußverkehr an gesamt	Fuß-Radverkehr an Fußverkehr
2019	571	296	47	16	8 %	34 %
2020	444	239	38	14	9 %	37 %
2021	385	214	26	9	7 %	35 %
2022	458	245	31	6	7 %	19 %
2023	544	304	39	15	7 %	38 %
2024	485	260	32	9	7 %	28 %
2019-2024	**2887**	**1558**	**213**	**69**	**7 %**	**32 %**

Im Vergleich mit bayerischen Städten fällt auf, dass die Zahl der Unfälle pro 1.000 Einwohner*innen und Jahr in Erlangen in den Jahren 2019- 2024 mit durchschnittlich bei 5,3 Unfällen/1.000 Einwohnende im oberen Mittelfeld liegt. Zum Vergleich: In der benachbarten Stadt Fürth wurden zwischen 2019 und 2024 nur durchschnittlich 3,6 Unfälle/1.000 Einwohnende und Jahr polizeilich dokumentiert (vgl. Abbildung 20).

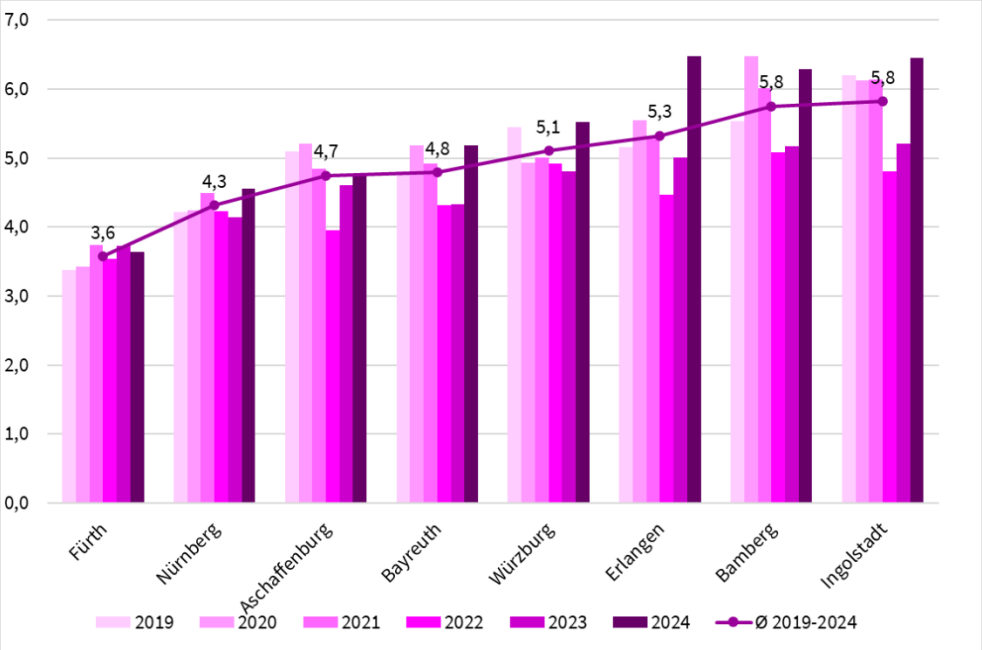


Abbildung 20: Vergleich Unfälle 2019 bis 2024 je 1.000 EW für 10 bayrische Städte ((StBA, 2025b) (Regionalstatistik), eigene Darstellung)

Bei der Betrachtung der Fuß- und Radverkehrsunfälle je 1.000 Einwohnenden zeigt sich, dass in Erlangen die Anzahl der Radverkehrsunfälle je 1.000 Einwohnenden in den Jahren 2019 bis 2024 im Vergleich der Städte mit durchschnittlich 2,9 am höchsten, die Anzahl der Fußverkehrsunfälle im betrachteten Zeitraum mit 0,4 je 1.000 Einwohnende vergleichsweise moderat ist.

Unfälle mit Zufußgehenden gehen in der Regel mit Verletzungen einher, rund ein Drittel sind Unfälle sind Schwerverletzt (siehe Abbildung 21).

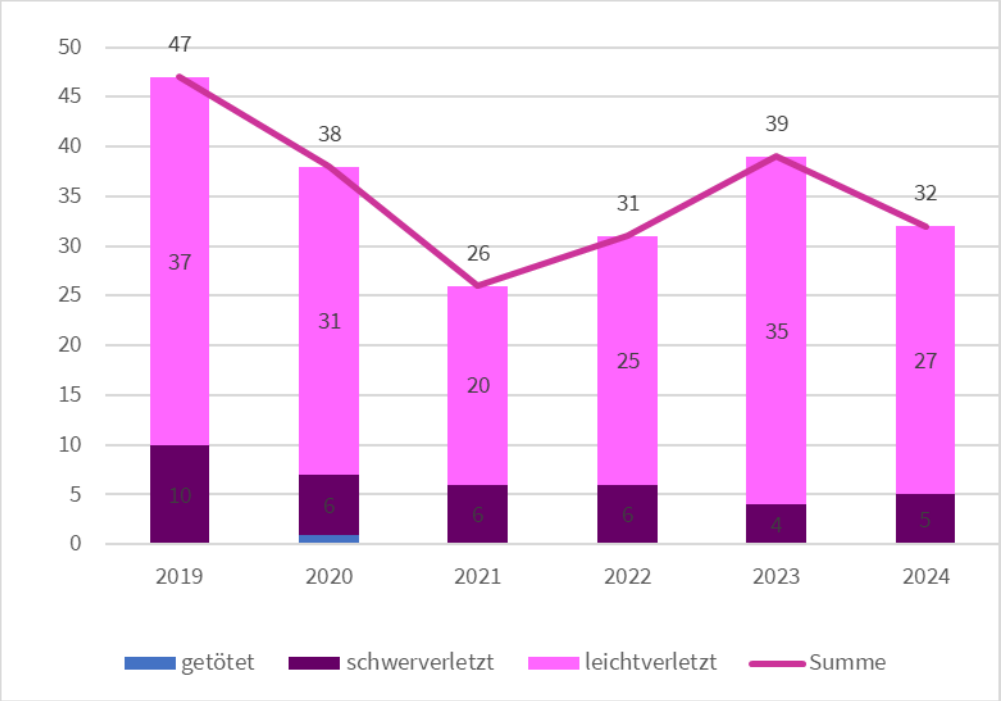


Abbildung 21: Verletzte Zufußgehende nach Schweregrad 2019 – 2024 ((StBA, 2025b) (Regionalstatistik), eigene Darstellung)

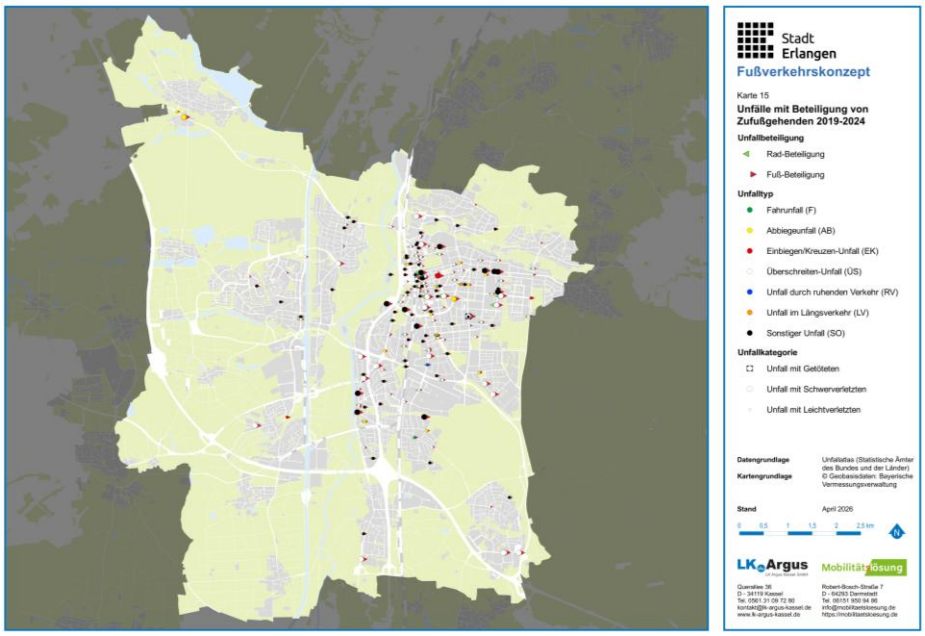
Die vertiefte Auswertung der Verkehrsunfälle nach Unfalltypen ergibt ein differenzierteres Bild. Zu beobachten ist, dass bei den Unfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden die Typen „Überschreiten“ und „Sonstige“ deutlich überwiegen (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Unfalltypen bei Unfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden 2019 bis 2024 ((StBA, 2025c) (Unfallatlas), eigene Auswertung)

Jahr	**Unfälle Fußverkehr**	**Davon Unfälle des Unfalltyps**						
		Fahr-unfall	Abbiegen	Einbiegen/ Kreuzen	Überschreiten	Ruhender Verkehr	Längsverkehr	Sonstiger Unfall
2019	**47**	1	2	0	22	1	1	20
2020	**38**	0	6	1	13	0	2	16
2021	**26**	1	2	0	17	1	0	5
2022	**31**	0	1	0	18	0	1	11
2023	**39**	0	3	0	17	0	1	18
2024	**32**	0	0	3	18	0	0	11
Gesamt	**213**	**2**	**14**	**4**	**105**	**2**	**5**	**81**

6.2.3 Lage auffälliger Unfallstellen

Die Betrachtung der Unfallstellen mit Personenschäden gibt Hinweise auf besonderen Handlungsbedarf. Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wurden nur Unfallorte mit Fußverkehrsbeteiligung ausgewertet und unter Zuhilfenahme der polizeilichen Unfalldaten der Jahre 2019-2024 vertieft betrachtet und bewertet. Unfallhäufungsstellen oder Unfallhäufungsstrecken entsprechend dem Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (FGSV, 2012), wurden nicht festgestellt. Allerdings erfolgt häufig eine Einordnung von Fußverkehrsunfällen in den Unfalltyp „Sonstige“, weshalb diese Straßen(-abschnitte) einer Detailauswertung unterzogen wurden. Ergänzend der Darstellung der Unfalltypen wurden zur Bewertung der Fußverkehrssituation für den Unfalltyp „Sonstige“ auf Grundlage der polizeiliche Verkehrsunfallstatistik ergänzend die Kennzahlen der Unfallursachen herangezogen.
Die Betrachtung der Verteilung der Unfallorte mit Zufußgehenden zeigt, dass nur 19 der 213 Unfälle für Zufußgehenden in den Stadtteilen westlich der Regnitz verortet sind und sich vor allem auf die innenstadtnahen Bezirke entlang stark befahrener Hauptverkehrsstraßen und Kontenpunkte sowie auf die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld konzentrieren (siehe Karte 15).



Karte 15: Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden 2019-2024
(Karte hochauflösend im Anhang)

Stellen und Abschnitte mit einer Häufung an Fußverkehrsunfällen des Unfalltyps 7 „Sonstige“ finden sich im gesamten Stadtgebiet, siehe Tabelle 6. Im Folgenden werden für diese Straßen(abschnitte) die Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung bzw. die genannten Ursachen vertieft betrachtet und beschrieben.

Tabelle 6: Ausgewählte Straßen(abschnitte) mit Personenschaden im Fußverkehr 2019-2024

Straße/ Abschnitt	Unfälle mit Personen-schaden (gesamt)	mit Beteiligung Fußverkehr		
		Gesamt Unfalltyp 1-7	Unfalltyp 4 (überschreiten)	Unfalltyp 7 (Sonstige)
Goethestraße mit Bahnhofplatz	18	10	3	4
Martin-Luther-Platz	15	6	2	4
Hauptstraße	15	7	3	4
Güterhallenstraße	25	7	4	2
Nürnberger Straße	23	5	3	1
Karl-Zucker-Straße	17	8	4	1
Drausnickstraße	22	3	0	3

- **Goethestraße mit Bahnhofplatz**
  Zwischen Innerer Brucker Straße und einschließlich Bahnhofplatz wurden in der Goethestraße 2019 bis 2024 auf einer Strecke von knapp 150 m insgesamt zehn Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert (siehe Abbildung 22). Drei Unfälle sind dem Typ 4, Überschreiten zuzuordnen. Vier Unfälle wurden als Typ 7 „Sonstiger Unfall“ eingeordnet. Als Ursachen wurde zweimal Fehlverhalten des Busses gegenüber Fußverkehr an der Haltstelle, einmal die des Fußverkehrs gegenüber dem Bus genannt, einmal ist die Ursache Radverkehr auf dem Gehweg. Zusammenfassend kann die Flächenkonkurrenz und der dichte Bustakt als Ursache für die Unfälle vermutet werden.

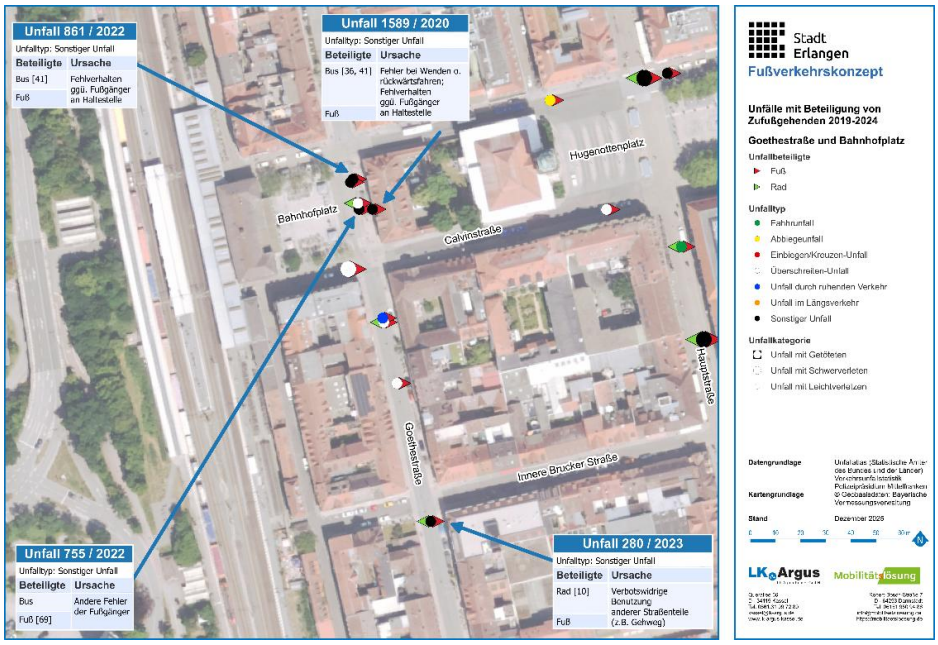


Abbildung 22: Goethestraße mit Bahnhofplatz: Unfälle 2019-2024

· **Martin-Luther-Platz und Umfeld**
Auf dem Martin-Luther-Platz, in der Neuen Straße und im näheren Umfeld, u. a. Altstädter Kirchplatz wurden 2019 bis 2024 insgesamt sechs Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert (siehe Abbildung 23). Zwei Unfälle an der Neuen Straße sind dem Typ 4, Überschreiten zuzuordnen. Vier Unfälle wurden als Typ 7 „Sonstiger Unfall“ eingeordnet. Als Ursachen wurde einmal Fehler des Zufußgehenden beim Queren genannt, die weiteren Ursachen bzw. Verursacher liegen beim Busverkehr bzw. dem Autoverkehr.

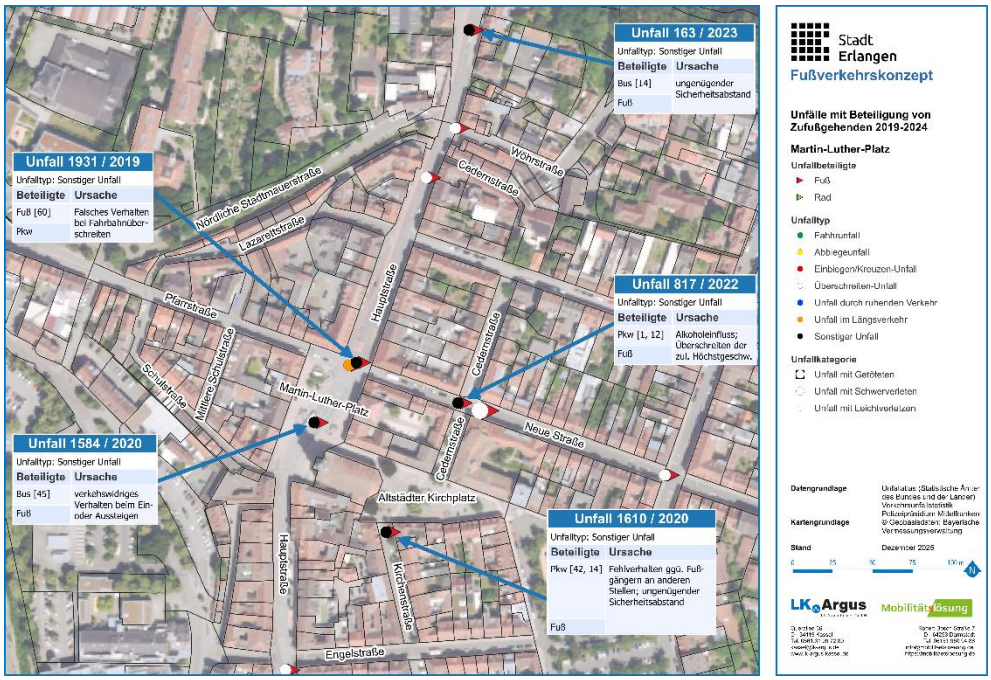


Abbildung 23: Martin-Luther-Platz: Unfälle 2019-2024

- **Hauptstraße, Friedrichstraße bis Universitätsstraße mit Hugenottenplatz**
  Zwischen der Friedrichstraße und der Universitätsstraße inkl. dem Hugenottenplatz wurden in der Hauptstraße 2019 bis 2024 auf einer Strecke von ca. 130 m insgesamt sieben Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert. Drei Unfälle geschahen mit Beteiligung des Radverkehrs, vier Unfälle wurden als Typ 7 „Sonstiger Unfall“ eingeordnet (siehe Abbildung 24). Dieser Straßenabschnitt wie auch der Hugenottenplatz ist Fußgängerzone, dennoch wurde einmal die Unfallursache beim Zufußgehenden vermerkt (anderer Fehler der Fußgänger).

- **Güterhallenstraße (Haltestellen Arcarden)**
  Zwischen der Goethestraße und der Nürnberger Straße wurden in der Güterhallenstraße 2019 bis 2024 auf einer Strecke von ca. 300 m insgesamt sieben Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert. Zwei Unfälle geschahen mit Beteiligung des Radverkehrs, zwei Unfälle wurden als Typ 7 „Sonstiger Unfall“ (anderer Fehler Fußgänger*innen) eingeordnet (siehe Abbildung 24). Die zwei Unfälle geschahen im Bereich der Haltestelle, weiterer Unfallbeteiligte war jeweils ein Bus.

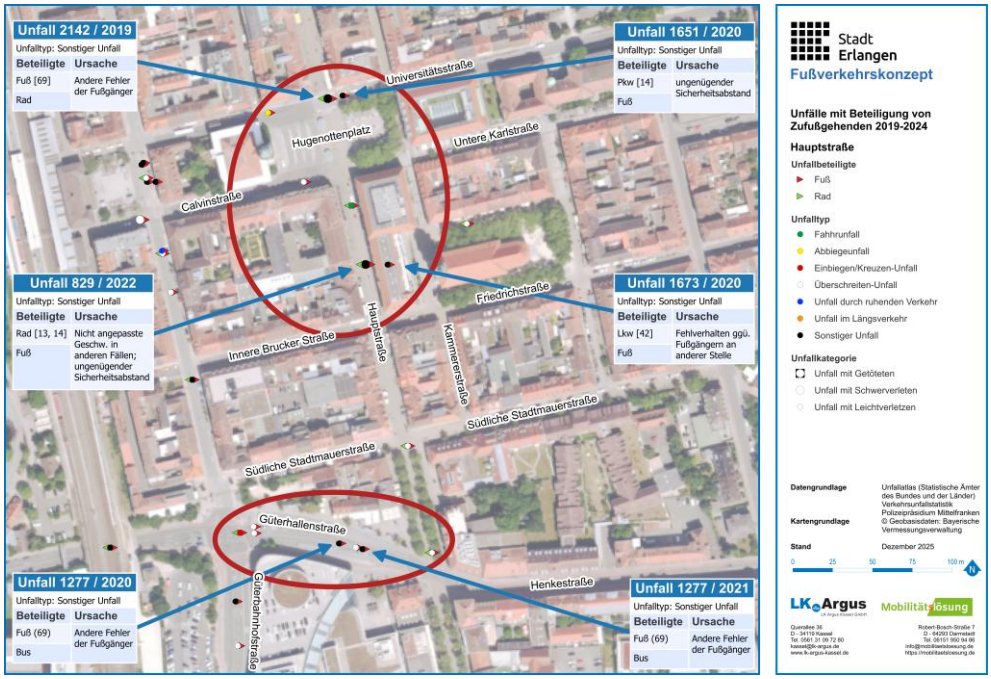


Abbildung 24: Hauptstraße (Friedrichstraße – Universitätsstraße) mit Hugenottenplatz und Güterhallenstraße: Unfälle 2019-2024

· **Nürnberger Straße, Franckestraße bis Rathenaustraße**
Zwischen der Franckestraße und der Rathenaustraße wurden in der Nürnberger Straße 2019 bis 2024 auf einer Strecke von knapp 400 m insgesamt fünf Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert (siehe Abbildung 25). Drei Unfälle sind dem Typ 4, Überschreiten zuzuordnen. Drei Unfälle geschahen mit Beteiligung des Radverkehrs zwischen Fuß- und Radverkehr, wovon ein Unfall als Typ 7 „Sonstiger Unfall“ eingeordnet wurde, als konkrete Ursache wurde ein Fehlverhalten gegenüber dem Fußverkehr an der Haltstelle notiert. Die Haltestelle Ohmplatz ist starkfrequentiert (u. a. Schülerverkehr), durch den Haltestellenbereich verläuft ein nicht-benutzungspflichtiger „anderer“ Radweg. Die Flächenkonkurrenz kann als Ursache für den Unfall vermutet werden.

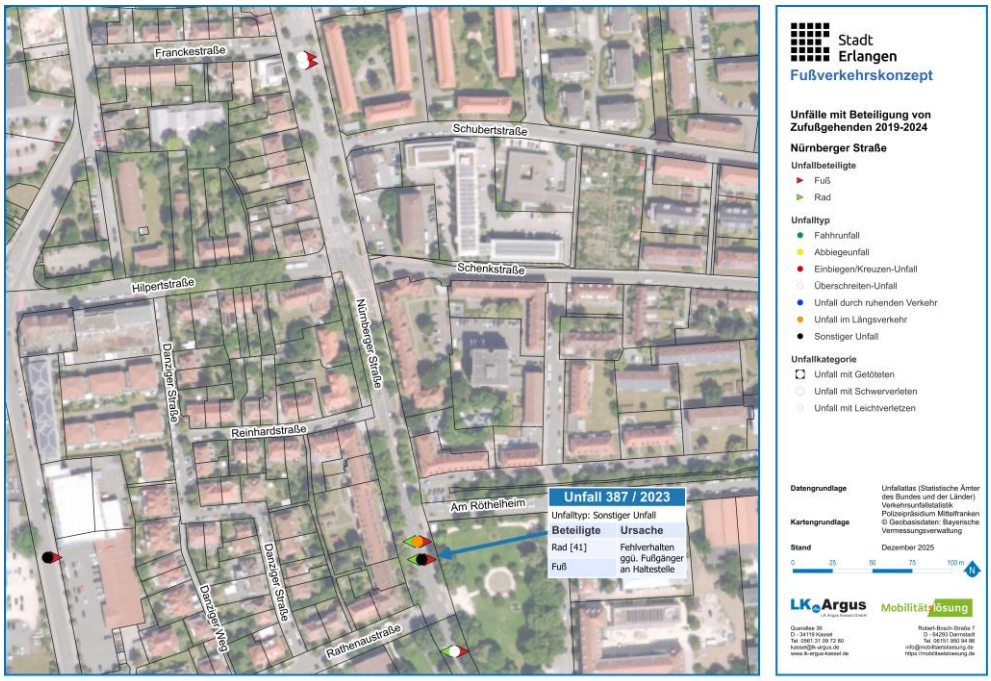


Abbildung 25: Nürnberger Straße, Am Röthelheim – Rathenaustraße: Unfälle 2019-2024

- **Karl-Zucker-Straße, Stintzingstraße bis Zufahrt Nahversorgungszentrum**
  Zwischen der Stintzingstraße und der Zufahrt zu den Nahversorgern wurden in der Karl-Zucker-Straße 2019 bis 2024 auf einer Strecke von ca. 160 m insgesamt fünf Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert. Vier Unfälle sind dem Typ 4, Überschreiten zuzuordnen (siehe Abbildung 26). Ein Unfall geschah mit Beteiligung des Radverkehrs zwischen Fuß- und Radverkehr, wovon ein Unfall als Typ 7 „Sonstiger Unfall“ eingeordnet wurde, konkrete Ursache“ war ungenügender Sicherheitsabstand eines Pkw.

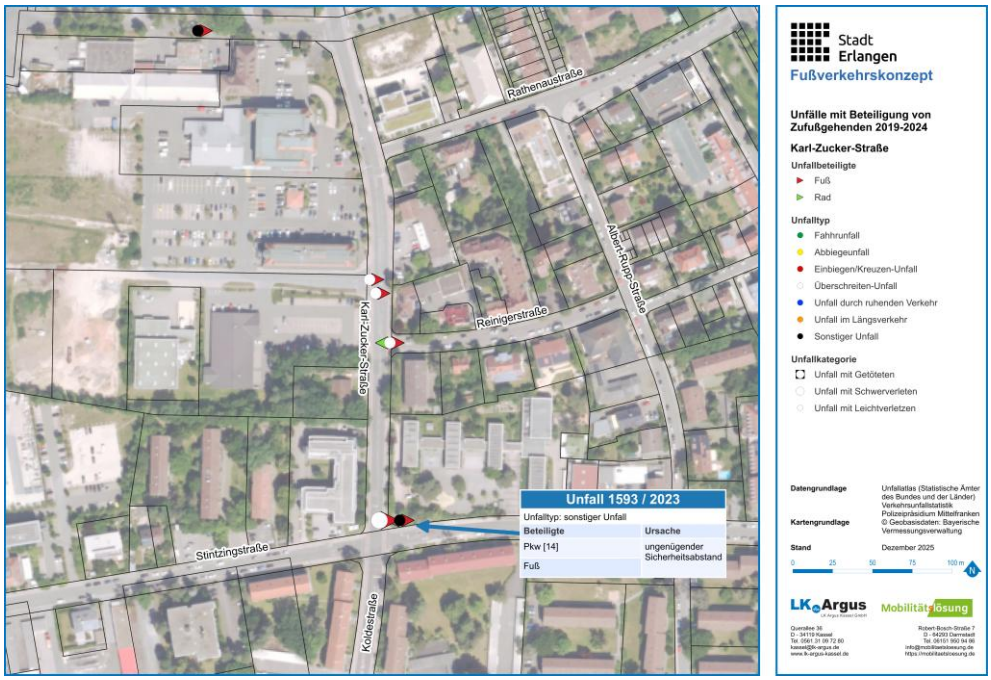


Abbildung 26: Karl-Zucker-Straße sowie Karl-Zucker-Straße – Stintzingstraße: Unfälle 2019-2024

· **Drausnickstraße**
Zwischen der Hartmannstraße und der Zufahrt zu den Parkflächen am Erlangen Campus wurden in der Drausnickstraße 2019 bis 2024 auf einer Strecke von ca. 250 m insgesamt drei Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert, alle drei wurden als Typ 7 „Sonstiger Unfall“ eingeordnet (Abbildung 27), konkrete Ursache war Fehlverhalten gegenüber Zufußgehenden.

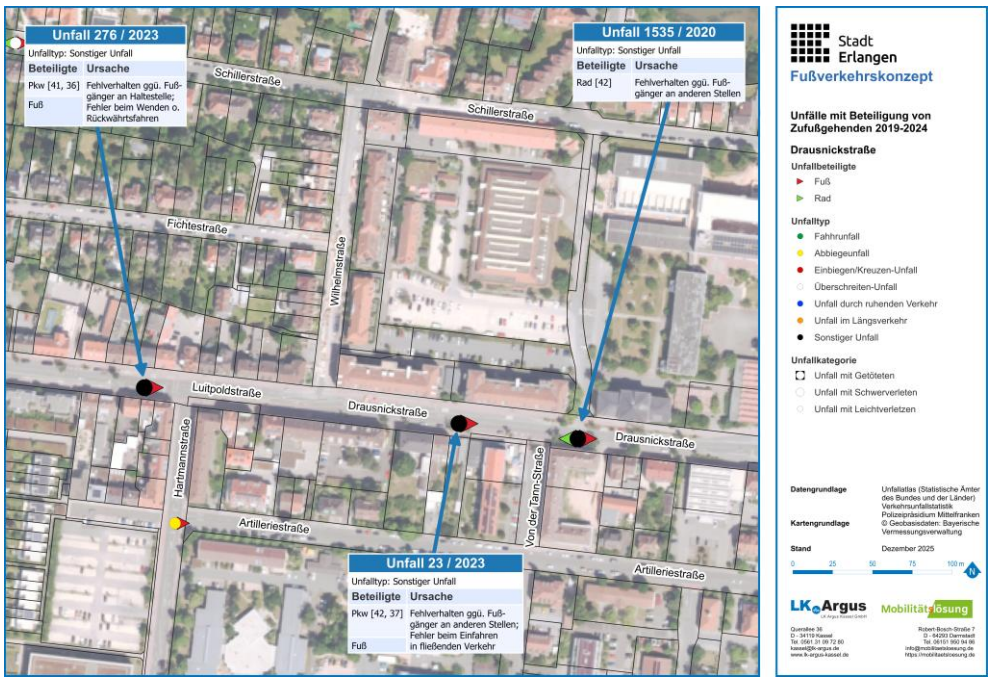


Abbildung 27: Drausnickstraße: Unfälle 2019-2024

6.2.4 Fazit

Die Betrachtung der Straßenverkehrsunfälle zeigt, dass die Unfallentwicklung in Erlangen tendenziell rückläufig ist. Bei allen Verkehrsteilnehmergruppen liegen die auf die Einwohnerzahl bezogenen Unfallzahlen im Vergleich zu anderen bayrischen Städten allerdings im oberen Drittel.
Besondere Auffälligkeiten sind in Bezug auf die räumliche Verteilung der Unfälle sowie auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und hier wiederum zu Lasten des Fußverkehrs festzustellen. Die Unfälle konzentrieren sich auf die innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungsbereiche wie auch auf das Bahnhofsumfeld und die Innenstadt. Hier überlagern sich die unterschiedlichen Nutzungen und Verkehrsarten bei gleichzeitig geringen Flächenressourcen.
Die vertiefte Betrachtung „Sonstiger Unfälle“ (Typ 7) bei Zufußgehenden hat gezeigt, dass diese auch häufig im Zusammenhang mit dem Überqueren der Fahrbahn stattfinden, z. B. an Bushaltestellen oder aus Fehlverhalten des Radverkehrs herrühren.

7 Ziele zur Fußverkehrsförderung

7.1 Zielkonzeption

Die Erarbeitung und Diskussion von Leitzielen ist von zentraler Bedeutung für die darauffolgende Ausarbeitung von Maßnahmen, da sie die mit dem Fußverkehrskonzept verbundene grundsätzliche Botschaft prägen und gleichzeitig identitätsstiftend für die Mobilitätsentwicklung Erlangens sind. Für die Fußverkehrsförderungen wurden Ziele definiert, an denen sich die Planung und die Verwaltung orientieren können. So sollen mit umfassenden Zielsetzungen die strategischen Weichen für eine Verkehrswende gestellt werden.

7.1.1 Vorhandene Ziele

Eine wichtige Basis der Zielformulierung bildet der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans 2030 (VEP), in dem bereits Ziele wie die Etablierung vom „Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart in der Stadtverwaltung, der Politik und der Öffentlichkeit“ und das Animieren von „mehr Menschen zum Zu-Fuß-Gehen“ verankert sind. Diese Ziele wurden ergänzt, aktualisiert und systematisiert.

7.1.2 Zielkonzept des Fußverkehrskonzepts

Das Zielkonzept des Fußverkehrskonzepts ist dreistufig aufgebaut und dient der systematischen Ableitung und Strukturierung der angestrebten Entwicklungen im Fußverkehr. Es basiert auf den im VEP formulierten Zielen, die übernommen, fachlich ergänzt, aktualisiert und in einen konsistenten Zielrahmen überführt wurden. Durch den hierarchischen Aufbau wird eine klare Verbindung zwischen übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen und konkreten, überprüfbaren Maßnahmen im Fußverkehr hergestellt.

Auf der obersten Ebene stehen die **Oberziele**. Sie formulieren die übergeordneten Leitvorstellungen und Grundausrichtungen der kommunalen Verkehrsentwicklung und ordnen den Fußverkehr in gesamtstädtische Zielsetzungen ein. Oberziele geben den langfristigen Rahmen für alle nachgeordneten Ziel- und Maßnahmenebenen vor.

Darauf aufbauend wurden **Leitziele** definiert. Diese konkretisieren die Oberziele für den Fußverkehr und beschreiben strategische, langfristig angelegte Entwicklungsrichtungen. Leitziele dienen als verbindende Ebene zwischen den abstrakten Oberzielen und der operativen Umsetzung. Sie geben Orientierung für

Planungs- und Entscheidungsprozesse und bilden die Grundlage für die Ableitung handlungsbezogener Zielsetzungen.

Die dritte Ebene bilden die **Handlungsziele**. Sie stellen konkrete Teilziele dar, die jeweils einzelnen Leitzielen zugeordnet sind. Handlungsziele sind praxisnah formuliert, möglichst eindeutig und messbar angelegt und beziehen sich auf spezifische Aspekte des Fußverkehrs. Zur Überprüfung der Zielerreichung wurden für die Handlungsziele geeignete **Indikatoren** definiert, die eine regelmäßige Evaluation und ein Monitoring der Umsetzung ermöglichen. Auf diese Weise wird das Zielkonzept nicht nur als strategischer Orientierungsrahmen, sondern auch als steuerungs- und kontrollierendes Instrument nutzbar (s. Kapitel 10.1).

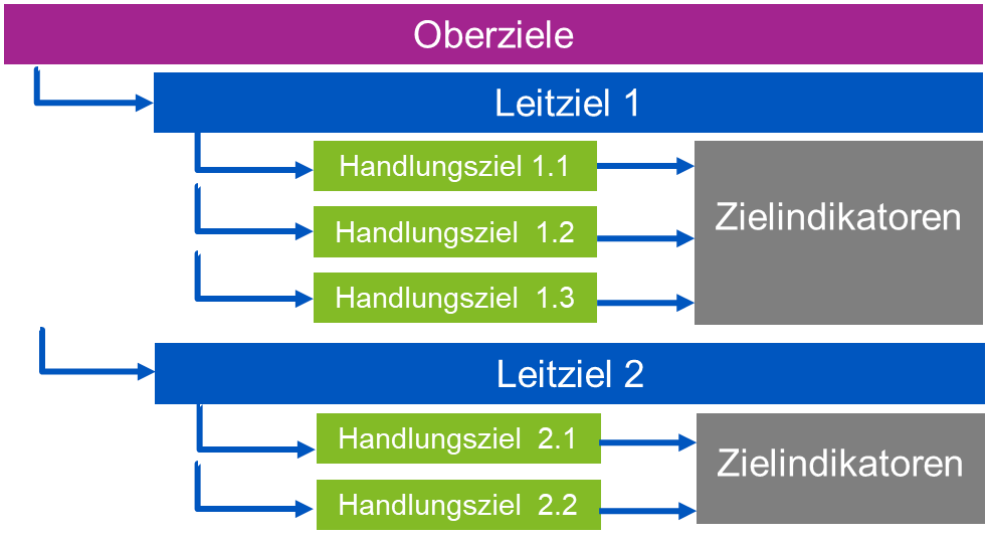


Abbildung 28: Systematik des Zielkonzepts

7.1.3 Oberziele des Fußverkehrs

Aus dem VEP wurden zwei Oberziele zum Fußverkehr übernommen. Das ist zum einen die Etablierung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart im Bewusstsein aller Akteur*innen – also der Stadtverwaltung, der Politik, der Wirtschaft und der Öffentlichkeit. Zum anderen ist die Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split ein langfristiges Oberziel, welches gleichzeitig auch als Indikator verwendet werden kann. Neben dem Fußverkehrsanteil am Modal Split kann auch die Anzahl Zufußgehender im Umfeld wichtiger Ziele / in zentralen Bereichen ein Zielindikator sein.

7.2 Leit- und Handlungsziele des Fußverkehrs

Insgesamt wurden sechs Leitziele festgelegt, die jeweils mit dazugehörigen überprüfbaren Handlungszielen hinterlegt wurden.



Abbildung 29: Sechs Leitziele zum Fußverkehr in Erlangen

7.2.1 Erlangen als Fußverkehrsstadt etablieren



Erlangen etabliert sich als fußverkehrsfreundliche Stadt. Hierfür ist die Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe zu sehen. Die Belange von Zufußgehenden sind in städtischen Planungen zu berücksichtigen und entsprechende Ressourcen sollen zur Verfügung gestellt werden. In der Verwaltung soll Fußverkehrsförderung als interdisziplinäre Aufgabe verstanden werden.

Das Leitziel „Erlangen als Fußverkehrsstadt etablieren“ enthält folgende Handlungsziele:

7.2.1.1 Belange des Fußverkehrs bei allen Vorhaben der Stadt- und Verkehrsentwicklung berücksichtigen

Bei Vorhaben im öffentlichen (Straßen-)Raum sind die Anforderungen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
Ein Zielindikator ist der Anteil der Planungsprozesse mit besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs.

7.2.1.2 Qualitätsstandards bei Neu- und Umplanungen berücksichtigen

Bei allen Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen, sollen die definierten Qualitätsstandards (s. Kapitel 8) eingehalten werden. Das gilt sowohl für den Neu- als auch den Umbau von Straßen, Wegen, Plätzen, Querungen und Haltestellen. Indikator für die Evaluation ist der Anteil der Neu- und Umbauten mit Berücksichtigung der Qualitätsstandards.

7.2.1.3 Ressourcen sowie finanzielle und personelle Mittel für die Umsetzung des Fußverkehrskonzepts bereitstellen

Zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzepts sowie zur Unterhaltung bestehender Infrastrukturen sollen ausreichende Mittel bereitgestellt werden. Das sind zum einen finanzielle Ressourcen, die anhand der jährlich für die Fußverkehrsförderung ausgegebenen Mittel gemessen werden können. Zum anderen sind das Personalstellen, die sich in der Verwaltung um die Belange des Fußverkehrs kümmern. Zielindikator hierfür ist die Anzahl der Personalstellen für den Fußverkehr.

7.2.2 Erreichbarkeit sichern



Fußverkehr als Basismobilität ist essenziell für die Sicherung der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele. Hierfür gilt es, ein durchgängiges Fußverkehrsnetz zu schaffen. Dessen Infrastrukturen sind entsprechend der Qualitätsstandards auszubauen und zu erhalten. Alle Menschen sollen ihre Ziele umwegfrei zu jeder Jahres- und Tageszeit sicher und komfortabel erreichen können.

7.2.2.1 Durchgängiges und qualitativ hochwertiges Fußverkehrsnetz mit ausreichend dimensionierten Fußverkehrsflächen schaffen

Das definierte gesamtstädtische Fußverkehrsnetz soll umgesetzt werden, um eine größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit zu gewährleisten. Bauliche Lücken im Fußverkehrsnetz sollen geschlossen werden. Bei künftigen Stadtentwicklungen ist die Netzplanung für den Fußverkehr konsequent fortzuführen. Zudem sollen alle Gehwege / Flächen für den Fußverkehr innerhalb des Netzes ausreichend dimensioniert und durchgängig nutzbar gemacht werden. Ein Indikator für das Handlungsziel sind die Anteile der Fußverkehrsinfrastruktur im Fußverkehrsnetz, die die Standardgehwegbreite von 2,50 m oder die Mindestanforderung von 1,80-2,50 m erfüllen.

7.2.2.2 Nutzungsstruktur im fußläufigen Einzugsbereich erhalten und verbessern

Wichtige alltägliche Ziele sollen sich in fußläufiger Erreichbarkeit befinden. Die Nutzungsstruktur, die zum Beispiel Nahversorgung, Bildung und medizinische Versorgung umfasst, ist daher zu erhalten und zu verbessern.

Messbar ist das Handlungsziel am Anteil der Einwohnenden, welcher ausgewählte Alltagsziele zu Fuß in maximal 15 Minuten (1.000 m) erreichen kann.

7.2.2.3 Andere Verkehrsmittel mit dem Fußverkehr verknüpfen

Zur Erweiterung des Bewegungsradius von Zufußgehenden soll der Fußverkehr mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Dies umfasst insbesondere die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel, aber auch die intermodaler Angebote. Daher ist bei Stadtentwicklungen die Zuwegung zu bestehenden und zukünftigen Haltestellen sowie zu intermodalen Verknüpfungspunkten zu berücksichtigen. Im bestehenden Fußverkehrsnetz soll die barrierefreie Erreichbarkeit baulich sichergestellt werden.
Das Handlungsziel kann über die Haltestellenabdeckung und die Anzahl der Mobilpunkte im Stadtgebiet gemessen werden.

7.2.2.4 Orientierung durch Beschilderung und Wegweisungssystem sicherstellen

Zur Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten soll eine gute Orientierung für den Fußverkehr gegeben sein. Ein einheitliches Wegweisungssystem soll installiert werden, welches eine schnelle Orientierung zu Zielen in fußläufiger Entfernung auf attraktiven Verbindungen ermöglicht.
Indikator für die Evaluation ist der Anteil der Teilgebiete mit aktueller, durchgehender und leicht verständlicher (barrierearmer) Wegweisung.

7.2.3 Gleichberechtigte Teilhabe gewährleisten



Selbstständig unterwegs sein zu können, ist Grundvoraussetzung für die Gewährleistung einer gleichberechtigten Teilhabe. Daher sind die Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen zu verbessern. Kinder und Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte Menschen sollen sich in Erlangen sicher zu Fuß fortbewegen können.

7.2.3.1 Soziale Teilhabe und eigenständige Mobilität für alle sichern durch barrierefreie Gehwege und Querungsmöglichkeiten

Oberflächen sollen barrierefrei gestaltet werden, damit sich alle sicher und eigenständig fortbewegen können. Ebenso sind Fußverkehrsflächen von Hindernissen (z. B. parkende Autos, Mülltonnen, Geschäftsauslagen, Einbauten, Stadtmöblierung, Gastronomieflächen, Wildparken Fahrräder und E-Scooter) freizuhalten und physische Barrieren abzubauen. Des Weiteren sollen Querungsstellen barrierefrei ausgebaut werden, was nicht nur Querungsanlagen, sondern auch Einmündungen ohne Querungsanlage betrifft. Generell ist das Zwei-Sinne-Prinzip bei der Gestaltung im Straßenraum umsetzen.

Die Anzahl der nicht barrierefreien Querungsanlagen im Fußverkehrsnetz ist ein leicht messbarer Indikator des Handlungsziels. Weitere Indikatoren für die Evaluation sind die Anzahl der Straßen des Fußverkehrsnetzes mit angeordnetem Gehwegparken und die Anzahl der baulichen Engstellen im Fußverkehrsnetz.

7.2.3.2 Barrierefreie Haltestellen sowie barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel schaffen

Sowohl die Haltestellen als auch die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sind barrierefrei herzustellen. Bushaltestellen sind mit Hochborden und Bodenindikatoren auszustatten. Ebenso sollen die Informationen (z. B. zu Abfahrten) mittels Zwei-Sinne-Prinzip zugänglich gemacht werden.
Indikator des Handlungsziels ist der Anteil der barrierefreien ÖV-Haltestellen.

7.2.3.3 Sichere und kindgerechte Schul- und Freizeitwege schaffen

Die besonderen Anforderungen von Kindern – insbesondere die begrenzte Sicht und das fehlende Einschätzungsvermögen des Verkehrs bzw. von Gefahren, aber auch der hohe Bewegungsdrang – sollen bei der Gestaltung des Straßenraums berücksichtigt werden. Es gilt kindgerechte Schul- und Freizeitwege zu schaffen, damit Kinder und Jugendliche sich selbstständig und sicher fortbewegen können.
Zielindikator ist die Anzahl der umgesetzten Maßnahmen für sichere Schulwege.

7.2.4 Sicherheit erhöhen



Die Erhöhung der Sicherheit ist ein zentraler Aspekt der Fußverkehrsförderung. Zum einen ist die objektive Verkehrssicherheit zu verbessern, d. h., alle Zufußgehenden sind sicher vor Unfällen („Vision Zero“). Zum anderen soll das subjektive Sicherheitsempfinden gesteigert werden, d. h., alle fühlen sich sicher im Verkehr und im öffentlichen Raum. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Schulumfeld.

7.2.4.1 Keine Verkehrstoten (Vision Zero), Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung reduzieren

Vision Zero als oberstes Ziel der Verkehrssicherheit soll stringent verfolgt werden. Generell sind Maßnahmen zu ergreifen, um Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs im Stadtgebiet zu vermeiden.
Als Indikator fungiert die Anzahl der bei Verkehrsunfällen leichtverletzten, schwerverletzten und getöteten Zufußgehenden.

7.2.4.2 Ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten schaffen

Über Hauptverkehrsstraßen sollen möglichst in Abständen von etwa 150 m, zumindest jedoch an Stellen mit hohem Querungsbedarf, ausreichend breite Querungsanlagen gebaut werden. Bei der Steuerung von LSA sind die Belange des Fußverkehrs zu berücksichtigen, indem Wartezeiten kurzgehalten und Grünphasen ausreichend langgehalten werden. Auch abseits von Hauptverkehrsstraßen sollen sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Hierfür gilt es, insbesondere Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Nach Möglichkeit soll der Fußverkehr im Fußverkehrshauptnetz bevorrechtigt werden.
Ein Indikator des Handlungsziels ist die Anzahl neu errichteter Querungsanlagen/-hilfen.

7.2.4.3 Subjektive Verkehrssicherheit erhöhen durch Reduzierung von Konflikten und Förderung der Rücksichtnahme

Nicht nur die objektive Verkehrssicherheit, sondern auch das persönliche Sicherheitsempfinden soll erhöht werden. Fußgänger*innen sollen keine Angst vor Unfällen und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden haben. Hierfür soll – zumindest bei hohem Verkehrsaufkommen – der Fußverkehr räumlich von anderen Verkehrsarten getrennt und ein ausreichender Sicherheitsabstand hergestellt werden.
Gemessen werden kann das Handlungsziel am Anteil der Einwohnenden, der sich als Zufußgehende im Verkehr sicher fühlt. Zudem dient die Anzahl der Maßnahmen zur Trennung von Fuß- und Radverkehr nach den Standards als Indikator.

7.2.4.4 Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum erhöhen und Angsträume entschärfen

Im Gegensatz zur Verkehrssicherheit geht es beim Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum um die Angst vor möglichen Übergriffen und kriminellen Vorfällen. Angsträume sollen entschärft werden, damit alle sich sicher fühlen, wenn sie zu Fuß unterwegs sind. Wesentlich ist hierfür unter anderem eine gute Beleuchtung.
Dementsprechend dient die Anzahl der Verbindungen im Hauptfußverkehrsnetz mit fehlender Beleuchtung als Indikator.

7.2.4.5 Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduzieren

In Bereichen mit viel Fußverkehr sollen zulässige Höchstgeschwindigkeiten und tatsächliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Insbesondere in Wohngebieten und an sensiblen Einrichtungen wie Schulen soll eine Verkehrsberuhigung die Sicherheit von Zufußgehenden erhöhen.
Indikator ist der Anteil von Strecken des Hauptstraßennetzes im Fußverkehrsnetz mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit.

7.2.5 Aufenthaltsqualität steigern



Ziel ist es, den öffentlichen Raum qualitätsvoll zu gestalten und die Stadt zu beleben. Nicht nur das Zufußgehen, sondern auch das Verweilen und Begegnen sollen im öffentlichen Raum möglich und angenehm sein. Denn eine qualitative Ausstattung mit Stadtmobiliar und Straßenbegrünung machen das Fortbewegen zu Fuß attraktiver.

7.2.5.1 Öffentliche Nutzungen in Erdgeschosszonen zur Belebung und Attraktivierung von Straßenräumen etablieren

Fußverkehr und Randnutzungen stehen in einer engen Wechselwirkung und bilden gemeinsam zentrale Faktoren für die Belebung des öffentlichen Raums. Daher sollen Geschäfte und gastronomische Angebote in Erdgeschosszonen etabliert und erhalten werden. Sie sorgen für vitale öffentliche Räume, wo zu Fuß gegangen wird und Menschen sich aufhalten und verweilen.
Evaluiert wird das Handlungsziel über die Anzahl an Einzelhandelsgeschäften und Gastronomien im Stadtgebiet.

7.2.5.2 Verweil- und Begegnungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen schaffen

Im öffentlichen Raum sollen Orte geschaffen werden, die dem Ausruhen und der Begegnung dienen. Wichtig hierfür sind genügend Sitzmöglichkeiten und ausreichend Schatten. Zu berücksichtigen sind zudem die Ansprüche verschiedener Nutzergruppen (u. a. Kinder und Jugendliche, stillende Mütter, Senior*innen).
Zielindikatoren sind der Anteil der Einwohnenden, der mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zufrieden ist, sowie die Anzahl neuer Sitzmöglichkeiten.

7.2.5.3 (Wohnungsnahe) Sport-, Bewegungs- und Spielmöglichkeiten einrichten

Der Straßenraum soll zum Bewegen und Spielen einladen. Daher sollen insbesondere im Wohnumfeld Sport-, Bewegungs- und Spielmöglichkeiten eingerichtet werden.
Die Anzahl nicht-kommerzieller Spiel- und Bewegungsorte fungiert als Indikator.

7.2.6 Gesundheit und Wohlbefinden verbessern



Zufußgehen ist gesund. Durch die Förderung aktiver Mobilität verbessert sich die Gesundheit der Bevölkerung. Wichtig ist zudem, dass sich alle in einem gesunden Umfeld bewegen können. Hierfür sollen Emissionen reduziert und ein angenehmes Mikroklima geschaffen werden.

7.2.6.1 Verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Fußverkehrsnetz minimieren

Die Belastungen durch verkehrsbedingte Lärm- und Luftemissionen, denen Zufußgehende ausgesetzt sind, ist zu reduzieren. Da diese vorrangig vom Kfz-Verkehr ausgehen, sollen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -verlagerung ergriffen werden.
Als Indikator dient der Anteil der Einwohnenden mit hoher Lärmexposition.

7.2.6.2 Fußwege möglichst durch begrünte Straßenräume, ruhige Straßen oder vom Kfz-Verkehr unabhängige Wege führen

Zur Steigerung der Attraktivität der Verbindungen sollen Fußwege möglichst durch begrünte Straßenräume, ruhige Straßen oder vom Kfz-Verkehr unabhängige Wege geführt werden.
Der Anteil der Fußgängerzonen und der selbstständigen/straßenunabhängigen Wege im Fußverkehrsnetz dient als Indikator.

7.2.6.3 Durch aktivierende Gestaltung zur Steigerung der körperlichen Aktivität beitragen

Der öffentliche Raum soll so gestaltet werden, dass er zum Bewegen einlädt. Eine abwechslungsreiche und aktivierende Umgebung fördert das Zufußgehen und damit die körperliche Aktivität. Das wiederum wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung aus.
Ein Indikator ist der Anteil der Einwohnenden, deren tägliche aktive Mobilitätszeit durchschnittlich über 30 Minuten liegt.

7.2.6.4 Bei der Gestaltung der öffentlichen Räume notwendige Klimaanpassung umsetzen

Der öffentliche Raum soll aktiv an die zu erwartenden klimatischen Veränderungen angepasst werden. Bei der Gestaltung sollen notwendige Maßnahmen umgesetzt werden, um Vorsorge für Folgen des Klimawandels und von Extremwetterereignissen zu treffen. Dies umfasst insbesondere Vegetation und Wasserelemente, die gleichzeitig die Bedingungen für den Fußverkehr attraktiver machen. Messbar ist dies unter anderem anhand der Anzahl neuer Stadtbäume, neuer Trinkwasserbrunnen und neuer Fahrgastunterstände.

8 Anforderungen und Standards

Zur Förderung des Fußverkehrs ist die Bereitstellung einer hochwertigen, entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorgaben und Regelwerken gestalteten Fußwegeinfrastruktur, wozu auch die Gestaltung des öffentlichen Raums zählt, essenziell. Zufußgehende stellen unterschiedliche Ansprüche an die Qualität und Ausgestaltung der Fußwegeinfrastruktur und den öffentlichen Raum.

Grundlagen für die Definition der Qualitätsstandards für das Fußverkehrsnetz in Erlangen sind insbesondere DIN-Normen, die Hinweise und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die StVO Novelle 2024 und die Verwaltungsvorschrift zur StVO (April 2025). Im Einzelnen:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 und 202x)
- Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RASt 06 (02/2024)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002 und 202x)
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA 2012)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015)
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (M WBF 2007)
- DIN 18040-3:2014-12 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen. Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum)
- DIN 32984:2020-12 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum).

Es gelten die jeweils gültigen gesetzlichen Vorgaben und Regelwerke.
Für das Fußverkehrskonzept von besonderer Bedeutung sind die Überarbeitung der RASt 202x, das Erscheinen ist für den Herbst 2026 angekündigt sowie die in Überarbeitung befindlichen Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 202X). Mit der Novellierung der StVO 2025 und der VwV-StVO 2025 wurde auch eine Aktualisierung der R-FGÜ 202x angestoßen. Die in den R-FGÜ 2001 vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen sind nur noch als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten (siehe VwV-StVO §26.4).[11]

[11] Schreiben StMi vom 26.08.2026 hierzu: Für den Bereich des Freistaats Bayern sind die R-FGÜ mit Erlass vom 02.01.2002 (Az. IC4/IID9-3611.17-4) formell eingeführt worden. Bis zu einer Überarbeitung sind die R-FGÜ bei der Anlage und Ausstattung neuer Fußgängerüberwege und bei der Überprüfung bestehender Fußgängerüberwege im Rahmen von Verkehrsschauen – soweit einzelne Teile nicht offensichtlich inhaltlich vollständig überholt und die R-FGÜ nicht fortgeschrieben sind – weiter zu beachten.

Mit dem VEP 2030 wurden bereits 2018 und 2020 die grundlegenden Qualitätsstandards beschlossen. Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes werden die Qualitätsstandards entsprechend dem Stand der Technik bzw. den anerkannten Regeln der Technik fortgeschrieben und aktualisiert und hinsichtlich der Erlangener Rahmenbedingungen für eine alltagstaugliche Umsetzung konkretisiert. Sie beschreiben die anzustrebenden Qualitäten und Standards, als Instrument sind sie darüber hinaus geeignet, bestehende Mängel auf Fußwegen zu erfassen. Bei Neu- und Umbaumaßnahmen sollen sie zukünftig als Zielvorgaben dienen.

Die Qualitätsstandards formulieren Kriterien zu:

- **Längsverkehr**: Wege- bzw. Linienführung, Gehwegbreite, Führung des Radverkehrs, Hindernisse, Oberflächenbeschaffenheit, Konflikte mit dem ruhenden Verkehr / Gehwegparken, Beleuchtung, Orientierung, Reinigung/Winterdienst
- **Querverkehr**: Querungsanlagen ohne Lichtsignalanlagen, Querungsanlagen mit Lichtsignalanlagen, Beleuchtung
- **ÖPNV-Umfeld**: Haltestellengestaltung, Zuwegung
- **Aufenthaltsqualität**: Klimaanpassung von Straßen und Plätzen, Ruhe/Verweilen, Bewegung/Spiel, Beleuchtung
- **Barrierefreiheit**: Längsverkehr, Querverkehr, Aufenthalt

In der gebauten Stadt ist die Fläche begrenzt, durch Flächenumverteilung sollen möglichst viele Funktionen auch bei Flächenknappheit berücksichtigt werden, dabei sind die Anforderungen des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) mit hoher Priorität zu berücksichtigen.
Die Qualitätsstandards differenzieren daher nach der Netzbedeutung (Hauptnetz, Nebennetz oder Verbindungsstrecke) und unterscheiden im Einzelfall zwischen Neuplanungen bzw. Neubau und dem Bestand (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Qualitätsstandards im Fußverkehrsnetz (Planung und Bestand)

Kriterien	Qualitätsstandards	Hauptnetz	Nebennetz	Verbindungsstrecke
	Längsverkehr			
Wege- bzw. Linienführung	Netzschlüssigkeit unter Wahrung von Sichtbeziehungen, umwegfreie, möglichst direkte Verbindungen mit sicheren Querungsanlagen	**x**	**x**	**x**
	Möglichst auf eigenen oder verkehrsarmen Strecken	**x**		
Gehwegbreite*	Neubau: Durchgängige Regelbreite von mind. 2,50 m	**x**	**x**	**x**
	Bestand: Durchgängige Regelbreite von mind. 2,50 m	**x**		**x**
*Regelmaß Gehweg zw. Fahrbahn und Gebäude/Einfriedung.	Bestand: Freihalten der baulichen Breite, mindestens aber 1,80 m		**x**	
	Neubau und Bestand: Breitenzuschläge im Umfeld von stark frequentierten Zielen, u. a.	**x**	**x**	

Kriterien	Qualitätsstandards	Haupt-netz	Neben-netz	Verbin-dungs-strecke
Kann je nach Randbedingungen abweichen	Einkaufszentren/Nahversorgern, Schulen, Senioren-einrichtungen, Haltestellen			
Führung des Radverkehrs	Ausschluss der gemeinsamen Führung auf Hauptverbindungen des Radverkehrs	x		x
	Keine Führung Gehweg/Radfahrer frei	x	x	x
	Gem. Geh-/Radwege nur bei schwachem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen und Gehwegbreiten >2,50 m		x	x
	Nur regelkonforme Bordsteinradwege (Breite)	x	x	
Hindernisse	Keine Hindernisse im Verkehrsraum (= 1,80 m Breite x 2,25 m Höhe) wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder, Hecken, Sondernutzungen oder Bäume und Schilder	x	x	x
Engstellen*[12] *Regelmaß Gehweg zw. Fahrbahn und Gebäude/Einfriedung. Kann je nach Randbedingungen abweichen	Gehwegbreite (Ausnahme) 1,80 m auf max. 25 Länge, eine Aneinanderreihung sollte vermieden werden	x		x
	Gehwegbreite (Ausnahme) 1,60 m auf max. 25 Länge, eine Aneinanderreihung sollte vermieden werden		x	
Gehwegparken	Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) bei Neuplanung	x		
	Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) bei Gehwegbreite < 2,50 m	x	x	
	Ordnen von / Schaffen eines Angebots zum Abstellen von Fahrrädern und E-Tretrollern unter Minimierung der Nutzung von Gehwegflächen	x		
	Ordnen von / Schaffen eines Angebots zum Abstellen von Fahrrädern und E-Tretrollern unter Minimierung der Nutzung von Gehwegflächen (Gehwegbreite < 2,50 m)		x	x
Beleuchtung	Gleichmäßige lichtbandmäßige Ausleuchtung (Vermeidung von Schattenwurf und Blendwirkung)	möglichst durchgängig	wünschenswert	
Orientierung	Zielorientierte Wegweisung in der Gesamtstadt mit einheitlichem Standard, um Ziele und Entfernungen sichtbar zu machen und Umwege zu vermeiden	x		x
	Jährliche Kontrolle der Wegweisung, Pflege des Wegweisungskatasters	x		x

[12] Kriterium wurde nach Beschlussfassung am 14.4.2026 im UVP ergänzt

Kriterien	Qualitätsstandards	Haupt-netz	Neben-netz	Verbin-dungs-strecke
Reinigung/ Winterdienst	Allwettertauglichkeit (nutzbar zu jeder Jahreszeit und zu jeder Tageszeit) Durchgängige und sichere Benutzung durch Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit hoher Prioritätseinstufung	**x**		**x**
	Querverkehr			
Querungsanlagen ohne Lichtsignalanlagen	Bevorrechtigte Querung: Gehwegüberfahrt dort, wo stärker frequentierte Fußwege schwächer belastete Straßen queren	**x**	**wünschenswert**	
	Bevorrechtigte Querung: Fußgängerüberwege sollen dort hergestellt werden, wo stärker frequentierte Fußwege schwächer belastete Straßen queren	**x**		
	Mittelinseln mit Mindestmaß von 2,50 m als Aufstellfläche	**x**	**x**	**x**
	keine Sichtbehinderungen (z. B. durch Einbauten, Bewuchs oder parkende Kraftfahrzeuge)	**x**	**x**	**x**
	vorgezogene Seitenräume	**x**	**x**	
Querungsanlagen mit Lichtsignalanlagen	ausreichende Grünphasen und kurze Wartezeiten	**x**	**x**	**x**
	konfliktarme Signalschaltungen / Rundum-Grün	**x**	**x**	**x**
	Queren in einem Zug ohne Halt auf Mittelinsel	**x**		
	keine Sichtbehinderungen (z. B. durch Einbauten, Bewuchs oder parkende Kraftfahrzeuge)	**x**	**x**	**x**
Beleuchtung	kontrastreiche Ausleuchtung der Aufstellflächen und des Zulaufs sowie der Querungsstrecken (Vermeidung von Schattenwurf und Blendwirkung)	**x**	**x**	**x**
	ÖPNV-Umfeld			
Zuwegung	Sichere, barrierefreie und umwegefreie Erreichbarkeit der Haltestellen	**x**	**x**	**x**
Haltestellengestaltung	Breitenzuschläge der Gehwege im Bereich der Haltestellen entsprechend Bedeutung (Richtwert ≥ 1,50 m)	**x**	**x**	**x**
	ausreichend große und witterungsgeschützte Warteflächen und Sitzmöglichkeiten	**x**	**x**	**x**
	Maßnahmen zur Konfliktreduktion im Falle von Radverkehr durch den Ein-/Ausstiegsbereich während des Fahrgastwechsels	**x**	**x**	**x**
	Aufenthaltsqualität			
Klimaanpassung von Straßen und Plätzen	Möglichst Verbindungen mit angenehmem Mikroklima (blau-grüne Infrastruktur, angepasste Materialien), Witterungsschutz vor Hitze durch Baumreihen und Alleen, Abkühlung an Gewässern	**x**	**x**	**x**

Kriterien	Qualitätsstandards	Haupt-netz	Neben-netz	Verbin-dungs-strecke
Ruhe / Verweilen	Ansprechende Grüngestaltung, an zentralen Orten Sanitäranlagen und Trinkwasserspender	**x**	**x**	**x**
	Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) in regelmäßigen Abständen alle 100-150 m	**x**		**x**
	Aufenthaltsbereiche frei von parkenden Kfz	**x**	**x**	**x**
Bewegung / Spiel	Altersbezogene und altersunabhängige Bewegungs-angebote	**x**	**x**	**x**
	Bewegungsangebote auf definierten Kinderwegen (beSpielbare Stadt)	**x**	**x**	**x**
Beleuchtung	Für hohe soziale Sicherheit und Vermeidung von Angsträumen gleichmäßige lichtbandmäßige Aus-leuchtung (Vermeidung von schwarzen Löchern und Blendwirkung)	**x**	**wün-schens-wert**	**x**
	Barrierefreiheit			
Längsverkehr	durchgängige Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“	**x**		
	sichere Begehbarkeit auf ebener Oberfläche	**x**	**x**	**x**
	Allwettertauglichkeit (nutzbar zu jeder Jahreszeit und zu jeder Tageszeit)	**x**		**x**
	keine Treppen	**x**		
	barrierefreie Führung bei getrenntem Fuß- und Rad-weg baulich neben der Fahrbahn (z. B. taktiles Lei-telement, Grünstreifen)	**x**	**x**	**x**
Querverkehr	barrierefreie Querungen ohne Signalanlage	**x**	**x**	
	barrierefreie Querungen mit Signalanlage	**x**	**x**	**x**
	abgesenkte Bordsteine	**x**	**x**	**x**

Die Qualitätsstandards nennen die Anforderungen an Planung, Bau und Betrieb der Fußinfrastruktur und dienen der Umsetzung der kommunalen Zielsetzung eines sicheren, barrierefreien und attraktiven Fußverkehrs. Im Folgenden werden die Qualitätsstandards, soweit für die spezifische Erlangener Situation erforderlich, konkretisiert.

8.1 Längsverkehr

8.1.1 Wege und Linienführung

Gemäß den Richtlinien für Stadtstraßen (RASt 06) sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich und sollen an angebauten Straßen – auch bei Lücken – vorgesehen sein.

Ausnahmen sind möglich
- als **Mischverkehrsfläche** in Wohnwegen mit sehr geringen Verkehrsstärken und offener Wohnbebauung und
- an **einseitig** angebauten Straßen, dann sind Gehwege nur einseitig erforderlich. Sicherzustellen ist die sichere Erreichbarkeit von Zielen wie Haltestellen oder Parkplätzen auf der anbaufreien Seite.
- In Nebenstraßen oder wenn das Fußverkehrsaufkommen nur auf einer Straßenseite hoch ist (z. B. Hauptschulweg), kommt auch ein asymmetrischer Querschnitt in Betracht.

In der gebauten Stadt stellen Hauptverkehrsstraßen, (Stadt-)Autobahnen, Gewässer (Flüsse, Kanäle), Gleisanlagen, aber auch Blockbebauungen, Friedhöfe usw. Barrieren dar.
Um Umwege zu minimieren sind öffentliche Durchgänge und Querungen in kurzem Abstand zu ermöglichen und die Anschlüsse sicher zu stellen (Anschlusssicherheit).

Neben dem Vorhandensein von regelkonformen, den Randnutzungen entsprechenden Gehwegbreiten wirken sich umwegarme, direkte Verbindungen günstig auf die Attraktivität aus, wenn möglich durch
- verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325 StVO),
- Fußgängerzonen (VZ 242.1 StVO),
- Tempo 30-Zonen oder
- an Hauptverkehrsstraßen mit streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkung.

Für die Akzeptanz der Verbindungen für den Fußverkehr sind darüber hinaus wichtig:
- sichere Querungsanlagen in kurzen Abständen,
- Allwettertauglichkeit (nutzbar zu jeder Jahreszeit und zu jeder Tageszeit)
- ein angenehmes Mikroklima (grün, helle Oberfläche u. ä.) und
- eine hohe Aufenthaltsqualität.

8.1.2 Gehwegbreite

Die empfohlene Regelbreite für einen dem Fußverkehr gewidmeten Seitenraum, in dem sich zwei Personen störungsfrei und komfortabel begegnen können, beträgt 2,50 m. Diese setzt sich aus einer nutzbaren Gehwegbreite (Gehfläche) von 1,80 m und beidseitig einem Sicherheitsraum (SR). Der Sicherheitsraum (SR) beträgt zu Gebäuden, festen Einbauten und Hecken 0,20 m, gegenüber Verkehrsflächen (Kfz, ÖPNV) i.d.R. 0,50 m, zu Radverkehr 0,30 m (FGSV, 202x). Abhängig von Fußverkehrsaufkommen, Randnutzung bzw. Nutzungsdichte sowie angrenzende Flächennutzung kann eine größere Breite erforderlich werden. So sollte z. B. bei einem erhöhtem Fußverkehrsaufkommen oder vielen Geschäftsnutzungen die Gehwegbreite 3,50-4,50 m betragen (FGSV, 2002).

Bei **Neuplanungen** für den Fußverkehr ist eine **Gehwegbreite** von 2,50 m dabei das **Regelmaß** für alle Netzkategorien (Hauptnetz, Nebennetz und Verbindungsstrecken). Im **Bestand** gilt ebenfalls das **Regelmaß von 2,50 m** für Fußverkehrsanlagen im Hauptnetz und auf Verbindungsstrecken (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006).
Im **Nebennetz** wird die Bestandsituation dahingehend berücksichtigt, dass die **Gehfläche (1,80 m) bzw. der gebaute Gehweg durchgängig** „frei von Hindernissen“ ist, um eine durchgängige Nutzbarkeit zu ermöglichen. Dies betrifft an Geschäftsstraßen insbesondere Einbauten, Auslagen und Gehwegaufsteller sowie außengastronomische Angebote, in Wohnstraßen insbesondere Verkehrsschilder, Mülltonnen und parkende Fahrzeuge.

Engstellen für den Fußverkehr: Wenn eine Verschmälerung der Fahrbahn nicht möglich ist, um zumindest einseitig einen regelkonformen Gehweg sicherzustellen, kann nach Abwägung der Belange aller Verkehrsmodi im Ausnahmefall eine Engstelle für den Fußverkehr vorgesehen werden. Die Breite des Gehwegs kann dann im Hauptnetz und auf Verbindungsstrecken auf 1,80 m und im Nebennetz auf 1,60 m verringert werden, so dass mindestens eine Person, ggfs. mit Begleitung z.B. Kinderwagen oder Kleinkind oder mobilitätseingeschränkte Person, den Gehweg benutzen kann, ohne den Sicherheitsraum mitbenutzen zu müssen. Im Hauptnetz erlaubt dieses Maß eine eingeschränkte Begegnung zweier Personen, ohne auf die Fahrbahn ausweichen zu müssen. Im Nebennetz kann die Engstelle durch einen Menschen im Rollstuhl genutzt werden, eine Begegnung ist ohne Ausweichen auf die Fahrbahn nicht möglich.
Die Engstelle darf nicht länger als 25 m sein, um eine Verständigung ggfs. zu ermöglichen. Eine Aneinanderreihung reduzierter Gehwegbreiten sollte vermieden werden (FGSV, 202x).

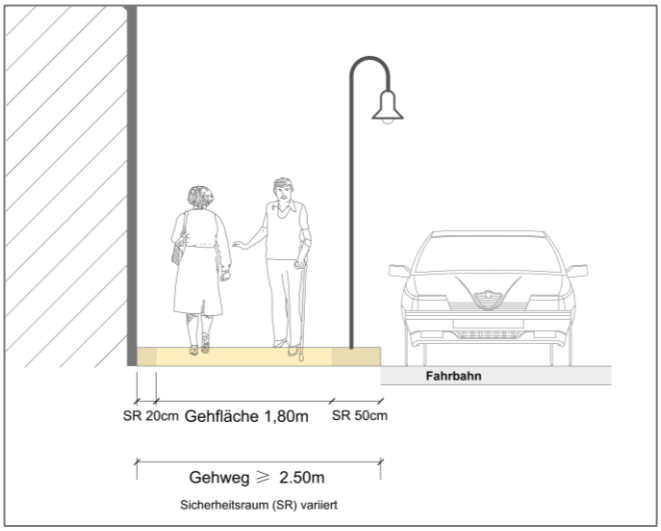


Abbildung 30: Gehweg Regelbreite für die Begegnung zweier Personen (eigene Darstellung nach RASt und EFA)

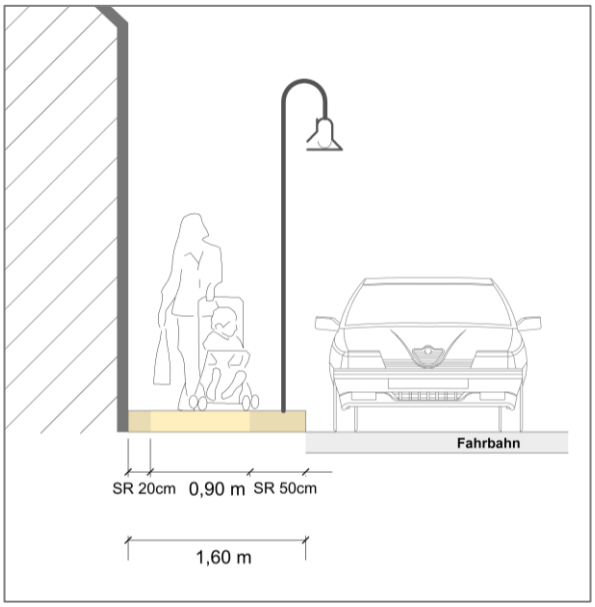


Abbildung 31: Schmaler Gehweg oder Engstelle: Platzbedarf eine Person mit Begleitung

8.1.3 Gehwegparken

Grundsätzlich darf nicht auf dem Gehwegweg geparkt werden. **Gehwegparken** ist nur dann zulässig, wenn dieses nach StVO § 12 Abs. 3 Satz 4 durch das Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung auf dem Bürgersteig erlaubt wird. Nach der VwV-StVO-Novelle 2025 (Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen) ist Gehwegparken nur dann erlaubt, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Sicherzustellen ist auch,

dass die verbleibende Gehfläche eine für das Fußverkehrsaufkommen und den Radnutzungen entsprechende Breite aufweist. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.

Gehwege im **Hauptnetz** sollen frei von angeordnetem Gehwegparken sein, im **Nebennetz** soll das Anordnen von Gehwegparken bei Gehwegbreiten unter 2,50 m ausgeschlossen werden. Auch auf **Hauptschulwegen** soll auf der relevanten Straßenseite das angeordnete Gehwegparken ausgeschlossen werden, d. h., dass mindestens einseitig der Gehweg von Parken freigehalten werden soll.

Dessen ungeachtet muss regelwidriges Gehwegparken regelmäßig und systematisch kontrolliert und geahndet werden.

8.1.4 Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Ansprüche an den Raum. Die Förderung einer der beiden Verkehrsarten darf nicht zulasten der anderen erfolgen. Vielmehr sind – soweit möglich – Synergien zu nutzen, um die Bedingungen für beide Verkehrsarten zu verbessern.
Auf den Strecken im ausgewiesenen Fußverkehrsnetz ist mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen zu rechnen bzw. soll das Netz dahingehend entwickelt werden um diese zu gewährleisten. Aus Sicht des Fußverkehrs soll im Hauptnetz und auf den Verbindungsstrecken eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr grundsätzlich ausgeschlossen sein[13]:

- kein Gehweg – Radverkehr frei (239 StVO und Zusatzzeichen 1022-10) (RASt20xx),
- gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr straßenbegleitend innerorts, außerorts oder auf straßenunabhängig geführten Wegen (Beschilderung mit Zeichen 240 StVO) nur, wenn Gehwegbreite und Verkehrsstärken verträglich sind, dies gilt auch für Unterführungen oder Tunnel.

Wenn es unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs verträglich ist, kann bei geringem Fuß- und Radverkehrsaufkommens und auch nur im Nebennetz eine gemeinsame Führung des Fußverkehrs mit dem Radverkehr erwogen werden (VwV-StVO zu Zeichen 239). Der Anteil des Radverkehrs sollte dabei nicht höher als ein Drittel der Gesamtbelastung sein. Die Aufhebung der Gehwegfreigabe für den Radverkehr erfordert eine Anpassung der Radverkehrsführung in den betroffenen Streckenabschnitten. Um eine Akzeptanz in der Nutzung herzustellen ist eine begleitende Kommunikationsstrategie wichtig.

[13] StVO-VWV **Zu Zeichen 239 Gehweg II.**: Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei" kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

In der kommenden RASt (FGSV, 202x) werden vorrausichtlich Verkehrsstärken benannt, die als Anhalt für ein verträgliches Maß zur Zulassung von Radverkehr auf Gehwegen dienen.

8.2 Querverkehr

8.2.1 Querungsbedarf und Querungsanlagen

Für den Fußverkehr bestehen die schwerwiegendsten und häufig auch gefährlichsten Einschränkungen der Querbarkeit an Verkehrsanlagen anderer Verkehrsmodi (z. B. durch Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, sowohl durch Kfz-Verkehr als auch an Fahrradstraßen, Bahntrassen und fließendem Gewässer). Um die Durchgängigkeit des Netzes sicherzustellen, und damit die sichere Nutzbarkeit, ist daher das Vorhandensein von geeigneten Querungsanlagen erforderlich.
Da der Fußverkehr sehr umwegeempfindlich ist, sollen geeignete Querungsanlagen grundsätzlich in möglichst kurzen Abständen vorgesehen werden bzw. immer an Stellen mit einem erhöhten Querungsbedarf oder wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Personen, wie Kindern oder mobilitätseingeschränkten Personen zu rechnen ist wie an:

- Schulen, Kindertageseinrichtungen sowie hoch frequentierten Schulwegen,
- Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfe,
- Seniorenheime, Krankenhäuser, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen, Erholungsheime, kurörtliche Einrichtungen etc., oder
- Freizeit- und Tourismusziele (Sporteinrichtungen, Schwimmbäder, Kinderspielplätze etc.).

Bei Querungsanlagen wird im Folgenden unterschieden nach bevorrechtigten und nichtbevorrechtigten Anlagen sowie planfreien Querungen.

Nicht bevorrechtigte Querungsanlagen sind

- Bordabsenkung (an allen Querungsstellen vorzusehen)
- vorgezogener Seitenraum / Fahrbahneinengung („Gehwegnase“)
- vollflächige Fahrbahnanhebung
- Mittelinsel oder Mittelstreifen

Sie erleichtern das Queren, indem sie die Querungsstrecke verkürzen, die Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr verbessern oder einfach nur die Aufmerksamkeit der Fahrzeugfahrenden erhöhen.

Bevorrechtigte Querungsanlagen sind

- Gehwegüberfahrt
- Fußgängerüberweg (FGÜ)
- Fußgängerschutzanlage (F-LSA auf Strecken)

· Lichtsignalanlage (LSA an Knotenpunkten)

Hier sind Fußgängerinnen und Fußgänger gegenüber dem Kfz- und Radverkehr bevorrechtigt, bei LSA-geregelten Querungen nur bezogen auf die Grünzeit.
Unter- und Überführungen sind Sonderformen, an denen der Fußverkehr kreuzungsfrei (planfrei) quert.

Querungsanlagen sind immer erforderlich
· im Umfeld von Schulen, Senioreneinrichtungen, Krankenhäusern oder publikumsintensiven Einrichtungen sowie an Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfen,
· bei hoher Trennwirkung der Straße (Geschwindigkeit > 50 km/, mehr als 2 Fahrstreifen und Kfz-Verkehrsbelastung > 500 Kfz/h)

In allen übrigen Fällen werden Querungsanlagen im Fußverkehrsnetz empfohlen, um eine durchgängige, barrierefreie und sichere Benutzbarkeit der Fußwege zu ermöglichen.

Die Entscheidung, welche Querungsanlage alleine oder in Kombination (z. B. Gehwegnase und FGÜ) für die jeweilige Situation geeignet ist, muss immer im Einzelfall geprüft und entschieden werden.
An Straßen mit nur zwei Fahrstreifen, geringem Querungsbedarf oder geringer Höchstgeschwindigkeit ≤ 10 km/h oder geringem Kfz-Verkehrsaufkommen weniger als 250 Kfz/h sind Querungsanlagen i. d. R. entbehrlich.

Die nachfolgende Tabelle zeigt mögliche Querungsanlagen unter Berücksichtigung von Entwurfssituationen und Kfz-Verkehrsstärken, die auf den Diskussionen zur Fortschreibung der Richtlinien zur Anlage für Stadtstraßen und den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen basieren.

Tabelle 8: Geeignete Querungsanlagen im Fußverkehrsnetz (RASt202x, R-FGÜ 2001, eigene Darstellung)

Typische Entwurfssituation (gem. RASt202X)	**Querungsanlage** (kommen z. T. in Kombination in Betracht)						
	vorgezogener Seitenraum / Fahrbahneinengung	vollflächige Fahrbahn-anhebung	Gehwegüberfahrt	Fußgängerüberweg (FGÜ)	Mittelinsel/Mittelstreifen	Signalisierung (FSA, LSA)	Unter-/Überführung
Wohnweg				ohne			
Wohnstraße	●	●		○	●		
Geschäftsnebenstraße				●	●	●	
Gewerbenebenstraße				○	●	●	
Quartiersstraße	●	●	●	●	●	●	
Dörfliche Hauptstraße	●	●	●	●	●	●	
Geschäfts-Hauptstraße	●	●	●	○	●	●	
Gewerbe-Hauptstraße				●	●	●	
angebaute städtische Hauptstraße				○	●	●	
anbaufreie städtische Hauptstraße					MS○	●	●
Hochleistungsstraße					MS○	LSA ○	●

MS: Mittelstreifen ●: mögliche Querungsanlage ○: prüfen

Bei der Wahl der Querungsanlage soll der Anspruch berücksichtigt werden, dass an Knotenpunkten und auf der Strecke mit und ohne LSA auch für die Querungsanlagen des Fußverkehrs innerorts die Qualitätsstufe QSV A bis C angestrebt wird (FGSV, 2022).

8.2.2 Sichtbeziehungen

Um eine sichere Querung besonders von schutzbedürftigen Personen (Kindern, mobilitätseingeschränkte Personen) zu gewährleisten, sind an signalisierten und unsignalisierten Querungsanlagen ausreichende Sichtfelder freizuhalten, unterschieden nach der Fahrbahnseite (F_{an} = ankommendes Fahrzeug, F_{ab} = abfahrendes Fahrzeug, gegenüberliegende Fahrbahnseite). An bevorrechtigten Querungen (FGÜ, Gehwegüberfahrt) ist die Mindesthaltesichtweite s_h, an FSA/LSA sollte sie freigehalten werden. An nicht-bevorrechtigten Querungen

benötigen Gehende eine freie Sicht auf den Kfz-Verkehr (L_{an}/L_{ab}). Wenn an hochfrequentierten Hauptschulwegen keine bevorrechtigte Querungsanlage hergestellt ist, sollte geprüft werden, ob das Sichtfeld auf der ankommenden Fahrbahnseite um 5 m verbreitert werden kann.

Tabelle 9: Freizuhaltende Bereiche an Querungsanlagen (RASt 202x, eigene Darstellung)

Seitenraum	v_{zul} [km/h]	Bevorrechtigte Querung			Nicht-bevorrechtigte Querung			
		F_{an} [m]	F_{ab} [m]	Haltesicht [m] S_h	F_{an} [m]	F_{ab} [m]	Anlaufsicht [m] L_{an}	Anlaufsicht [m] L_{an}
Nicht vorgezogen	30	15	10	25	15	10	40	60
	50	20	20	50	20	20	70	100
Vorgezogen (mehr als 30 cm)	30	10	5	25	10	5	40	60
	50	15	10	50	15	15	70	100

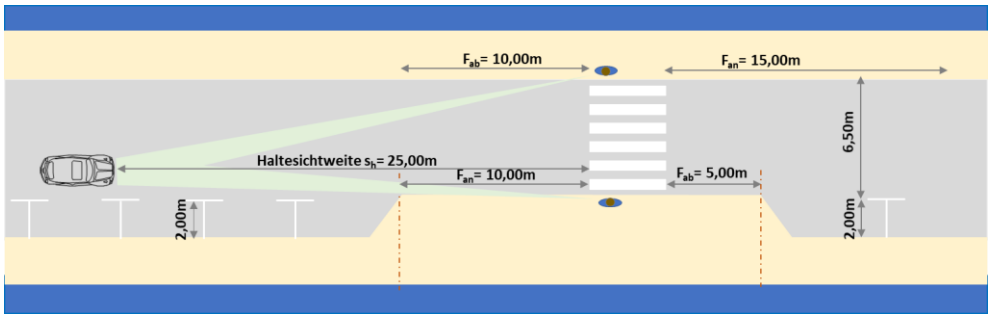


Abbildung 32: Freizuhaltende Bereiche an bevorrechtigter Querung mit/ohne vorgezogenen Seitenraum bei Tempo 30 (RASt202x, eigene Darstellung)

8.2.3 Querungsanlagen ohne Lichtsignalanlage

8.2.3.1 Gehwegüberfahrt

An Gehwegüberfahrten ist der Fußverkehr bevorrechtigt, Gehende können sich auf diesen Gehwegen durchgängig barrierefrei bewegen. Die Fahrbahn wird auf Gehwegniveau angehoben, wodurch der Kfz-Verkehr gebremst wird.

Gehwegüberfahrten sollen im Hauptnetz dort hergestellt werden, wo stärker frequentierte Fußwege schwächer belastete Straßen queren.

8.2.3.2 Fußgängerüberwege

Fußgängerüberwege (FGÜ, Zebrastreifen) sind für den Fußverkehr die komfortabelste Querungsanlage, da hier der Fußverkehr bevorrechtigt ist. Die Einsatzbereiche und Gestaltung von Fußgängerüberwegen sind neben den Vorschriften in

der VwV-StVO zu § 26 StVO in den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ) geregelt. Unter anderem gilt, dass Fußgängerüberwege (FGÜ) nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht schneller als 50 km/h angelegt werden dürfen (VwV-StVO zu §26 Fußgängerüberwege Absatz 1-6 zu I. Einsatzbereiche). Die R-FGÜ wird aktuell überarbeitet, u. a. werden die Einsatzgrenzen breiter gefasst werden, so dass auch bei geringem Fußverkehrsaufkommen und hoher Verkehrsbelastung die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs möglich sein wird.

Fußgängerüberwege können eine hohe Sicherheit gewährleisten. Voraussetzungen sind u. a. gute Sichtbeziehungen von und auf Querungswillige (siehe Kapitel 8.2.2) sowie ein geringes Geschwindigkeitsniveau an der Querungsstelle. In Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann dies mit der Beschränkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen unterstützt werden (VwV-StVO zu Zeichen 274. XI, Absatz 13b).

Fußgängerüberwege sollen, soweit die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, im Erlanger Hauptnetz des Fußverkehrs, z. B. Wege zum Bahnhof, in die Innenstadt, zu Schulstandorten oder zu wichtigen Versorgungsbereichen als bevorrechtigte Querungsmöglichkeit sowohl auf Hauptverkehrsstraßen als auch in untergeordneten Straßen eingerichtet werden.

8.2.3.3 Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase) / Fahrbahneinengung

Durch das Vorziehen des Seitenraums um mindestens 30 cm gegenüber dem angrenzenden Streifen (Parken, Grün) bzw. so dass die Fahrbahn auf das gewünschte Maß begrenzt wird, wird für den Fußverkehr die Querungsstrecke verkürzt, eine langsamere Geschwindigkeit unterstützt, die Erkennbarkeit auf die Querungsstelle für den fließenden Verkehr (Kfz, Fahrrad) und die Sicht von Querungswilligen an Querungsstellen verbessert und damit die Verkehrssicherheit erhöht (siehe Kapitel 8.2.2).
Seitenräume sollen im Hauptnetz und im Nebennetz immer dort vorgezogen werden, wo sonst nicht-signalisierten Querungsstellen für den Fahrzeugverkehr nicht eindeutig erkennbar sind, und die Querung dort daher insbesondere für die Gehenden nicht sicher ist.

8.2.3.4 Mittelinseln und Mittelstreifen

Mittelinsel und Mittelstreifen (max. 80 m) erleichtern die Querung punktuell oder linienhaft.
Die Tiefe der Mittelinseln soll 2,50-3,00 m sein, um ein sicheres Aufstellen auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl zu ermöglichen. Die Breite der Aufstellfläche soll min. 4,00 m sein (FGSV, 2002).

Mittelinseln und Mittelstreifen sollen im Hauptnetz und im Nebennetz immer dort hergestellt werden, wo die zu querende Fahrbahn eher breit ist und die Querung dort daher insbesondere für die Gehenden nicht sicher ist.

8.2.4 Querungsanlagen mit Signalanlage

An Knotenpunkten und Querungsstellen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen, ggfs. auch bei hohem Radverkehrsaufkommen, sind Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern.

An Knotenpunkten sollten nach Möglichkeit Furten über alle Zufahrten angelegt werden, um Umwege oder ungeschütztes Queren für den Fußverkehr zu vermeiden. Für den Fußverkehr sollen bei der Berechnung von Grün- und Wartezeiten die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden (FGSV, 2022) und (FGSV, 2011c). Darüber hinaus sind bei der Signalisierung von Furten nachfolgende Punkte zu beachten:

- Zu lange Wartezeiten (> 40 s) (Qualitätsstufe B) und zu kurze Grünzeiten für Gehende fördern das regelwidrige Queren von Straßenzügen.
- Zur besseren Wahrnehmung der Wartezeiten kann das Zusatzsignal „Signal kommt“ oder die Anzeige der verbleibenden Restrot- bzw. Grünzeit („Runterzählen“) eingesetzt werden.
- Grundsätzlich ist anzustreben, dass die Fahrbahn möglichst ohne Halt auf einer Mittelinsel in einem Zuge gequert werden kann. Freigabezeiten an LSA mindestens 5 s, an FSA mindestens 10 s.
- Der Einsatz konfliktfreier Signalschaltungen (keine gleichzeitige Freigabe von abbiegenden Kraftfahrzeugen und Fußgängern) ist besonders an Fußgängerfurten mit hohem Anteil von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sowie an Zufahrten mit hohem Schwerverkehrsanteil zu empfehlen.
- An Knotenpunkten mit einem hohem Fußverkehrsaufkommen aus/in alle Richtungen und an kompakten Knotenpunkten kann eine eigene Grün-Phase („Rundum-Grün“) oder bei diagonalen Wegebeziehungen eine diagonale Furt sinnvoll sein.
- Bemessung der Räumungszeit auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s, um auch Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen eine sichere Querung zu ermöglichen.

Bei **Fußgängerschutzanlagen (FSA)** sollten die folgenden Anforderungen umgesetzt werden:

- Anforderung durch Fußverkehr wird direkt umgesetzt, Sperrzeit nach Anforderung von nicht mehr als 7 s.
- Umlaufzeit max. 45-50 s (sprich Kfz-Grün bis erneute Anforderung möglich ca. 20-25 s).

Bei **LSA an Knoten mit Fußgängerfurten** sollten die folgenden Anforderungen umgesetzt werden:

- Fußverkehr wird ohne Auffordern immer mit parallelem Kfz freigegeben, eine konfliktfreie Schaltung ist anzustreben.
- Sperrzeiten unter 40 s (max. 30 s bei bedarfsgesteuerten LSA).

9 Handlungs- und Umsetzungskonzept

9.1 Handlungsfelder

In den Analysen (siehe auch Kapitel 6) wurden prototypische Problemstellungen herausgearbeitet, die regelmäßig in Erlangen auftreten. Aus diesen werden gesamtstädtische Handlungsfelder ableiten, für die übergreifende Maßnahmen entwickelt werden (siehe Kapitel 9.2).

Tabelle 10: Aus den prototypischen Problemstellungen abgeleitete Handlungsfelder

Prototypische Problemstellung	Handlungsfeld
Fußwegeverbindungen sind durch Barrieren (verkehrlich, baulich/gestalterisch, topografisch) nicht umwegfrei sowie nicht intuitiv erfassbar / selbsterklärend wahrnehmbar	Verbesserung der Wegeführung
Die Fußverkehrsinfrastruktur im Längsverkehr ist unvollständig oder fehlt ganz	Schließung von Netzlücken
Die Fußverkehrsinfrastruktur im Längsverkehr weist baulich keine ausreichende Breite auf.	Schaffung ausreichender Gehwegbreiten
Vorhandene Gehweginfrastruktur wird durch andere verkehrliche Nutzungen in ihrer Breite vermindert und die sichere sowie barrierefreie Nutzung durch Fußgänger*innen eingeschränkt.	Gewährleistung der ungestörten Nutzung vorhandener Gehwegbreiten
Die Oberflächenbeschaffenheit und Neigung der vorhandenen Gehweginfrastruktur sowie unzureichende Beleuchtung und Reinigung schränken die Nutzung und den Gehkomfort ein.	Verbesserung der barrierefreien und sicheren Nutzung der Gehweginfrastruktur
Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen bergen ein hohes Unfallrisiko. Auch mangelnde Querungsbedingungen abseits der HVS beeinträchtigen die Sicherheit. 2024	Schaffung sicherer Fahrbahnquerungen
Mängel an der Signalisierung von Fußgängerfurten und fehlende Barrierefreiheit an Querungsstellen erschweren die Querung von Straßen. Unterführungen stellen häufig Angsträume dar.	Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit, Barrierefreiheit und subjektiven Sicherheit an Querungsstellen
Die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist durch Unfallgefahren beeinträchtigt, die neben einer defizitären Infrastruktur auch aus dem Verkehrsgeschehen und aus gefährdendem Verkehrsverhalten resultieren.	Reduzierung der Unfallgefahren aus dem Verkehrsgeschehen bzw. Verkehrsverhalten

Prototypische Problemstellung	Handlungsfeld
Die Erreichbarkeit von Haltestellen wird durch fehlende Gehwege/Querungen erschwert. Die Haltestellenqualität wird durch fehlende Ausstattung beeinträchtigt, Ein- und Ausstieg durch Konflikte mit dem Radverkehr.	Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes
Mangelnde Aufenthaltsqualität und -angebote im öffentlichen Raum, fehlende Klimaanpassung von Straßen und Plätzen sowie ein eingeschränktes Angebot an orientierender Wegweisung wirken sich ungünstig auf die Fußverkehrsbedingungen aus.	Verbesserung von Aufenthalt, Klimaanpassung und Orientierung

9.2 Übergreifende Maßnahmen

Mit den übergreifenden Maßnahmen werden die Handlungsoptionen dargestellt, mit denen das definierte Fußverkehrsnetz für alle Erlanger*innen sukzessive entsprechend den Standards alltagstauglich ausgebaut werden kann und ein sicheres, barrierefreies und attraktives Zufußgehen im gesamten Stadtgebiet gewährleistet wird.

9.2.1 Verbesserung der Wegeführung

9.2.1.1 Durchlässigkeit von Sackgassen erhöhen

Sackgassen werden aus Perspektive des Fußverkehrs als Endpunkte wahrgenommen, obwohl sie für Zufußgehende in der Stadt Erlangen häufig durchlässig sind, etwa durch schmale Verbindungswege, Durchgänge oder Abkürzungen. Fehlende oder unzureichende Beschilderung führt dazu, dass diese Potenziale nicht genutzt werden, wodurch Wege unnötig verlängert werden, und die Attraktivität des Fußverkehrs sinkt.
Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden bestehende, aber nicht ausreichend kenntlich gemachte Sackgassen identifiziert. In diesen Fällen stellt die Ergänzung der Beschilderung eine niedrigschwellige und kurzfristig umsetzbare Maßnahme dar. Die bestehenden Sackgassenschilder sind durch die Verkehrszeichen VZ 357-50 bzw. VZ 357-51 auszutauschen, die die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr kennzeichnen. Bei der Entscheidung über den Einsatz sind Faktoren wie die Barrierefreiheit, die rechtliche Sicherung des Wegerechts sowie die soziale Sicherheit (Einsehbarkeit, Beleuchtung) zu berücksichtigen. Ziel ist es, vorhandene Strukturen besser nutzbar zu machen und dadurch ohne großen baulichen Aufwand die Netzdurchlässigkeit und die Direktheit des Fußverkehrs zu erhöhen.



Abbildung 33: Bestehende Sackgassenschilder mit Anzeige der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr Am Erlanger Weg (links) und temporär an der Luise-Kiesselbach-Straße (rechts)

9.2.1.2 Durchlässigkeit von (städte)baulichen Barrieren erhöhen

Größere bauliche Strukturen wie zusammenhängende Gebäudeblöcke oder abgeschlossene Grundstücke sowie Verkehrsinfrastrukturen wie Bahntrassen und Autobahnen (u. a. die A 3 und die A 73) oder auch Gewässer (Regnitz und Europakanal) zerschneiden das Wegenetz für den Fußverkehr erheblich. Dadurch entstehen Umwege, die die Erreichbarkeit wichtiger Ziele verschlechtern.

Prüfung und Sicherung öffentlicher Durchwegung (Wegerecht)
Bei undurchlässigen Bebauungsstrukturen besteht die Maßnahme darin, öffentliche Durchwegungen zu prüfen, zu sichern oder neu zu schaffen, beispielsweise durch die Festsetzung entsprechender Wegerechte im Rahmen der Bauleitplanung oder durch städtebauliche Verträge. Dies ist insbesondere bei Neubau- oder Umstrukturierungsprojekten relevant, sollte aber auch im Bestand geprüft werden, wenn sich Gelegenheiten zur Öffnung ergeben, etwa bei Nachverdichtung oder Nutzungsänderungen.

Ertüchtigung oder Herstellung von Brücken oder Unterführungen
Bei den beschriebenen bandartigen Barrieren stehen bauliche Querungshilfen im Vordergrund, insbesondere Brücken oder Unterführungen, die in möglichst kurzen Abständen angeordnet werden sollten, um die Netzdurchlässigkeit zu gewährleisten. Dabei ist nicht nur die Anzahl, sondern auch die Qualität der Querungen entscheidend: Aspekte wie ausreichende Breite, Barrierefreiheit (z. B. Rampen, geringe Steigungen), gute Beleuchtung, soziale Sicherheit sowie regelmäßige Reinigung und Unterhaltung beeinflussen maßgeblich die Akzeptanz und Nutzung. Die Wahl der Maßnahme hängt von verschiedenen Faktoren ab, darunter die Bedeutung der Barriere im Netz, die vorhandenen Querungsabstände, die topografischen Gegebenheiten, die zu erwartenden Fußverkehrsströme sowie wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Während bei kleineren Barrieren bereits einfache Brücken eine große Wirkung entfalten können, sind bei stark trennenden Infrastrukturen wie Gleiskörpern oder Autobahnen oft aufwändigere Lösungen erforderlich. Ziel ist in jedem Fall eine möglichst engmaschige und qualitativ hochwertige Vernetzung, die direkte und sichere Wege ermöglicht.

9.2.2 Schließung von Netzlücken

9.2.2.1 Schließung von Gehweglücken an Hauptverkehrsstraßen

An einzelnen stark belasteten Straßenabschnitten in Erlangen ist teilweise kein oder nur einseitig ein Gehweg vorhanden. Dies führt zu Sicherheitsdefiziten, da Zufußgehende entweder auf die Fahrbahn ausweichen müssen oder Umwege in Kauf nehmen, was insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder, ältere Menschen oder mobilitätseingeschränkte Personen problematisch ist. Zudem werden wichtige Verbindungen im Fußverkehrsnetz unterbrochen, wodurch die Attraktivität des Zufußgehens insgesamt sinkt. Ziel der Maßnahme ist daher die durchgängige, sichere und barrierefreie Führung des Fußverkehrs entlang von Hauptverkehrsstraßen.
Grundsätzlich ist das Herstellen eines Gehwegs die zentrale Maßnahme, wobei je nach räumlichen Gegebenheiten unterschiedliche Ausprägungen in Betracht kommen. Idealerweise wird beidseitig ein Gehweg in ausreichender Breite angelegt, um Umwege zu vermeiden und Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Ist dies aufgrund begrenzter Flächen nicht möglich, kann auch ein regelkonformer einseitiger Gehweg eine deutliche Verbesserung darstellen, sofern Querungsmöglichkeiten vorhanden sind und die Erreichbarkeit der relevanten Ziele gewährleistet bleibt. In beengten Situationen kann eine asymmetrische Flächenaufteilung sinnvoll sein, bei der zugunsten eines ausreichend breiten Gehwegs Fahrstreifen(breiten) reduziert werden. Die Entscheidung über die konkrete Ausgestaltung hängt von Faktoren wie (Schwer-)Verkehrsbelastung, vorhandener Straßenraumbreite, angrenzenden Nutzungen sowie der Bedeutung der Strecke im Fußverkehrsnetz ab. Ergänzend sind Aspekte der Barrierefreiheit sowie der Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen.

9.2.2.2 Schließung von Netzlücken mit verkehrsberuhigten Bereichen

Viele Wohnstraßen sind niveaugleich ausgebaut, hier fehlt ein baulich hergestellter Gehweg. Die markierten oder durch eine Pflasterreihe abgetrennten Seitenstreifen weisen häufig nicht die Mindestbreite von 1,80 m auf, eine sichere Begegnung oder ein Nebeneinandergehen ist nicht möglich. Durch den niveaugleichen Ausbau wird der Streifen, trotz Beschilderung und/oder Bodenmarkierung häufig auch als Parkstreifen genutzt. Darüber hinaus gibt es Wohnstraßen mit ein- oder beidseitig zu schmalen Gehwegbreiten unter 1,80 m und/oder Engstellen länger als 25 m, sei es baulich und/oder durch i. d. R. regelwidrigem Gehwegparken.
Das Fehlen von durchgängig nutzbaren Gehwegen erfordert dann ein Ausweichen auf die Fahrbahn, was gerade jüngere Kinder vor Herausforderungen stellt. Sie wissen dann oft nicht, wie sie sich richtig verhalten müssen. Bei durchgängigem Parken ist auch ein Ausweichen nicht möglich, eine barrierefreie Nutzung ist damit nicht möglich.



Abbildung 34: Aurachweg (Frauenaurach): markierter Gehweg in einer Sackgasse

Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325) kann in Straßen mit bestehendem niveaugleichem Ausbau eine einfache Maßnahme darstellen, um eine regelkonforme gemeinsame Nutzung des Straßenraums zu ermöglichen. In Straßen mit bestehenden, aber zu schmalen Gehwegen wird i. d. R. ein niveaugleicher Ausbau nötig (siehe VwV zur StVO zu VZ 325.1 und 325.2, Satz II). Relevant ist, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat bei geringer Verkehrsbelastung (ca. 50 Kfz/h bzw. 500 Kfz/Tag). In verkehrsberuhigten Bereichen dürfen Zufußgehende die gesamte Fläche nutzen, Fuß- und Fahrverkehr muss gegenseitig aufeinander Rücksicht nehmen, Aufenthalt und Spiel ist gewünscht, Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Relevant für die sachgerechte Nutzung eines Verkehrsberuhigten Bereiches sind, wie erläutert, Nutzungscharakter, Aufenthaltsfunktion, Verkehrsbelastung, aber auch die Gestaltung: Um auf die veränderte verkehrliche Situation aufmerksam zu machen, sollen zusätzlich zur Beschilderung die Einfahrbereiche und der Straßenraum gestaltet werden. Ein systematischer Einsatz kann die Wiedererkennung unterstützen.
Einfache Maßnahmen sind:

- für den Übergangsbereich erläuternde Zusatzbeschilderung mit Bedeutung der Beschilderung,
- Bodenmarkierungen, z. B. das Verkehrsschild im Übergangsbereich, im Straßenverlauf Aufmerksamkeitsfelder, Punkte oder Schraffuren, um die gemeinsame Nutzung zu visualisieren,
- Bestehendes Parken ist i. d. R. neu zu ordnen, da in verkehrsberuhigten Bereichen Parken nur in ausgewiesenen Flächen zulässig ist. Durch ein versetztes Anordnen können Platzsituation geschaffen und/oder die Geschwindigkeit reduziert werden.

- Pflanzkübel, Sitzbänke und Bewegungselemente betonen als Gestaltungselemente den veränderten Charakter der Straßen. Perspektivisch ist auch ein Umbau vorzusehen.
- Durch Geschwindigkeitsdisplays soll auf die zulässige vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen aufmerksam gemacht werden.



Abbildung 35: Bodenmarkierung im Eingangsbereich eines verkehrsberuhigten Bereichs Darmstadt, Evenaristraße



Abbildung 36: Erläuterung der Verkehrsregelung zusätzlich zur Beschilderung



Abbildung 37: Stationäres Dialogdisplay in einem verkehrsberuhigten Bereich

9.2.3 Schaffung ausreichender Gehwegbreiten

9.2.3.1 Gehwegverbreiterungen durch punktuelle oder lineare Maßnahmen

Unzureichende Gehwegbreiten unterhalb der Regelwerte führen im Fußverkehrsnetz der Stadt Erlangen an vielen Stellen zu Nutzungskonflikten, eingeschränkter Barrierefreiheit und vermindertem Komfort für Zufußgehende. Insbesondere bei Breiten unterhalb von 2,50 m bzw. unterhalb der Mindestbreite von 1,80 m für eine barrierefreie Begegnung, die häufig im Fußverkehrsnetz auftreten, wird das Nebeneinandergehen, Überholen oder Ausweichen erschwert, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit auswirkt. Dies betrifft besonders stark frequentierte Bereiche sowie Abschnitte mit hohen Anteilen mobilitätseingeschränkter Personen, Kindern oder Personen mit Kinderwagen.
Zur Verbesserung der Situation bieten sich Maßnahmen an, die ohne umfassende bauliche Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnitts umsetzbar sind und dennoch wirksam zusätzliche Flächen für den Fußverkehr bereitstellen. Grundsätzlich kann zwischen punktuellen und linearen Ansätzen unterschieden werden, deren Einsatz je nach räumlicher Situation und Nutzungsanforderung variiert.

Punktuelle Gehwegverbreiterungen
Punktuelle Verbreiterungen des Gehwegs eignen sich insbesondere dort, wo Engstellen lokal auftreten (s. auch 9.2.3.2) oder wo regelmäßig erhöhte Aufenthalts- und Querungsbedarfe bestehen, etwa im Umfeld von Haltestellen (s. auch 9.2.9.2), Querungsstellen oder Eingangsbereichen. Diese können durch die Umnutzung von Parkständen, durch Vorstreckungen oder durch partielle Einengungen der Fahrbahn realisiert werden. Für erste Verbesserungen eignen sich auch temporäre Lösungen statt baulicher Verbreiterungen. Durch wiederkehrende punktuelle Aufweitungen lässt sich zudem eine Art „Rhythmus“ im Straßenraum schaffen, der die nutzbare Gehwegbreite abschnittsweise erhöht und gleichzeitig geschwindigkeitsdämpfend auf den Kfz-Verkehr wirkt.

Lineare Gehwegverbreiterungen
Lineare Maßnahmen zielen darauf ab, die Gehwegbreite über längere Abschnitte hinweg zu erhöhen, indem Flächen vom Fahrbahnbereich zugunsten des Fußverkehrs umverteilt werden. Dies kann durch Markierungen erfolgen, die die Fahrbahn verschmälern und einen vergrößerten Sicherheitsraum für Zufußgehende schaffen, oder durch den Einsatz baulicher Elemente (z. B. Schwellen, Bischofsmützen/Sichtzeichen), die eine neue Raumaufteilung verdeutlichen und verkehrsberuhigend wirken. Solche Maßnahmen sind insbesondere dort sinnvoll, wo die vorhandene Fahrbahnbreite nicht vollständig für den Kfz-Verkehr benötigt wird. Langfristig ist eine bauliche, barrierefreie Verbreiterung der Gehwege entsprechend den Standards (s. Kapitel 8) anzustreben.

9.2.3.2 Abbau von Gehwegengstellen

Einbauten oder bauliche Gegebenheiten wie Haltestellenmasten, Verteilerkästen oder vorgelagerte Treppenanlagen können dazu führen, dass die nutzbare Gehwegbreite deutlich unter die erforderlichen Mindestmaße sinkt. Durch die daraus resultierenden Engstellen entstehen Konflikte im Begegnungsfall, Ausweichbewegungen auf die Fahrbahn sowie Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Zufußgehende, insbesondere für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen.

Verlagerung und Bündelung von Einbauten
Zur Verbesserung der Situation ist vorrangig anzustreben, Einbauten aus dem Gehwegbereich herauszuverlagern oder ihre Anordnung so zu optimieren, dass eine durchgängige nutzbare Breite gewährleistet wird. Dies kann beispielsweise durch die Bündelung von Möblierungselementen in Randbereichen, durch die Verlagerung technischer Anlagen auf Parkstreifen oder durch die Reduzierung nicht zwingend erforderlicher Einbauten erfolgen. Insbesondere bei Neuplanungen oder Umgestaltungen sollte frühzeitig darauf geachtet werden, dass der Gehweg als zusammenhängender Bewegungsraum freigehalten wird und Einbauten systematisch außerhalb der Hauptgehlinie angeordnet werden.

Punktuelle Gehwegverbreiterung
In Situationen, in denen eine Verlagerung nicht oder nur eingeschränkt möglich ist, kann eine punktuelle Neuaufteilung der Verkehrsflächen erforderlich sein. Dabei wird der Gehweg lokal verbreitert, indem angrenzende Flächen des Kfz-Verkehrs, etwa Fahrstreifen oder Parkstände, in Gehwegflächen umgewandelt werden. Solche punktuellen Aufweitungen sind insbesondere bei Engstellen unter 90 cm notwendig, wo ein Durchkommen mit Rollstuhl nicht mehr möglich ist. Mit provisorischen Lösungen kann durch Markierungen oder bauliche Elemente eine schnelle Verbesserung erzielt werden.



Abbildung 38: Punktuelle Fahrbahnverengung für durchgängigen Gehweg an der Engstelle durch einen Baum im Branderweg (links) und Stuttgarter Rechteck (Landeshauptstadt Stuttgart, o. J.) zur Freihaltung der Gehwege von Einbauten (rechts)

9.2.4 Ungestörte Nutzung vorhandener Gehwegbreiten

9.2.4.1 Freihalten der Gehwege von angeordnetem Gehwegparken

Das Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen verringert nicht nur die verbleibende Gehwegbreite, sondern verursacht auch Schäden an der Infrastruktur, da Gehwege für diese Nutzung konstruktiv nicht ausgelegt sind.
Im beschlossenen Fußverkehrsnetz gibt es in 53 Straßen (-abschnitten) angeordnetes Gehwegparken, davon sind acht Tempo 50-Straßen, die übrigen Straßen befinden sich überwiegend in Tempo 30-Zonen mit unterschiedlichen Verkehrssituationen (u. a. Sackgasse, Wohnstraße, Sammelstraße mit Busverkehr). Die verbleibende Gehwegbreite ist in 92 % unter 2,50 m; in 70 % ist der Gehweg schmaler als 1,80 m.

Gehwegparken darf nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden, dabei muss genügend Platz für die Begegnung von Zufußgehenden auch mit Rollstuhl oder Kinderwagen bleiben (siehe VwV zur StVO zu VZ 315; vergleiche Kapitel 8.1.3). Das entspricht einer Regel-Gehwegbreite von 2,50 m (Gehfläche 1,80 m plus Abstands-/Aufenthaltsflächen und Sicherheitsräume).

Regelwidriges Gehwegparken, wie es in Erlangen auch vorzufinden ist, ist nicht Gegenstand dieser Maßnahme. Hier sind regelmäßige Kontrollen und Aufklärungsarbeit gefragt.

Mit dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 wurde beschlossen, das Gehwegparken im Fußverkehrsnetz auszuschießen, wenn die verbleibende Gehwegbreite weniger als 2,50 m beträgt (siehe Kapitel 8). Im Rahmen von zwei Verwaltungsworkshops wurde daher ein einheitliches Vorgehen erarbeitet, wie das angeordnete Gehwegparken im Erlanger Fußverkehrsnetz reduziert werden kann. Das Vorgehen wurde am 14. April 2026 im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossen (Stadt Erlangen - Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss, 2026).

Das im Folgenden beschriebene Vorgehen (siehe Abbildung 39) bezieht sich auf die aktuell 52 Straßenabschnitte im definierten Fußverkehrsnetz mit angeordnetem Gehwegparken. Das Vorgehen ist übertragbar auf alle Straßenabschnitte mit zu schmalen Gehwegbreiten aufgrund Gehwegparken sowie zu geringen Durchfahrtsbreiten für Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge.

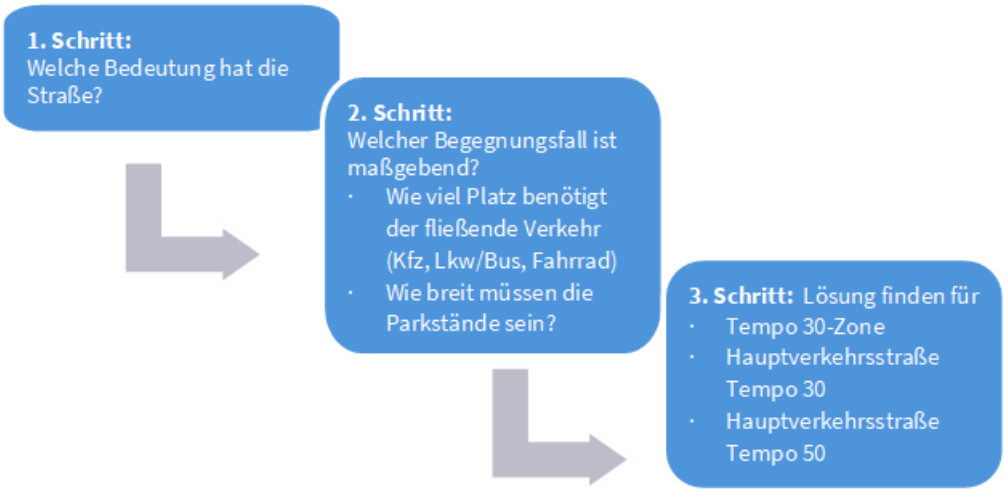


Abbildung 39: Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußverkehrsnetz

Im **ersten Schritt** wird zunächst die Straße hinsichtlich ihrer Bedeutung eigeordnet, z. B., ob es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit Bedeutung auch für den ÖPNV und/oder den Radverkehr handelt, oder eine Wohnstraße mit reiner Erschließungsfunktion. Auf Hauptschulwegen darf es kein Gehwegparken geben.

Im **zweiten Schritt** wird darauf aufbauend der für diese verkehrlichen Nutzungen erforderliche theoretische Flächenbedarf für den fließenden und ruhenden Verkehr ermittelt. Die Gehwegbreite soll entsprechend der Netzbedeutung mindestens 2,50 m bei Neuplanung sein, im Bestand im Hauptnetz 2,50 m sowie min. 1,80 m im Nebennetz.

Im **dritten Schritt** erfolgt eine Überlagerung mit der tatsächlichen Situation, um die Handlungsoptionen zu identifizieren und geeignete Lösungen zu entwickeln. **Einzelfalllösungen** werden erforderlich, wenn Verlagerungsoptionen (private Stellplätze, Doppelnutzung von Parkierungsfläche usw.) fehlen und eine Verlagerung auf die Fahrbahn nicht möglich ist, straßenbegleitendes Parken aber erhalten bleiben soll. Maßnahmen sind unter anderem:

- Geschwindigkeitsreduktionen,
- Veränderung der Verkehrsführung (Einbahnstraße),
- Reduzieren der Fahrspuranzahl, z. B. umwidmen einer Kfz-Spur (Parken nachts oder lastabhängig),
- Herstellen von Ausweichstellen oder Engstellen:
  - Herstellen von Engstellen der Fahrbahn (in Tempo 30-Zonen max. 50 m, Ausschluss von Engstellen im Hauptnetz)
  - Engstellen auf Fußwegen sollten eine Länge von maximal 25 m nicht überschreiten. Die verbleibende Gehwegbreite muss im Hauptnetz mindestens 1,80 m, im Nebennetz 1,60 m betragen, um Begleitmobilität (z. B. Kinderwagen, Rollatoren) zu gewährleisten.

· asymmetrische Lösungen, um zumindest auf einer Seite einen regelkonformen Gehweg herzustellen und Mischflächen, i. d. R. als verkehrsberuhigter Bereich.



Abbildung 40: Angeordnetes Gehwegparken in der Zeppelinstraße südl. Schenkstraße mit einer Restgehwegbreite von 2,0 m (links) und Schutz vor regelwidrigem Gehwegparken mit Pollern in der Zeppelinstraße am Ohm-Gymnasium

9.2.4.2 Freihalten der Gehwege vom Radverkehr

Viele Seitenräume im Erlanger Straßennetz verlieren durch Freigaben für den Radverkehr sowie bei gemeinsamen und getrennten Radwegen an nutzbarer Breite für den Fußverkehr. Dadurch entstehen Konflikte, Unsicherheiten und Einschränkungen der Barrierefreiheit. Ziel der Maßnahme ist es, den Gehweg wieder eindeutig als sicheren, komfortablen und ausreichend breiten Raum für den Fußverkehr zu qualifizieren und damit sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

Aufheben der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr
Im Fußverkehrsnetz sollen die vorhandenen Freigaben der Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr aufgehoben werden. Dies betrifft Netzabschnitte mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (ZZ 1022-10). Der Radverkehr soll zukünftig regelkonform auf der Fahrbahn geführt werden. (siehe Kapitel 8.1.4).
Um Fehlnutzungen zu verringen, sollen außerdem markierte Trennstreifen und farbliche Pflasterungen, die eine legale Radnutzung im Seitenraum nahelegen oder erlauben („sonstige“ Radwege), im Zuge von Umbaumaßnahmen entfernt werden. Bei getrennten Führungen im Seitenraum, die mit farblich differenzierten Pflasterstreifen angezeigt werden, kann eine optische Vermischung der Pflastersteine helfen, Fehlinterpretationen zu vermeiden.
Begleitend können Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn und Fußgängerpiktogramme auf dem Gehweg zur Klarstellung eingesetzt werden.
Soweit aufgrund entsprechender Geschwindigkeiten und Kfz-Verkehrsstärken sinnvoll, können auf der Fahrbahn auch Schutzstreifen für den Radverkehr

markiert werden. Gegebenenfalls müssen Parkplätze entfallen, um die sichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu gewährleisten.



Abbildung 41: Markierter Trennstreifen und Fahrradpiktogramm im Seitenraum im Bestand (links), entfernter Trennstreifen sowie klärende Piktogramme als Maßnahmenvorschlag (rechts) in der Langfeldstraße Einmündung Buckenhofer Weg

Änderung der Führungsform bei gemeinsamen/getrennten Geh- und Radwegen

Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr straßenbegleitend innerorts, außerorts oder auf straßenunabhängig geführten Wegen (Beschilderung mit Zeichen 240 StVO) ist entsprechend der Standards zur Förderung des Fußverkehrs nur möglich, wenn Gehwegbreite und Verkehrsstärken verträglich sind. Für das Fußverkehrshauptnetz sind gemeinsame Geh- und Radwege zukünftig bei Neuplanungen auszuschließen und im Bestand aufzuheben.

Bei getrennten Geh- und Radwegen im Seitenraum (VZ 241) muss der Gehweg die bauliche Breite von 1,80 m (im Hauptnetz zzgl. Sicherheitsräume von 20 cm zur Einfriedung und 30 cm zum Radweg) aufweisen. Ist dies nicht der Fall, ist eine Verbreiterung des Seitenraums zugunsten des Gehwegs erforderlich (siehe nächster Punkt) oder der Radweg ist ebenfalls aufzuheben und eine geänderte Führungsform für diesen umzusetzen.

Um die Verlagerung des Radverkehrs in den Fahrbahnbereich verkehrssicher zu gestalten, sind je nach Situation Begleitmaßnahmen erforderlich. Entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Kfz- Verkehrsstärke, woraus sich der jeweilige Belastungsbereich des Radverkehrs ergibt, sollen Schutz- oder Radfahrstreifen markiert werden. Bei geringen Fahrbahnquerschnitten ist eine Prüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich.



Abbildung 42: Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn unter Markierung eines Schutzstreifens und Aufbringen eines Gehwegpiktogramms in der Zeppelinstraße

Anpassung des Seitenraums bei gemeinsamen/getrennten Geh- und Radwegen

Wenn straßenbegleitende Geh- und Radwege nicht die definierten Breitenstandards erfüllen, müssen sie entsprechend der Richtlinien ausgebaut werden. Die erforderlichen Flächen können – sofern vorhanden – durch Umwandlung von Park-, Fahr- oder Grünstreifen gewonnen werden.

Bei getrennten Geh- und Radwegen ist zur barrierefreien Nutzung ein ausreichend breiter taktiler Trennstreifen oder ein Mittelstreifen herzustellen. Dies gilt genauso für selbstständige Geh- und Radwege, bei denen durch zusätzliche Piktogramme die Trennung der Verkehrsflächen verdeutlicht wird.



Abbildung 43: Getrennter Geh- und Radweg mit taktilem Trennstreifen in der Äußeren Brucker Straße (links) und Piktogramme Friesenweg/Am Erlanger Weg (rechts)[14]

[14] Das rechte Bild entspricht nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit, sondern stellt lediglich eine kurzfristige, kostengünstige Möglichkeit zur Verdeutlichung der getrennten Verkehrsflächen dar.

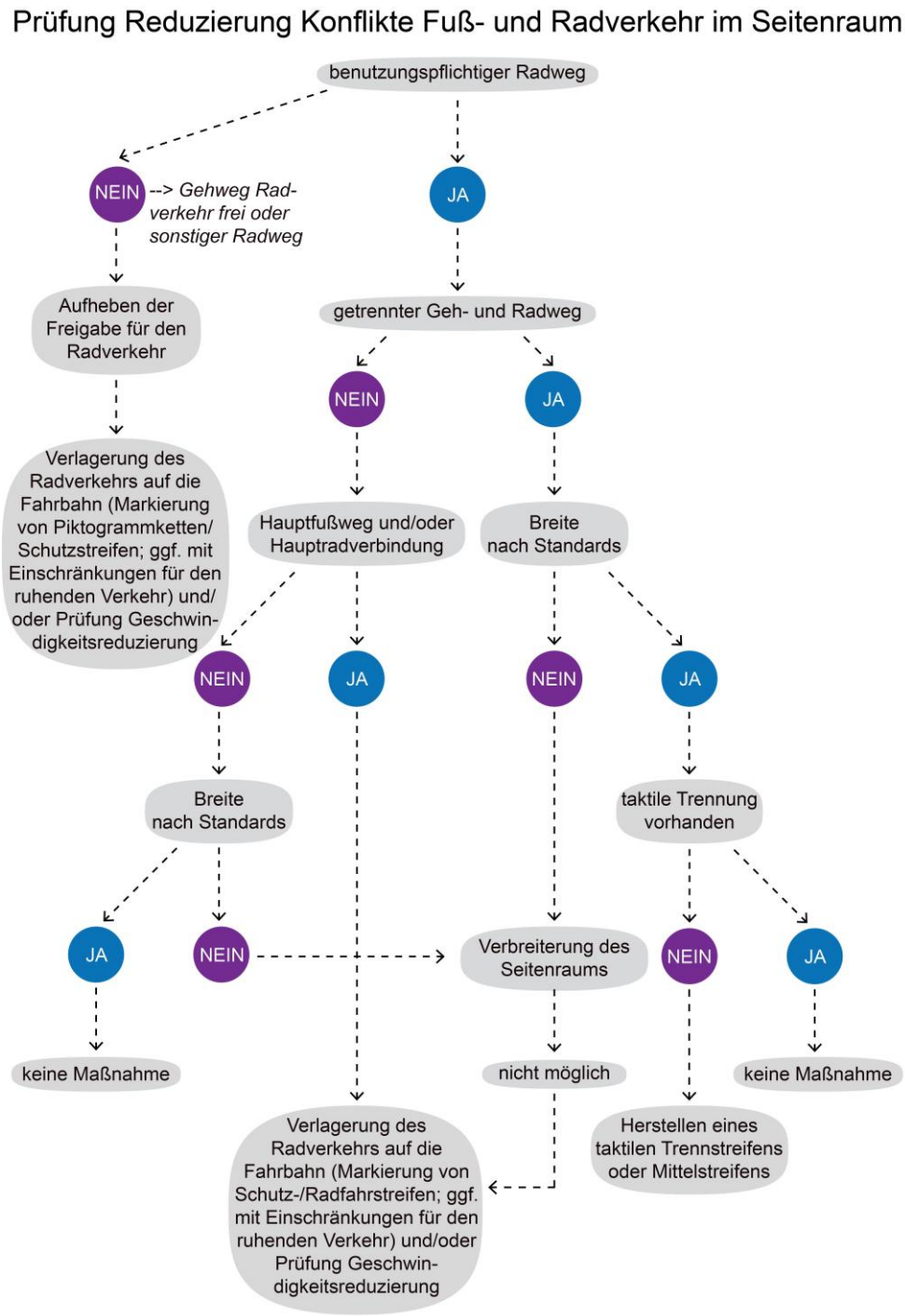


Abbildung 44: Prüfung Aufhebung von Konflikten Fuß- und Radverkehr im Seitenraum[15]

[15] Auf ein Aufheben der Freigabe für den Radverkehr von sonstigen Radwegen sowie für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen (linker Ast) kann verzichtet werden, sofern die Standards bezüglich Breiten (≥ 2,50 m) und Verkehrsstärken eingehalten werden.

9.2.4.3 Freihalten der Gehwege von temporären Belegungen

In Erlangen werden die Gehwege durch weitere Nutzungen belegt und behindern die sichere, barrierefreie Nutzung durch den Fußverkehr.
In der gesamten Stadt führen auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder und E-Roller, regelwidriges Gehwegparken, Grünwuchs sowie Mülltonen, aber auch Baustelleneinrichtungen zu Behinderungen und Konflikten. Dies betrifft insbesondere Situationen, in denen sich Personen begegnen, Kinder nebeneinander gehen oder Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator den Gehweg nutzen.
In der Innenstadt beeinträchtigen zusätzlich Geschäftsauslagen und Außengastronomie das ungestörte Gehen.



Abbildung 45: Fahrradparken auf dem Bahnhofsvorplatz (links) und auf dem Gehweg (rechts)



Abbildung 46: Gehwegaufsteller (links); Außengastronomie (rechts)

Die erforderliche Gehwegbreite richtet sich neben der Netzbedeutung insbesondere nach dem Fußverkehrsaufkommen und den angrenzenden Nutzungen. Durch zielgenaue Maßnahmen kann die Beeinträchtigung von temporären Belegungen reduziert werden. Die nutzbare Gehwegbreite muss jederzeit freigehalten werden, dies gilt in besonderem Maße für Querungsstellen, Haltestellen Hauseingänge und Rettungswege sowie Blindenleitsysteme.

Abgestellte Fahrräder und E-Roller
Durch das Umwidmen von Kfz-Parkplätze auf der Fahrbahn zu Rad- und/oder E-Rollerabstellplätzen werden in Erlangen bereits Gehwege vor übermäßiger Inanspruchnahme freigehalten. Dieser Ansatz soll beibehalten werden. Darüber hinaus bestehen für E-Roller bereits im gesamten Stadtgebiet Parkverbotszonen. Durch eine Überlagerung mit dem Fußverkehrsnetz sollte geprüft werden, ob sich hierdurch ein weiterer Bedarf an Rad- und E-Rollerabstellplätzen bzw. weiterer Parkverbotszonen für E-Roller ergibt.
Perspektivisch sollten stadtweit feste Abstellflächen für E-Roller außerhalb der Gehfläche, insbesondere in der Innenstadt und an ÖPNV-Haltestellen ausgewiesen werden.

Regelwidriges Gehwegparken
Regelwidriges Gehwegparken erfordert eine konsequente Überwachung und Ahndung (siehe hierzu auch 0). Häufig ist Gehwegparken die Folge fehlendes Regelwissen und Unklarheit von Breiten. Für die Umsetzung empfiehlt sich ein abgestuftes Vorgehen, um eine möglichst gute Akzeptanz bei den Anwohnenden zu erreichen:

- **Priorisierung der Umsetzung:** Beginnen mit der Umsetzung in Straßen mit an sich geringem Parkdruck und ggfs. bestehendem Flächenpotential auf der Fahrbahn.
- **Information** zu geltenden Regeln und dem Vorhaben in allen Medien und jeweils per Handzettel an den Fahrzeugen sowie als Einwurf in den Briefkasten. Die Stadt Erlangen hat hierzu bereits eine Kommunikations- und Informationskampagne durchgeführt (https://erlangen.de/aktuelles/mahnkarten), die Materialien stehen allen interessierten Bürger*innen kostenfrei zur Verfügungen.
- **Ahnden** des regelwidrigen Gehwegparkens.
- Um Ecken dauerhaft freizuhalten gegebenenfalls durch Markierung oder bauliche Maßnahmen Einhaltung unterstützen (siehe 9.2.6.2).

Grünwuchs
Durch Hecken kommt es insbesondere in der Vegetationsperiode zu einer oft übermäßigen Beeinträchtigung der nutzbaren Gehwegbreiten. Ein regelmäßiger Rückschnitt von Hecken, Sträuchern und Bäumen stellt sicher, dass die erforderliche Gehwegbreite dauerhaft erhalten bleibt.



Abbildung 47: Einengung des Gehweges durch Bewuchs, Frauenaurach, Albertusstraße

Maßnahmen sind:

- Einplanen des Rückschnitts kommunaler Gehölze und regelmäßiger Kontrollen in der Vegetationsperiode insbesondere im Fußverkehrsnetz und an bekannten problematischen Stellen.
- Aufforderung privater Eigentümer*innen zum Rückschnitt überhängender Vegetation und ggfs. Nachkontrolle.

Mülltonnen

Durch klare Regelungen für Aufstellzeiten und -orte sowie eine gezielte Sensibilisierung der Anwohnenden können Behinderungen durch Mülltonnen auf Gehwegen reduziert werden. Durch die Einrichtung gemeinsamer Sammelplätze kann in engen Straßenräumen der Gehweg freigehalten werden.

Baustelleneinrichtungen

Baustellen sind so zu planen und einzurichten, dass jederzeit eine sichere und barrierefreie Führung des Fußverkehrs gewährleistet ist, ggfs. muss ein Notgehweg eingerichtet werden (siehe RSA21, 2021).
Bereits mit der Baustellenplanung ist durch das Bauunternehmen ein Verkehrsführungsplan zu erstellen, der auch den Fußverkehr berücksichtig. Die Freigabe erfolgt durch das Tiefbauamt, das auch die Umsetzung kontrolliert und ggfs. Nachbesserungen einfordert.
Einen Überblick über aktuelle und geplante Baustellen gibt die Übersichtskarte https://erlangen.de/themenseite/aktuelles/bauprojekte.



Abbildung 48: Baustellenbeschilderung auf der Fahrbahn in der Äußere Brucker Straße (links); Radweg wird Gehweg (rechts, Darmstadt)

Geschäftsauslagen und Außengastronomie

Geschäftsauslagen und Außengastronomie tragen insbesondere in der trockenen, wärmeren Jahreszeit zu einer Belebung des öffentlichen Raums bei. Gleichzeitig wird hierdurch die nutzbare Gehwegbreite in den Straßen oft übermäßig beeinträchtigt. Eine durchgängig nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m muss im Hauptnetz als Mindestmaß immer gewährleistet bleiben.
Auch für die Außengastronomie kann z. B. durch die Umwidmung von Parkständen oder die Umgestaltung des Straßenraums an sich Erweiterungsflächen angeboten werden.

9.2.5 Verbesserung der barrierefreien und sicheren Nutzung der Gehweginfrastruktur

9.2.5.1 Quer- und Längsneigung von Gehwegen

Hohe Quer- und Längsneigungen von Gehwegen erschweren die sichere und komfortable Nutzung für alle Zufußgehenden und stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eine Barriere dar. Überhöhte Querneigungen von mehr als 2 % beeinträchtigen die sichere Führung von Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen, da diese seitlich abdriften können und ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich ist. Auch zu große Längsneigungen (über 6 %), beispielsweise an Über- oder Unterführungen, erschweren die Nutzbarkeit und schränken die selbstständige Mobilität ein.
Um die Barrierefreiheit und die Nutzungsqualität von Gehwegen langfristig zu verbessern, sollten die Anforderungen an zulässige Quer- und Längsneigungen bei allen anstehenden Straßen- und Tiefbaumaßnahmen konsequent berücksichtigt werden. Da eine nachträgliche Anpassung häufig mit erheblichem baulichem Aufwand verbunden ist, bietet insbesondere die Erneuerung oder Umgestaltung von Straßen und Gehwegen die Möglichkeit, bestehende Defizite wirtschaftlich zu beseitigen. Ziel ist es, Gehwege mit möglichst geringen Querneigungen und gleichmäßigen Längsneigungen herzustellen, sodass sie von allen Zufußgehenden komfortabel und sicher genutzt werden können.

Besondere Aufmerksamkeit erfordern Grundstückszufahrten und Ein- bzw. Ausfahrten, an denen die Querneigung des Gehwegs häufig zugunsten des Kfz-Verkehrs verändert wird. Hier sollten Schrägbordsteine oder im Bestand vergleichbare Lösungen (z. B. abgesägte Bordsteine) eingesetzt werden, die eine niveaugleiche und möglichst gleichmäßig geneigte Gehwegführung ermöglichen, ohne die Befahrbarkeit der Zufahrten einzuschränken. An längeren Rampen oder Steigungsstrecken sollte im Rahmen von Um- oder Neubauten geprüft werden, ob die Längsneigung reduziert oder durch geeignete Zwischenpodeste verbessert werden kann.
Während in ebenem Gelände eine vollständige Einhaltung der empfohlenen Neigungen in der Regel problemlos möglich ist, können in stark bewegtem Gelände Kompromisslösungen erforderlich sein, die jedoch die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen bestmöglich gewährleisten sollten. Grundlage für die Planung bilden insbesondere die DIN 18040 zur barrierefreien Gestaltung sowie die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), die entsprechende Anforderungen an Neigungen und die durchgängige Nutzbarkeit von Gehwegen formulieren. Ziel ist es, Gehwege zu schaffen, die unabhängig von individuellen Mobilitätseinschränkungen sicher, komfortabel und möglichst selbstständig genutzt werden können.



Abbildung 49: Schrägbordstein in der Hartmannstraße Einmündung Brüxer Straße

9.2.5.2 Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen

Schadhafte oder unebene Gehwegoberflächen beeinträchtigen die sichere und komfortable Nutzung durch Zufußgehende erheblich. Risse, Aufbrüche, abgesackte Platten, Wurzelaufbrüche, lose Pflastersteine oder andere Oberflächenschäden können Stolperstellen verursachen und stellen insbesondere für ältere Menschen Personen ein erhöhtes Unfall- und Erschwernisrisiko dar. Auch für sehbehinderte Menschen können unregelmäßige Oberflächen problematisch sein.
Die Behebung von Oberflächenschäden ist daher eine grundlegende Maßnahme zur Sicherung der Nutzbarkeit des Fußverkehrsnetzes. Im Rahmen der

allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sind Gehwege regelmäßig zu kontrollieren und festgestellte Schäden je nach Gefährdungslage zeitnah zu beseitigen. Einige mangelhafte Oberflächen wurden im Rahmen der Defizitanalyse kartiert. Akut gefährliche Schäden, etwa deutliche Höhenversätze oder lose Beläge, sollten kurzfristig gesichert und instandgesetzt werden. Bei weniger gravierenden Schäden kann eine Bündelung im Rahmen turnusmäßiger Unterhaltungs- und Sanierungsprogramme erfolgen. Entscheidend ist eine Priorisierung nach Nutzungsintensität, Gefährdungspotenzial und Bedeutung der Verbindung im Fußverkehrsnetz.
Bei wiederkehrenden Schäden sollte nicht nur eine punktuelle Reparatur erfolgen, sondern die Ursache geprüft werden, beispielsweise Wurzeleinwirkungen, mangelhafte Entwässerung, unzureichender Unterbau oder Belastungen durch regelwidriges Befahren und Parken.
Bei der Instandsetzung ist darauf zu achten, dass die Oberfläche dauerhaft eben, rutschhemmend, witterungsbeständig und barrierearm hergestellt wird. Die Maßnahme trägt unmittelbar zur Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit bei und bildet damit eine wesentliche Grundlage für ein attraktives und verlässliches Fußverkehrsnetz.

9.2.5.3 Beleuchtung

Unzureichend beleuchtete Wege und Querungsstellen beeinträchtigen die Verkehrssicherheit, Orientierung und soziale Sicherheit von Zufußgehenden. Besonders in den Abend- und Nachtstunden können schlecht erkennbare Wegeverläufe, Hindernisse, Bordkanten oder Querungsbereiche zu Unsicherheiten und erhöhtem Unfallrisiko führen. Dies betrifft insbesondere Schulwege, Wege zu Haltestellen, Verbindungen durch Grünanlagen sowie Querungen mit eingeschränkten Sichtbeziehungen. Eine gute Beleuchtung trägt dazu bei, Zufußgehende frühzeitig sichtbar zu machen, Angsträume zu vermeiden und die ganzjährige Nutzbarkeit wichtiger Fußwegeverbindungen zu sichern.
Zur Verbesserung sollten unzureichend beleuchtete Abschnitte systematisch erfasst und bedarfsgerecht nachgerüstet werden. Unbeleuchtete Strecken im Fußverkehrsnetz wurden im Zuge der Defizitanalyse kartiert. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht neben Hauptfußwegen insbesondere auf Schulwegen.
An Querungen sollte die Beleuchtung so ausgerichtet sein, dass Zufußgehende im Warte- und Querungsbereich gut erkennbar sind und zugleich die Fahrbahn sowie angrenzende Seitenräume ausreichend ausgeleuchtet werden. Eine Blendwirkung sollte dabei vermieden werden.
Auf selbstständigen Fußwegen, in Grünanlagen oder an Unterführungen ist neben der Helligkeit auch eine gleichmäßige Ausleuchtung wichtig, um starke Hell-Dunkel-Kontraste zu vermeiden. Bei der Umsetzung ist eine Abwägung mit Belangen des Natur- und Umweltschutzes erforderlich. Dies betrifft insbesondere Wege in Grünräumen, an Gewässern oder in Bereichen mit sensiblen Tierlebensräumen. Dort sollten angepasste Beleuchtungskonzepte geprüft werden, etwa zeit- oder bewegungsabhängige Beleuchtung, gezielte Abschirmung zur

Vermeidung von Streulicht, warmtonige Lichtfarben und eine möglichst geringe, aber sicherheitsgerechte Lichtintensität. Die Beleuchtung sollte somit nicht pauschal maximiert, sondern situationsgerecht bemessen werden.
Bei der Planung oder Erneuerung von Beleuchtungsanlagen sind die Anforderungen der DIN EN 13201 zur Straßenbeleuchtung sowie – bei Fußgängerüberwegen – der DIN 67523 zu berücksichtigen. Außerdem soll die Lichtleitlinie der Stadt Erlangen (Stadt Erlangen, Amt für Umweltschutz und Energiefragen, 2025) in die Planung miteinbezogen werden.
Ziel ist eine Beleuchtung, die Verkehrssicherheit, Orientierung und subjektives Sicherheitsgefühl verbessert, ohne unnötige Lichtemissionen zu verursachen.



Abbildung 50: Herbstwiesenweg mit durchgängiger Beleuchtung

9.2.5.4 Reinigung/Winterdienst

Unzureichende Reinigung und ein nicht ausreichend auf den Fußverkehr ausgerichteter Winterdienst beeinträchtigen die ganzjährige Nutzbarkeit von Gehwegen, Querungsstellen und selbstständigen Wegeverbindungen. Laub, Schmutz, Schnee, Eis oder schlecht geräumte Überwege können zu Rutsch- und Stolpergefahren führen und stellen ein Sicherheitsrisiko dar.
Zur Verbesserung sollte die Reinigung und der Winterdienst stärker am definierten Fußverkehrsnetz ausgerichtet werden. Eine Priorisierung ist besonders dann sinnvoll, wenn aufgrund begrenzter personeller oder technischer Ressourcen nicht alle Wege gleichzeitig bedient werden können. Vorrangig zu reinigen und zu räumen ist das Hauptnetz sowie darüber hinaus die Schulwege. Steile Wege, Treppenanlagen, Unterführungen und stark frequentierte Querungen sollten besonders priorisiert werden.

Bei der Organisation des Winterdienstes ist darauf zu achten, dass Schnee von der Fahrbahn nicht auf Gehwege, Querungsstellen, Bordabsenkungen oder Haltestellenbereiche geschoben wird. Andernfalls werden gerade die für Zufußgehende wichtigen Übergänge blockiert und Barrieren geschaffen. Räum- und Streupläne sollten daher Gehwege, Furten, Mittelinseln, Bordabsenkungen und Haltestellenzugänge ausdrücklich berücksichtigen.
Als Best-Practice kann Helsinki herangezogen werden: Dort werden bei Schneefall neben Hauptstraßen und ÖPNV-Strecken ausdrücklich auch die am stärksten genutzten Fuß- und Radverkehrsrouten vorrangig geräumt (City of Helsinki, 2026). Übertragen auf die kommunale Praxis bedeutet dies, den Winterdienst nicht allein aus Sicht des Kfz-Verkehrs, sondern netzbezogen und alltagsorientiert für den Fußverkehr zu organisieren.

9.2.6 Sichere Fahrbahnquerungen

„Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“[16]
Ausreichende, sichere und komfortable Möglichkeiten zur Straßenquerung sind auch einer der wichtigsten und am häufigsten genannten Punkte in der Bürgerbeteiligung. Die Beiträge zeigen, dass die Umsetzung solcher Maßnahmen von hoher Bedeutung für attraktive, zusammenhängende und sichere Fußverkehrsnetze ist.
Für eine Durchgängigkeit des für Erlangen definierten Fußverkehrsnetzes ist es bei allen Straßenquerungen im Netz erforderlich, diese sicher und komfortabel für den Fußverkehr zu gestalten. Dies soll unabhängig von den aktuellen Fußverkehrszahlen an den Querungsstellen erfolgen (Angebotsplanung).

Im Folgenden wird differenziert nach sicheren Querungen über Hauptverkehrsstraßen und im Straßennebennetz. Dabei wird auf mögliche umsetzbare Maßnahmen in Erlangen fokussiert, die grundsätzlichen Anforderungen an Querungsanlagen entsprechend den Standards (siehe Kapitel 8) bzw. den einschlägigen Regelwerken werden nicht im Einzelnen wiedergegeben, sondern im Bedarfsfall auf diese verwiesen.

9.2.6.1 Querungen über Hauptverkehrsstraßen

Querungsstellen des Fußverkehrsnetzes über Hauptverkehrsstraßen sind im Erlanger Bestand überwiegend als Fußgänger-Lichtsignalanlagen (an entsprechend geregelten Knotenpunkten sowie auf der Strecke) und als Mittelinseln ausgeführt. Zur Querung übergeordneter Verkehrstrassen bestehen darüber hinaus Fußgängerunterführungen bzw. -brücken.
Fußgängerüberwege über Hauptverkehrsstraßen sind nur an wenigen Querungsstellen eingerichtet.

[16] VwV-StVO zu § 25 StVO, zu Absatz 3, I.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrbahnquerungen umfassen sowohl Verbesserungen an bestehenden Querungsanlagen (siehe auch Kap. 9.2.7) als auch die Ergänzung von Querungsanlagen.
Bei Einrichtung neuer Querungsanlagen soll auf Basis der verkehrlichen Rahmenbedingungen, insbesondere von Kfz-Mengen und Geschwindigkeiten, aber auch unter Berücksichtigung der Bedeutung der Querung im Fußverkehrsnetz und vorherrschender Nutzergruppen, die jeweils geeignete Querungsform umgesetzt werden.
Im **Fußverkehrshauptnetz** der Stadt Erlangen sollen zukünftig möglichst den Fußverkehr **bevorrechtigende Querungsanlagen** eingerichtet werden, soweit Querungsanlagen erforderlich sind.

- Im Hauptverkehrsstraßennetz sollen bei Querungen der Fahrbahn in Abhängigkeit von den Kfz-Verkehrsbelastungen Fußgängerüberwege oder lichtsignalgeregelte Fußgängerfurten umgesetzt werden.
  Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen soll bevorzugt geprüft werden. Fußgängerüberwege stellen im Vergleich mit anderen Querungsanlagen eine kostengünstige Lösung dar. Gleichzeitig sind sie bei Beachtung geeigneter Rahmenbedingungen und Gestaltung sichere sowie komfortable Querungsanlagen und sollten häufiger und systematisch eingesetzt werden, damit der Vorrang des Fußverkehrs respektiert wird.
  Fußgängerüberwege unterstützen auch die Konfliktvermeidung mit dem Radverkehr, sie sollen bei fahrbahnparallelen Radverkehrsanlagen über diese hinweg angelegt werden.
  Bei parallelen Radverkehrsführungen sind Synergien einer bevorrechtigten Geh-Radweg-Querung gemäß „Erlanger Standard“ zu nutzen.
  Fußgängerüberwege können auch über schmale Fahrbahnen angelegt werden, auf denen wegen mangelnder Flächenverfügbarkeit keine Mittelinseln eingerichtet werden können. Eine Reduktion des Seitenraumes zugunsten einer Mittelinsel ist nicht zielführend und sollte ausgeschlossen werden, da hierdurch Engstellen im Seitenraum entstehen.
- Gehwegüberfahrten sollen im Fußverkehrshauptnetz an Einmündungen von Nebennetzstraßen in das Hauptverkehrsstraßennetz hergestellt werden, um eine durchgängig bevorrechtigte Wegeführung zu ermöglichen.

Auch im **Fußverkehrsnebennetz** sollen – z. B. zur sicheren und komfortablen Erreichbarkeit von Zielen vor allem für besonders schutzbedürftige Menschen (Schulweg, Seniorenheime, Krankenhäuser, …) – bevorrechtigte Querungen geprüft werden.



Abbildung 51: Fußgängerüberweg in der Schuhstraße, Ecke Mozartstraße (links) und gemeinsame bevorrechtigte Querung Fuß/Rad an der Einmündung Michael-Vogel-Straße

Fußgängerüberwege

Folgende Arbeitsschritte sind zur Prüfung der Einrichtung und sicheren Gestaltung von Fußgängerüberwegen **im Hauptverkehrsstraßennetz** vorzusehen:

- Identifikation von fehlenden/unzureichenden Querungsanlagen aus den durchgeführten Analysen in den Teilgebieten
- Prüfung der verkehrlichen Rahmenbedingungen (insbes. Kfz-Verkehrsmengen sowie zul. Höchstgeschwindigkeiten Geschwindigkeiten) für die Einrichtung eines FGÜ
  - ggf. Differenzierung nach FGÜ mit/ohne bauliche(r) Maßnahme
  - Prüfung weiterer Rahmenbedingungen entsprechend VwV zu § 26 StVO (Einsatzkriterien, siehe auch Tabelle auf der nachfolgenden Seite)
- Bei Vorliegen der Rahmenbedingungen für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs
  - Detailplanung und Umsetzung einschließlich
  - begleitender Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich des Fußgängerüberwegs (VwV-StVO zu VZ 274.XI).
- Bei unzureichenden/fehlenden Rahmenbedingungen:
  Prüfung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Rahmenbedingungen u. a.
  - Geschwindigkeitsreduzierung
  - Mitteltrennung/Mittelinsel zur Reduzierung Verkehrsmenge und/oder Fahrstreifenanzahl pro Querung[17]
  - ergänzende Anlage eines Gehwegs (bei fehlender Querungsanlage und fehlendem Gehweg)
- Zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit an den Fußgängerüberwegen Prüfung und ggf. Umsetzung von
  - vorgezogenen Seitenräumen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und Unterstützung einer verringerten Geschwindigkeit
  - Aufpflasterungen (vollflächige Fahrbahnanhebung) zur Unterstützung einer erhöhten Aufmerksamkeit und verringerten Geschwindigkeit

[17] auch für bestehende Mittelinseln kann die Ergänzung von Fußgängerüberwegen bei entsprechendem Querungsbedarf sinnvoll sein

  - ergänzenden Hinweisen auf besonders schutzbedürftige Menschen
  - Verbesserung der Beleuchtung
- Bei Fußgängerüberwegen auf Schulwegen / in Bereich von Schulen soll außerdem der Einsatz von Verkehrshelfer*innen insbesondere zu Schuljahrbeginn angestrebt werden.

Darüber hinaus wird in der VwV zu § 26 StVO auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen (Kapitel 2.3 der R-FGÜ) als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.

Tabelle 11: Wesentliche Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege nach VwV zu § 26 StVO

Wesentliche Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege nach VwV zu § 26 StVO (Auswahl in textlicher Kurzfassung)
· nur innerhalb geschlossener Ortschaften · nicht auf Straßen, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf · nicht auf Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper · in der Regel nur, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind · nur, wenn auf einem Streckenabschnitt nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss · mehrere Fußgängerüberwege in einer Straße nur in ausreichend weiter Entfernung sein · nicht in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen · ggf. nicht bei Grüner Welle für den Kfz-Verkehr · an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt nicht auf der bevorrechtigten Straße

Liegen die Voraussetzungen für Fußgängerüberwege als bevorrechtigte und sichere Querungsanlagen über Hauptverkehrsstraßen nicht vor, sind alternativ Fußgänger-Lichtsignalanlagen (FuLSA) oder Mittelinseln/Mittelstreifen zu prüfen.

Als **Best-Practice** zur systematischen Prüfung des Einsatzes von Fußgängerüberwegen für eine sichere Straßenquerung ist das Aktionsprogramm der Stadt Pforzheim zu nennen.



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung	
Themen	Querungen, Programm
Ort	Pforzheim
Konzept zur Identifikation erforderlicher Querungsstellen und Prüfung des Einsatzes von Fußgängerüberwegen → Bedarfsanalyse, Bürgerbeteiligung und Maßnahmenentwicklung	

Abbildung 52: Best-Practice Fußgängerüberwege: Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung (Pforzheim) (Planersocietät, 2022)

Fußgänger-Lichtsignalanlagen (FuLSA)

Bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen sowie an stark befahrenen, großflächigen oder unübersichtlichen Kreuzungen und zum Schutz besonders gefährdeter Personen in entsprechenden Verkehrsbelastungssituationen sollen FuLSA für die erforderliche Sicherheit eingerichtet werden.
Lichtsignalanlagen gewähren dem Fußverkehr während der Freigabezeit (GRÜN) den absoluten Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr.



Abbildung 53: Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Bunsenstraße Höhe Anschützstraße

Mittelinseln/Mittelstreifen

Mit Mittelinseln/Mittelstreifen wird der erforderliche Querungsweg sowie die bei der Querung zu berücksichtigende Kfz-Verkehrsmenge halbiert. Damit wird das Queren der Fahrbahn erheblich erleichtert, ohne den Vorrang des Kfz-Verkehrs außer Kraft zu setzen.
Voraussetzung für die Einrichtung von Mittelinseln und Mittelstreifen ist eine entsprechende Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite. Um ausreichende Flächen für Mittelinseln umzusetzen kann auch die Umwandlung einer Fahr-/Abbiegespur in Betracht gezogen werden. Zulasten des Fußgängerlängsverkehrs (Gehwegbreiten) sollen Mittelinseln/Mittelstreifen nicht eingerichtet werden.
Mittelinseln/Mittelstreifen können mit Fußgängerüberwegen (s. o.) sowie mit vorgezogenen Seitenräumen kombiniert werden.
Synergien mit Radverkehr (gemeinsame Querungen an Mittelinseln) sollen gemäß „Erlanger Standard“ genutzt werden.

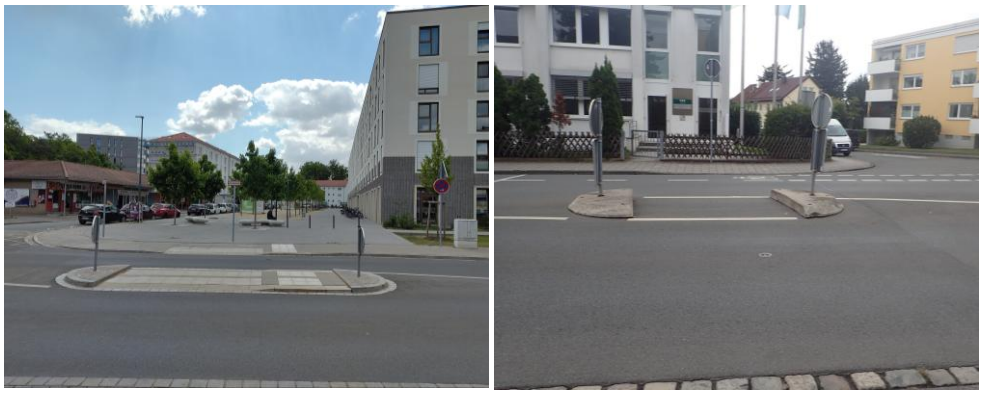


Abbildung 54: Barrierefrei ausgebaute Mittelinsel in der Stintzingstraße (links) und provisorisch angelegte Mittelinsel in der Felix-Klein-Straße (rechts)

9.2.6.2 Querungen im Straßennebennetz

Eine mangelnde Querbarkeit im Straßennebennetz zeigt sich an vielen Einmündungen sowie zum Teil am Beginn/Ende selbstständiger Wege. Durch eingeschränkte Sichtbeziehungen, große Abbiegeradien oder nicht barrierefreie Ausbildungen im Bestand wird eine sichere Querung beeinträchtigt.
Die verschiedenen im Folgenden dargestellten Einzelmaßnahmen haben zum Ziel, die Sichtfelder zu verbessern, Geschwindigkeiten zu reduzieren und Konflikte mit abbiegenden Fahrzeugen zu vermeiden. Infolgedessen wird die Sicherheit und Selbstständigkeit Zufußgehender erhöht sowie die Erreichbarkeit von Zielen verbessert.

Grenzmarkierungen und Einbauten

Im Bereich von 5 m vor und hinter einer Einmündung darf nicht geparkt werden; bei einem vorhandenen Radweg erhöht sich der Wert auf 8 m (§ 25 StVO).

Trotzdem werden in Erlangen immer wieder Einmündungsbereiche insbesondere in Wohngebieten zugeparkt, was ein Sicherheitsrisiko für den Fußverkehr darstellt. Zur Unterbindung von verbotswidrigem Parken in Sichtdreiecken sind an Einmündungen Zickzacklinien (VZ 299) zu markieren. Die Grenzmarkierungen können generell an jedem Knotenpunkt aufgebracht werden, an dem die Einmündungen verbotswidrig zugeparkt werden. An Knotenpunkten im Verlauf hochfrequentierter Schulwege sollte geprüft werden, ob Sichtfelder von mehr als 5 m freigehalten werden können (s. auch Kapitel 8.2.2).
Reichen Grenzmarkierungen nicht aus, ist die Installation ordnender Elemente wie Poller und Fahrradabstellanlagen erforderlich. So wird das verbotswidrige Parken baulich unterbunden (s. auch Best-Practice SiGlinde Abbildung 58).

Vorgezogene Seitenräume
Vorgezogene Seitenräume sind grundsätzlich an Einmündungen sowie an Querungsstellen im Straßenverlauf eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Fußverkehrsnetz sind Beginn/Ende selbstständiger Wege sowie Eingänge wichtiger Ziele (z. B. Schulen, Friedhöfe oder Spielplätze) relevante Einsatzorte.
Bei (durchgehendem) Fahrbahnrandparken im Straßenabschnitt sichern vorgezogene Seitenräume die Querungsstelle und ermöglichen eine bessere Sicht. Je nach Tiefe der vorgezogenen Seitenräume verkürzen sie auch die erforderliche Querungsstrecke[18].
Insbesondere bei überdimensionierten Einmündungsbereichen sind vorgezogene Seitenräume zu prüfen. Große Kurvenradien werden verringert, was gleichzeitig die Abbiegegeschwindigkeiten der Fahrzeuge senkt.
Neben einer baulichen Ausgestaltung vorgezogener Seitenräume können (vorübergehend) Markierungslösungen und provisorische Gehwegvorstreckungen (z. B. aus Kunststoffelementen oder Gummigranulat) kostengünstig umgesetzt werden. Markierungslösungen sind jedoch zusätzlich durch fest verbaute Elemente (z. B. Poller oder Fahrradbügel) zu schützen, um ein Beparken zu vermeiden und gleichzeitig die erforderlichen Sichtfelder an der Querungsstelle (weitestgehend) freizuhalten.

[18] Von einer Einengung statt vorgezogenem Seitenraum wird gesprochen, wenn dort die Fahrbahn an der Querungsstelle so eingeengt wird, dass grundsätzlich keine (Kraft-) Fahrzeugbegegnung mehr möglich ist, siehe auch Fuss e.V., Querbuch, Berlin 2023



Abbildung 55: Markierter vorgezogener Seitenraum in der Straße Am Röthelheim ohne freigehaltene Sichtfelder und Schutz (links) und markierter vorgezogener Seitenraum in der Friedrich-Ebert-Straße Kassel mit Freihaltung der Querungsstelle sowie der Sichtfelder mit Fahrradbügeln (rechts)



Abbildung 56: Provisorischer baulicher vorgezogener Seitenraum in der Liegnitzer Straße Ecke Karlsbader Straße (links) sowie baulich vorgezogener Seitenraum in der Straße Am Röthelheim (rechts)

Gehwegüberfahrten

In Erlangen gibt es bereits einzelne Gehwegüberfahrten, die dem Fußverkehr Vorrang vor Fahrzeugen an Einmündungen gewähren. Zusätzlich haben Fußgänger*innen an Gehwegüberfahrten die Möglichkeit, sich durchgängig auf gleichem Niveau zu bewegen. Die bauliche Situation wirkt zudem geschwindigkeitsreduzierend, da die Fahrzeuge eine erhöhte Fläche kreuzen.
Der Bau von Gehwegüberfahrten soll auch an anderen Stellen in Erlangen umgesetzt werden. Geeignete Orte ergeben sich aus der Straßenhierarchie und betreffen die Einmündungen von untergeordneten Straßen mit geringeren Verkehrsmengen in bevorrechtigte Straßen.



Abbildung 57: Gehwegüberfahrt an der Sieglitzhofer Straße, Einmündung Ritzerstraße (links) und an der Goethestraße, Einmündung Innere Brucker Straße (rechts; Foto: Stadt Erlangen)

Fahrbahnanhebungen/Aufpflasterungen
Eine andere Möglichkeit für niveaugleiches Queren sind Fahrbahnanhebungen. Es können entweder ganze Knotenpunkte aufgepflastert oder Fahrbahnen punktuell angehoben werden. Knotenpunktaufpflasterungen kommen im Nebenstraßennetz vor allem in Wohnquartieren in Frage, um den Verkehr zu beruhigen. Teilaufpflasterungen können im Straßenverlauf analog zu vorgezogenen Seitenräumen am Beginn/Ende selbstständiger Wege sowie an Eingängen wichtiger Ziele umgesetzt werden. Aufpflasterungen erhöhen den Durchfahrtswiderstand und eignen sich dementsprechend auch für Nebenstraßen mit Schleichverkehr. Auf Straßen mit (viel) Busverkehr sind Aufpflasterungen weniger zu empfehlen.
Die Erhöhung kann beispielsweise mit Sinussteinen ausgeführt werden. Dabei ist auf eine ausreichende Höhe und Neigung zu achten, damit eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bewirkt wird. Entscheidend ist zudem ein deutliches Absetzen des Materials vom übrigen Straßenbelag; dies muss nicht zwangsläufig Pflaster sein.

Bordabsenkungen
An allen Einmündungen und wichtigen Querungsstellen im Straßenverlauf, an denen keine Gehwegüberfahrten oder Aufpflasterungen umgesetzt werden, sind Bordabsenkungen für ein barrierefreies Queren erforderlich.

Mittelinseln
Mittelinseln sind auch im Straßennebennetz insbesondere bei breiten Fahrbahnen für die sichere Querung von Bedeutung und entsprechend zu prüfen.
Zur Umsetzung gelten die bereits unter 9.2.6.1 genannten Kriterien.

Fußgängerüberwege
Fußgängerüberwege sind im Straßennebennetz insbesondere im Umkreis von Zielen für verkehrssensible Personengruppen und über Fahrradstraßen eine

wichtige Maßnahme zur sicheren Querung. In Bayern sollen derzeit Fußgängerüberwege nicht zur Sicherung von Schulwegen angeordnet werden. [19]
Auch bei Fußgängerüberwegen gelten die bereits unter 9.2.6.1 genannten Kriterien.

Als **Best-Practice** für kleinere Knotenpunkte (nicht ampelgeregelt, höchstens eine Fahrspur je Richtung, meist Tempo 30) kann „SiGlinde“[20] (Frankfurt am Main) herangezogen werden: eine Musterlösung zur Verbesserung von Sichtbeziehungen und Querbarkeit an Einmündungen im Nebenstraßennetz, die Gehwegvorstreckungen mit Fahrradbügeln und Pollern sowie gegebenenfalls Aufpflasterungen und Fußgängerüberwegen kombiniert. (Radentscheid Frankfurt, 2022)



Abbildung 58: SiGlinde als Markierungslösung (links) und Zielzustand bauliche Gestaltung (rechts) (Frankfurt) (Radentscheid Frankfurt, 2022)

9.2.7 Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit, Barrierefreiheit und subjektiven Sicherheit von Querungsstellen

9.2.7.1 Signalisierung von Fußgängerquerungen

Fußgängerunfreundliche Signalisierungen beeinträchtigen die Sicherheit, Direktheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Lange Wartezeiten, zu kurze Grün- oder Räumzeiten, gebrochene Läufe über Mittelinseln, LSA mit Anforderungstaster („Bettelampeln“) sowie gleichzeitige Freigaben von abbiegenden Kfz und querenden Zufußgehenden führen zu Unsicherheiten, Zeitverlusten und regelwidrigem Verhalten. Besonders problematisch sind solche Situationen für

[19] Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 2. Januar 2002 (Az. IC4/IID9-3611.17-4) bis zu einem aktualisierten Einführungserlass weiterhin gültig (Stand 09/2026)
[20] SiGlinde steht für sicher, gleichberechtigt und lindgrün

Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen sowie Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen, da sie stärker auf ausreichend lange Freigabezeiten angewiesen sind.
Ziel der Maßnahme ist eine fußverkehrsfreundliche Anpassung der Lichtsignalanlagen entsprechend den definierten Standards (s. Kapitel 8.2.4). Dazu gehören angemessene Warte-, Grün- und Räumzeiten, möglichst durchgängige Querungen ohne gebrochene Läufe sowie eine Reduzierung oder Vermeidung von Anforderungstastern zugunsten automatischer Freigabe. An Querungen mit besonderen Sicherheitsanforderungen sollten konfliktfreie Signalschaltungen geprüft werden, bei denen abbiegende Kfz und querende Zufußgehende nicht gleichzeitig freigegeben werden. Dies ist insbesondere dort sinnvoll, wo viele besonders schutzbedürftige Personen queren oder wo aufgrund hoher Abbiegeverkehre, eingeschränkter Sichtbeziehungen oder hoher Schwerverkehrsanteile ein erhöhtes Konfliktpotenzial besteht.
Die Maßnahme trägt dazu bei, Querungen sicherer, verständlicher und komfortabler zu machen. Sie reduziert Wartezeiten und Konflikte, stärkt die Akzeptanz regelkonformen Verhaltens und verbessert die Qualität wichtiger Fußverkehrsverbindungen.

Vorrangig zu prüfen und anzupassen sind Lichtsignalanlagen auf Schulwegen, im Umfeld von Kitas, Senioreneinrichtungen, Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen sowie an wichtigen Wegen zu Haltestellen und Bahnhöfen. Weiterhin hohe Priorität haben Furten mit hohem Fußverkehrsaufkommen, großen Querungsbreiten, mehrstreifigen Fahrbahnen, Mittelinseln mit Wartezwang, auffälligem Unfallgeschehen oder dokumentierten Konflikten zwischen abbiegendem Kfz-Verkehr und Zufußgehenden. Hierbei kann auch auf die Hinweise der Online-Beteiligung zurückgegriffen werden.

9.2.7.2 Barrierefreiheit von Querungsanlagen

Nicht barrierefrei ausgebaute Querungsanlagen und Querungsstellen erschweren oder verhindern die selbstständige und sichere Querung von Straßen für viele Zufußgehende. Fehlende taktile Leitelemente, ungeeignete Bordhöhen oder fehlende akustische Signale beeinträchtigen insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Eine durchgängig barrierefreie Gestaltung von Querungsstellen ist daher eine wesentliche Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Raum und erhöht zugleich den Komfort und die Verkehrssicherheit für alle Zufußgehenden.

Barrierefreie Querungsanlagen
Ziel ist der sukzessive barrierefreie Ausbau aller Querungsanlagen entsprechend den geltenden technischen Regelwerken. Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege und Mittelinseln sollten mit taktilen Bodenindikatoren, möglichst differenzierten Bordhöhen sowie – soweit erforderlich – akustischen Freigabesignalen

ausgestattet werden. Die differenzierte Bordausbildung mit einem abgesenkten Bereich für Rollstuhlnutzende und Personen mit Kinderwagen sowie einem ertastbaren Bord für blinde und sehbehinderte Menschen ermöglicht eine gleichermaßen sichere und komfortable Querung für unterschiedliche Nutzergruppen. Bei Neuplanungen und grundhaften Umgestaltungen sollten diese Elemente grundsätzlich berücksichtigt werden; im Bestand ist ein schrittweiser Ausbau entsprechend der Bedeutung der Querungsstelle anzustreben. Falls aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeit keine differenzierte Bordausbildung möglich ist, kommt als Kompromiss eine gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm Bordhöhe in Frage.

Barrierefreiheit an weiteren Querungsstellen

Auch Querungsstellen ohne formale Querungsanlage sollten barrierefrei gestaltet werden. Hierzu gehören insbesondere Bordabsenkungen sowie – abhängig von der Funktion und Bedeutung der Querungsstelle – taktile Bodenindikatoren. Der Einbau taktiler Elemente ist insbesondere an Querungsstellen sinnvoll, die Teil wichtiger Fußverkehrsverbindungen sind, regelmäßig von blinden und sehbehinderten Menschen genutzt werden oder eine hohe Komplexität aufweisen. Dazu zählen beispielsweise Querungen im Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Bahnhöfen, medizinischen Einrichtungen, Schulen mit Förderschwerpunkt, Verwaltungsgebäuden oder anderen öffentlichen Einrichtungen sowie Querungsstellen an stärker belasteten Straßen oder an Knotenpunkten mit mehreren Fahrbeziehungen. An einfachen Querungsstellen im untergeordneten Straßennetz mit geringer Verkehrsbelastung und eindeutig erkennbarer Wegeführung können hingegen Bordabsenkungen ausreichend sein, sofern die Querungssituation für alle Zufußgehenden gut erfassbar ist.
Die Priorisierung des barrierefreien Ausbaus sollte sich an der Bedeutung der Querungsstelle im Fußverkehrsnetz, der Verkehrsstärke und der Nähe zu sensiblen Einrichtungen orientieren. Grundlage für Planung und Ausführung bilden insbesondere die DIN 18040-3, die DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum sowie die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Ziel ist eine einheitliche, verständliche und sicher Gestaltung aller Querungsstellen im Fußverkehrsnetz, welche allen Zufußgehenden eine selbstständige Mobilität ermöglicht.



Abbildung 59: Ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe Hindenburgstraße/Loewenichstraße

9.2.7.3 Unterführungen

Unterführungen werden von vielen Zufußgehenden als Angsträume wahrgenommen und stellen häufig eine Barriere im Fußverkehrsnetz dar. Ursachen hierfür sind mangelnde Einsehbarkeit, unzureichende Beleuchtung sowie ein ungepflegter oder wenig attraktiver Gesamteindruck. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist insbesondere in den Abend- und Nachtstunden deutlich eingeschränkt, wodurch Unterführungen gemieden und stattdessen längere oder unsichere Wege in Kauf genommen werden. Betroffen sind vor allem Frauen, Kinder, ältere Menschen und andere vulnerable Personengruppen. Gleichzeitig verlängern Unterführungen zum Teil die Wegestrecken und verhindern durch Treppen eine barrierefreie Nutzung.

Vermeidung von Unterführungen
Es sollte grundsätzlich geprüft werden, ob niveaugetrennte Querungen erforderlich sind oder ob eine sichere, direkte und barrierefreie Querung auf Straßenniveau realisiert werden kann. Insbesondere in innerörtlichen Bereichen sind ebenerdige Querungsanlagen häufig die fußverkehrsfreundlichere Lösung, da sie direktere Wege ermöglichen, besser in das Straßen- und Stadtraumgefüge integriert sind und von Zufußgehenden besser akzeptiert werden. Voraussetzung hierfür sind angemessene Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, beispielsweise signalgeregelte Querungen, Fußgängerüberwege oder Mittelinseln.

Gestaltung von Unterführungen
Lassen sich Unterführungen aufgrund topografischer oder infrastruktureller Randbedingungen – etwa an Bahnstrecken und Autobahnen – nicht vermeiden,

sollten sie so gestaltet werden, dass sie als sichere und attraktive Wegeverbindungen wahrgenommen werden. Wesentliche Gestaltungsmerkmale sind eine gute Einsehbarkeit mit möglichst geradlinigen Sichtachsen, ausreichende Breiten und Höhen sowie eine helle, gleichmäßige Beleuchtung ohne dunkle Nischen oder Blendwirkungen. Ebenso tragen hochwertige Oberflächen, regelmäßige Reinigung und Unterhaltung sowie eine ansprechende Gestaltung der Wand- und Deckenflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des subjektiven Sicherheitsgefühls bei. Ergänzend können künstlerische Lichtinszenierungen, Farbkonzepte (z. B. Bemalung der Wände und Decken durch lokale Künstler*innen ggf. unter Einbeziehung von Schüler*innen) oder interaktive Gestaltungselemente eingesetzt werden, um Angsträume zu reduzieren. Bei der Planung sind zudem Anforderungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich Rampenneigungen, taktiler Leitelemente und einer ausreichenden lichten Breite.
Ein gelungenes Beispiel stellt die Bahnunterführung in Brühl Mitte (Aktivraum Agentur, o. J.) dar. Dort wurde die Fußgängerunterführung durch ein künstlerisches Beleuchtungskonzept mit Spiegel- und Lichtelementen aufgewertet. Die Beleuchtung wird in Abhängigkeit vom Tageslicht gesteuert und durch Bewegungsmelder aktiviert, wodurch sowohl die Aufenthaltsqualität als auch das subjektive Sicherheitsgefühl verbessert werden. Das Beispiel verdeutlicht, dass sich funktionale Anforderungen mit gestalterischen Maßnahmen verbinden lassen und Unterführungen dadurch stärker als Teil des öffentlichen Raums wahrgenommen werden können. Ziel sollte dennoch sein, niveaugleiche Querungsmöglichkeiten überall dort vorzuziehen, wo diese verkehrlich und räumlich umsetzbar sind, und bestehende Unterführungen auf das notwendige Maß zu beschränken.

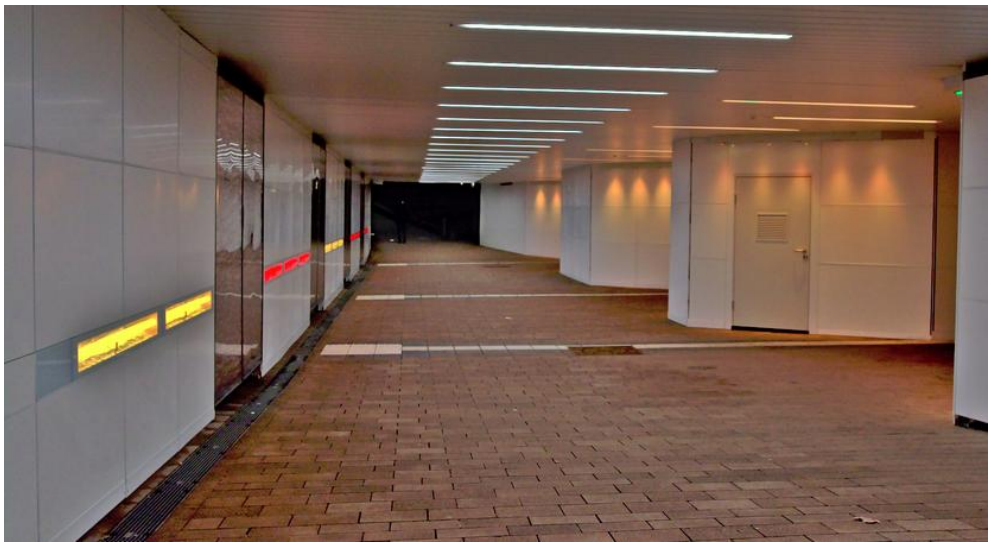


Abbildung 60: Lichtinszenierung Fußgängerunterführung Brühl Mitte (Aktivraum Agentur, o. J.)

9.2.8 Reduzierung der Unfallgefahren aus dem Verkehrsgeschehen bzw. -verhalten

Neben Verbesserungen der Infrastruktur für den Fußverkehr sind Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und des Verkehrsverhaltens ein wichtiger Bestandteil zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs. Kfz-Geschwindigkeiten und die Problematik der Elterntaxis sind hierbei zwei wesentliche Faktoren.

9.2.8.1 Kfz-Geschwindigkeiten

Hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erhöhen die Gefahrenlage für den Fußverkehr insbesondere beim Queren, aber auch im Längsverkehr.
Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf den Straßen des Fußverkehrsnetzes nimmt das Unfallrisiko sowie die Schwere von Unfällen deutlich ab.
Mit Wirkung vom 02.10.2024 wurde die Straßenverkehrsordnung um mehrere Regelungen erweitert, die weitere innerörtliche streckenbezogene Beschränkungen auf 30 km/h ohne den Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage ermöglichen. Diese neuen Regelungsmöglichkeiten sowie bereits bestehende Regelungen sollen genutzt werden, um den Fußverkehr in Erlangen sicherer zu gestalten.
Maßnahmen sind:

- Reduzierung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 50 km/h im Straßenhauptnetz, soweit diese Bestandteil des Fußverkehrsnetzes sind (Hauptnetz, Nebennetz, Verbindungsstrecken)
- streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 im Straßenhauptnetz auf Grundlage der StVO sowie der VwV-StVO
- Integration von bisherigen Straßen des Straßenhauptnetzes in Tempo 30-Zonen
- Anordnung von Geschäftsstraßen (Tempo 20)
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche (siehe auch Kapitel 9.2.2.2)

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss hat am 09.12.2025 bereits neue Tempo-30-Anordnungen für mehr Verkehrssicherheit beschlossen.
Aus den Handlungsbedarfen der Analysen zum Fußverkehrskonzept abgeleitet sollen weitere erforderliche Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Fußverkehrsnetz geprüft werden.

Darüber hinaus unterstützen Maßnahmen im Straßenraum die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Diese Maßnahmen haben Synergien mit der Sicherheit an Querungsstellen, mit der Verbreiterung von Gehwegen sowie der Freihaltung von Gehwegen vom Radverkehr und sind dort ausführlich beschrieben:

- Verringerung der verfügbaren Fahrbahnbreite durch Bereitstellung von Flächen für den Radverkehr (Schutzstreifen, Fahrradstreifen)
- Punktuelle Verringerung der verfügbaren Fahrbahnbreite zur punktuellen Erhöhung der Gehwegbreite an Engstellen für den Fußverkehr
- Punktuelle Änderungen des Straßenquerschnitts im Straßenverlauf in regelmäßigen Abständen, u. a. an Querungsstellen
- Belagswechsel im Straßenverlauf, u. a. an Querungsstellen (Aufpflasterung) sowie an Einmündungen (Gehwegüberfahrten)

Ergänzend zu verkehrsrechtlichen oder baulichen Maßnahmen können unterstützende Elemente eingesetzt werden, um die Einhaltung niedriger Geschwindigkeiten zu fördern und die Aufmerksamkeit gegenüber Zufußgehenden zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere Dialogdisplays und wiederkehrende Tempo-30-Piktogramme auf der Fahrbahn sowie optische Einengungen durch Randmarkierungen. Dialogdisplays eignen sich vor allem dort, wo trotz angeordneter Geschwindigkeitsbeschränkung erhöhte Geschwindigkeiten festgestellt werden oder besonders schutzbedürftige Zufußgehende unterwegs sind, beispielsweise auf Schulwegen, im Umfeld von Kitas, Senioreneinrichtungen, Haltestellen und stark frequentierten Querungsstellen. Tempo-30-Piktogramme können die bestehende Beschilderung insbesondere an Ortseingängen in Tempo-30-Abschnitte, nach größeren Knotenpunkten oder auf längeren Straßenabschnitten wiederholt in Erinnerung rufen.

Aus den Handlungsbedarfen der Analysen zum Fußverkehrskonzept abgeleitet sollen entsprechende Maßnahmen für angepasste Geschwindigkeiten im Fußverkehrsnetz geprüft werden.



Abbildung 61: Punktuelle Änderung des Straßenquerschnitts zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten im Umfeld der Michael-Poeschke-Volksschule, Liegnitzer Straße (links) und Tempo 30-Streckenanordung im Schulumfeld an der Schiller-Straße (rechts)

9.2.8.2 Elterntaxis

Bring- und Abholverkehre im direkten Schulumfeld erzeugen kurzfristig hohe Kfz-Dichten, unübersichtliche Halte- und Wendemanöver sowie regelwidriges Parken. Dadurch verschlechtert sich gerade zu den sensiblen Spitzenzeiten die Schulwegsicherheit und das Sicherheitsgefühl von Kindern und Begleitpersonen deutlich. Ziel ist es, Ordnung in das Verkehrsgeschehen zu bringen, gefährliche Konflikte zu minimieren und zugleich die Bedingungen für eigenständige Mobilität zu stärken. Durch eine Reduzierung der Elterntaxiproblematik profitieren Schulumfelder zusätzlich durch weniger Lärm und bessere Luftqualität, was die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht.

Hol- und Bringzonen

Kernelement ist die Einrichtung klar gestalteter Hol- und Bringzonen in angemessener fußläufiger Entfernung zur Schule. Sie liegen i. d. R. in Schulnähe an Hauptverkehrsstraßen; dort sollen die Kinder aussteigen und den restlichen Weg eigenständig zu Fuß zurücklegen. Die Hol- und Bringzonen bündeln das Halten räumlich, stellen sichere Wegebeziehungen ab der Zone sicher und entlasten den unmittelbaren Eingangsbereich. Der ADAC empfiehlt Elternhaltestellen in einer Entfernung von mindesten 250 m von der Schule zu errichten (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., 2022), um den Verkehr stärker zu entzerren und den Kindern einen kurzen Schulweg zu Fuß und erste Verkehrserfahrungen zu ermöglichen. Die Hol- und Bringzonen sollen mit eindeutigen verkehrsrechtlichen Regelungen und einer gut verständlichen Gestaltung kombiniert werden. Sie können beispielsweise mit der Beschilderung Eingeschränktes Haltverbot (VZ 286) mit dem Zusatzzeichen Mo-Fr 7-9 h und 12-16 Uhr eingerichtet werden. Die Hol- und Bringzonen sollten besonders in der Anfangsphase sowie zu Beginn jedes Schuljahres von der Stadt und den Schulen beworben werden.

Die Stadt Erlangen hat bereits an mehreren Schulstandorten Hol- und Bringzonen eingerichtet. Diese Maßnahme soll fortgeführt werden; bestehende Hol- und Bringzonen sollen zudem evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden.



Abbildung 62: Hol- und Bringzonen in der Artilleriestraße (links) und der Marie-Curie-Straße (rechts)

Schulstraßen

Für besonders belastete Standorte kann ergänzend der Kfz-Verkehr im direkten Schulumfeld zeitlich begrenzt unterbunden werden. Hierfür sollen Schulstraßen eingerichtet werden, die zu Bring- und Abholzeiten für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Ein mögliches Instrument zur Umsetzung ist eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung mit einer Zufahrtsbeschränkung für Kraftfahrzeuge auf Grundlage § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Konkret kann das VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit einem Zusatzzeichen zur zeitlichen Beschränkung an Beginn und Ende der Schulstraße aufgestellt werden. Die zeitliche Beschränkung sollte sich von Montag bis Freitag jeweils auf mindestens eine halbe Stunde vor Schulbeginn und nach Schulende beziehen. Zu prüfen ist, ob eine Freigabe für Linienbusse und Bewohner*innen durch ein Zusatzzeichen notwendig ist.

Für den Erfolg der Schulstraße ist es wichtig, die Schulleitung und die Eltern einzubeziehen und alle Betroffenen frühzeitig zu informieren. Auch mit der Polizei und der Verkehrswacht sollte zusammengearbeitet werden. Eine notwendige Begleitmaßnahme sind regelmäßige Verkehrskontrollen. Denkbar ist auch der Einsatz ehrenamtlicher Helferinnen und Helfer zu Beginn der Implementierung und eine physische Sperrung (z. B. versenkbarer Poller, Schrankenlösungen).

Für eine bessere Wirkung sollte das Einrichten der Schulstraße in ein umfassendes schulisches Mobilitätsmanagement eingebettet werden. Unterstützend wirken Kommunikations- und Schulwegkampagnen, die das gewünschte Verhalten erklären und akzeptanzfördernd begleiten.

Gegebenenfalls kann zunächst eine mehrmonatige Erprobung der Schulstraße als Verkehrsversuch stattfinden, da hierfür erleichterte Voraussetzungen zur Einrichtung bestehen.

Die Stadt Erlangen hat zu Beginn des Schuljahres 2025/2026 eine erste Schulstraße in der Liegnitzer Straße eingerichtet. Die dort gesammelten Erfahrungen können der Einrichtung weiterer Schulstraßen im Stadtgebiet dienen.



Abbildung 63: Schulstraße in der Liegnitzer Straße

9.2.9 Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes

ÖPNV-Haltestellen sind bedeutende Schnittstellen zwischen dem Fußverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Der Fußverkehr ist die unverzichtbare Basis für den ÖPNV, da rund 95 Prozent aller Wege zu Bus und Bahn zu Fuß zurückgelegt werden. Er fungiert damit als entscheidendes Bindeglied für den Weg zur Haltestelle, bestimmt maßgeblich die tatsächliche Reichweite des ÖPNV und macht das System durch die Kombination beider Verkehrsmittel erst flächendeckend wirksam (Difu, 2026).
Daraus ergibt sich die Anforderung, Haltestellen für Zufußgehende sicher, barrierefrei und möglichst ohne Umwege erreichbar zu gestalten. Zugleich soll die Haltestellengestaltung eine komfortable Wartesituation sowie einen sicheren und barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten.
Sowohl bei der Erreichbarkeit wie auch bei der Haltestellengestaltung treten im Erlanger Bestand Defizite auf. Hierzu zählen fehlende oder zu schmale Gehwege auf dem Weg zur Haltestelle sowie im direkten Haltestellenumfeld, Flächenkonkurrenzen zwischen Wartebereichen und Gehwegflächen sowie mit Radverkehrsführungen im Haltestellenbereich und auch fehlende Barrierefreiheit.
Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes umfassen sowohl Verbesserungen an der Fußverkehrsinfrastruktur zur Haltestelle als auch Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung einschließlich Barrierefreiheit und einer konfliktfreien Radverkehrsführung im Haltestellenbereich.

9.2.9.1 Fußverkehrsinfrastruktur zur Haltestelle

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Gehweginfrastruktur und von Fahrbahnquerungen, die in den Kapiteln 9.2.2 bis 9.2.7 beschrieben sind, gelten auch für die Wege zur Haltestelle, die – je nach Bedeutung der Haltestelle – überwiegend im Haupt- oder Nebennetz des Fußverkehrs integriert sind.
Vorrangig sind hierbei folgende Maßnahmen:

- Schließung von Gehweglücken im Hauptverkehrsstraßennetz im Umfeld von Haltestellen
- Einrichten von Querungsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz für die Erreichbarkeit der Haltestellen, wo diese fehlen

Darüber hinaus sollen auch Maßnahmen für ausreichend breite und barrierefrei nutzbare Gehwege sowie für fußgängerfreundliche, barrierefreie und auch subjektiv sichere Querungsstellen mit Fokus auf die Umfelder hochfrequentierter Haltestellen möglichst prioritär umgesetzt werden (siehe hierzu auch NVP 2025).



Abbildung 64: Sichere und barrierefreie Querungsanlage (Mittelinsel)an der Haltestelle Stintzingstraße

9.2.9.2 Haltestellenausstattung

Haltestellenausstattung nach Nahverkehrsplan 2025 (NVP)
Entsprechend NVP bestimmt sich die Haltestellenausstattung nach den gesetzlichen Vorgaben. Hierbei sind die VGN Qualitätsstandards als Mindestkriterien zu verstehen. Neben der Fahrgastinformation sind insbesondere die Kriterien Komfort, Kundenservice und Sauberkeit (Aufstellfläche für Fahrgäste, Abfalleimer, Sitzgelegenheit, Witterungsschutz für relevante Einstiegsrichtungen) sowie Sicherheit (Beleuchtung, räumliche Nähe von Richtungshaltestellen, soweit möglich mit Querungshilfen) relevant.
Außerdem sind u. a. die FGSV-Richtlinien zur Barrierefreiheit sowie der VGN-Leitfaden „Bauliche Standards barrierefreier Ausbau Bushaltestellen“ zu berücksichtigen (NVP, Kap. 5.6). Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen hat die Stadt Erlangen eine Priorisierung mit Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage, der Bedeutung als Umstiegshaltestelle/Verknüpfungspunkt und auf weitere Haltestellen mit besonderer/spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen entwickelt.

Anlage von Buskaps zur Beseitigung von Engstellen und Erhöhung der Flächenverfügbarkeit
Eine für den Fußverkehr wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Flächenverfügbarkeit im Haltestellenumfeld (für Aufstellfläche, Sitzgelegenheit, Witterungsschutz sowie ausreichende Gehwegbreiten im Haltestellenbereich) ist – neben einer verbesserten Radverkehrsführung (siehe nächstes Kapitel) – die Anlage von Buskaps.
Bei festgestellten unzureichenden Gehwegbreiten oder Engstellen in Haltestellenbereichen sollen diese geprüft werden, um mit dem Flächengewinn Komfortmängel sowie Konflikte zu vermeiden.

9.2.9.3 Radverkehrsführung im Haltestellenbereich

Im Haltestellenbereich geraten wartende und ein-/aussteigende Fahrgäste in Konflikt mit Radfahrenden, insbesondere wenn der Radverkehr im Seitenraum geführt wird.
Mit einer verbesserten Radverkehrsführung soll der Komfort in Haltestellenbereichen erhöht sowie Konflikte zwischen den Verkehrsarten reduziert werden. Eine Durchfahrt des Radverkehrs soll während des Ein- und Ausstiegs deutlich verlangsamt werden, sodass die Sicherheit der Fahrgäste im Haltestellenmoment gewährleistet ist. Prinzipiell ist eine Gestaltung zu wählen, die keinen Vorrang von Radfahrenden vor ein-/aussteigenden Fahrgästen suggeriert.

Radverkehrsführung vor dem Wartebereich
Im Idealfall wird der Radverkehr auf der Fahrbahn (auf einem Radfahrstreifen) geführt; dann empfiehlt sich bei einem Buskap im Haltestellenbereich eine angehobene Radverkehrsführung bei gleichzeitiger Verengung der Radspur (1,00-1,30 m). Dies dient der Vermeidung von Überholvorgängen, der Geschwindigkeitsdämpfung sowie der Realisierung ausreichender Geh- und Warteflächen. Zusätzlich sollen vor der Haltestelle Piktogramme und gegebenenfalls Schilder auf die Wartepflicht der Radfahrenden während des Fahrgastwechsels aufmerksam machen.
Bei getrennten Geh- und Radwegen im Seitenraum sollen ebenfalls Piktogramme/Schilder angebracht und auf Höhe der Haltestelle die Breiten der Radfahrspuren reduziert werden. Statt der Anhebung kommen flächige Einfärbungen bzw. farblich hervorgehobener Beläge des Radwegs in Frage, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen.
Ergänzend zu den baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind kommunikative Maßnahmen zweckdienlich. Unter anderem sollte der Radverkehr mittels Kampagnen und/oder Aktionstage über seine Wartepflicht während des Fahrgastwechsel aufgeklärt werden.

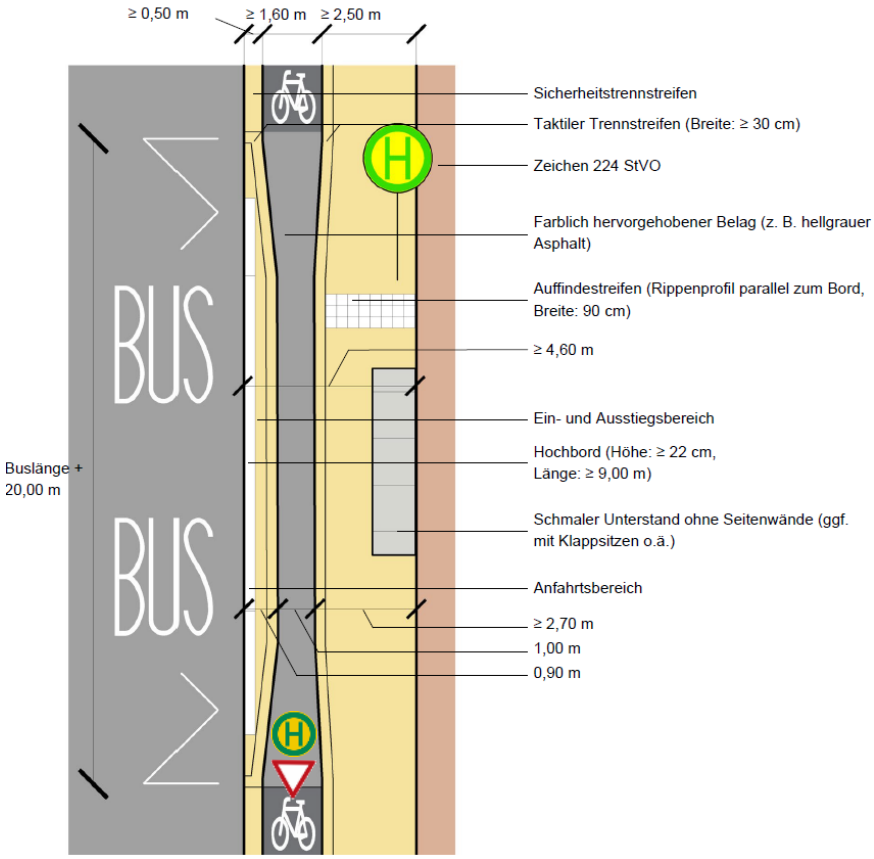


Abbildung 65: Musterlösung für Fahrbahnrandhaltestelle mit getrenntem Geh-/Radweg (Arbeitsgemeinschaft für Nahmobilität Hessen, 2022) (modifiziert durch LK Argus)

Radverkehrsführung hinter dem Wartebereich

Wird der Radverkehr hinter dem Wartebereich vorbeigeführt, ist eine Sicherung des Fußverkehrs zum Haltestellenzugang erforderlich. Konkret kann ein Fußgängerüberweg über den Radweg markiert werden. Diese Variante stellt jedoch prinzipiell keine empfohlene Lösung dar und sollte nur bei ausreichenden Flächen (> 7,0 m) und hohen Radverkehrsmengen angewendet werden.

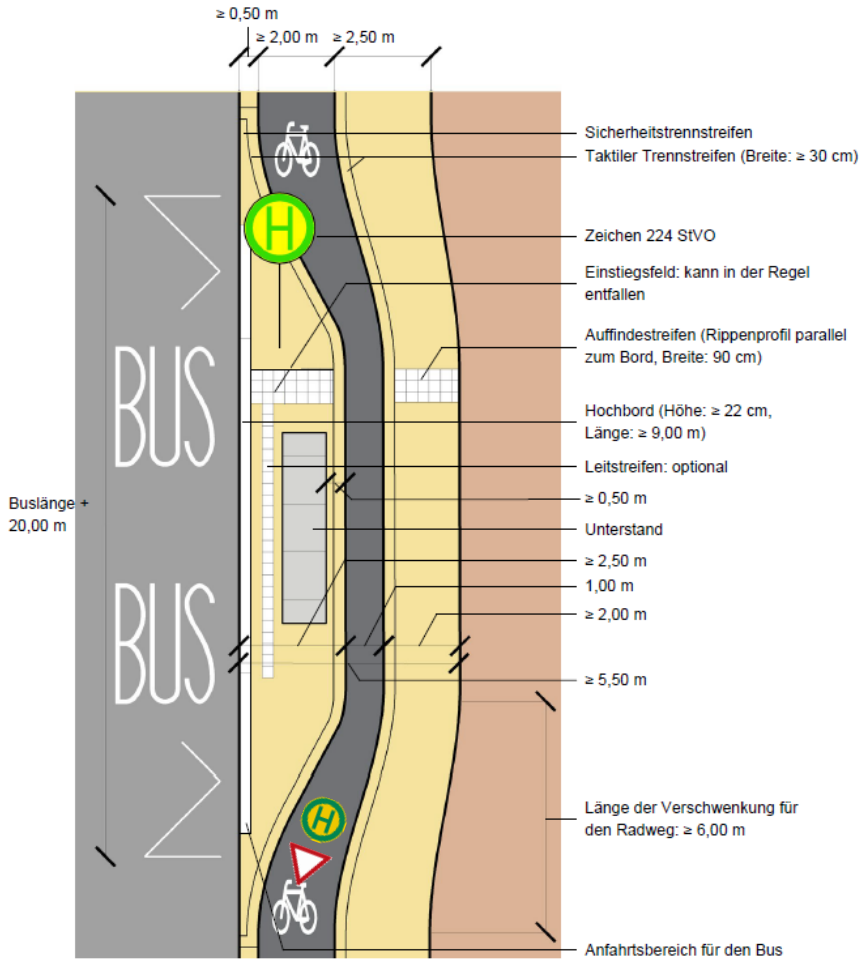


Abbildung 66: Lösung bei beengten Verhältnissen für Fahrbahnrandhaltestelle mit getrenntem Geh-/Radweg (Arbeitsgemeinschaft für Nahmobilität Hessen, 2022) (modifiziert durch LK Argus)

Mischflächen des Fuß- und Radverkehrs im Haltestellenbereich kommen aufgrund von Unfallhäufungen nicht in Frage.

9.2.10 Verbesserung von Aufenthalt und Klimaanpassung

Straßen und Plätze sind nicht nur Orte des Verkehrs, sondern auch Orte des öffentlichen Lebens, die zum Gehen einladen und Raum für Kommunikation und Begegnung lassen. Außerdem können in diesen auch wichtige Weichenstellungen zur Klimaanpassung erfolgen.
Maßnahmen zur Verbesserung von Aufenthalt und Klimaanpassung umfassen die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Klimaanpassung von Straßen und Plätzen.
Darüber hinaus werden Flanierrouten als Elemente des Fußverkehrsnetzes beschrieben, deren Umsetzung Ansatzpunkte für die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung von Aufenthalt und Klimaanpassung beinhalten können.

9.2.10.1 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Entlang von Straßenzügen und an Plätzen in Erlangen soll – aufbauend auf bestehenden guten Ansätzen wie u. a. dem Sitzbankradar – Aufenthalt verstärkt ermöglicht und sukzessive die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Die öffentlichen Räume sollen hierfür mit „grün-blauer Infrastruktur“ (siehe auch folgendes Kapitel „Klimaanpassung von Straßen und Plätzen“) sowie attraktiven Angeboten an Aufenthalt-, Sitz und Spielmöglichkeiten ohne Konsumzwang qualifiziert werden. Darüber hinaus sind auch Serviceangebote wie Wasserspender und Toiletten wichtige Ansatzpunkte für eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität.



Abbildung 67: Begrünung in Straßenräumen und Sitzmöglichkeiten an den Mühlwiesen (links) und in der Gebbertstraße (rechts)



Abbildung 68: Parklets als temporäre Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der Oberen Karlstraße (links) und Wasserspender als Serviceangebot am Neustädter Kirchplatz (rechts)



Abbildung 69: Brunnen mit Sitzmöglichkeiten am Markusplatz

Grundsätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sind:

- Begrünung: Ergänzung von Gehölzen und Baumstandorten sowie temporären/mobilen Begrünungselementen (z. B. als Wanderbaumallee, siehe Best-Practice)
- Aufenthalt: Ergänzung von Sitzmöglichkeiten (Sitzbankradar) und Treffpunkten, z. B. an aufgeweiteten Gehwegen / kleinen Platzbereichen oder temporär als Parklets
- Bewegung und Spiel: Schaffung von Bewegungsangeboten im öffentlichen Raum für alle Altersklassen
- Gestaltung: ansprechende und zum Aufenthalt einladende Gestaltung von Straßenräumen und Plätzen
- Service: Erweiterung des Angebotes an Wasserspendern und von öffentlichen Sanitäranlagen bzw. „Nette Toilette“

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll nach Möglichkeit im Zuge laufender Planungen oder Arbeiten im öffentlichen Raum erfolgen. Auch die Entwicklung und Umsetzung von Flanierrouten (siehe Kapitel 9.2.10.3) ist ein wichtiger Ansatz für mehr Aufenthaltsqualität.
Darüber hinaus können kleinteilige und temporäre Maßnahmen vor Ort z. B. über partizipative Projekte wie Sommerstraßen (Landeshauptstadt München, 2024) initiiert werden. Auch das Best-Practice-Projekt der Münchner Wanderbaumallee kann ein Ansatzpunkt für mehr Begrünung darstellen.



Wanderbaumallee	
Themen	Ausstattung, Vegetation, Klima
Ort	München
mobile heimische Bäume, die regelmäßig in einer neuen Straße aufgestellt werden Vorbild für dauerhafte Straßenbaumpflanzungen Partizipation der Bürger*innen als Gießpat*innen	

Abbildung 70: Best-Practice Wanderbaumallee (München) (Green City e.V., 2026)

Viele Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität dienen auch der Klimaanpassung und sollen mit Maßnahmen zu dieser verknüpft werden (siehe nachfolgendes Kapitel).

9.2.10.2 Klimaanpassung von Straßen und Plätzen

In Erlangen sind, insbesondere in den verdichteten Stadtbereichen, die Folgen des Klimawandels mit u. a. erhöhter Hitzebelastung zu spüren. Mit dem Klimaanpassungskonzept der Stadt Erlangen (Stadt Erlangen - Am tfür Umweltschutz und Energiefragen, 2019) wurden bereits Schlüsselmaßnahmen zur Klimaanpassungsmaßnahmen auch für den öffentlichen Raum formuliert.
Grundsätzliche Maßnahmen zur Klimaanpassung für Straßen und Plätze („grün-blaue Infrastruktur“) in Erlangen zur Verbesserung der Bedingungen für Fußverkehr und Aufenthalt sind:

- Hitzeschutz und Schatten:
  - Baumpflanzungen im Straßenraum und öffentlichen Raum beschatten Gehwege und Aufenthaltsflächen sowie verbessern das Microklima.
  - Begrünung von Haltestellen dienen dem Hitzeschutz für Fahrgäste, weitere Begrünungen öffentlicher Infrastruktur (z. B. Lichtmasten) haben positiven Einfluss auf das Stadtklima.
  - Sonnensegel (temporär) in engen Gassen, an stark genutzten Fußwegen sowie auf Plätzen ohne Baumbestand reduzieren die Sonneneinstrahlung und Aufheizung.
  - Helle Bodenbeläge sorgen für verminderte Wärmespeicherung.
- Wasser und Entsiegelung:
  - Wasser im öffentlichen Raum in Form von offen zugänglichen (bespielbaren) Brunnen, offenen Fließgewässern oder Wassersprühern unterstützt die Abkühlung bei hoher Hitzebelastung und verbessert das Mikroklima.
  - Flächenentsiegelung dient zur Verbesserung des Mikroklimas und im Zuge des Regenwassermanagement.



Abbildung 71: Blaue Infrastruktur zur Klimaanpassung in Bielefeld (links, (Stadt Bielefeld, o. J.)) und Wassersprüher in Wien (rechts)



Abbildung 72: Begrünte Fahrgastunterstände (Frankfurt) (Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, o. J.)

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung soll wie die Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität nach Möglichkeit im Zuge laufender Planungen oder Arbeiten im öffentlichen Raum erfolgen. Auch die Entwicklung und Umsetzung von Flanierrouten (siehe Kapitel 9.2.10.3) kann ein wichtiger Ansatz für Klimaanpassungsmaßnahmen sein.

9.2.10.3 Flanierrouten

Flanierrouten sind Bestandteil der Fußverkehrsnetzkonzeption (siehe auch Kapitel 5.4). Sie sind ausgewählte Fußwegeachsen im Hauptnetz sowie auf Verbindungsstrecken, die sich durch besondere Nutzungs- oder Gestaltungsmerkmale auszeichnen. Ein wesentlicher Aspekt aller Flanierrouten soll sein, dass diese eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen, hierbei sind gestalterische Maßnahmen wichtig. Entsprechend den Routen bzw. den Stadträumen, in denen die Flanierrouten liegen, sowie deren lokalspezifischen Bedeutungen können diese unterschiedlich ausgeprägt sein.
Die Erkennbarkeit einer Flanierroute wird durch eine einheitliche Gestaltung hergestellt. Dies können ein bestimmtes, wiederkehrendes Gestaltungselement wie Pflasterstreifen oder routenspezifische Pflastersteine sowie Informationen zur Route auf der städtischen Homepage sein. Eine eigene Beschilderung der Routen soll nicht erfolgen, stattdessen sollen sie über ihre Qualität/Gestaltung für sich sprechen.

In der nachfolgenden Tabelle sind Vorschläge für Flanierrouten aufgeführt. Mit Bezug auf die verschiedenen Themen der Routen sollen diese ausgestaltet und beworben werden. Für die Realisierung der Routen soll eine Zusammenarbeit mit den je nach Thema relevanten Akteuren erfolgen. Dies soll die Umsetzung der Flanierrouten und der damit verbundenen Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und auch Klimaanpassung auf diesen Routen unterstützen.

Tabelle 12: Vorschläge für Flanierrouten

Nr.	„Name“ der Flanierroute sowie Lage / einbezogene Verbindungen
1	„Shoppingroute“: Hauptstraße südl. Altstädter Kirchenplatz/Nürnberger Straße bis Rathausplatz
2	„Genussroute“: Altstädter Kirchenplatz/Kirchenstraße/Schiffstraße bis Wasserturmstraße und Querverbindung zur Hauptstraße
3	„Altstadtachsen“: Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Bohlenplatz/Luitpoldstraße bis Gebbertstraße und Bahnhofplatz/Calvinstraße/Untere u. Obere Karlsstraße bis Krankenhausstraße
4	„Achse der Wissenschaft“: Fahrstraße/Langemarkplatz/Sieboldstraße
5	„Gesundheitsroute“: Verbindung zw. Kliniken ab Schwabachanlage/Maximiliansplatz/Krankenhausstraße/Holzgartenstraße bis südl. Stadtmauerstraße
6	„Röthelheimpark und Exerzierplatz“: Martin-Luther-King-Weg/Silbergrasweg/Trialpark/Verbindung zum Röthelheimgraben bis Erwin-Rommel-Straße
7	„StUB-Route Erlangen-Süd“: Nürnberger Straße zw. Rathausplatz und Gebbertstraße mit Lückenschluss zur geplanter StUB-Haltestelle/„Siemenspromenade“
8	„Siemenspromenade“ Siemenspromenade zw. Günther-Scharowsky-Straße und geplanter StUB-Haltestelle, Lückenschluss zu „Erlangen Süd“
9	„Holzweg“: Verbindung in Büchenbach von Ortsmitte bis Dummetsweiher auf eigenen Weg mit Verteilungsfunktion in die Wohngebiete
10	„Regnitzgrund aktiv“ zwischen Alterlangen, An den Seelöchern und Hauptbahnhof
11	„Neumühlensteg“: Verbindung zwischen Alterlangen, Neumühle bis Anger, Friesenweg
12	„Wiesengrund“: Verbindung zwischen Frauenaurach und S-Bahnhalt Bruck



Abbildung 73: Vorschläge für Flanierrouten

9.2.11 Orientierende Wegweisung

Zur Attraktivierung des Fußgängerverkehrs ist die Unterstützung der Orientierung ein wichtiger Aspekt, um Ziele und Entfernungen sichtbar zu machen und Umwege zu vermeiden. Dies hilft gleichermaßen Einwohner*innen und Ortsunkundigen sowie Personen ohne Zugang zu mobilen Informationen, sich schnell zu orientieren und Ziele in fußläufiger Entfernung auf attraktiven Verbindungen zu erreichen. Eine spezifische Wegweisung für den Fußverkehr ist insbesondere dann sinnvoll, wenn das Fußverkehrsnetz vom beschilderten Straßennetz abweicht und wenn eine Wegeführung zu Zielen des Fußverkehrs angestrebt wird, die nicht in der allgemeinen Wegweisung oder auch der Radwegweisung beinhaltet sind. Außerdem kann die Förderung des Zufußgehens durch weitere Informationen wie Zeitangaben zusätzlich zu Entfernungsangaben oder Umgebungspläne unterstützt werden.
In der Innenstadt Erlangens besteht bereits eine wegweisende Beschilderung für den Fußverkehr. Eine sukzessive Erweiterung des bestehenden Wegweisungssystems mit Fokus auf wichtigen Zielen im gesamten Stadtgebiet soll angestrebt werden. In diesem Rahmen soll die bestehende Wegweisung überprüft und ggf. angepasst werden.



Abbildung 74: Wegweisende Beschilderung wichtiger Ziele für den Fußverkehr in der Innenstadt Erlangens

Die Fußwegweisung soll im Hauptnetz und auf Verbindungsstrecken umgesetzt werden. Folgende Fragestellungen sind zur Prüfung einer Anpassung und Erweiterung der Wegweisung für den Fußverkehr zu klären:

- Welcher Planungsraum in der Stadt Erlangen soll in die Wegweisung eingebunden werden (ggf. in Stufen)? In der Regel wird kein gesamtstädtisches Wegweisungsnetz für den Fußverkehr aufgebaut. Zu klären ist, in welchen Stadt- und Ortsteilen eine Wegweisung sinnvoll ist (siehe auch den nächsten Punkt zu Zielen).
- Welche für den Fußverkehr wichtigen Ziele sollen in die Wegweisung eingebunden werden? Relevant sind hier insbesondere Ziele, die nicht in der allgemeinen oder Radwegweisung enthalten sind, aber für die Wege zu Fuß in den Stadt- und Ortsteilen von hoher Bedeutung sind, wie z. B. Nahversorgungszentren, Stadtteilzentren, Freizeiteinrichtungen und -ziele, wichtige Bushaltestellen und Haltepunkte schienengebundener Verkehrsmittel (S-Bahn und zukünftig StUB), Mobilpunkte und öffentliche Toiletten. Die Zielauswahl sollte mit Beteiligung der Orts- und Stadtteilbeiräte erfolgen.
- Welche Standards bzw. Gestaltungselemente sollen bei einer Überarbeitung und Ergänzung der wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr zur Anwendung kommen? Soll die bestehende Beschilderung beibehalten werden oder sollen sinnvolle Modifikationen wie z. B. eine (ergänzende) Wegedauer zum Ziel ergänzt werden?

Neben der wegweisenden Beschilderung im Fußverkehrsnetz kann es darüber hinaus sinnvoll sein, an zentralen Punkten wie dem Bahnhof Erlangen und weiteren wichtigen ÖPNV-Haltestellen (z. B. S-Bahnhöfe, Arcaden) und/oder zentralen Stadtpläne und Informationstafeln (auch in für Sehbehinderte nutzbaren Ausführungen) anzubieten, die sowohl das direkte Umfeld (z. B. bei Haltestellen die Bussteiglage) als auch das angrenzende Stadtquartier mit allen wichtigen Einrichtungen erkennbar darstellen.



Wiener Stelen	
Themen	Leitsystem
Ort	Wien
hoher Wiedererkennungswert Infos zu ÖPNV, WCs, Carsharing, Shortcuts; öffentliches WLAN 8-Gehminuten-Radius ca. 20.000 € pro Stele	

Abbildung 75: Best-Practice Wiener Stelen (Wien) (ARGE Gruber / Jauschneg, 2018)

9.2.12 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Die Erstellung der Fußverkehrskonzeptes mit umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung setzt bereits ein bedeutendes Zeichen zur Stärkung des Fußverkehrs in Erlangen.
Eine Öffentlichkeitsarbeit über den Prozess hinaus ist wichtig, um die Inhalte des Fußverkehrsverkehrskonzeptes weiter zu transportieren sowie Verhaltensänderungen und Akzeptanz für die Umsetzung von Maßnahmen zu befördern.

Kampagnen für den Fußverkehr
Mit Kampagnen kann das Thema sowohl auf gesamtstädtischer Ebene sowie auf Ebene der Stadt- und Ortsteile präsent gehalten werden. Neben Plakataktionen, Flyern und Postkarten, Videos in Bus und Bahn, Presseartikeln in Printmedien sowie Schaltungen auf Social Media Plattformen werden Aktionstage empfohlen, in denen Themen fokussiert behandelt werden. Wichtig sind u. a. Themen, die Synergien zwischen dem Fußverkehr und anderen Feldern aufzeigen. Hierfür sollten Akteure vor Ort und thematische Akteure wie z. B. die Polizei zu Verkehrssicherheitsthemen, das Umweltamt zu Themen der Klimarelevanz und das Gesundheitsamt zu Themen der Gesundheitsförderung aktiv an den Kampagnen beteiligt werden. Thematische Schwerpunkte der Kampagnen können z. B. Fußverkehr und Gesundheitsförderung, Fußverkehr und Klimarelevanz, Fußverkehr und öffentlicher Raum sowie das Miteinander von Fuß- und Radverkehr sein.



Rad nimmt Rücksicht	
Themen	Kampagne, Verkehrssicherheit
Ort	Stuttgart
Teil der Dachkampagne „Miteinander läuft's besser" der Landeshauptstadt Stuttgart Ziel: Sensibilisierung der Radfahrer*innen für ein umsichtiges uns sicheres Verhalten Werbung über mehrere Kanäle	

Abbildung 76: Best-Practice Kampagne: Rad nimmt Rücksicht (Stuttgart) (Landeshauptstadt Stuttgart, 2022)

Information und Vermittlung von Maßnahmen

Zur Information und Vermittlung von Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung sollen sowohl die konkretisierende Planung als auch die Umsetzung durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Von hoher Bedeutung ist die begleitende Öffentlichkeitsarbeit insbesondere bei Maßnahmen, die eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Fußverkehrs beinhalten, die als Einschränkungen von anderen Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden können und/oder von diesen Verhaltensänderungen erfordern. Dies sind u. a. Maßnahmen zur Freihaltung der Gehwege von angeordnetem oder illegalem Gehwegparken, Freihalten der Gehwege vom Radverkehr, Umnutzung von Flächen des ruhenden oder fließenden Verkehrs zu Gehwegverbreiterungen, die Anordnung von Schulstraßen, die Anordnung reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche sowie die Einrichtung neuer Fußgängerüberwege in Erlangen.

Die Formate einer maßnahmenbezogenen Öffentlichkeitsbeteiligung können an die Kampagnen angelehnt werden und sollen insbesondere folgende Aufgaben erfüllen:

- Information: über die konkrete Maßnahme aufklären
- Akzeptanz: Ziele und Nutzen der Maßnahme erläutern und für diese werben
- Dialog: Fragen und Sorgen der Betroffenen ernst nehmen

9.3 Maßnahmenpriorisierung und Programme

9.3.1 Bewertung der Bedeutung von Handlungsfeldern und übergreifenden Maßnahmen

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im zweiten Forum Mobilität zum Fußverkehrskonzept und im Rahmen von Vor-Ort-Beteiligungen in den Teilgebieten die übergreifenden Maßnahmen hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Förderung des Fußverkehrs in Erlangen bewertet.
Das Ergebnis gibt wichtige Hinweise für die erforderlichen Handlungsschwerpunkte des Fußverkehrskonzepts, die sich mit den Erkenntnissen aus den Analysen decken.

Tabelle 13: Summarische Bewertung der übergeordneten Maßnahmen aus dem zweiten Forum Mobilität und aus Vor-Ort-Beteiligungen

Handlungsfeld	Übergeordnete Maßnahme	Anzahl Nennungen
Verbesserung von Aufenthalt, Klima und Orientierung	Straßen und Plätze ans Klima anpassen	61
Sichere Fahrbahnquerungen	Querungen über Hauptstraßen verbessern	50
Reduzierung Unfallgefahren aus dem Verkehrsgeschehen	Geschwindigkeiten reduzieren	47
Verbesserung von Aufenthalt, Klima und Orientierung	Aufenthaltsqualität verbessern	39
Ungestörte Nutzung vorhandener Gehwegbreiten	Gehwege vom Parken freihalten	37
Verbesserung Fußgängerfreundlichkeit, Barrierefreiheit, subjektive Sicherheit von Querungen	Ampelschaltung verbessern	36
Verbesserung der barrierefreien und sicheren Nutzung der Gehweginfrastruktur	Reinigung und Winterdienst verbessern	33
Ungestörte Nutzung vorhandener Gehwegbreiten	Gehwege vom Radverkehr freihalten	32
Schließung von Netzlücken	Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten	31
Verbesserung Fußgängerfreundlichkeit, Barrierefreiheit, subjektive Sicherheit von Querungen	Querungen barrierefrei ausbauen	30

(dargestellt sind die wichtigsten übergreifenden Maßnahmen in der Reihenfolge ihrer Punktzahl)

Im Handlungsfeld „Verbesserung von Aufenthalt und Klimaanpassung“ ist die insgesamt meistgenannte Maßnahme „Straßen und Plätze ans Klima anpassen“ enthalten. Außerdem haben folgende Handlungsfelder die höchsten Zustimmungswerte enthalten: „Ungestörte Nutzung vorhandener Gehwegbreiten“, „Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit, Barrierefreiheit und subjektive Sicherheit von Querungen“, „Reduzierung der Unfallgefahren aus dem Verkehrsgeschehen“ und „Sichere Fahrbahnquerungen“.
Unter dem Punkt „sichere Fahrbahnquerungen“ wurde „Querungen über Hauptverkehrsstraßen verbessern“ als zweitwichtigste Maßnahme bewertet. Weitere Maßnahmen mit starker Gewichtung sind „Geschwindigkeiten reduzieren“, „Aufenthaltsqualitäten verbessern“, „Gehwege vom Parken freihalten“, „Ampelschaltung verbessern“, „Reinigung und Winterdienst verbessern“, „Gehwege vom Radverkehr freihalten“, „Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten“ und „Querungen barrierefrei ausbauen“.

9.3.2 Maßnahmenpriorisierung in den Teilgebieten

Aufbauend auf den übergreifenden Maßnahmen wurden für die Teilgebiete konkrete Maßnahmen mit örtlichem Bezug entwickelt. Diese sind jeweils in den Maßnahmenkonzepten der 13 Teilgebietsberichte dokumentiert.
Zur Umsetzung der konkreten teilgebietsbezogenen Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes erfolgt eine Maßnahmenpriorisierung.
Die ausgewählten prioritären Maßnahmen sollen als Startmaßnahmen in die Programme zur Fußverkehrsförderung (siehe Kapitel 9.3.3) aufgenommen werden. Eine Umsetzung der Maßnahmen in den kommenden Jahren wird angestrebt. **Detailprüfungen sind hierfür noch erforderlich. Voraussetzung für die Umsetzung ist die Verfügbarkeit finanzieller Mittel.**

Die Maßnahmenpriorisierung erfolgte anhand verschiedener **Kriterien zur Bewertung der Dringlichkeit und Bedeutung von Maßnahmen**.
Eine besondere Stellung hat dabei die Verkehrssicherheit, da die Erhöhung der Sicherheit eines der wichtigsten Ziele ist. Die Bewertung des polizeilich erfassten **Unfallgeschehens** der Jahre 2019 bis 2024 macht die Gefahrenlage bei der Querung von Straßen deutlich: die Hälfte aller Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung ist dem Typ „Überschreiten“ zuzuordnen. Bei einem Drittel aller Fußverkehrsunfälle liegt eine Beteiligung des Radverkehrs vor, dies spiegelt das Konfliktpotential zwischen diesen beiden Verkehrsarten wider.
Neben Fußverkehrsunfällen wurden wiederkehrende Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsarten berücksichtigt, die u.a. auf unzureichende Infrastrukturen zurückzuführen sind. Hier flossen die Hinweise aus den **Beteiligungen** ein. Wiederholt genannte Querungsbedarfe und Gefahrenstellen bzw. Konfliktbereiche mit dem Kfz- und dem Radverkehr weisen auf eine hohe Alltagsrelevanz und einen besonderen Handlungsbedarf hin.

Ein weiteres Kriterium bilden die Ergebnisse der **Mängelanalyse**. Eine hohe Bedeutung haben hier fehlende, deutlich zu schmale oder nicht durchgängig nutzbare Gehwege, unzureichende Querungsmöglichkeiten sowie Konflikte mit dem ruhenden oder fließenden Verkehr.
Die **Netzbedeutung** floss ebenfalls in die Priorisierung ein: als prioritär werden Maßnahmen auf dem Fußverkehrshauptnetz bewertet, da dort wichtige Alltagsziele miteinander verknüpft werden und in der Regel eine hohe Zahl Zufußgehender profitiert.
Ergänzend wurde geprüft, ob vulnerable Gruppen in besonderem Maß betroffen sind. Hierzu zählen insbesondere Kinder und Jugendliche, ältere Menschen sowie mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Personen. Maßnahmen im Zuge von **Schulwegen** sowie im Umfeld verkehrssensibler Einrichtungen, beispielsweise Schulen, Kindertagesstätten oder Senioreneinrichtungen, erhalten daher eine erhöhte Priorität.
Eine besonders hohe Priorität wurde abgeleitet, wenn mehrere Kriterien gleichzeitig erfüllt sind, beispielsweise bei einem erheblichen Mangel auf einer Hauptnetzverbindung, der zugleich einen Schulweg betrifft.

In jedem Teilgebiet wurden auf Basis der Maßnahmenkonzepte prioritäre Maßnahmen definiert, die erste Schritte zur Fußverkehrsförderung aufzeigen. Damit können gesamtstädtisch Verbesserungen erreicht werden.
Die Maßnahmenauswahl erfolgt anhand der definierten Auswahlkriterien hinsichtlich der Wichtigkeit und Bedeutung der Maßnahme. Darüber hinaus liegt bei der Auswahl ein Fokus darauf, dass die Maßnahme mit möglichst geringem Aufwand (Kosten und Zeit) umgesetzt werden kann.
Der Auswahlprozess erfolgt iterativ mit dem Ziel, drei Maßnahmen pro Teilgebiet herauszufiltern.
Insgesamt sind aus den 13 Teilgebieten 40 Maßnahmen herausgearbeitet worden, die Programmen (siehe nächstes Kapitel) zugeordnet werden und in Kapitel 9.3.3 tabellarisch zusammengefasst dargestellt sind. Diese 40 Maßnahmenempfehlungen sollen weiter geprüft und in Abhängigkeit von den Finanzierungsmöglichkeiten für die Umsetzung vorbereitet werden.
Die Steckbriefe für alle 40 priorisierten Maßnahmen sind in der Anlage 2 enthalten.

9.3.3 Programme zur Fußverkehrsförderung

Mit Programmen zur Fußverkehrsförderung strebt die Stadt Erlangen eine systematische Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs in Erlangen an. Ziel ist es, in wiederkehrenden Prozessen für jeweils festzulegende Umsetzungszeiträume (z. B. mit Beschluss des Fußverkehrskonzeptes die Jahre 2027-2029) Maßnahmen aus den 13 Teilgebieten zu definieren, deren Umsetzung in den festgelegten Zeiträumen begonnen werden sollen.

Die Programme beinhalten folgende Zielfelder, in denen die hierfür erforderlichen Maßnahmen zusammengefasst werden. Dabei kann eine Maßnahme auch für mehrere Zielfelder relevant sein.

- Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten
- Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten
- Programm sicheres und barrierefreies Queren
- Programm sicher zur Schule

Nachfolgend werden die Programme mit den möglichen zugehörigen übergreifenden Maßnahmen beispielhaft nach den verschiedenen Umsetzungszeiträumen aufgezeigt, also was kurzfristig bzw. ohne großen Aufwand umsetzbar ist und welche Maßnahmen mittelfristig oder langfristig angegangen werden sollen. Darüber hinaus sind auch Daueraufgaben benannt.

Grundsätzlich ist anzustreben, zur Maßnahmenumsetzung Synergien mit bereits anstehenden oder geplanten Maßnahmen anderer Aufgabenbereiche zu nutzen. Dies betrifft insbesondere alle Tiefbauarbeiten (z. B. im Zuge erforderlicher Fahrbahnsanierungen oder von Leitungsarbeiten im Straßenraum). Aber auch bei allen städtebaulichen Maßnahmen, Maßnahmen im Radverkehr sowie bei Maßnahmen zum Klimaschutz sollen die Erfordernisse zur Verbesserung des Fußverkehrs berücksichtigt werden.
Zur Nutzung der Synergien sind verschiedene Fachbereiche einzubinden, u. a. Mobilitätsplanung, Verkehrsbehörde, Tiefbau, Stadtplanung und -gestaltung, Wirtschaftsförderung, Klimaschutzbeauftragte/Umweltamt und Betrieb für Stadtgrün.

9.3.3.1 Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten

Das Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten umfasst Maßnahmen zum Schließen von Netzlücken und zur Verbesserung der Wegeführung sowie punktuelle und lineare Maßnahmen zur Anpassung baulich zu schmaler Gehwege und zum Abbau von Gehwegengstellen durch Umnutzung anderer Verkehrsflächen.
Kurzfristige Maßnahmenoptionen sind hierbei die Erhöhung der Durchlässigkeit von Sackgassen durch entsprechende Beschilderung (VZ 357-50 bzw. VZ 357-51), die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche in niveaugleich ausgebauten Wohnstraßen sowie einfache (provisorische) Maßnahmen zur Schließung von Gehweglücken, Abbau von Gehwegengstellen und Gehwegerweiterungen, z. B. durch Markierung und Poller oder anderen bauliche Elemente.
Mittel- oder langfristige Maßnahmenoptionen des Programms Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten betreffen alle in den Kapiteln 9.2.1 bis 9.2.3 genannten baulichen Maßnahmen, die mit größerem Planungs- und Umsetzungsaufwand verbunden sind.

9.3.3.2 Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten

Das Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten umfasst alle Maßnahmen, mit denen vorhandene Gehwege von anderen Nutzungen so weit freigehalten werden, dass entsprechend den Standards ausreichende Breiten für den Fußverkehr zur Verfügung stehen. Weiterhin enthält es Maßnahmen zur barrierefreien Ausgestaltung von Gehwegen (Neigungen, Oberflächen) sowie Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst.
Kurzfristige Maßnahmenoptionen sind das Aufheben des Gehwegparkens, die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, Schaffen von Radabstellanlagen und E-Scooter-Parkflächen auf der Fahrbahn sowie Eingrenzen/Unterbinden temporärer Belegungen (Gastronomie, Mülltonnen).
Mittel- oder langfristige Maßnahmenoptionen des Programms sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten betreffen alle im Kapitel 9.2.4 und 9.2.5 genannten Maßnahmen, die bauliche Änderungen bedürfen und/oder mit größerem Planungs- und Umsetzungsaufwand verbunden sind.
Daueraufgaben sind die Ahndung illegales Gehwegparken, Baustellenmanagement, Reinigung/Winterdienst und regelmäßige Grünpflege.

9.3.3.3 Programm sicheres und barrierefreies Queren

Das Programm sicheres und barrierefreies Queren dient der Verbesserung der Querungssituationen mit Errichtung neuer und Qualifizierung bestehender Querungsanlagen sowie Verbesserung von Querungen insbesondere hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit, (subjektiven) Sicherheit und Barrierefreiheit.
Kurzfristige Maßnahmenoptionen sind u. a. die provisorische Einrichtung von Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln/-streifen sowie die Reduzierung des Kurvenradius mit provisorischen Elementen, Zeichen 299 StVO Grenzmarkierung, Poller oder Fahrradabstellanlagen an Einmündungen sowie die Anpassung von Ampelschaltungen und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (bei bestehender Beleuchtung).
Mittel- oder langfristige Maßnahmenoptionen des Programms betreffen alle in den Kapiteln 9.2.6 und 9.2.7 genannten baulichen Maßnahmen, die mit größerem Planungs- und Umsetzungsaufwand verbunden sind.

9.3.3.4 Programm sicher zur Schule

Das Programm sicher zur Schule umfasst alle Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulwegen, u. a. Verkehrsberuhigung/Verkehrsbeschränkung (Schulstraßen), Tempo 30, ausreichende Gehwegflächen und sicherer Querungsmöglichkeiten und -anlagen (z. B. fußgängerfreundliche Ampelschaltungen).
Kurzfristige Maßnahmenoptionen sind u. a. Einrichten von Schulstraßen, Anpassungen von Ampelschaltungen, Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30, Maßnahmen für eine konfliktfreie Gehwegnutzung sowie provisorische Maßnahmen / Maßnahmen mit geringem Aufwand zur besseren Querung.

Mittel- oder langfristige Maßnahmenoptionen des Programms betreffen alle in den Kapiteln 9.2.1 bis 9.2.8 genannten (baulichen) Maßnahmen, die mit größerem Planungs- und Umsetzungsaufwand verbunden sind.

9.3.4 Zuordnung der priorisierten Maßnahmen zu den Programmen zur Fußverkehrsförderung

Die folgenden konkreten prioritären Maßnahmen sollen als Startmaßnahmen in die Programme zur Fußverkehrsförderung aufgenommen und für eine mögliche Umsetzung geprüft werden:

Tabelle 14: zu prüfende Startmaßnahmen mit Zuordnung zu den Programmen

		Programmzugehörigkeit			
Teilgebiet	**priorisierte Maßnahme**	**Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten**	**Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten**	**Programm sicheres und barrierefreies Queren**	**Programm sicher zur Schule**
Burgberg und Sieglitzhof	Konfliktfreie Gehwegnutzung Lange Zeile		x		
	Querung Spardorfer Straße/Höhe Waldsportanlage			x	
	Querungen Lange Zeile			x	x
Innenstadt	Gehwegparken Theaterplatz		x		
	Querung Schuhstraße Höhe Hofmannstraße			x	x
	Querungen Nürnberger Straße			x	
Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung	Schulstraße Ritzerstraße				x
	Ampelschaltung Sieglitzhofer Straße/Drausnickstraße/Kurt-Schumacher-Straße			x	x
	Konfliktfreie Gehwegnutzung Artilleriestraße		x		x
Anger und Rathenau	Kreuzung Pestalozzistraße/Hertleinstraße/Jäckelstraße			x	x
	Radverkehrsführung Haltestelle Paul-Gossen-Straße		x		
	Gehwegparken Stinzingstraße		x		x

Teilgebiet	priorisierte Maßnahme	Programmzugehörigkeit			
		Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten	Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten	Programm sicheres und barrierefreies Queren	Programm sicher zur Schule
Süd und Sebaldus	Querung Gebbertstraße Höhe Anton-Bruckner-Straße			x	
	Gehwegparken Memelstraße		x		x
	Querung Hartmannstraße Höhe Brüxer-Straße			x	
Bruck	Querungen Bunsenstraße/Äußere Tennenloher Straße			x	x
	Kreuzung Noetherstraße/Max-Planck-Straße			x	x
	Gehwegparken Borsigstraße		x		x
Tennenlohe	Querung Wetterkreuz Höhe Am Weichselgarten			x	
	Sicherung Friedhofseingang Franzosenweg	x			
	Gehweg Heuweg	x			x
Dechsendorf	Sichere Querung Naturbadstraße/ Campingstraße			x	x
	Konfliktarme Nutzung Naturbadstraße	x			x
	Ampelschaltung St 2240/Hemhofener Straße		x		
Alterlangen	Querung St. Johann/Sperberweg			x	
	Konfliktfreie Gehwegnutzung Möhrendorfer Straße		x		x
	Querung Möhrendorfer Straße/Lerchenbühl			x	x
Büchenbach	Querung und Aufenthalt Büchenbacher Markt	x		x	x
	Querung Donato-Polli-Straße/ Domprobststraße			x	x
	Querung Steigerwaldallee/Haßfurther Straße			x	x

Teilgebiet	priorisierte Maßnahme	Programmzugehörigkeit			
		Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten	Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten	Programm sicheres und barrierefreies Queren	Programm sicher zur Schule
Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses	Kreuzung Haundorfer Straße/Kieselbergstraße	x		x	x
	Querung zur Haltestelle „An der Kapelle“			x	x
	Querung Am Klosterholz			x	x
Frauenaurach, Hüttendorf, Kriegenbrunn	Gehweg Hüttendorfer Straße	x			
	Schulweg Albertusstraße	x			x
	Querung Albertusstraße, Haltestelle „Schule“			x	x
Eltersdorf	Radabstellanlagen S-Bahnhaltestelle		x		x
	Querungen Eltersdorfer Straße			x	x
	Konfliktfreie Gehwegnutzung Eltersdorfer Straße (Süd)		x		x
	Beleuchtung Sonnenstraße und Flurstraße		x		x

9.3.5 Dringlichkeitsreihung der priorisierten Maßnahmen

Aufgrund der Haushaltslage der Stadt Erlangen im Jahr 2026/2027 stehen aktuell voraussichtlich nur sehr eingeschränkte finanzielle Mittel zur Umsetzung von Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung zur Verfügung.

In der Haushaltskonsolidierung können insbesondere für rechtlich verpflichtende oder unaufschiebbare Aufgaben Mittel zur Verfügung gestellt werden. Hinsichtlich der Maßnahmen im Fußverkehr sind dies Maßnahmen, die aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich sind.
Neben bekannten Unfallstellen der polizeilichen Unfallstatistik sind hierbei erkannte potenzielle Gefahrenstellen mit Sicherheitsdefiziten durch Nichteinhalten von Regelwerken von Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund werden die priorisierten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Dringlichkeit in 3 Kategorien eingeteilt

- Höchste Dringlichkeit (Stufe 1):
  Maßnahme aus Verkehrssicherheitsgründen zwingend erforderlich
- Sehr hohe Dringlichkeit (Stufe 2):
  Maßnahme sehr wichtig zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Hohe Dringlichkeit (Stufe 3):
  Maßnahme wichtig zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

In der Tabelle auf der nachfolgenden Seite sind die priorisierten Maßnahmen nach den 3 Kategorien der Dringlichkeit dargestellt.
15 Maßnahmen sind der Dringlichkeitsstufe 1 (Höchste Dringlichkeit), 18 Maßnahmen der Dringlichkeitsstudie 2 (Sehr hohe Dringlichkeit) und 7 Maßnahmen der Dringlichkeitsstudie 3 (Hohe Dringlichkeit) zugeordnet.

Die Anlage 3 zum enthält die priorisierten Maßnahmen nach Dringlichkeitsstufen mit einer detaillierten Darstellung von Aufwand, Netzkategorie, Programmzugehörigkeit sowie Begründung der Dringlichkeit.

Tabelle 15: Kategorisierung der priorisierten Maßnahmen in 3 Dringlichkeitsstufen

Dringlichkeit (Stufe 1 - 3)	Maßnahme (Teilgebiet)
Stufe 1	- Querungen Nürnberger Straße (Innenstadt) - Schulstraße Ritzerstraße (Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung) - Ampelschaltung Sieglitzhofer Straße/Drausnickstraße/Kurt-Schumacher-Straße (Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung) - Querung Gebbertstraße Höhe Anton-Bruckner-Straße (Süd und Sebaldus) - Querungen Bunsenstraße/Äußere Tennenloher Straße (Bruck) - Gehwegparken Borsigstraße (Bruck) - Querung Wetterkreuz Höhe Am Weichselgarten (Tennenlohe) - Gehweg Heuweg (Tennenlohe) - Querung St. Johann/Sperberweg (Alterlangen) - Konfliktfreie Gehwegnutzung Möhrendorfer Straße (Alterlangen) - Querung Donato-Polli-Straße/Domprobststraße (Büchenbach) - Kreuzung Haundorfer Straße/Kieselbergstraße (Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses) - Gehweg Hüttendorfer Str. (Frauenaurach, Hüttendorf, Kriegenbrunn) - Schulweg Albertusstraße (Frauenaurach, Hüttendorf, Kriegenbrunn) - Querungen Eltersdorfer Straße (Eltersdorf)
Stufe 2	- Querung Spardorfer Straße Höhe Waldsportanlage (Burgberg und Sieglitzhof) - Gehwegparken Theaterplatz (Innenstadt) - Querung Schuhstraße Höhe Hofmannstraße (Innenstadt) - Konfliktfreie Gehwegnutzung Artilleriestraße (Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung) - Kreuzung Pestalozzistr./Hertleinstr./Jäckelstr. (Anger und Rathenau) - Radverkehrsführung Haltestelle P.-Gossen-Str. (Anger und Rathenau) - Gehwegparken Memelstraße (Süd und Sebaldus) - Querung Hartmannstraße Höhe Brüxer Straße (Süd und Sebaldus) - Kreuzung Noetherstraße/Max-Planck-Straße (Bruck) - Sichere Querung Naturbadstraße/Campingstraße (Dechsendorf) - Konfliktarme Nutzung Naturbadstraße (Dechsendorf) - Ampelschaltung St 2240/Hemhofener Straße (Dechsendorf) - Querung Möhrendorfer Straße/Lerchenbühl (Alterlangen) - Querung Steigerwaldallee/Haßfurther Straße (Büchenbach) - Haltestelle „An der Kapelle“ (Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses) - Querung Albertusstraße, Haltestelle „Schule“ (Frauenaurach, Hüttendorf, Kriegenbrunn) - Konfliktfreie Gehwegnutzung Eltersdorfer Straße (Süd) (Eltersdorf) - Beleuchtung Sonnenstraße und Flurstraße (Eltersdorf)
Stufe 3	- Konfliktfreie Gehwegnutzung Lange Zeile (Burgberg und Sieglitzhof) - Querungen Lange Zeile (Burgberg und Sieglitzhof) - Gehwegparken Stintzingstraße (Anger und Rathenau) - Sicherung Friedhofseingang Franzosenweg (Tennenlohe) - Querung und Aufenthalt Büchenbacher Markt (Büchenbach) - Querung Am Klosterholz (Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses) - Radabstellanlagen S-Bahnhaltestelle (Eltersdorf)

10 Evaluation

Um Politik und Öffentlichkeit regelmäßig über den Fortschritt der Umsetzung zu berichten, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen oder Zielabweichungen zu erkennen, bedarf es eines Evaluationskonzepts. Dieses setzt sich zusammen aus möglichst einfach zu erhebenden Indikatoren, die im Rahmen eines laufenden Monitorings die wesentlichsten Punkte der Zielerreichung abbilden.

Unter Benennung messbarer Zielindikatoren kann die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgen, also deren Erfolg gemessen werden.
Darüber hinaus soll mit dem Evaluationskonzept gewährleistet werden, dass notwendige Anpassungen der Maßnahmen schon in der Umsetzungsphase erkannt und ggf. umgesetzt werden. So können systematische Überprüfungen der Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgen und die Erfolge der Fußverkehrsförderung aufgezeigt werden.

10.1 Zweck und Methodik der Evaluation

Gegenstand der Evaluation ist die Entwicklung der zuvor definierten Ober- und Handlungsziele. Dabei wird nicht geprüft, ob einzelne Maßnahmen umgesetzt wurden, sondern ob sich die angestrebten Wirkungen im Fußverkehr einstellen.

10.1.1 Anforderungen an die Indikatoren

Die Indikatoren wurden so gebildet, dass sie:

- einen direkten Bezug zum jeweiligen Handlungsziel besitzen,
- mit vertretbarem Aufwand regelmäßig erhoben werden können,
- möglichst eindeutig und quantitativ messbar sind,
- Rahmenbedingungen über mehrere Jahre vergleichbar bleiben,
- durch kommunales Handeln zumindest mittelbar beeinflussbar sind.

Bei schwer quantifizierbaren Zielen werden auch qualitative Indikatoren verwendet, beispielsweise Zufriedenheitswerte.

10.1.2 Bezugsebene der Evaluation

Herangezogen werden Umsetzungs-, Ergebnis- und Wirkungsindikatoren. Erstere bilden die Realisierung von Maßnahmen und Aktivitäten ab. Ein Beispiel hierfür ist die Anzahl neu errichteter Querungsanlagen. Ergebnisindikatoren hingegen betrachten die unmittelbar geschaffenen Bedingungen wie beispielsweise der Anteil des Fußverkehrsnetzes mit einer Mindestgehwegbreite von 2,50 m. Wirkungsindikatoren messen die (wahrgenommene) Veränderung im

Sinne des Handlungsziels, also zum Beispiel der Anteil der Einwohnenden, der sich als Zufußgehende im Verkehr sicher fühlt.

10.1.3 Systematik

Die Evaluation der Handlungsziele erfolgt anhand eines einheitlichen Ziel- und Indikatorensystems. Jedem Handlungsziel wird nach Möglichkeit mindestens ein messbarer Indikator zugeordnet, der die angestrebte Entwicklung möglichst eindeutig abbildet. Die Stadt Erlangen hat für jeden Indikator den Status quo als Ausgangswert, einen konkreter Zielwert sowie einen Zeithorizont bis zur angestrebten Zielerreichung festlegt. Der Status quo bezieht sich dabei auf ein eindeutig benanntes Basisjahr und wird – soweit möglich – bereits im Zuge des Fußverkehrskonzepts ausgewiesen. Für Indikatoren, für die noch keine belastbaren Ausgangsdaten vorliegen, ist zunächst eine Basiserhebung durchzuführen und der Zielwert anschließend festzulegen. Die Zielwerte können je nach Gegenstand als absolute Werte, prozentuale Veränderungen, Mindestanteile oder qualitative Bewertungsstufen definiert. Durch die einheitliche Struktur wird eine nachvollziehbare und vergleichbare Bewertung der Zielerreichung ermöglicht (siehe auch Kapitel 7.2).

10.1.4 Bewertung der Zielerreichung

Für eine nachvollziehbare Bewertung empfiehlt sich ein einfaches Bewertungsschema.

Tabelle 16: Bewertung der Zielerreichung der Evaluation

Bewertung	Bedeutung
Ziel erreicht	Zielwert wurde erreicht oder überschritten
Ziel teilweise erreicht	positive Entwicklung, Zielwert wird jedoch unterschritten
Ziel nicht erreicht	keine/kaum Verbesserung oder Entwicklung entgegen der Zielrichtung
nicht bewertbar	Datengrundlage nicht ausreichend oder nicht vergleichbar

Die Entwicklung der Zielindikatoren sollte in regelmäßigen Abständen dokumentiert werden. Eine erste Evaluierung wird für den Zielhorizont 2030 (Zeithorizont drei Jahre) angestrebt. Im Rahmen der turnusmäßigen Evaluation werden die Ergebnisse zusammengeführt und hinsichtlich der Zielerreichung bewertet. Werden erhebliche Abweichungen vom angestrebten Entwicklungspfad festgestellt, sind die Ursachen zu analysieren und gegebenenfalls Prioritäten, Instrumente oder Maßnahmenprogramme anzupassen. Eine Änderung von Zielwerten soll nur erfolgen, wenn sich die fachlichen, rechtlichen oder methodischen Rahmenbedingungen wesentlich verändert haben.

10.2 Evaluation der Oberziele

Das erste Oberziel der Etablierung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart im Bewusstsein aller Akteur*innen ist nicht direkt messbar, sodass kein Zielindikator ausgewiesen wird. Das zweite Oberziel der Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split ist ein kontinuierliches Ziel, dessen erste Fortschritte in drei Jahren (2030) evaluiert werden sollen.

Tabelle 17: Indikatoren für die Oberziele

Handlungsziel / Zielindikator	Status quo	Zielwert	Zeithorizont	Datenquelle
Etablierung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart im Bewusstsein aller Akteur*innen				
(nicht messbar → kein Indikator)	-	-	-	-
Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split				
Fußverkehrsanteil am Modal Split (Binnenverkehr), gesamt und nach Wegezwecken	16,3 % (2019)	+5 %[21]	10 Jahre	Verkehrsmodell
Anzahl Zufußgehender im Umfeld wichtiger Ziele / in zentralen Bereichen	s. Kapitel 5.2.1 (2024)	+ 1 %	3 Jahre	Fußverkehrszählungen

[21] Verkehrsmodelle können derzeit den Fuß- und Radverkehr nur überschlägig abbilden. Daher ist der Modal Split als Indikator nur eingeschränkt einsetzbar. Kontinuierliche Ergänzungen durch empirische Erhebungen z.B. Statistik MiD sind sinnvoll.

10.3 Evaluation der Handlungsziele

Die Indikatoren zum Leitziel Erlangen als Fußverkehrsstadt etablieren haben im Gegensatz zu allen anderen Indikatoren einen festen Zeithorizont. Bis 2030 sollen alle Zielwerte der Indikatoren erreicht und anschließend gehalten werden.

Tabelle 18: Indikatoren für das Leitziel Erlangen als Fußverkehrsstadt etablieren

Handlungsziel / Zielindikator	Status quo	Zielwert	Zeitho-rizont	Daten-quelle
Belange des Fußverkehrs bei allen Vorhaben der Stadt- und Verkehrsentwicklung berücksichtigen				
Anteil der Planungsprozesse mit besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs	ca. 80 %[22] (2025)	100 %	2030	Amt 61
Definierte Qualitätsstandards bei Neu- und Umplanungen berücksichtigen				
Anteil der Neu- und Umbauten mit Berücksichtigung der Qualitätsstandards	keine Daten vorhanden[23]	100 %	2030	613-2/ Amt 66
Ressourcen sowie finanzielle und personelle Mittel für die Umsetzung des Fußverkehrskonzepts bereitstellen				
Anzahl der Personalstellen für den Fußverkehr	1[24] (2026)	4 (+ 2 Amt 61, +1 Amt 66[25])	2030	Amt 61/66
Jährliches Budget für den Fußverkehr	Mischposten bei Amt 66 und 61	separates jährliches Budget für Ausbau Fußverkehr von 3€/EW = 360.000 €[26]	pro Jahr	Amt 61/66

Bei den Indikatoren der übrigen Leitziele geht es um eine fortlaufende Steigerung bzw. Reduktion um die angegebenen Zielwerte innerhalb eines Zeithorizonts von 3 Jahren oder pro Jahr. Nach Erreichen des Zeithorizonts 2030 und einer Überprüfung der Zielerreichung sollen die Zielwerte für den nächsten Zeitraum beibehalten werden. Das heißt, dass beispielsweise eine Steigerung von 3 % innerhalb der nächsten drei Jahre auch für die anschließenden drei Jahre

[22] u. a. StUB, Regnitzstadt, Siemens Campus
[23] messbar nach Beschluss Fußverkehrskonzept, da Qualitätsstandards aktualisiert
[24] Amt 61: strategische Planung
[25] 61: Nahverkehrsbeauftragte*r / Beauftrage*r für Fuß- und Radverkehr; sowie Straßenverkehrsbehörde; 66: Stelle für Umsetzung
[26] bei Amt 66 – eigene IP Nr. für Ausbau (zusätzlich zu Mitteln für Erhalt der Fußverkehrsinfrastruktur), vergleichbar wie für Radverkehr/Umsetzung Zukunftsplan Fahrradstadt

als Zielwert festgehalten werden sollte. Bei Bedarf können die Zielwerte angepasst werden.

Tabelle 19: Indikatoren für das Leitziel Erreichbarkeit sichern

Handlungsziel / Zielindikator	Status quo	Zielwert	Zeithorizont	Datenquelle
Durchgängiges und qualitativ hochwertiges Fußverkehrsnetz mit ausreichend dimensionierten Fußverkehrsflächen und Querungsanlagen schaffen				
Anteil des Fußverkehrsnetzes mit einer Mindestgehwegbreite von 2,50 m	23 %[27] (2025)	+ 1 %	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK
Anteil des Fußverkehrsnetzes mit einer Mindestgehwegbreite von 1,80 m bis 2,50 m	37 %[28] (2025)	+ 3 %	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK
Nutzungsstruktur (zum Beispiel Nahversorgung) im fußläufigen Einzugsbereich erhalten und verbessern				
Anteil der Einwohnenden, welcher ausgewählte Alltagsziele fußläufig in maximal 15 Minuten (1.000 m) erreichen kann	Ersterhebung ausstehend	+ 1 %	3 Jahre	GIS-Auswertung; Statistik / 611
Andere Verkehrsmittel (ÖPNV, multimodale Angebote etc.) mit dem Fußverkehr verknüpfen				
Haltestellenabdeckung	95 % (2025)	mind. 95 %[29]	3 Jahre	Amt 61 / NVP
Anzahl der Mobilpunkte im Stadtgebiet	5 (2026)	+ 6	3 Jahre	Amt 61
Gute Orientierung durch Beschilderung und Wegweisungssystem sicherstellen				
Anteil der Teilgebiete mit aktueller, durchgehender und leicht verständlicher (barrierearmer) Wegweisung	1/13 Teilgebieten (Innenstadt)	5/13[30] TG + Aktualisierung Innenstadt	3 Jahre	Amt 61/66

[27] 101,75 km mit einer Breite von ≥2,50 m / 440, 31 km des gesamten Fußverkehrsnetzes (seitenscharf, d. h. die Gehwegseiten wurden einzeln ausgewertet)
[28] 164,30 km mit einer Breite von ≥2,50 m / 440, 31 km des gesamten Fußverkehrsnetzes (seitenscharf, d. h. die Gehwegseiten wurden einzeln ausgewertet)
[29] Schließen der Netzlücken Rathenau und Sieglitzhof West
[30] zentrale Punkte im Stadtgebiet (u. a. Siemens Campus, S-Bahn)

Tabelle 20: Indikatoren für das Leitziel Gleichberechtigte Teilhabe gewährleisten

Handlungsziel / Zielindikator	Status quo	Zielwert	Zeithorizont	Datenquelle
Soziale Teilhabe und eigenständige Mobilität durch barrierefreie Gehwege und Querungsmöglichkeiten für alle sichern				
Anzahl der nicht barrierefreien Querungsanlagen im Fußverkehrsnetz	194 (2025)	- 10	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK; Amt 66
Anzahl der Straßen des Fußverkehrsnetzes mit angeordnetem Gehwegparken	49 (2025)	- 15	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK; 641
Anzahl der baulichen Engstellen im Fußverkehrsnetz	75 (2025)	- 4	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK; Amt 66 / 641
Barrierefreie Haltestellen sowie barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel schaffen				
Anteil der barrierefreien ÖV-Haltestellen	17 %[31] (2026)	+ 8 %	3 Jahre	NVP / Amt 61
Sichere und kindgerechte Schul- und Freizeitwege schaffen				
Anzahl der umgesetzten Maßnahmen für sichere Schulwege	1[32] (2025)	+ 2	pro Jahr	Amt 61/66 / 641

[31] 75 barrierefrei ausgebaut, 360 nicht barrierefrei ausgebaut
[32] Schulstraße Liegnitzer Straße

Tabelle 21: Indikatoren für das Leitziel Sicherheit erhöhen

Handlungsziel / Zielindikator	Status quo	Zielwert	Zeithorizont	Datenquelle
Keine Verkehrstoten (Vision Zero), Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung reduzieren				
Anzahl der bei Verkehrsunfällen leichtverletzten (LV), schwerverletzten (SV) und getöteten (G) Zufußgehenden	LV, SV, G 27, 5, 0 (2024) 35, 4, 0 (2023) 25, 6, 0 (2022)	LV, SV, G -2, -1, 0 0, 0, 0	pro Jahr 2040	Unfallatlas / PI Erlangen / 641
Ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten schaffen				
Anzahl neu errichteter Querungsanlagen	3 (2026)	+ 3	pro Jahr	Amt 61/66
Subjektive Verkehrssicherheit durch Reduzierung von Konflikten und Förderung der Rücksichtnahme erhöhen				
Anteil der Einwohnenden, der sich als Zufußgehende im Verkehr sicher fühlt	Ersterhebung ausstehend (2026)	+ 5 %	3 Jahre	Online-Bürgerbefragung
Anzahl Maßnahmen zur Trennung von Fuß- und Radverkehr nach Standard	1 [33] 2026	+ 4	pro Jahr	Amt 61/66
Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum erhöhen und Angsträume entschärfen				
Anzahl der Verbindungen im Hauptfußverkehrsnetz mit fehlender Beleuchtung	8 (2025)	- 3	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK; Amt 66
Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduzieren				
Anteil von Strecken des Hauptverkehrsstraßennetzes im Fußverkehrsnetz[34] mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit	9 %[35] (2025)	+ 6 %	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK; 614

[33] Neubau: Freyeslebenstr./Eisenstr.
[34] ohne Verbindungsstrecken
[35] 3,24 km mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 30 km/h / 35,94 km der Hauptverkehrsstraßen im Fußverkehrshaupt- und -nebennetz (einfach, d. h. die Strecken wurden einfach gezählt und die Gehwegseiten nicht einzeln ausgewertet)

Tabelle 22: Indikatoren für das Leitziel Aufenthaltsqualität steigern

Handlungsziel / Zielindikator	Status quo	Zielwert	Zeithorizont	Datenquelle
Öffentliche Nutzungen in Erdgeschosszonen zur Belebung und Attraktivierung von Straßenräumen etablieren				
Anzahl an Einzelhandelsgeschäften und Gastronomien im Stadtgebiet	470, 133[36]	+ 1	3 Jahre	Wirtschaftsförderung / Statistik
Verweil- und Begegnungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen schaffen				
Anteil der Einwohnenden, der mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zufrieden ist	Ersterhebung ausstehend (2026)	+ 5 %	3 Jahre	Online-Bürgerbefragung
Anzahl neuer Sitzmöglichkeiten im Fußverkehrsnetz	0 (2026)	+ 2	pro Jahr	Amt 61/66
(wohnungsnahe) Sport-, Bewegungs- und Spielmöglichkeiten einrichten				
Anzahl nicht-kommerzieller Spiel- und Bewegungsorte	120[37] (2026)	+ 3	3 Jahre	Amt 41, EB77

[36] 470 Dienstleistung, Einzelhandel, Gesundheit, Kino, Kunst; 133 Gastronomie und Hotel
[37] Spielplätze, Trendsport- und Freizeitanlagen

Tabelle 23: Indikatoren für das Leitziel Gesundheit und Wohlbefinden verbessern

Handlungsziel / Zielindikator	Status quo	Zielwert	Zeithorizont	Datenquelle
Verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Fußverkehrsnetz minimieren				
Anteil der Einwohnenden mit hoher Lärmexposition	16%[38] (2024)	12 %[39]	3 Jahre	LAP
Fußwege möglichst durch begrünte Straßenräume, ruhige Straßen oder vom Kfz-Verkehr unabhängige Wege führen				
Anteil der Fußgängerzonen und der selbstständigen/straßenunabhängigen Wege im Fußverkehrsnetz	27 %[40] (2025)	+ 1 %	3 Jahre	GIS-Auswertung FVK; 641
Durch aktivierende Gestaltung zur Steigerung der körperlichen Aktivität beitragen				
Anteil der Einwohnenden, deren tägliche Fußwegedauer über 30 Minuten lieg	Ersterhebung ausstehend (2026)	+ 20 %	3 Jahre	Online-Bürgerbefragung
Bei der Gestaltung der öffentlichen Räume notwendige Klimaanpassung umsetzen				
Anzahl neuer Stadtbäume	89[41] (2024)	+ 100	pro Jahr	Baumkataster EB 77
Anzahl Trinkwasserbrunnen	6[42] (2026)	+ 1[44]	pro Jahr	EB 77
Anzahl neuer Fahrgastunterstände/Buswartehallen	1 (2026)[43]	+ 2	pro Jahr	EStW/Stroer

[38] ganztägig 19.000 EW (LDEN > 65 dB(A)) / 120.000 EW
[39] siehe Beschluss Tempo 30
[40] 2,55 km Fußgängerzonen + 81,45 km selbstständige und Wirtschaftswege / 310,43 km des gesamten Fußverkehrsnetzes (einfach, d. h. die Strecken wurden einfach gezählt und die Gehwegseiten nicht einzeln ausgewertet)
[41] Neupflanzung: 336, Fällung (> 80 cm): 247
[42] tlw. temporär abgeschaltet
[43] in Einsteinstr.
[44] alle in Betrieb, ggf. Ausbau

11 Zusammenfassung und Fazit

11.1 Zusammenfassung

Das in den letzten zwei Jahren erarbeitete Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt ist eine umfassende und bedeutende Grundlage für die systematische Förderung des Zufußgehens im Stadtgebiet. Mit dieser kann der Fußverkehr als zentraler Bestandteil einer nachhaltigen und urbanen Mobilität gestärkt werden.
Das Fußverkehrskonzept bietet sowohl einen **gesamtstädtischen Handlungsansatz**, der einen übergreifenden Rahmen bildet und als Leitlinie für das Verwaltungshandeln dienen kann, als auch eine intensive Befassung mit der **Fußverkehrssituation in 13 Teilgebieten**. Diese umfassen alle Erlanger Stadtteile; die Kleinteiligkeit dieser Maßstabsebene wird den Belangen des nahraumorientierten Fußverkehrs gerecht.

Das Fußverkehrskonzept baut auf dem **Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) 2030** auf. Mit diesem hat sich die Stadt Erlangen dazu bekannt, den Fußverkehr als wichtigen Baustein der Klima- und Verkehrswende zu stärken. Übergeordnete Ziele und Qualitätsstandards für die Netzplanung wurden formuliert und beispielhaft auf die Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe angewendet.
Eingebunden wurden auch weitere vorhandene Strategien, Konzepte und Planungen, gesamtstädtisch und auf Stadtteilebene. Die Förderung des Fußverkehrs wird so als **integrierte Planungsaufgabe** verstanden, da nicht nur die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch andere Bereiche wie z. B. eine nahraumorientierte Stadtentwicklung, durchlässige Quartiersstrukturen, eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sowie ansprechend gestaltete, klimaangepasste und bewegungsfördernde Straßenräume eine wichtige Rolle spielen.

Die Bearbeitung des Fußverkehrskonzepts wurde von einer **umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung** begleitet. Verschiedene Beteiligungsformate wurden umgesetzt, um möglichst alle Interessen und Bevölkerungsgruppen einzubinden und mitzunehmen. Die sehr große Resonanz der zu Beginn des Prozesses durchgeführten Online-Beteiligung zur Fußverkehrssituation verdeutlicht eindrücklich den Stellenwert des Zufußgehens in Erlangen. In zwei Sitzungen des Forums Mobilität wurden Politik, Beiräte und Interessensgruppen erfolgreich eingebunden. Mit Fußverkehrs-Checks und in allen Teilgebieten durchgeführten Beteiligungen an jeweils zentralen Orten wurden die Menschen vor Ort mit ihrer Alltagsexpertise erreicht.

Die Erkenntnisse aus der Beteiligung spiegeln sich auch in den **Ergebnissen der Analysen** wider. Als eine zentrale Herausforderung hat sich die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr herauskristallisiert, dies zeigt auch die Unfallanalyse. Besonders gefährdet sind die Zufußgehenden beim «Überschreiten» von Fahrbahnen, die Hälfte aller Unfälle ist diesem Typ zuzuordnen. Dies korrespondiert mit fehlenden sicheren Querungsanlagen insbesondere an Hauptverkehrsstraßen und unsicheren Querungen im Nebenstraßennetz, u. a. durch fehlende Sichtbeziehungen und weite Querungswege.
Knapp ein Drittel aller Fußverkehrsunfälle ist mit Beteiligung des Radverkehrs. Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr resultieren in der Regel aus Flächenkonkurrenzen im Seitenraum. Diese sind häufig zu schmal, um für beide Verkehrsarten angemessene und regelgerechte Verkehrsflächen bereitzustellen. Verschärft werden die Konflikte durch E-Bikes und Lastenräder mit höheren Geschwindigkeiten und Flächenansprüchen.
Auch unabhängig vom Radverkehr wirken sich die Minderbreiten vieler Gehwege in Erlangen beeinträchtigend für den Fußverkehrs aus. Bei der Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen, bei Begleitwegen und auch im Schüler*innenverkehr (Pulkaufkommen) stellen sie ein Problem dar.
Weiterhin schränkt Gehwegparken – teils angeordnet, aber auch illegal – die nutzbare Breite erheblich ein und führt zu Behinderungen sowie Gefährdungen.

Die gesamtstädtische **Netzkonzeption** für den Fußverkehr ist ein zentraler Baustein des Konzepts. Für den alltäglichen Fußverkehr wurden im gesamten Stadtgebiet im Sinne einer Stadt der kurzen Wege möglichst direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Fußverkehrs definiert.
Das hieraus entwickelte Fußverkehrsnetz, differenziert nach Hauptnetz und Nebennetz sowie Verbindungsstrecken, bildet die Grundlage für eine sichere, komfortable und attraktive Fortbewegung zu Fuß. Das Netz wurde in verschiedenen Beteiligungsveranstaltungen intensiv abgestimmt.
Im Fußverkehrsnetz sollen die aus den definierten **Zielen** zur Fußverkehrsförderung abgeleiteten und aus dem VEP weiterentwickelten **Qualitätsstandards** sukzessive umgesetzt werden. Ziel ist die Bereitstellung einer hochwertigen, entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorgaben und Regelwerken gestalteten Fußwegeinfrastruktur in Erlangen. Das Fußverkehrsnetz bildet somit die Grundlage für die Entwicklung konkreter Maßnahmen.

Das Fußverkehrsnetz und die zugehörigen Qualitätsstandards wurden als **wichtige Meilensteine des Fußverkehrskonzepts** im April 2026 beschlossen und bieten als Grundlage für die Weiterentwicklung des Fußverkehrs in Erlangen über einen Zeitraum von ca. 10 bis 20 Jahren eine Handlungssicherheit hinsichtlich der erforderlichen Prioritätensetzung.
Ebenfalls bereits beschlossen ist eine im Rahmen des Fußverkehrskonzepts erarbeitete **verwaltungsübergreifende Handlungsanleitung zum Umgang mit dem Gehwegparken**.

Das **Handlungs- und Umsetzungskonzept** zeigt auf, welche Maßnahmen erforderlich sind, um die definierten Qualitätsstandards sukzessive im Fußverkehrsnetz umzusetzen. Aus prototypischen Problemstellungen der detaillierten Bestands- und Defizitanalysen in den 13 Teilgebieten wurden 10 Handlungsfelder abgeleitet, für die entsprechend **übergreifende Maßnahmen** entwickelt wurden.
Von hoher Bedeutung sind hier insbesondere die Schließung von Netzlücken, die Schaffung ausreichender Gehwegbreiten, die ungestörte Nutzung vorhandener Gehwegbreiten, sichere Fahrbahnquerungen und die Reduzierung der Unfallgefahren aus dem Verkehrsgeschehen. Die Beteiligungen in der Konzeptphase zeigten, dass neben der Verkehrssicherheit und der regelkonformen Infrastruktur auch die Klimaanpassung im öffentlichen Straßenraum und eine höhere Aufenthaltsqualität wichtige Aspekte (nicht nur) zur Fußverkehrsförderung sind. Spezifische Maßnahmen hierfür sind ämterübergreifende Aufgaben, die gemeinsam gelöst werden müssen. Das Fußverkehrskonzept setzt mit der Definition von Flanierrouten, d. h. ausgewählten Fußwegeachsen im Hauptnetz, für die eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt wird, räumliche Schwerpunkte, die in Zusammenarbeit verschiedener relevanter Akteur*innen sukzessive umgesetzt werden sollen.

Für die 13 Teilgebiete enthält das Fußverkehrskonzept – aufbauend auf die übergreifenden Maßnahmen - **umfassende Maßnahmenkonzepte mit örtlichem Bezug**. Zur Vorbereitung der Umsetzung von konkreten örtlichen Maßnahmen erfolgte eine Auswahl aus dem entwickelten Maßnahmenspektrum. In jedem Teilgebiet wurden prioritäre Maßnahmen definiert, die erste Schritte zur Fußverkehrsförderung aufzeigen. Damit können gesamtstädtisch Verbesserungen erreicht werden, auch in den weniger dicht besiedelten Stadtteilen. Die Maßnahmenauswahl erfolgte anhand definierter Auswahlkriterien hinsichtlich der Bedeutung der Maßnahme. Darüber hinaus liegt bei der Auswahl ein Fokus darauf, dass die Maßnahme mit möglichst geringem Aufwand (Kosten und Zeit) umgesetzt werden kann.

Die insgesamt 40 ausgewählten prioritären Maßnahmen sollen als Startmaßnahmen in **Programme zur Fußverkehrsförderung** aufgenommen werden.
Mit den im Konzept empfohlenen Programmen wird eine systematische Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs angestrebt. Dies soll über wiederkehrende Priorisierungs- und Auswahlprozesse aus den Maßnahmenkatalogen der Teilgebiete erfolgen.
Eine Umsetzung der im Fußverkehrskonzept vorgeschlagenen priorisierten Maßnahmen in den kommenden Jahren wird angestrebt. Detailprüfungen sind hierfür noch erforderlich. Voraussetzung für die Umsetzung ist die Verfügbarkeit finanzieller Mittel.

Mit der im Fußverkehrskonzept vorgeschlagenen **Evaluation** können die Erfolge der umgesetzten Maßnahmen nachverfolgt werden. Anhand von Indikatoren, die aufbauend auf die Ziele der Fußverkehrsförderung definiert wurden, kann geprüft werden, ob sich die angestrebten Wirkungen einstellen.

11.2 Fazit

Das Fußverkehrskonzept setzt mit umfassenden Analysen, dem Fußverkehrsnetz, Zielen und Standards sowie dem Handlungs- und Umsetzungskonzept einen wichtigen Rahmen zur Fußverkehrsförderung in Erlangen.
Es stellt damit den **Anfang einer nun anstehenden Daueraufgabe** dar. Entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung ist, dass die Maßnahmenvorschläge des Konzepts in konkretes Handeln überführt werden können, um die angestrebten Verbesserungen sicht- und spürbar zu machen.
Gestartet werden soll dabei mit den im Umsetzungskonzept herausgearbeiteten prioritären Maßnahmen. Für deren Umsetzung sind finanzielle und personelle Ressourcen erforderlich.
Mit der **Bereitstellung eines jährlichen Budgets („Fußverkehrstopf“)** kann die Voraussetzung geschaffen werden, sukzessive Verbesserungen zur dringend erforderlichen Steigerung der Sicherheit für den Fußverkehrs umzusetzen und damit zur Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens beizutragen.

Das Fußverkehrskonzept wurde im **Spannungsfeld sich verändernder Rahmenbedingungen** erarbeitet. Zum einen hat die Haushaltslage aktuell großen Einfluss auf Handlungsspielräume zur Umsetzung von fußverkehrsfördernden Maßnahmen. Auf der anderen Seite verschärfen sich die Handlungsanforderungen. Zu nennen sind der dringliche Klimaschutz auch im Mobilitätssektor und die erforderlichen Klimaanpassungsmaßnahmen sowie sich verändernde rechtliche Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen. So sind wichtige Richtlinien u. a. die für das Fußverkehrskonzept relevante RASt 202x, die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen sowie die R-FGÜ 202x aktuell in der Überarbeitung. Änderungen müssen in die Umsetzung des Fußverkehrskonzepts einfließen können, daher darf dieses nicht als starres Konzept verstanden werden.

Die im Konzept aufgezeigten Handlungsanforderungen machen deutlich, dass bei den erforderlichen **finanziellen und personellen Ressourcen** auch integrierte, verkehrsmittelübergreifende Aspekte eingebunden werden müssen. Insbesondere die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sollen z. B. mit der Stelle eines*einer Nahmobilitätsbeauftragten aktiv angegangen werden. Auch eine **Zusammenarbeit der verschiedenen Fachbereiche** ist zur Nutzung der Synergien sowie zur Implementierung der Belange des Fußverkehrs in allen relevanten Planungsbereichen von hoher Bedeutung.

Und nicht zuletzt soll auch die Vernetzung zur **Politik, Institutionen und Verbänden** sowie die Einbindung der **Öffentlichkeit** im Zuge der Umsetzung weiterverfolgt werden.

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine **Gemeinschaftsaufgabe**, nur so können die formulierten Ziele konsequent verfolgt und umgesetzt werden.

12 Verzeichnisse

12.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehensweise zum Fußverkehrskonzept 7

Abbildung 2: Teilgebiete des Fußverkehrskonzeptes mit jeweils eigenem Teilgebietsbericht, hervorgehoben sind Teilgebiete mit Fußverkehrs-Checks (priorisierte Teilgebiete) sowie bereits im VEP behandelte Teilgebiete 9

Abbildung 3: Modal Split im Binnenverkehr 14

Abbildung 4: Pendelbeziehungen der Stadt Erlangen 16

Abbildung 5: Die künftige Strecke der StUB (Ausschnitt Erlangen) 25

Abbildung 6: Visualisierung Stadt-Umland Bahn Ohmplatz 26

Abbildung 7: Vorläufige Trassenführungen für die Radschnellverbindungen Erlangen – Nürnberg und Erlangen – Herzogenaurach 27

Abbildung 8: Hauptrouten des Alltagsfußverkehrs z. B. Universitätsstraße (links) und Allee am Röthelheimpark (rechts) 42

Abbildung 9: Nebenrouten als Ergänzung zum Hauptnetz z. B. Marienbader Straße und Egidienstraße 42

Abbildung 10: Verbindungsstrecken zur Verbindung von Stadtteilen z. B. Herbstwiesenweg (links) und Neumühlsteg (rechts) 43

Abbildung 11: Flanier- und Themenrouten mit besonderer Bedeutung z. B. Hauptstraße (links) und Nürnberger Straße (rechts) 43

Abbildung 12: Zu schmaler Gehweg in der Karl-Zucker-Straße (links) und Markierung Am Erlanger Weg (rechts) 46

Abbildung 13: Flächenkonkurrenzen mit dem Radverkehr in der Kurt-Schumacher-Straße (links) und an der Haltestelle Gleiwitzer Straße (rechts) 47

Abbildung 14: Bauliche Engstelle in der Schorlachstraße (links) und Fahrradparken an der Kreuzung Waldstraße/Anlagenstraße (rechts) 47

Abbildung 15: Einschränkung der Gehwegbreite durch Aufparken in der Schuhstraße (links) und Oberflächenschäden im Ahornweg (rechts) 48

Abbildung 16: Breite Einmündung ohne Querungsmöglichkeit Rathsberger Straße/Essenbacher Straße (links) und mangelnde Barrierefreiheit an der LSA Rathsberger Straße/Staffelweg (rechts) 49

Abbildung 17: Mangelhafte Mittelinsel über die Gebbertstraße Am Röthelheim (links) und fehlende Bordsteinabsenkung in der Leimbergerstraße (rechts) 49

Abbildung 18: Undurchlässiges Sackgassenschild Hessenstraße Einmündung Bayernstraße (links) und mangelnde Aufenthaltsqualität und Gestaltung am Zollhausplatz (rechts) 50

Abbildung 19: Dunkle Unterführung Güterhallenstraße (links) und Elterntaxen im Umfeld der Hermann-Hedenus-Schule (rechts) 50

Abbildung 20: Vergleich Unfälle 2019 bis 2024 je 1.000 EW für 10 bayrische Städte 52

Abbildung 21: Verletzte Zufußgehende nach Schweregrad 2019 – 2024 53

Abbildung 22: Goethestraße mit Bahnhofplatz: Unfälle 2019-2024 55

Abbildung 23: Martin-Luther-Platz: Unfälle 2019-2024 56

Abbildung 24: Hauptstraße (Friedrichstraße – Universitätsstraße) mit Hugenottenplatz und Güterhallenstraße: Unfälle 2019-2024 57

Abbildung 25: Nürnberger Straße, Am Röthelheim – Rathenaustraße: Unfälle 2019-2024 58

Abbildung 26: Karl-Zucker-Straße sowie Karl-Zucker-Straße – Stintzingstraße: Unfälle 2019-2024 59

Abbildung 27: Drausnickstraße: Unfälle 2019-2024 60

Abbildung 28: Systematik des Zielkonzepts 62

Abbildung 29: Sechs Leitziele zum Fußverkehr in Erlangen 63

Abbildung 30: Gehweg Regelbreite für die Begegnung zweier Personen 78

Abbildung 31: Schmaler Gehweg oder Engstelle: Platzbedarf eine Person mit Begleitung 78

Abbildung 32: Freizuhaltende Bereiche an bevorrechtigter Querung mit/ohne vorgezogenen Seitenraum bei Tempo 30 83

Abbildung 33: Bestehende Sackgassenschilder mit Anzeige der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr Am Erlanger Weg (links) und temporär an der Luise-Kiesselbach-Straße (rechts) 89

Abbildung 34: Aurachweg (Frauenaurach): markierter Gehweg in einer Sackgasse 91

Abbildung 35: Bodenmarkierung im Eingangsbereich eines verkehrsberuhigten Bereichs Darmstadt, Evenaristraße 92

Abbildung 36: Erläuterung der Verkehrsregelung zusätzlich zur Beschilderung 92

Abbildung 37: Stationäres Dialogdisplay in einem verkehrsberuhigten Bereich 92

Abbildung 38: Punktuelle Fahrbahnverengung für durchgängigen Gehweg an der Engstelle durch einen Baum im Branderweg (links) und Stuttgarter Rechteck (Landeshauptstadt Stuttgart, o. J.) zur Freihaltung der Gehwege von Einbauten (rechts) 94

Abbildung 39: Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußverkehrsnetz 96

Abbildung 40: Angeordnetes Gehwegparken in der Zeppelinstraße südl. Schenkstraße mit einer Rest-gehwegbreite von 2,0 m (links) und Schutz vor regelwidrigem Gehwegparken mit Pollern in der Zeppelinstraße am Ohm-Gymnasium 97

Abbildung 41: Markierter Trennstreifen und Fahrradpiktogramm im Seitenraum im Bestand (links), entfernter Trennstreifen sowie klärende Piktogramme als Maßnahmenvorschlag (rechts) in der Langfeldstraße Einmündung Buckenhofer Weg 98

Abbildung 42: Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn unter Markierung eines Schutzstreifens und Aufbringen eines Gehwegpiktogramms in der Zeppelinstraße 99

Abbildung 43: Getrennter Geh- und Radweg mit taktilem Trennstreifen in der Äußeren Brucker Straße (links) und Piktogramme Friesenweg/Am Erlanger Weg (rechts) 99

Abbildung 44: Prüfung Aufhebung von Konflikten Fuß- und Radverkehr im Seitenraum 100

Abbildung 45: Fahrradparken auf dem Bahnhofsvorplatz (links) und auf dem Gehweg (rechts) 101

Abbildung 46: Gehwegaufsteller (links); Außengastronomie (rechts) 101

Abbildung 47: Einengung des Gehweges durch Bewuchs, Frauenaurach, Albertusstraße 103

Abbildung 48: Baustellenbeschilderung auf der Fahrbahn in der Äußere Brucker Straße (links); Radweg wird Gehweg (rechts, Darmstadt) 104

Abbildung 49: Schrägbordstein in der Hartmannstraße Einmündung Brüxer Straße 105

Abbildung 50: Herbstwiesenweg mit durchgängiger Beleuchtung 107

Abbildung 51: Fußgängerüberweg in der Schuhstraße, Ecke Mozartstraße (links) und gemeinsame bevorrechtigte Querung Fuß/Rad an der Einmündung Michael-Vogel-Straße 110

Abbildung 52: Best-Practice Fußgängerüberwege: Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung (Pforzheim) (Planersocietät, 2022) 112

Abbildung 53: Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Bunsenstraße Höhe Anschützstraße 112

Abbildung 54: Barrierefrei ausgebaute Mittelinsel in der Stintzingstraße (links) und provisorisch angelegte Mittelinsel in der Felix-Klein-Straße (rechts) 113

Abbildung 55: Markierter vorgezogener Seitenraum in der Straße Am Röthelheim ohne freigehaltene Sichtfelder und Schutz (links) und markierter vorgezogener Seitenraum in der Friedrich-Ebert-Straße Kassel mit Freihaltung der Querungsstelle sowie der Sichtfelder mit Fahrradbügeln (rechts) 115

Abbildung 56: Provisorischer baulicher vorgezogener Seitenraum in der Liegnitzer Straße Ecke Karlsbader Straße (links) sowie baulich vorgezogener Seitenraum in der Straße Am Röthelheim (rechts) 115

Abbildung 57: Gehwegüberfahrt an der Sieglitzhofer Straße, Einmündung Ritzerstraße (links) und an der Goethestraße, Einmündung Innere Brucker Straße (rechts; Foto: Stadt Erlangen) 116

Abbildung 58: SiGlinde als Markierungslösung (links) und Zielzustand bauliche Gestaltung (rechts) (Frankfurt) (Radentscheid Frankfurt, 2022) 117

Abbildung 59: Ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe Hindenburgstraße/Loewenichstraße 120

Abbildung 60: Lichtinszenierung Fußgängerunterführung Brühl Mitte (Aktivraum Agentur, o. J.) 121

Abbildung 61: Punktuelle Änderung des Straßenquerschnitts zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten im Umfeld der Michael-Poeschke-Volksschule, Liegnitzer Straße (links) und Tempo 30-Streckenanordung im Schulumfeld an der Schiller-Straße (rechts) 123

Abbildung 62: Hol- und Bringzonen in der Artilleriestraße (links) und der Marie-Curie-Straße (rechts) 124

Abbildung 63: Schulstraße in der Liegnitzer Straße 125

Abbildung 64: Sichere und barrierefreie Querungsanlage (Mittelinsel)an der Haltestelle Stintzingstraße 127

Abbildung 65: Musterlösung für Fahrbahnrandhaltestelle mit getrenntem Geh-/Radweg (Arbeitsgemeinschaft für Nahmobilität Hessen, 2022) (modifiziert durch LK Argus) 129

Abbildung 66: Lösung bei beengten Verhältnissen für Fahrbahnrandhaltestelle mit getrenntem Geh-/Radweg (Arbeitsgemeinschaft für Nahmobilität Hessen, 2022) (modifiziert durch LK Argus) 130

Abbildung 67: Begrünung in Straßenräumen und Sitzmöglichkeiten an den Mühlwiesen (links) und in der Gebbertstraße (rechts) 131

Abbildung 68: Parklets als temporäre Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der Oberen Karlstraße (links) und Wasserspender als Serviceangebot am Neustädter Kirchplatz (rechts) 131

Abbildung 69: Brunnen mit Sitzmöglichkeiten am Markusplatz 131

Abbildung 70: Best-Practice Wanderbaumallee (München) (Green City e.V., 2026) 132

Abbildung 71: Blaue Infrastruktur zur Klimaanpassung in Bielefeld (links, (Stadt Bielefeld, o. J.)) und Wassersprüher in Wien (rechts) 133

Abbildung 72: Begrünte Fahrgastunterstände (Frankfurt) (Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, o. J.) 134

Abbildung 73: Vorschläge für Flanierrouten 136

Abbildung 74: Wegweisende Beschilderung wichtiger Ziele für den Fußverkehr in der Innenstadt Erlangens 137

Abbildung 75: Best-Practice Wiener Stelen (Wien) (ARGE Gruber / Jauschneg, 2018) 138

Abbildung 76: Best-Practice Kampagne: Rad nimmt Rücksicht (Stuttgart) (Landeshauptstadt Stuttgart, 2022) 139

12.2 Kartenverzeichnis

Karte 1: Stadtstruktur 11

Karte 2: Bevölkerungszahlen nach Distrikten 12

Karte 3: Verkehrsorganisation 17

Karte 4: Öffentlicher Verkehr 18

Karte 5: Schnittstelle Radverkehr – Radwegenetz 19

Karte 6: Schnittstelle Radverkehr – Führungsformen 20

Karte 7: Schulwegpläne der Erlanger Grundschulen 35

Karte 8: Fußverkehrszählungen 2024 37

Karte 9: Fußverkehrszählungen 2024 – Umfeld Hauptbahnhof/Bahnhofsplatz 38

Karte 10: Quellen und Ziele 40

Karte 11: Wunschliniennetz 41

Karte 12: Fußverkehrsnetz 44

Karte 13: Flanierrouten 44

Karte 14: Gehwegparken 48

Karte 15: Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden 2019-2024 54

Alle Karten sind hochauflösend in der Anlage 1 - Kartenanhang verfügbar.

12.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Altersverteilung der Erlanger Bevölkerung (Stand Dezember 2023) 13

Tabelle 2: Ergebnisse der Fußverkehrszählungen 2024 (Querschnittszählungen) 36

Tabelle 3: Zählung des Fußverkehrs vorheriger Jahre 38

Tabelle 4: Unfälle mit Personenschaden 2019-2024 51

Tabelle 5: Unfalltypen bei Unfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden 2019 bis 2024 53

Tabelle 6: Ausgewählte Straßen(abschnitte) mit Personenschaden im Fußverkehr 2019-2024 55

Tabelle 7: Qualitätsstandards im Fußverkehrsnetz (Planung und Bestand) 72

Tabelle 9: Geeignete Querungsanlagen im Fußverkehrsnetz 82

Tabelle 10: Freizuhaltende Bereiche an Querungsanlagen 83

Tabelle 11: Aus den prototypischen Problemstellungen abgeleitete Handlungsfelder 87

Tabelle 12: Wesentliche Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege nach VwV zu § 26 StVO 111

Tabelle 13: Vorschläge für Flanierrouten 135

Tabelle 14: Summarische Bewertung der übergeordneten Maßnahmen aus dem zweiten Forum Mobilität und aus Vor-Ort-Beteiligungen 140

Tabelle 15: zu prüfende Startmaßnahmen mit Zuordnung zu den Programmen 145

Tabelle 16: Kategorisierung der priorisierten Maßnahmen in 3 Dringlichkeitsstufen 149

Tabelle 17: Bewertung der Zielerreichung der Evaluation 151

Tabelle 18: Indikatoren für die Oberziele 152

Tabelle 19: Indikatoren für das Leitziel Erlangen als Fußverkehrsstadt etablieren 153

Tabelle 20: Indikatoren für das Leitziel Erreichbarkeit sichern 154

Tabelle 21: Indikatoren für das Leitziel Gleichberechtigte Teilhabe gewährleisten 155

Tabelle 22: Indikatoren für das Leitziel Sicherheit erhöhen 156

Tabelle 23: Indikatoren für das Leitziel Aufenthaltsqualität steigern 157

Tabelle 24: Indikatoren für das Leitziel Gesundheit und Wohlbefinden verbessern 158

12.4 Literaturverzeichnis

Aktivraum Agentur. (o. J.). *Lichtinszenierung Fußgängerunterführung Brühl Mitte*. Abgerufen am 7. Juli 2026 von https://activraum.jimdoweb.com/bruehl/

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2022). *Elternhaltestellen für Grundschulen.*

Arbeitsgemeinschaft für Nahmobilität Hessen. (2022). *ANLAGE 9 – MUSTERLÖSUNGEN FÜR DIE RADVERKEHRSFÜHRUNG.*

ARGE Gruber / Jauschneg. (2018). *Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems.*

BMDV. (2025). *Mobilität in Deutschland. Rad- und Fußverkehr: Bedeutung und Mobilitätsverhalten.* Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

BMV. (2025). *Fußverkehrsstrategie.* Bundesministerium für Verkehr.

BMVI. (2021). *Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030.* Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

City of Helsinki. (2026). *Winter street maintenance*. Abgerufen am 26. Juni 2026 von https://www.hel.fi/en/urban-environment-and-traffic/general-maintenance/street-maintenance/winter-street-maintenance?utm_source=chatgpt.com

Difu. (2026). *Schnittstellen zwischen ÖPNV und Fußverkehr optimieren*. Abgerufen am 30. Juli 2026 von https://difu.de/projekte/schnittstellen-zwischen-oepnv-und-fussverkehr-optimieren

DIN e. V. (2014). *DIN 18040-3:2014-12.* Deutsches Institut für Normung.

DIN e. V. (2020). *DIN 32984:2020-12.* Deutsches Institut für Normung.

Erlanger Stadtwerke. (2022). *Summe Ein- und Aussteiger.*

FAU. (2025). *Daten und Fakten*, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Abgerufen am 9. April 2026 von https://www.fau.de/fau/willkommen-an-der-fau/daten-und-fakten/

FGSV. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2007). *Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (M WBF 2007).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2011a). *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2011b). *Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2011c). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
FGSV. (2012). *Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
FGSV. (2013). *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
FGSV. (2022). *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
FGSV. (2024). *Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RASt 06.* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
FGSV. (202x). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt).* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).*
Green City e.V. (2026). *Wanderbaumallee*. Abgerufen am 30. Juli 2026
Hirche, C. (2023). *Visualisierungen der StUB.* Von https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/visualisierungen/ abgerufen
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme. (2024). *Lärmaktionsplan 2024. Entwurf.*
Landeshauptstadt München. (2024). *Sommerstraße. Neue Nutzung von Flächen in der Stadt*. Abgerufen am 30. Juli 2026 von https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen
Landeshauptstadt Stuttgart. (2022). *Verkehrssicherheit: Kampagne „Rad nimmt Rücksicht“ gestartet*. Abgerufen am 03. August 2026 von https://www.stuttgart.de/pressemitteilungen/april/verkehrssicherheit-kampagne-rad-nimmt-ruecksicht-gestartet
Landeshauptstadt Stuttgart. (o. J.). *Mobilitätswende für Baden-Württemberg*. Abgerufen am 07. August 2026 von https://mobilitaetswende-bw.de/gp-beispiele/stuttgarter-rechtecke/
PB Consult. (2024). *FAU Fokuskonzept.*
PENDLA GmbH. (2025). *Pendleratlas. Kreisfreie Stadt Erlangen*. Abgerufen am 19. September 2024 von https://pendleratlas.de/bayern/erlangen/
PGV-Alrutz GbR; plan & rat. (2019). *Verkehrsentwicklungsplan Stadt Erlangen. Meilenstein F. Teilbereich Fuß- und Radverkehr.*
Planersocietät. (2022). *Pforzheim. Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung. Kurzfassung.*
Polizeipräsidium Mittelfranken. (2024). *Verkehrsunfallstatistik 2018 - 2023.*

Radentscheid Frankfurt. (2022). *SiGlinde – unser Modell für kleine Kreuzungen*. Abgerufen am 26. Februar 2026 von https://www.radentscheid-frankfurt.de/2022/01/siglinde-unser-modell-fuer-kleine-kreuzungen/

Stadt Bielefeld. (o. J.). *Luttergrünzug*. Abgerufen am 30. Juli 2026 von https://www.bielefeld.de/luttergruenzug

Stadt Erlangen - Am tfür Umweltschutz und Energiefragen. (2019). *Kliamaanpassungskonzept der Stadt Erlangen.*

Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität. (2020). *Mobilität in Erlangen: Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030.*

Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität. (2024). *Plannetz Radverkehr 2030 angepasst nach Achsenkonzept.*

Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität. (2025). *Nahverkehrsplan Erlangen 2025.*

Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität. (2025d). *Einrichtung neuer Tempo-30-Anordnungen für mehr Verkehrssicherheit.*

Stadt Erlangen - Amt für Stadtplanung und Mobilität. (2026). *Radschnellverbindungen in Erlangen*. Abgerufen am 24. März 2026 von https://erlangen.de/aktuelles/radschnellverbindungen-in-erlangen

Stadt Erlangen - Sachgebiet Statistik und Stadtforschung. (2026). *Bericht zur Personalbefragung 2025.*

Stadt Erlangen – Statistik und Stadtforschung; AGFK Bayern; FAU – Institut für Soziologie. (20. 03 2026). *Studie Innenstadtmobilität und -attraktivität* . Von https://erlangen.de/aktuelles/studie-innenstadtmobilitaet-und-attraktivitaet abgerufen

Stadt Erlangen - Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss. (2026). *Niederschrift (UVPA/003/2026) über die 3. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschussess / Werkausschusses EB77.*

Stadt Erlangen. (2018). *Beschlussvorlage Verkehrsentwicklungsplan Meilenstein F2 - Plannetze Fußverkehr und Qualitätsstandards.* Erlangen.

Stadt Erlangen. (2021). *Modal Split 2019. Verkehrsmodell Stadt Erlangen.*

Stadt Erlangen. (2022a). *Sitzbankradar - Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Standortvorschläge.* Abgerufen am 21. Februar 2025 von https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?__kvonr=2136977&voselect=2114776

Stadt Erlangen. (2022b). *Verkehrs- und Einpendlerentwicklung in Erlangen.* Abgerufen am 19. September 2024 von https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?__kvonr=2128465

Stadt Erlangen. (2023). *Bevölkerungsprognose 2023-2038 - Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Stadt Erlangen.*

Stadt Erlangen. (2024a). *Kleinräumiger Datenbestand 31.12.2023.*

Stadt Erlangen. (2024b). *Statistik: Stadtgebiet*. Abgerufen am 19. September 2024 von https://erlangen.de/aktuelles/statistik-stadtgebiet

Stadt Erlangen. (2024c). *Statistik: Verkehr*. Abgerufen am 19. September 2024 von https://erlangen.de/aktuelles/verkehrsstatistik

Stadt Erlangen. (2024d). *Leben in Erlangen 2023 - Bürgerbefragung.* Abgerufen am 20. Februar 2025 von https://erlangen.de/uwao-api/faila/files/bypath/Dokumente/Statistik/Statistik%20Aktuell/13-4_b_2024_1.pdf

Stadt Erlangen. (2024e). *Radverkehr: Ausbau der Hauptachsen im Fokus*. Abgerufen am 24. Februar 2025 von https://erlangen.de/aktuelles/radverkehr-ausbau-der-hauptachsen-im-fokus

Stadt Erlangen. (2025a). *Fahrradparken*. Abgerufen am 24. Februar 2025 von https://erlangen.de/aktuelles/fahrradparken

Stadt Erlangen. (2025b). *Freie Fahrt mit den Bussen in der Innenstadt*. Abgerufen am 21. Februar 2025 von https://erlangen.de/themenseite/aktiv/kostenloser-oepnv

Stadt Erlangen. (2025c). *Fünf Haltestellen werden barrierefrei*. Abgerufen am 24. Februar 2025 von https://erlangen.de/aktuelles/fuenf-haltestellen-werden-barrierefrei

Stadt Erlangen. (2025d). *Statistik: Einwohnerstand und weitere Zahlen zur Bevölkerung*. Abgerufen am 24. Februar 2025 von https://erlangen.de/aktuelles/bevoelkerung

Stadt Erlangen, Amt für Umweltschutz und Energiefragen. (2025). *Lichtleitlinie.* Erlangen.

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH. (o. J.). *Klimaanpassungen bei der VGF*. Abgerufen am 30. Juli 2026 von https://innovation.vgf-ffm.de/de/bluehende-landschaften

StBA. (2025a). *Regionaldatenbank Deutschland*, Statistische Ämter des Bundes und der Länder. Abgerufen am 28. April 2025 von https://www.regionalstatistik.de

StBA. (2025b). *Statistik: 46241*, Statistische Ämter des Bundes und der Länder. Abgerufen am 28. April 2025 von https://www.regionalstatistik.de/genesis/online?operation=statistic&levelindex=0&levelid=1745833235622&code=46241#abreadcrumb

StBA. (2025c). *Unfallatlas Deutschland*, Statistische Ämter des Bundes und der Länder. Abgerufen am 21. April 2025 von https://unfallatlas.statistikportal.de/

StMB. (2021a). *Verkehrssicherheitsprogramm 2030 "Bayern mobil-sicher ans Ziel".* Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration.

ZIV GmbH. (2024). *Verkehrskonzept Erlangen Süd.*

Zweckverband Stadt-Umland-Bahn. (2024a). Abgerufen am 1. Oktober 2024 von https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/zeitplan/

Zweckverband Stadt-Umland-Bahn. (2024b). *Drei Städte. Eine Straßenbahn. Unsere StUB.* Abgerufen am 1. Oktober 2024 von Drei Städte. Eine Straßenbahn. Unsere StUB.: https://www.stadtumlandbahn.de/

Zweckverband Stadt-Umland-Bahn. (2025). *Das Erlanger Gesamt-ÖPNV-Netz mit StUB und Bus*. Abgerufen am 21. Februar 2025 von

https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/strecke/abschnitte-im-fokus/das-erlanger-gesamt-oepnv-netz-mit-stub-und-bus/

Zweckverband Stadt-Umland-Bahn. (2026). *Die Strecke der StuB*. Abgerufen am 28. April 2026 von https://www.stadtumlandbahn.de/fileadmin/Dokumente/Plaene/Die_Strecke_der_StUB_Stand_12_2025.pdf

13 Anlagen zum Gesamtbericht

Anlage 1 – Kartenanhang

Anlage 2 – Steckbriefe der 40 priorisierten zu prüfenden Maßnahmen

Anlage 3 – Priorisierte Maßnahmen nach Dringlichkeitsstufen

Anlagen Teilgebietsberichte der 13 Teilgebiete - ab Dezember 2026 abrufbar unter www.erlangen.de/zu-fuss

Impressum

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilitätsplanung
Gebbertstraße 1, 91052 Erlangen
Bearbeitung:
Francesca Fall M.Sc., Neumann M. Sc.

Kontakt
Telefon: 09131 86-1327
E-Mail: mobilitaetsplanung@stadt.erlangen.de
https://erlangen.de/themenseite/aktiv/mobilitaet

Bildnachweis
Titelbild: Stadt Erlangen

Alle anderen Abbildungen/Fotos, soweit nichts anderes vermerkt:
LK Argus Kassel GmbH, MOBILITÄTSLÖSUNG

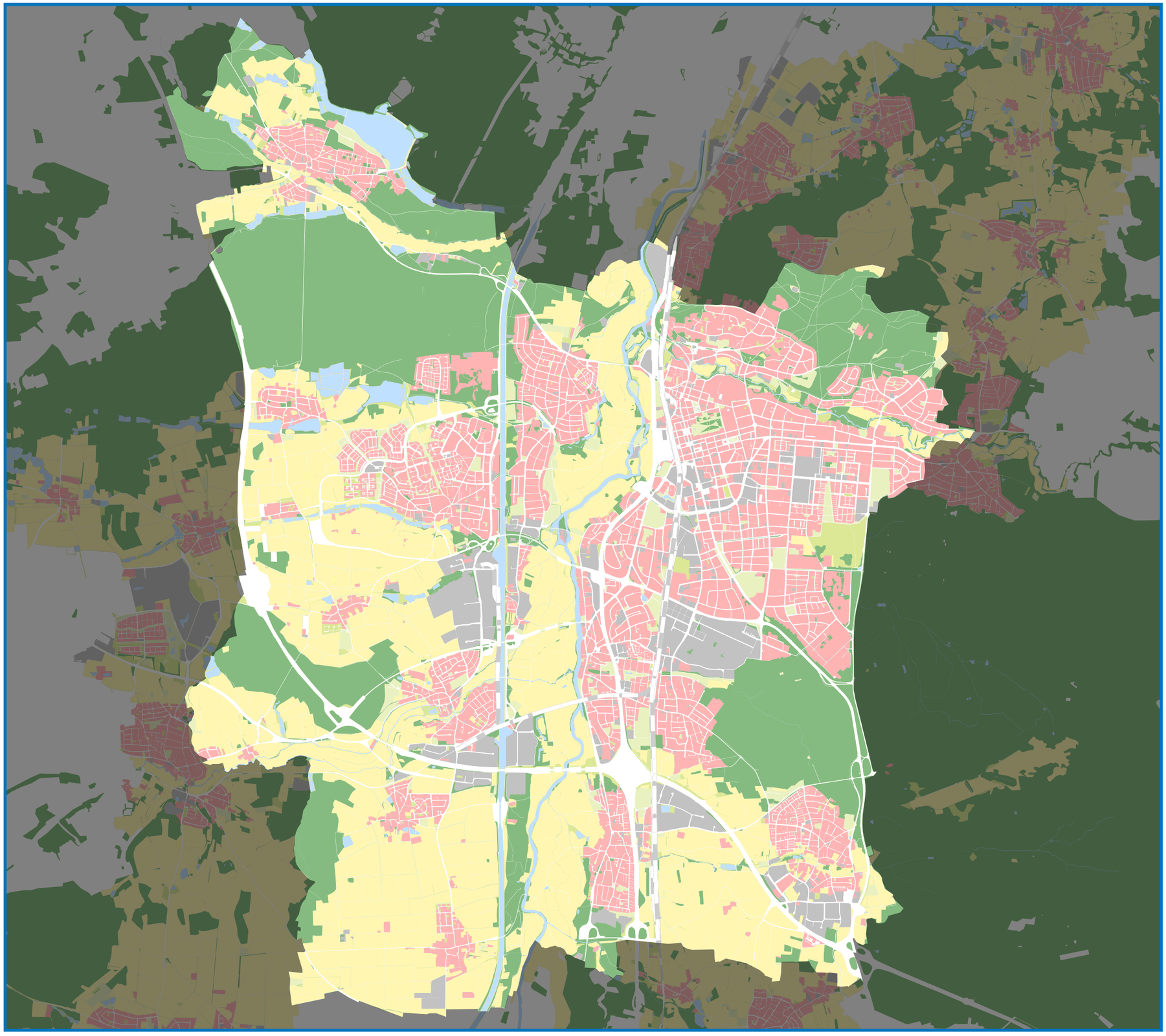
Erscheinungsdatum
September 2026

Mit Unterstützung von:

LK Argus Kassel GmbH
Querallee 36, 34119 Kassel
Telefon: 0561 31 09 72 80
E-Mail: kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de
Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Antje Janßen,
Katharina Döbler M. Sc.

MOBILITÄTSLÖSUNG
Robert-Bosch-Straße7, 64293 Darmstadt
Telefon: 06151 950 94 86
E-Mail: info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de
Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Katalin Saary

Anlage 1: Kartenanhang



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 1

Stadtstruktur

- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Wald
- Grünfläche
- Landwirtschaftsfläche
- Gewässerfläche
- Verkehrsfläche

Datengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung, OpenStreetMap
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	April 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

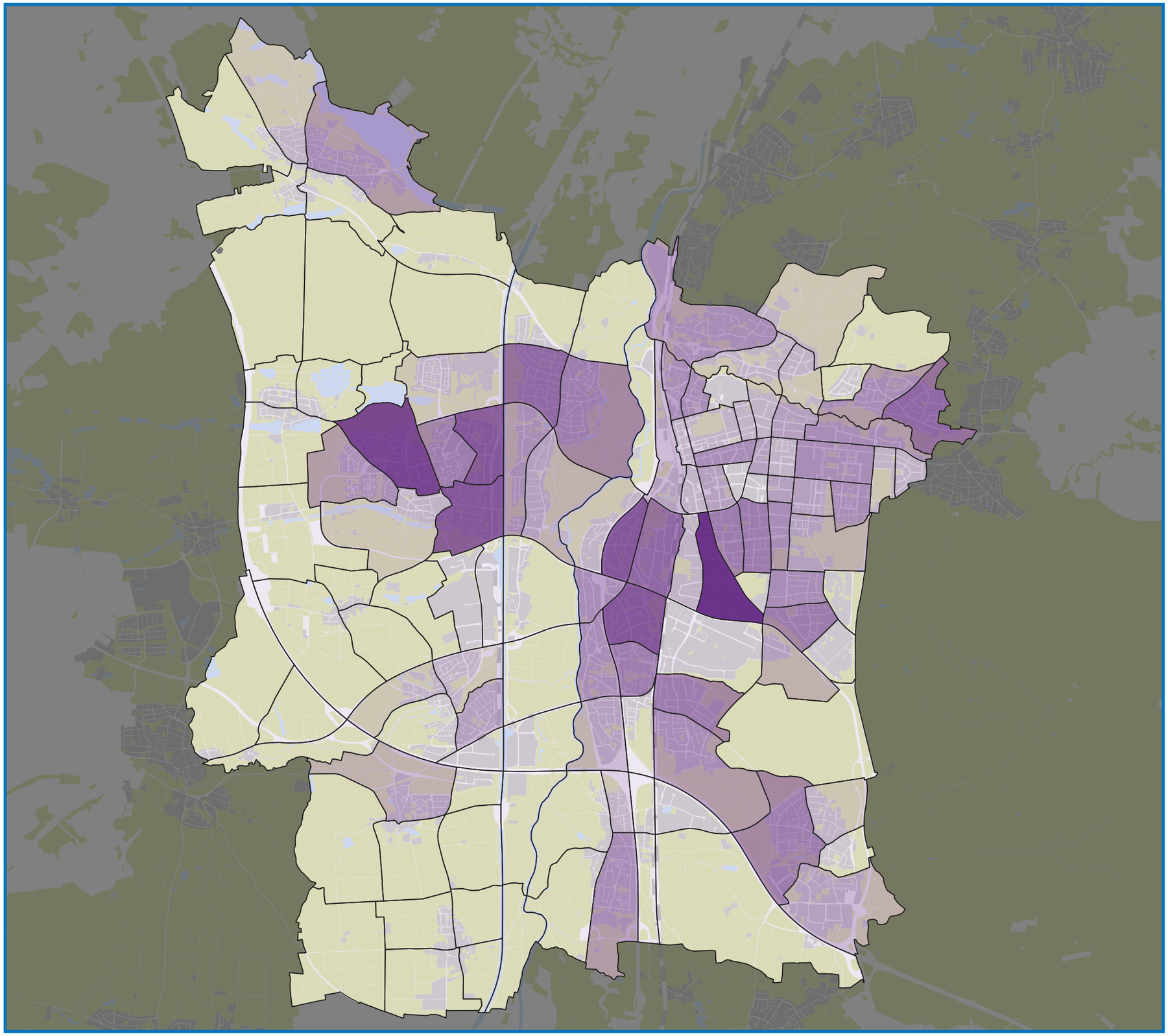
N

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 2

Bevölkerungszahlen

Einwohnende pro Distrikt

- 0 - 500 EW
- 500 - 1000 EW
- 1000 - 1500 EW
- 1500 - 2000 EW
- 2000 - 2500 EW
- 2500 - 3000 EW
- 3000 - 3500 EW
- 3500 - 4000 EW
- 4000 - 4500 EW

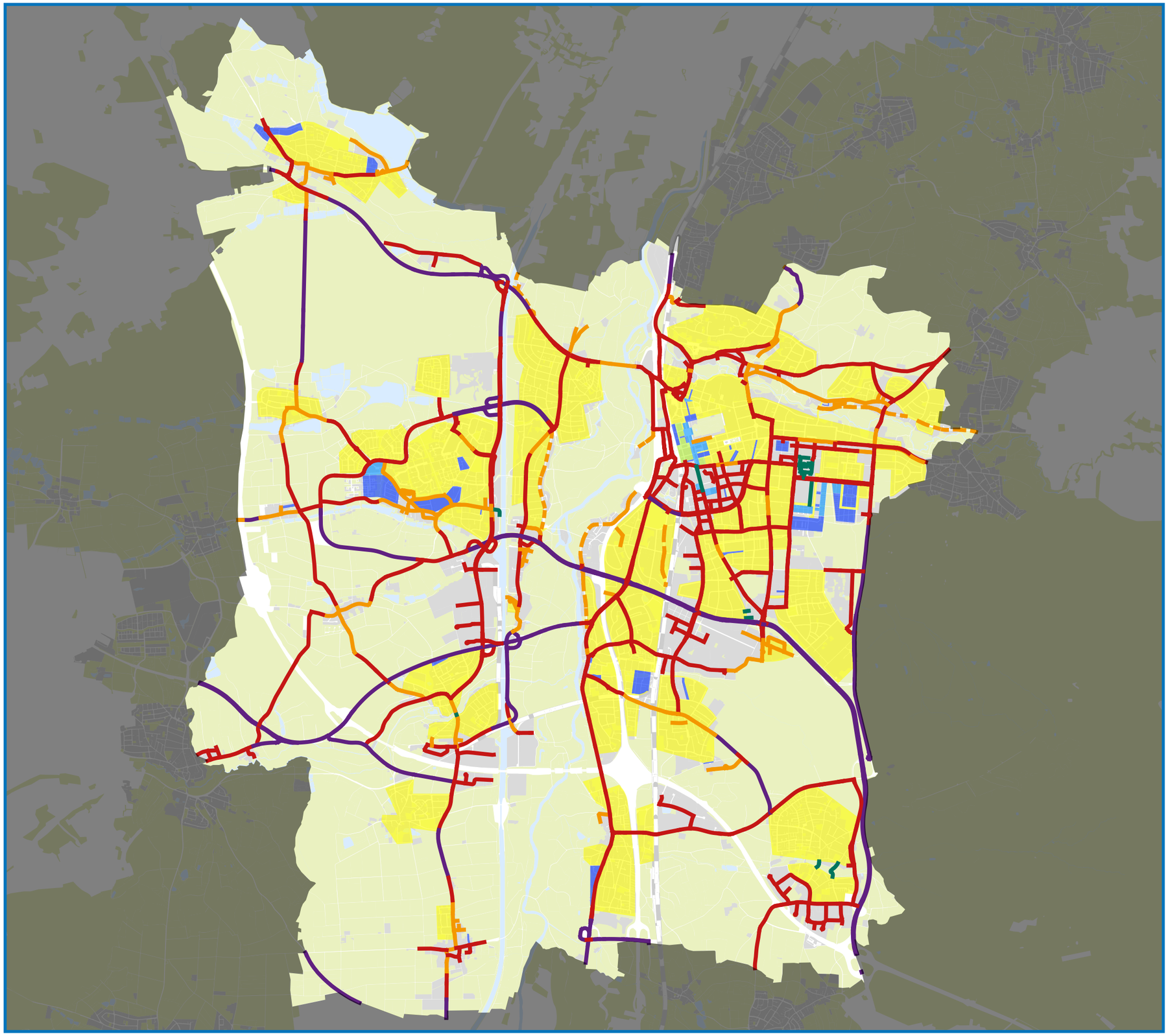
Datengrundlage	Stadt Erlangen
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus Kassel GmbH
Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung
Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 3

Verkehrsorganisation

Verkehrsberuhigte Zonen/Straßen

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo-20-Zone
- Tempo-30-Zone
- Fahrradstraße

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (streckenbezogen)

- 20 km/h
- 30 km/h
- 40/50 km/h
- über 50 km/h

Datengrundlage	OpenStreetMap, Stadt Erlangen
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

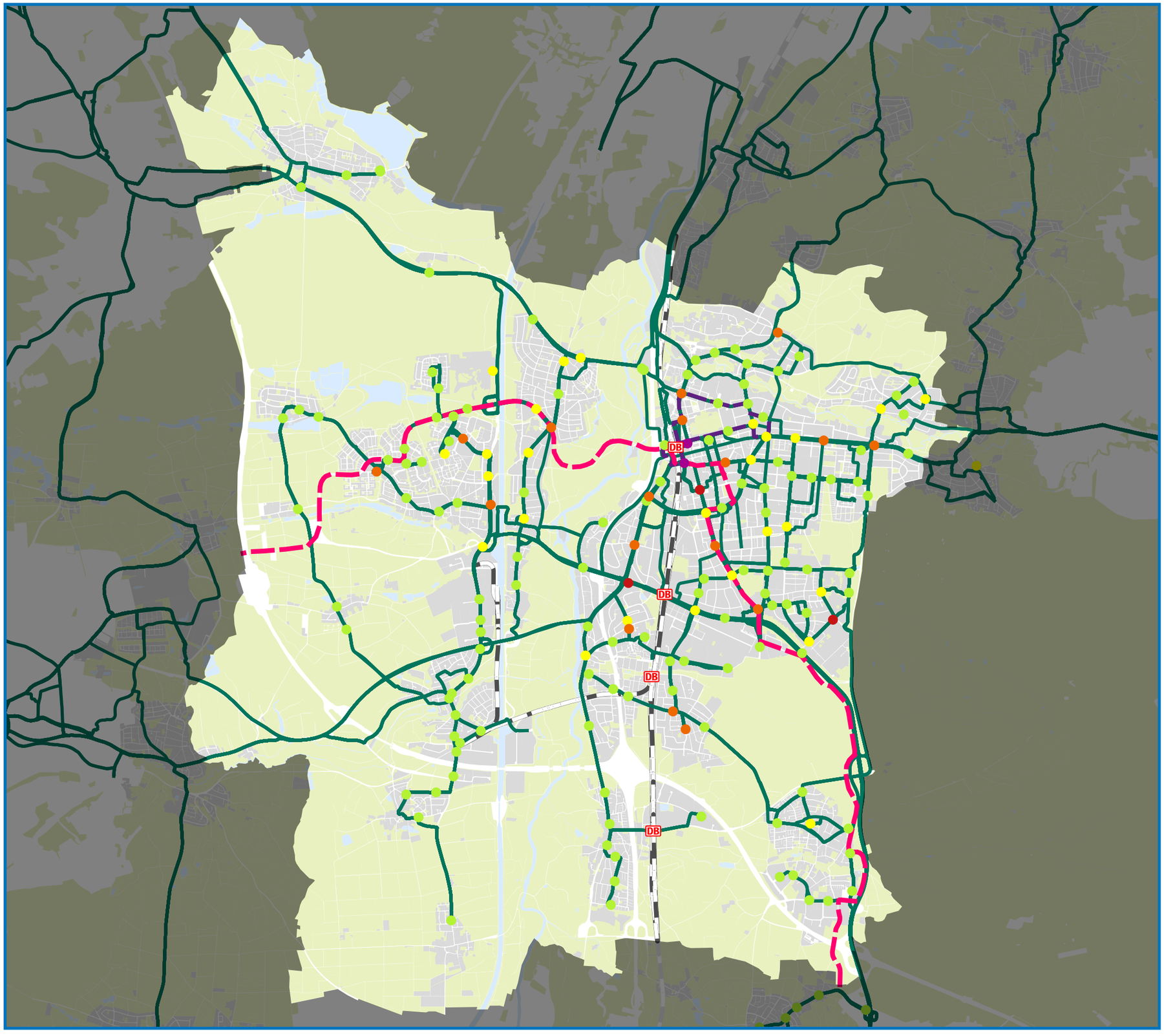
N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 4

Öffentlicher Verkehr

SPNV

- Bahnhof
- Schienenverlauf
- geplanter Verlauf Stadtumlandbahn

ÖPNV

Bushaltestelle nach Fahrgastzahlen

- 0 - 250 Ein-/Aussteigende pro Tag
- 250 - 500 Ein-/Aussteigende pro Tag
- 500 - 1000 Ein-/Aussteigende pro Tag
- 1000 - 2000 Ein-/Aussteigende pro Tag
- >2000 Ein-/Aussteigende pro Tag

Linienverlauf

- Citybuslinie
- Buslinie

Datengrundlage	Erlanger Stadtwerke AG (Stand 2022)
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

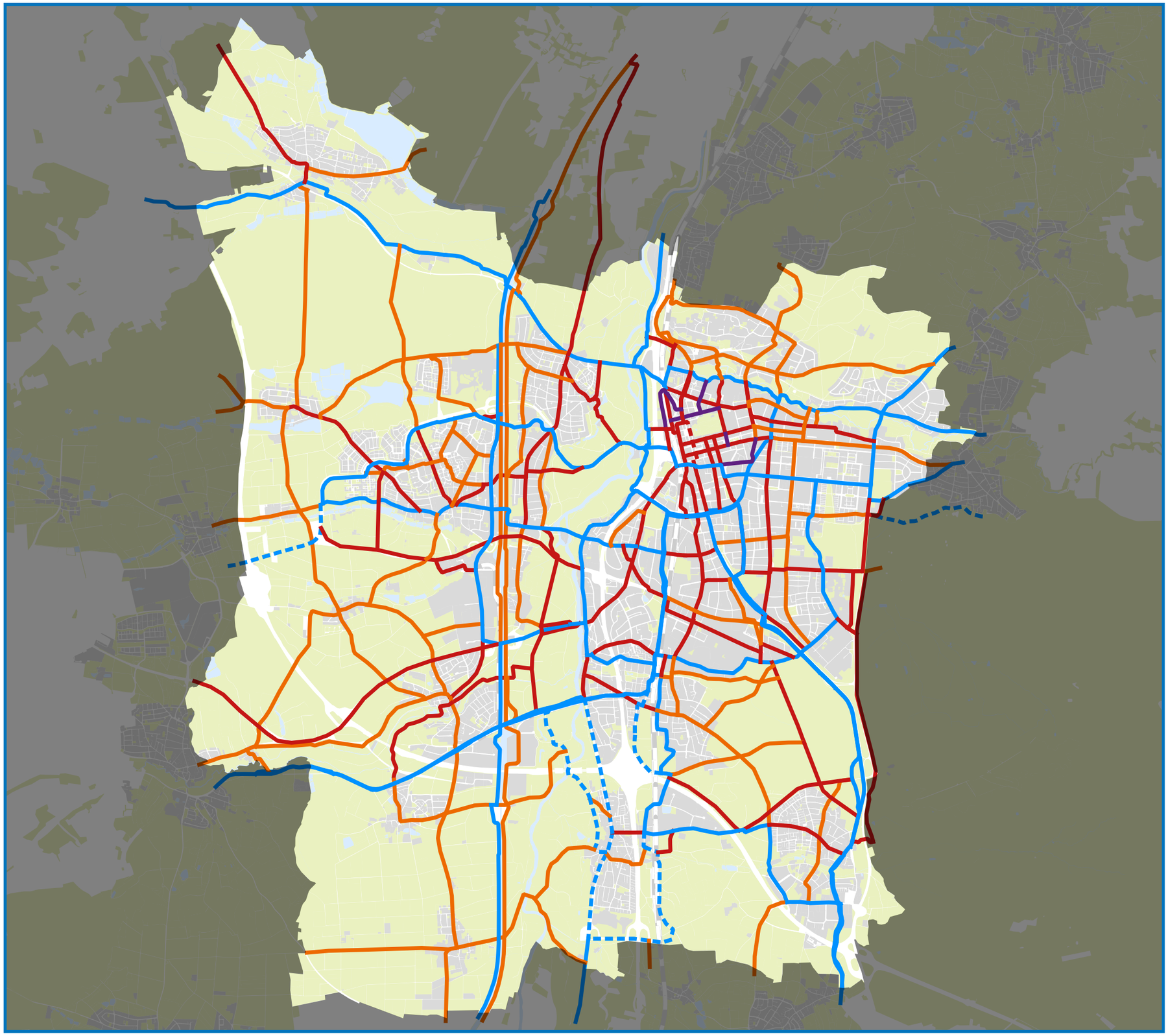
N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 5

Schnittstelle Radverkehr – Radwegenetz

- Radschnellverbindung
- alternative Radschnellverbindung
- städtische Hauptroute
- optionale Hauptroute
- städtische Nebenroute
- Sonstige

Datengrundlage	Stadt Erlangen (Stand 2024)
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 6

Schnittstelle Radverkehr – Führungsformen

- gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr
- getrennter Geh- und Radweg
- Radweg
- Wirtschaftsweg
- auf der Fahrbahn

Datengrundlage	Stadt Erlangen
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 7

Schulwegpläne der Erlanger Grundschulen

Grundschule

empfohlener Schulweg

Datengrundlage	Stadt Erlangen
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

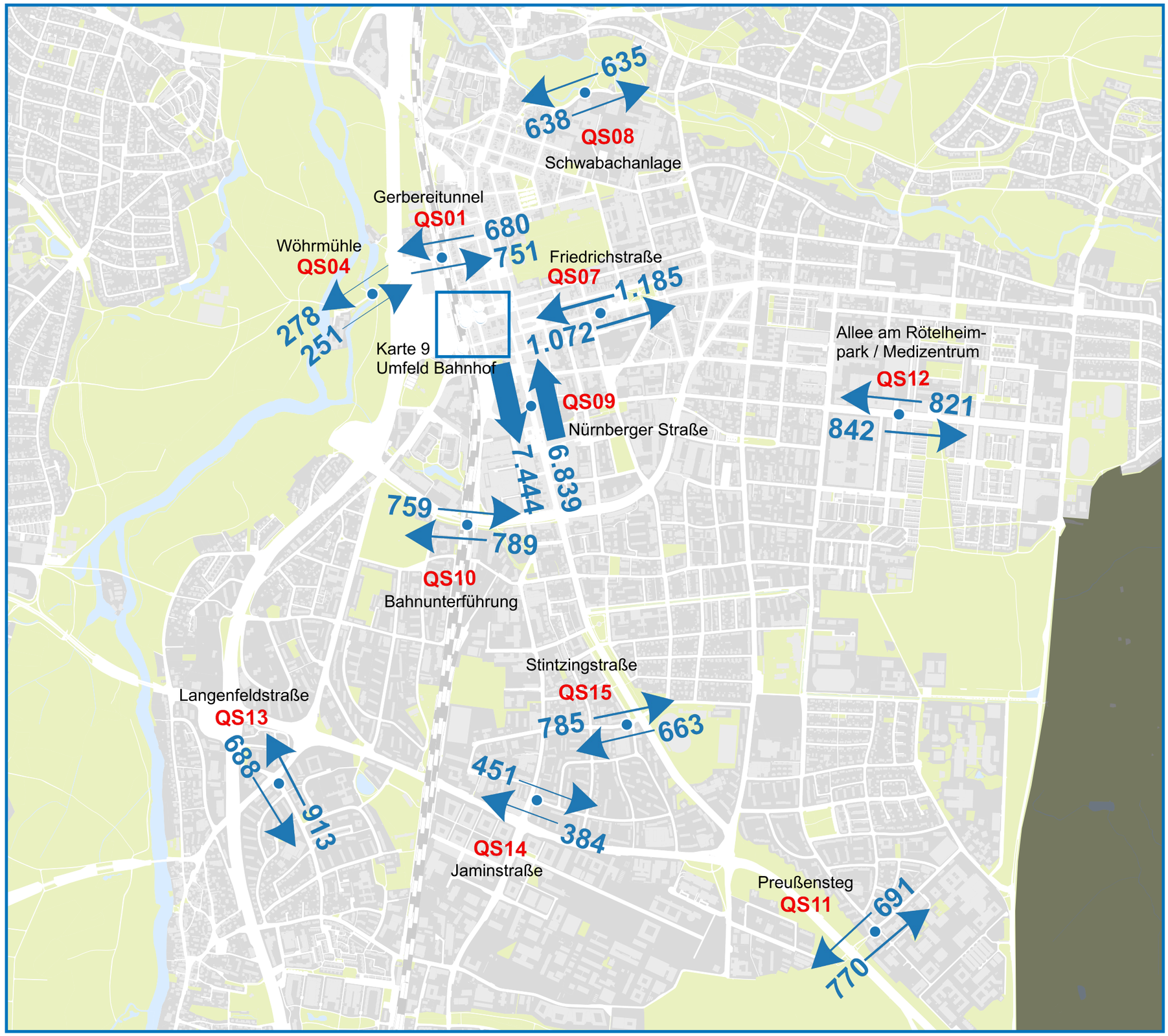
N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 8

Fußverkehrszählungen 2024

- Zählstelle

QS01 Nummer der Zählstelle

821 Richtungsbelastung Fußgänger*innen / 16 h (6-22 Uhr)

Datengrundlage	Messtechnik Mehl GmbH
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,2 0,4 0,6 0,8 km

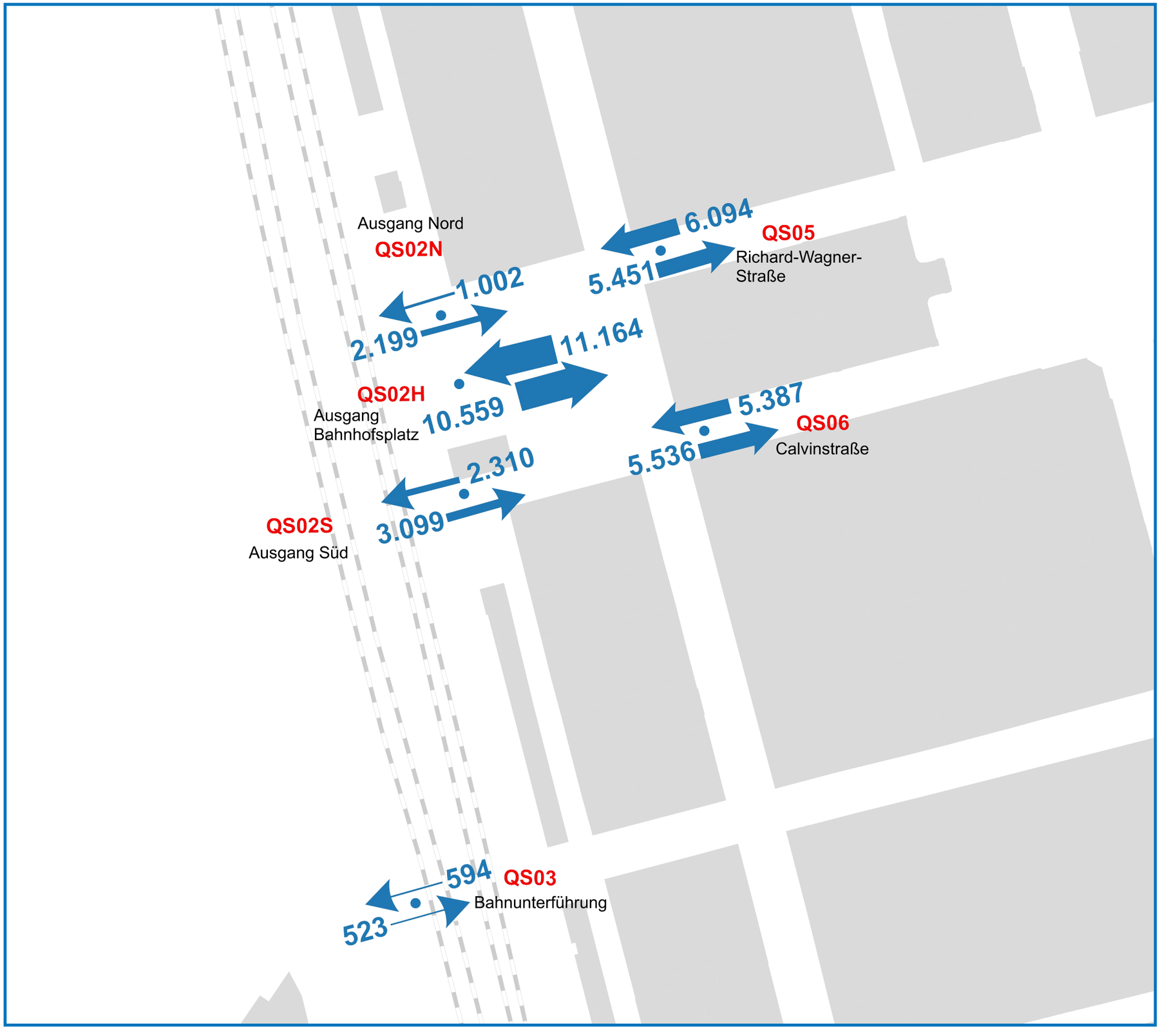
N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 9

Fußverkehrszählungen 2024 – Umfeld Hauptbahnhof/Bahnhofsplatz

- Zählstelle

QS01 Nummer der Zählstelle

821 Richtungsbelastung Fußgänger*innen / 16 h (6-22 Uhr)

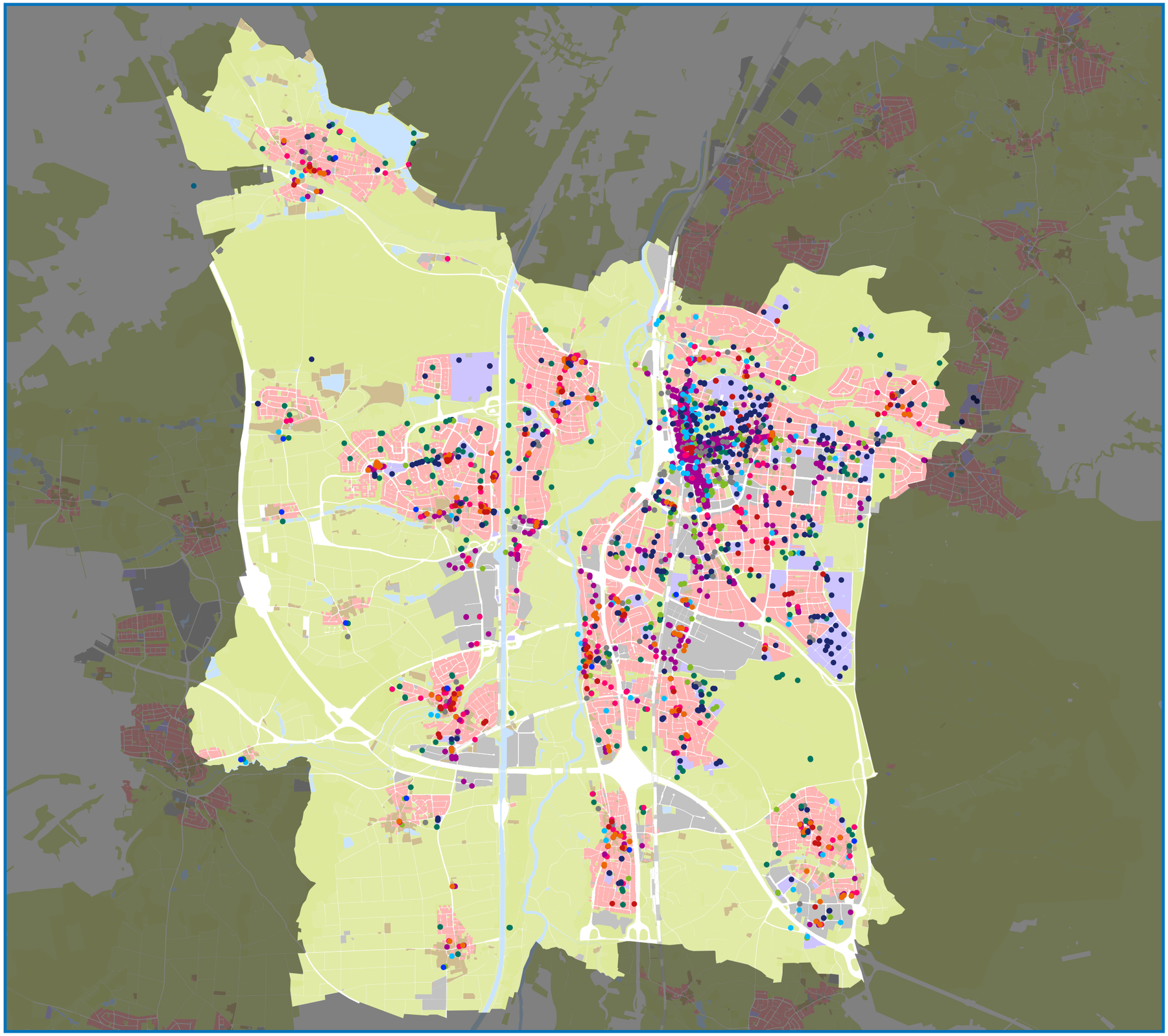
Datengrundlage	Messtechnik Mehl GmbH
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 10 20 30 40 50 m

N

LK Argus Kassel GmbH
Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung
Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de



Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 10

Quellen und Ziele

Flächenquellen/-ziele

- Wohnbaufläche
- Sonderbaufläche
- Gemischte Baufläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Grün-/Freifläche

Punktquellen/-ziele

- Amt, Behörde, Verwaltung
- Sicherheit
- Bildung, Betreuung
- medizinische Versorgung
- Nahversorgung
- Einzelhandel
- Dienstleistung
- Spiel, Sport, Freizeitanlagen
- Religiöse Stätte
- Kultur, Tourismus

Datengrundlage	Stadt Erlangen, OpenStreetMap
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 11

Wunschliniennetz

Wunschlinien

- Wohnen – Arbeit, Universität, Klinik
- Wohnen – ÖPNV
- Wohnen, ÖPNV – weiterführende Schule
- Wohnen – Grundschule, Kita
- Wohnen – Sport, Freizeit
- Wohnen – Ortsmitte/Versorgung
- Arbeit – ÖPNV

Datengrundlage	LK Argus, Mobilitätslösung
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	März 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 12

Fußverkehrsnetz

Zielnetz

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Verbindungsstrecke
- Netzergänzung (Planung)

Datengrundlage	LK Argus, Mobilitätslösung
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	August 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 13

Flanierrouten

Netzkonzeption

- Fußverkehrsnetz
- Flanierroute

Datengrundlage	LK Argus, Mobilitätslösung
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	August 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 14

Gehwegparken

- angeordnetes Gehwegparken
- illegales Gehwegparken
- Fußverkehrsnetz

Datengrundlage	LK Argus, Mobilitätslösung
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	April 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte 15

Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden 2019-2024

Unfallbeteiligung

- Rad-Beteiligung
- Fuß-Beteiligung

Unfalltyp

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Unfallkategorie

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Datengrundlage	Unfallatlas (Statistische Ämter des Bundes und der Länder)
Kartengrundlage	© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand	April 2026

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

N

LK Argus Kassel GmbH
Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Mobilitätslösung
Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
https://mobilitaetsloesung.de

Anlage 2: Steckbriefe der 40 priorisierten zu prüfenden Maßnahmen

Konfliktfreie Gehwegnutzung Lange Zeile					Burgberg und **Sieglitzhof**
Ort	Lange Zeile				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
  - Aufbringen von Gehweg-/Fußpiktogrammen auf dem Gehweg
  - langfristig: Umpflastern der alten Radverkehrsflächen
  - Prüfen Schutzstreifen oder Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn
- ggf. Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
- unterstützend Dialogdisplay als Feedbackgeber für Kfz-Verkehr

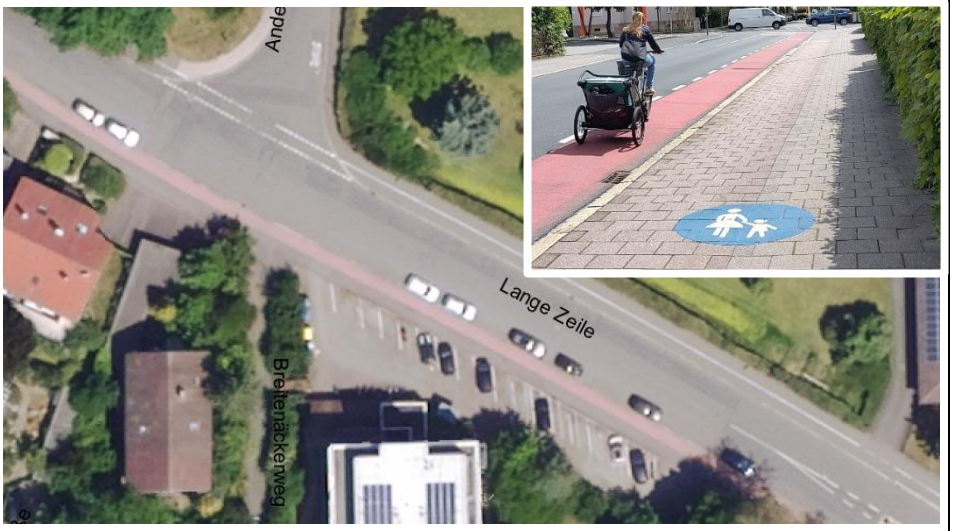


Abbildung (groß): Langezeile östlich Anderlohstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV); Abbildung (klein): Zeppelinstraße; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- durchgängig zu schmaler Gehweg
- Konflikte mit Radfahrenden im Seitenraum

Hinweise aus den Beteiligungen

- rücksichtsloses Verhalten von einigen Radfahrenden
- Wunsch nach Tempo 30

Querung Spardorfer Straße Höhe Waldsportanlage					**Burgberg** und Sieglitzhof
Ort	Spardorfer Straße östlich Einmündung Gustav-Specht-Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Mittelinsel)
- Prüfen einer weiteren Querungsanlage östlich Einmündung Am Meilwald



Abbildung: Spardorfer Straße Höhe Gustav-Specht-Straße und Am Meilwald; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge
- Querungsbedarf durch Waldsportanlage
- fehlende sichere Querungsmöglichkeit

Hinweise aus den Beteiligungen

- schwieriges Queren durch hohe/unangepasste Geschwindigkeit und parkende Kfz
- Wunsch nach Zebrastreifen, Mittelinsel oder anderer Querungsanlage

Querungen Lange Zeile					Burgberg und **Sieglitzhof**
Ort	Lange Zeile südlich Einmündung Jungstraße und östlich Einmündung Anderlohstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung von barrierefreien Querungsanlagen (z. B. Fußgängerüberweg oder Mittelinsel)
  - südlich Einmündung Jungstraße
  - östlich Einmündung Anderlohstraße



Abbildung: Lange Zeile Einmündung Jungstraße (links), Einmündung Anderlohstraße (rechts); Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten

Hinweise aus den Beteiligungen

- schwieriges Queren durch schnelle Fahrzeuge und parkende Kfz
- Wunsch nach Tempo 30
- Wunsch nach Zebrastreifen oder anderer Querungsanlage

Gehwegparken Theaterplatz				**Innenstadt**	
Ort	Theaterplatz Nord- und Westseite des Parkplatzes				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Aufheben des angeordneten Gehwegparkens sowie Markierung von Fahrbahnrandparken



Abbildung: Theaterplatz; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- starke Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreiten durch Gehwegparken
- eingeschränkte Barrierefreiheit
- Sicherheitsproblem beim Ausweichen

Hinweise aus den Beteiligungen

- zu schmale Gehwege aufgrund Gehwegparken; kein Aneinandervorbeilaufen möglich
- schlechte Sicht durch parkende Fahrzeuge

Querung Schuhstraße Höhe Hofmannstraße					**Innenstadt**
Ort	Schuhstraße südlich Einmündung Hofmannstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Fußgängerüberweg oder Mittelinsel)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (bereits geplant)



Abbildung: Knotenpunkt Schuhstraße/Hofmannstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- zwei Unfälle Typ Sonstiger im Umfeld
- fehlende sichere Querungsmöglichkeit
- Konflikte mit Radfahrenden im Seitenraum

Hinweise aus den Beteiligungen

- gefährliche Überquerung für Zufußgehende
- schwierige Sichtbeziehungen und Radverkehrsführung

Querungen Nürnberger Straße			**Innenstadt**		
Ort	Nürnberger Straße zwischen Henkestraße und Beşiktaş-Platz sowie nördl. Einmündung Sedanstraße (Höhe Rathausplatz)				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Markierung einer linearen Querungsmöglichkeit über die Fahrbahn der Nürnberger Straße (Verkehrsversuch mit Beteiligung vor Umsetzung baulicher Maßnahmen)
- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Fußgängerüberweg) Höhe Nordseite Rathausplatz
- Prüfen weitere Querungsanlage Südseite Rathausplatz (Erreichbarkeit Bushaltestellen)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h südlich Sedanstraße (bereits geplant)



Abbildungen: Nürnberger Straße Höhe Rathausplatz (links) und nördlich Beşiktaş-Platz (rechts); Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)





Abbildungen: Nürnberger Straße südlich Beşiktaş-Platz (oben) und Höhe Beşiktaş-Platz (unten); Quelle: Cyclomedia/Street Smart

Fachliche Bewertung der Situation

- hohes Verkehrsaufkommen verschiedener Verkehrsarten
- 1 Unfall mit Fuß- und Radverkehr (nördlich Beşiktaş-Platz)
- hoher Querungsbedarf Zufußgehender
- Wahrnehmung des Abschnitts nördlich Rathausplatz als Fußgängerzone
- Konflikt mit durchfahrendem Radverkehr
- Konflikte mit Bus- und Kfz-Verkehr (Rathausplatz)

Hinweise aus den Beteiligungen

- zu schmale Gehwege
- unklare Gestaltung (schwer ersichtlich, dass Nürnberger Straße hier keine Fußgängerzone ist)
- mangelhafte und unübersichtliche Querungssituationen
- Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten
- Fehlverhalten von einigen Radfahrenden und Zufußgehenden
- Wunsch nach Zebrastreifen oder Ampel am Rathausplatz
- Wunsch nach klarer Trennung der Verkehrsarten oder Fußgängerzone

Schulstraße Ritzerstraße					Röthelheimpark und **Buckenhofer Siedlung**
Ort	Ritzerstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Anordnung einer Schulstraße mit Durchfahrtsverbot zu Schulanfangs- und -endzeiten
- Prüfen weitere Maßnahmen zu Erhöhung der Sicherheit



Abbildung: Ritzerstraße Einmündung Sieglitzhofer Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- hohes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten (Schulbeginn und -ende)
- Gefährdungen von Schüler*innen durch Hol- und Bringverkehr

Hinweise aus den Beteiligungen

- Elterntaxis, chaotische und gefährliche Situationen
- Gefahr v. a. durch in Ritzerstr. einbiegende Fahrzeuge
- Wunsch nach Hol- und Bringzonen sowie Verkehrshelfern
- Wunsch nach Sperrung der Straße für Kfz-Verkehr oder Einbahnstraße
- Wunsch nach Ampel oder Zebrastreifen

Ampelschaltung Sieglitzhofer Straße/ Drausnickstraße/Kurt-Schumacher-Straße					**Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung**
Ort	signalisierter Knotenpunkt Sieglitzhofer Straße/Drausnickstraße/Kurt-Schumacher Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Kontrolle der Rotlichtüberfahrten (Rotlichtblitzer)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Kreuzungsumfeld (bereits geplant)
- Veränderung der Ampelschaltung (Schulanfangs- und -endzeiten)
- Herstellung von Barrierefreiheit (taktile Elemente, akustische Signalgeber)



Abbildung: Knotenpunkt Sieglitzhofer- /Drausnick-/Kurt-Schumacher Str.; Quelle: LDBV

Fachliche Bewertung der Situation

- hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- Gefährdungen durch abbiegende Fahrzeuge (keine konfliktfreie Schaltung vorhanden)
- 1 Unfall im Längsverkehr

Hinweise aus den Beteiligungen

- gefährliche Kreuzung v. a. für Kinder durch abbiegende Fahrzeuge und kreuzende Fahrräder
- Rotlichtverstöße und hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- Wunsch kein gleichzeitiges Grün von Fußverkehr und abbiegenden Fahrzeugen
- Wunsch nach Tempo 30

Konfliktfreie Gehwegnutzung Artilleriestraße					**Röthelheimpark** und Buckenhofer Siedlung
Ort	Artilleriestraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
  - Aufheben der Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr
  - Aufbringen von Gehweg-/Fußpiktogrammen auf dem Gehweg
  - langfristig: Umpflastern der alten Radverkehrsflächen
  - Prüfen Schutzstreifen oder Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (bereits geplant)
- unterstützend Dialogdisplay als Feedbackgeber für Kfz-Verkehr

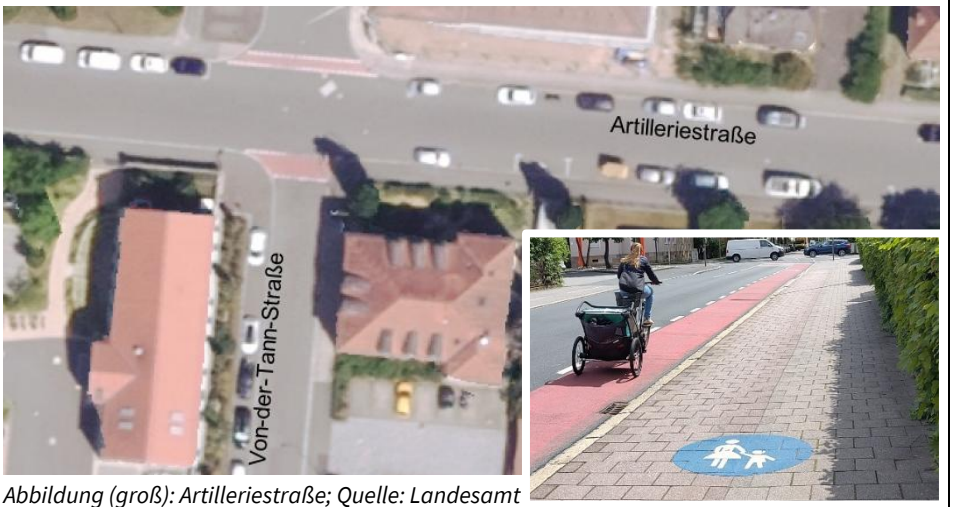


Abbildung (groß): Artilleriestraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung; Abb. (klein): Zeppelinstraße; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- zu schmaler Gehweg mit sonstigem Radweg bzw. für den Radverkehr freigegebenen Gehweg
- Konflikte mit Radfahrenden im Seitenraum

Hinweise aus den Beteiligungen

- zu schmaler Gehweg
- Gefährdungen durch Radfahrende auf dem Gehweg (auch in Gegenrichtung)
- rauchende Schüler*innen der Wirtschaftsschule
- Wunsch nach Tempo-30 oder Fahrradstraße

Kreuzung Pestalozzistraße/Hertleinstraße/ Jäckelstraße					**Anger** und Rathenau
Ort	Pestalozzistraße/Hertleinstraße/Jäckelstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Installation von Pollern oder Fahrradbügeln am Ende der Grenzmarkierungen
- Einrichten von Hol- und Bringzonen
- Absenkung aller Borde





Abbildung (links): Knotenpunkt Pestalozzistraße/Hertleinstraße/Jäckelstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV); Abbildung (rechts): zugeparkte Grenzmarkierung Hertleinstraße; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- hohes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten (Schulbeginn und -ende)
- eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge

Hinweise aus den Beteiligungen

- regelmäßig zugeparkte Einmündungen trotz Markierungen
- fehlende Absenkungen der Bordsteine

Radverkehrsführung Haltestelle Paul-Gossen-Straße					**Anger und Rathenau**
Ort	Paul-Gossen-Straße Höhe Haltestelle Paul-Gossen-Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

Erhöhen der Verkehrssicherheit durch:

- Veränderte Führung für Fuß- und Radverkehr
- Einfärben des Radwegs, Piktogramme
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verbessern
- Markierung Fußgängerüberweg über Radweg

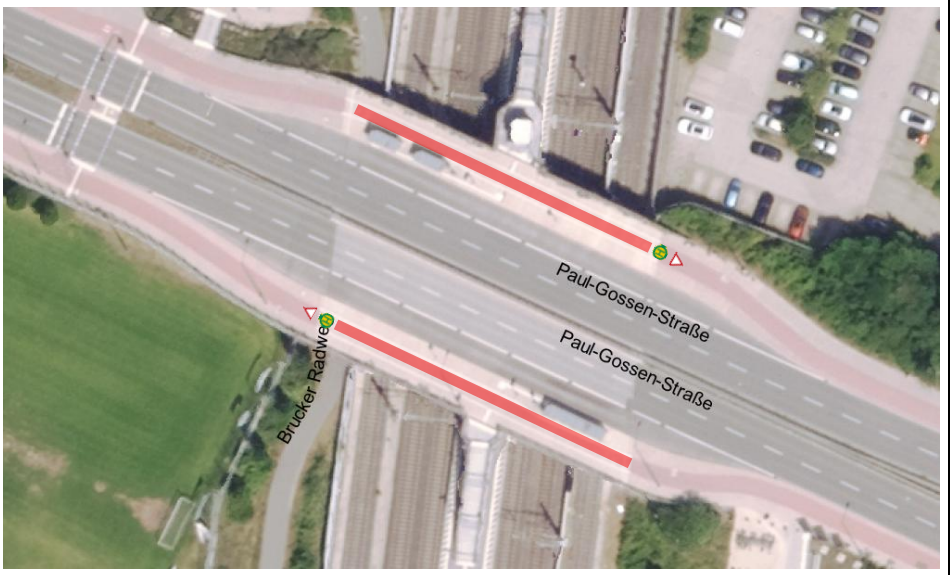


Abbildung: Haltestelle Paul-Gossen-Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV), modifiziert durch LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen
- Queren des Radwegs notwendig, um zur Haltestelle zu gelangen
- Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden

Hinweise aus den Beteiligungen

- gefährliche Situation durch hohes Personenaufkommen
- rücksichtsloses Verhalten von einigen Radfahrenden
- Einschränkung des Gehwegs durch abgestellte Fahrräder

Gehwegparken Stintzingstraße			Anger und **Rathenau**		
Ort	Nordseite Stintzingstraße östlich und westlich Albert-Rupp-Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Aufheben des angeordneten Gehwegparkens
- Parkverbot auf Nordseite der Stintzingstraße (westlich Albert-Rupp-Straße Schulweg)
- Installation von Pollern oder Fahrradbügeln am Ende der Grenzmarkierungen
- Prüfen Ausweichparkflächen (Doppelnutzung von Einzelhandelsparkplätzen)



Abbildung (groß): Knotenpunkt Stintzingstraße/Albert-Rupp-Straße/Aufseßstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV); Abbildung (klein): Gehwegparken Stintzingstraße; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- zu schmale Gehwege durch angeordnetes Gehwegparken
- eingeschränkte Barrierefreiheit

Hinweise aus den Beteiligungen

- Gehweg durch Parken stark verengt
- kein Durchkommen mit Rollstuhl/Rollator/Kinderwagen
- zugeparkte Sperrflächen

Querung Gebbertstraße Höhe Anton-Bruckner-Straße					**Süd und Sebaldus**
Ort	Gebbertstraße südlich Einmündung Anton-Bruckner-Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

· Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Fußgängerüberweg oder Mittelinsel)



Abbildung: Knotenpunkt Gebbertstraße/Anton-Bruckner-Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

· hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
· 1 Unfall Typ Überschreiten
· eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand
· hohe Querungsdistanz durch breite Fahrbahn
· Querungsbedarf durch Bushaltestelle
· fehlende sichere Querungsmöglichkeit

Hinweise aus den Beteiligungen

Gehwegparken Memelstraße					**Süd und Sebaldus**
Ort	Memelstraße zwischen Zeppelinstraße und Gebbertstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- beidseitiges Aufheben des angeordneten Gehwegparkens
- wechselseitige Markierung von Fahrbahnrandparken



Abbildung (groß): Memelstraße Höhe Österreicher Straße und Saarstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV); Abbildung (klein): Gehwegparken Memelstraße; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- zu schmale Gehwege durch angeordnetes (und verbotswidriges) Gehwegparken
- eingeschränkte Barrierefreiheit

Hinweise aus den Beteiligungen

- Vorschlag einseitiges Fahrbahnrandparken und Parkverbot auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite

Querung Hartmannstraße Höhe Brüxer Straße					**Süd und Sebaldus**
Ort	Hartmannstraße Höhe Brüxer Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Fußgängerüberweg oder Mittelinsel)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (bereits geplant)



Abbildung: Knotenpunkt Hartmannstraße/Brüxer Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- hohe Querungsdistanz durch breite Fahrbahn
- Querungsbedarf durch diverse Freizeitziele
- fehlende sichere Querungsmöglichkeit

Hinweise aus den Beteiligungen

- schnelle Fahrzeuge
- fehlende Querungsmöglichkeit

Querungen Bunsenstraße/Äußere Tennenloher Straße					**Bruck**
Ort	Bunsenstraße Einmündung Äußere Tennenloher Straße und Äußere Tennenloher Straße östlich und westlich Einmündung Bunsenstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☐ mittel ☒ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichten einer bevorrechtigten Querung (z. B. Ampel) über die Bunsenstraße und über die Äußere Tennenloher Straße (Planung liegt bereits vor)

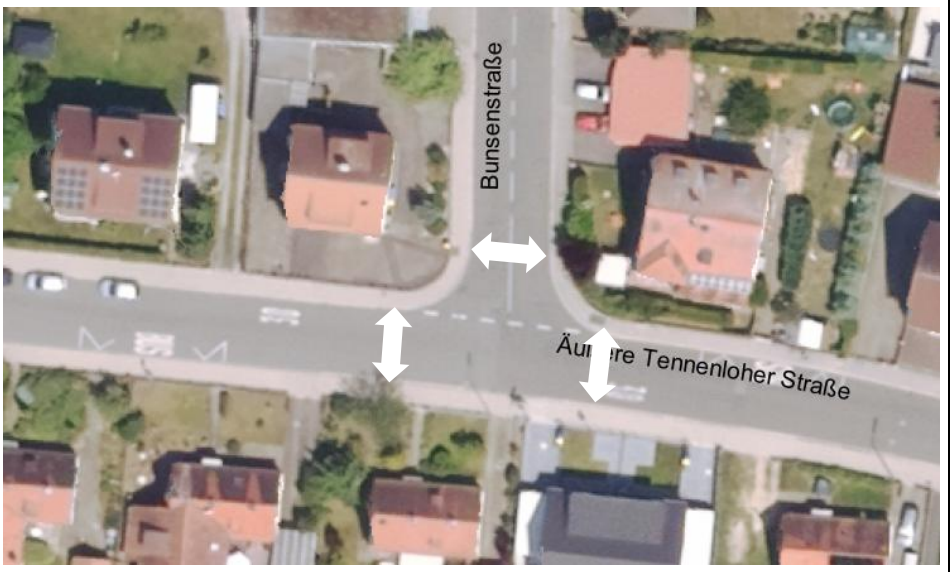


Abbildung: Knotenpunkt Äußere Tennenloher Straße/Bunsenstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 bzw. 50 km/h
- 1 Unfall Typ Überschreiten
- hoher Querungsbedarf
- fehlende sichere Querungsmöglichkeit

Hinweise aus den Beteiligungen

- viele und schnelle Fahrzeuge
- Wunsch nach Fußgängerampel oder Zebrastreifen

Kreuzung Noetherstraße/Max-Planck-Straße			**Bruck**		
Ort	Noetherstraße/Max-Planck-Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Markierung vorgezogener Seitenräume und Installation Poller oder Fahrradbügel
- Absenkung aller Borde
- langfristig: bauliche Umsetzung der vorgezogenen Seitenräume und ggf. Knotenpunktaufpflasterung



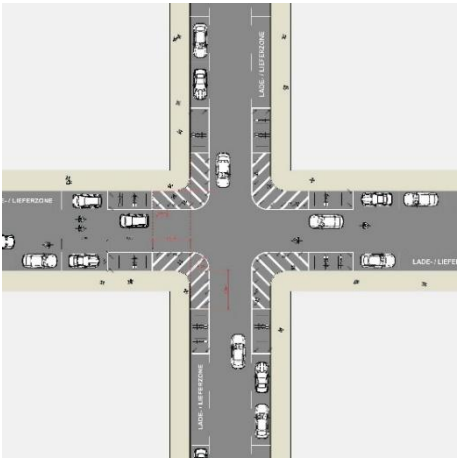


Abbildung (links): Knotenpunkt Noetherstraße/Max-Planck-Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV); Abbildung (rechts): Beispielbild - SiGlinde – unser Modell für kleine Kreuzungen; Quelle: Radentscheid Frankfurt

Fachliche Bewertung der Situation

- hohes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten (Schulbeginn und -ende)
- eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge
- hohe Querungsdistanz durch überdimensionierte Einmündungen

Hinweise aus den Beteiligungen

- große, unübersichtliche Kreuzung; für Kinder schwierig zu queren
- parkende Fahrzeuge in den Kurven
- zu Stoßzeiten viele verschiedene Verkehrsteilnehmende
- Wunsch nach Zebrastreifen

Gehwegparken Borsigstraße			**Bruck**		
Ort	Borsigstraße zwischen Äußere Tennenloher Straße und Schwedlerstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Aufheben des angeordneten Gehwegparkens
- ggf. Markierung wechselseitiges Parken auf der Fahrbahn





Abbildung (links): Borsigstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV); Abbildung (rechts): Gehwegparken Borsigstraße; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- zu schmale Gehwege durch angeordnetes Gehwegparken
- eingeschränkte Barrierefreiheit

Hinweise aus den Beteiligungen

- Menschen mit Kinderwagen gezwungen auf der Straße zu laufen
- Wunsch Gehwegaufparken unterbinden

Querung Wetterkreuz Höhe Am Weichselgarten	**Tennenlohe**				
Ort	Wetterkreuz westlich Einmündung Am Weichselgarten				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

· Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Fußgängerüberweg oder Mittelinsel)

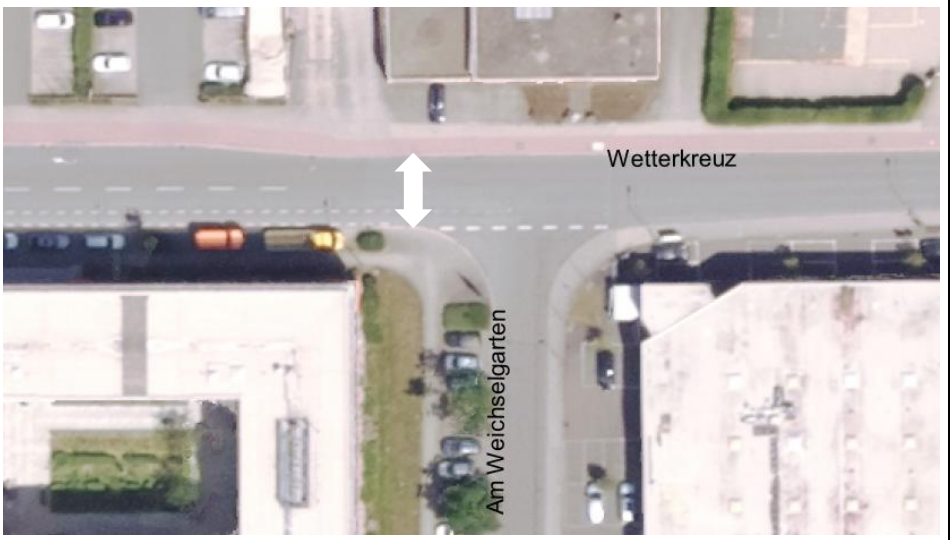


Abbildung: Knotenpunkt Wetterkreuz/Am Weichselgarten; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

· hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
· fehlende sichere Querungsmöglichkeit
· hohes Verkehrssicherheitsrisiko, zwei Unfälle Typ Überschreiten

Hinweise aus den Beteiligungen

· Querungsbedarf durch Universität und andere Arbeitgeber
· schwieriges Queren durch Straßenbreite und hohe Geschwindigkeiten

Sicherung Friedhofseingang Franzosenweg			**Tennenlohe**		
Ort	Franzosenweg Höhe südöstlicher Friedhofseingang				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Sicherung des Friedhofseingangs durch Kunststoffelemente mit Baken (ähnlich einer provisorischen Gehwegvorstreckung)
- ggf. Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereichs



Abbildung (groß): Friedhofseingang Franzosenweg; Quelle: Cyclomedia/Street Smart; Abbildung (klein): provisorische Gehwegvorstreckung Liegnitzer Straße; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- schlechte Sicht beim Verlassen des Friedhofs
- Konflikt mit Kfz-Verkehr durch fehlenden Gehweg

Hinweise aus den Beteiligungen

- schlechte Sicht und fehlender Gehweg am Friedhofsausgang

Gehweg Heuweg					**Tennenlohe**
Ort	Heuweg zwischen Lachnerstraße und Skulpturenpark				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☐ mittel ☒ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Verbesserung der Verkehrssicherheit, z.B. durch abschnittsweise provisorische Absicherung des 250m langen markierten Streifens für Fußverkehr mit Engstellen für Kfz
- langfristig: Herstellen eines baulichen Gehwegs



Abbildung: markierter Gehweg im Heuweg; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- fehlende, sichere Fußverkehrsflächen
- Gefährdungen durch Kfz (darunter Schwerverkehr) bei Überfahrung des markierten Raums für Fußverkehr

Hinweise aus den Beteiligungen

- kein Gehweg vorhanden
- vielbefahrene Straße mit Busverkehr

Sichere Querung der Naturbadstraße					**Dechsendorf**
Ort	Naturbadstraße/Campingstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Verbessern der Querbarkeit
  - Einrichtung einer Querungshilfe (Ein- oder Aufpflasterung) über Naturbadstraße
  - alternativ Fußgängerüberweg
  - Reduzierung Einmündung Campingstraße durch Markierung oder Rückbau



Abbildung: Naturbadstraße mit Kreuzung Brühl und Campingstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- hohe Kfz-Verkehrsstärke und unangepasste Geschwindigkeiten
- hoher Querungsbedarf

Hinweise aus den Beteiligungen

- fehlende Beschilderung
- Bedarf an sicherer Querung zwischen Geschäften und Parkplatz

Konfliktarme Nutzung der Naturbadstraße					**Dechsendorf**
Ort	Naturbadstraße zwischen Brühl und Campingstraße (Ost)				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☐ mittel ☒ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Herstellen eines (einseitigen) Gehwegs mit ausreichender Breite für Begegnung
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (bereits beschlossen)
- unterstützend Dialogdisplay als Feedbackgeber für Kfz-Verkehr



Abbildung: Naturbadstraße, Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV): Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- durchgängig zu schmaler Gehweg
- dadurch keine sichere Nutzung und eingeschränkte Barrierefreiheit
- zwischen 30 km/h und 50 km/h wechselnde zulässige Höchstgeschwindigkeit bei gleichbleibendem Straßenquerschnitt

Hinweise aus den Beteiligungen

- Gefährdung durch unangepasste Geschwindigkeit bei minderbreiten Gehwegen (Ausweichen auf die Fahrbahn)
- kein Begegnungsverkehr für Zufußgehende möglich, nicht barrierefrei
- unsichere Nutzung für Schulkinder

Ampelschaltung St 2240/Hemhofener Straße					**Dechsendorf**
Ort	St2240/Hemhofener Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☐ Nebennetz ☒ Verbindung	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Anpassung der Ampelschaltung mit Verlängern der Grünphase für den Fußverkehr



Abbildung: St2240/Hemhofener Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- wichtige Verbindung zum Einkaufszentrum
- Querung Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- zu kurze Grünphase für langsamen Fußverkehr (Autoverkehr fährt vor Ende der Querung)
- fehlende sichere Querungsmöglichkeit über den freien Rechtsabbieger

Hinweise aus den Beteiligungen

- für älteren Menschen nicht ausreichende Grünzeit
- losfahrende Fahrzeuge, bevor die gegenüberliegende Fahrbahnseite erreicht wird

Querung St. Johann					**Alterlangen**
Ort	Sankt Johann/Sperberweg				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Dunkel-Dunkel-Ampel oder Mittelinsel)



Abbildung: Sankt Johann/Sperberweg; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- fehlende sichere Querungsmöglichkeit über vierstreifige Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- wichtige Verbindung zu Freizeit- und Sportanlagen

Hinweise aus den Beteiligungen

- Querungsbedarf

Konfliktfreie Gehwegnutzung Möhrendorfer Straße					**Alterlangen**
Ort	Möhrendorfer Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
  - Durchgängig Aufheben der Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr
  - Aufbringen von Gehweg-/Fußpiktogrammen auf dem Gehweg
  - langfristig: Umpflastern der alten Radverkehrsflächen
- unterstützend Dialogdisplay als Feedbackgeber für Kfz-Verkehr





Abbildung: Möhrendorfer Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- zu schmaler Gehweg mit sonstigem Radweg
- Konflikte mit Radfahrenden im Seitenraum
- zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h

Hinweise aus den Beteiligungen

- Behinderung und Gefährdung durch Radverkehr

Querung Möhrendorfer Straße					**Alterlangen**
Ort	Möhrendorfer Straße/Lerchenbühl				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

· Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage, z. B. Fußgängerüberweg oder Fußgängersignalanlage



Abbildung: Möhrendorfer Straße/Lerchenbühl; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

· fehlende sichere Querungsmöglichkeit über Hauptverkehrsstraße (Tempo 30, Verkehrsbelastung erhöht durch Umleitungsverkehr)

Hinweise aus den Beteiligungen

· mangelhafte Querungssituation

Querung und Aufenthalt Büchenbacher Markt					**Büchenbach**
Ort	Dorfstraße/Steudacher Straße/Alter Markt				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☐ mittel ☒ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Herstellen durchgängiger und direkter Gehwege
- Rückbau der Einmündung Steudacher Straße für sichere Querbarkeit und geringere Geschwindigkeiten
- Ggfs. Querungsanlagen (Fußgängerüberweg oder Fußgängersignalanlage) über Dorfstraße und Einmündung Steudacher Straße
- ggf. Aufgabe der Busbuchten zur Senkung der Geschwindigkeit und Schaffung von Warteflächen



Abbildung: Dorfstraße/Steudacher Straße/Alter Markt; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- fehlende sichere Querungsmöglichkeit Dorfstraße und Steudacher Straße (Tempo 30)
- mangelhafte Erreichbarkeit der Haltestelle Büchenbacher Markt

Hinweise aus den Beteiligungen

- schwierige Querung
- Fehlnutzung alte Bushaltestelle durch Parken
- unangepasste Geschwindigkeiten

Querung Donato-Polli-Straße					**Büchenbach**
Ort	Donato-Polli-Straße/Domprobststraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Sichtbarmachen der Querungsstelle durch Inselmodule (Kunststoffelemente mit Baken)
- Reduzierung der Knotenpunktfläche durch Markierungen, ggfs. unterstützend Installation von Pollern
- perspektivisch bauliche Reduzierung der Knotenpunktfläche
- unterstützend Dialogdisplay als Feedbackgeber für Kfz-Verkehr

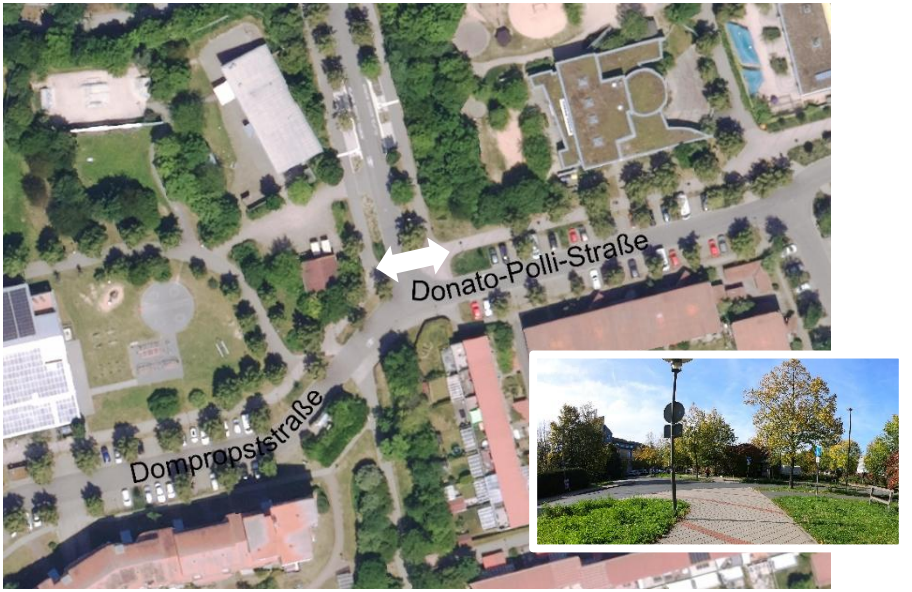


Abbildung: Donato-Polli-Straße/Domprobststraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- Tempo 30-Zone
- fehlende sichere Querungsmöglichkeit auf Hauptschulweg
- Sichtfelder durch Grünwuchs eingeschränkt
- querender Fußverkehr in Konflikt mit Kfz-Verkehr

Hinweise aus den Beteiligungen

- fehlende Querungsanlage auf Schulweg

Querung Steigerwaldallee					**Büchenbach**
Ort	Steigerwaldallee/Kulmbacher Straße/Haßfurther Straße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Herstellen einer sicheren Querungssituation
  - Gehwegvorstreckung mit Freihalten der Sichtfelder von Parken durch Markierung, ggf. unterstützend Installation von Pollern
  - Herstellen einer Mittelinsel in regelkonformer Breite (2,50 m)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (Tempo 30-Zone geplant)



Abbildung: Steigerwaldallee/Kulmbacher Straße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- fehlende sichere Querungsmöglichkeit an vierstreifiger Straße
- bestehender Grünstreifen in Mittellage ohne Aufstellfläche
- eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand

Hinweise aus den Beteiligungen

- bestehende Sichtproblematik

Kreuzung Haundorfer Straße/Kieselbergstraße					Kosbach, **Häusling,** Steudach, Neuses
Ort	Kreuzung Haundorfer Straße/Reitersbergstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☐ mittel ☒ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Fußgängerüberweg oder Dunkel-Dunkel-Ampel)
- Herstellen eines Gehwegs zur Haltestelle



Abbildung: Kreuzung Haundorfer Straße/Reitersbergstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- fehlende sichere Querungsmöglichkeit über Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- zur Verbindung Büchenbach (Hauptnetz)
- mangelhafte Erreichbarkeit der Bushaltestelle, da Gehweg fehlt

Hinweise aus den Beteiligungen

Querung zur Haltestelle „An der Kapelle“					**Kosbach,** Häusling, Steudach, Neuses
Ort	Reitersbergstraße/Am Dorfweiher, Haltestelle „An der Kapelle“				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Reitersbergstraße: Verbesserung der Querung durch Gehwegvorstreckung
- Am Dorfweiher: Verbessern der Querbarkeit durch Markierung
- perspektivisch Verkleinerung des Knotenpunktes



Abbildung: Reitersbergstraße/Am Dorfweiher, Haltestelle An der Kapelle; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- fahrdynamische Einmündungen begünstigen unangepasste Geschwindigkeiten
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten Am Dorfweiher und Reitersbergstraße
- keine barrierefreie Erreichbarkeit der Bushaltestelle, da Gehweg abschnittsweise zu schmal

Hinweise aus den Beteiligungen

Querung Am Klosterholz					Kosbach, Häusling, **Steudach**, Neuses
Ort	Am Klosterholz Nr. 10				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- sichtbare Gestaltung der Querung
  - Herstellen einer Engstelle durch Inselmodule (Kunststoffelemente mit Baken)
  - Bodenmarkierung



Abbildung: Am Klosterholz Nr. 10; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- Gehweg nur einseitig vorhanden, wechselt in Höhe Nr. 10 die Straßenseite

Hinweise aus den Beteiligungen

Gehweg Hüttendorfer Straße (ER2)					Frauenaurach, **Hüttendorf,** Kriegenbrunn
Ort	Hüttendorfer Straße (ER2) zwischen Veilchenweg und Talblick				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☒ gering ☐ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☐ ja ☒ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Herstellen eines (einseitigen) Gehwegs
  - Abtrennen eines Schutzraums für Fußverkehr von Fahrbahn
  - perspektivisch Herstellen eines baulichen Gehwegs mit ausreichender Breite



Abbildung: Hüttendorfer Straße (ER2); Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- nur einseitiger markierter Gehweg, baulich zu schmal (< 1 Meter)
- mangelhafte Erreichbarkeit Bushaltestelle, keine alternativen Wege
- Konflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr

Hinweise aus den Beteiligungen

Schulweg Albertusstraße					**Frauenaurach,** Hüttendorf, Kriegenbrunn
Ort	Albertusstraße zwischen Gostenhofer Straße und Grundschule				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Herstellen eines mindestens einseitigen Gehwegs
  - perspektivisch Herstellen eines baulichen Gehwegs mit ausreichender Breite
  - ggf. provisorische Abtrennung eines Schutzraums für Fußverkehr von Fahrbahn
  - ggf. Engstellen für den Kfz-Verkehr
- unterstützend Dialogdisplay als Feedbackgeber für Kfz-Verkehr

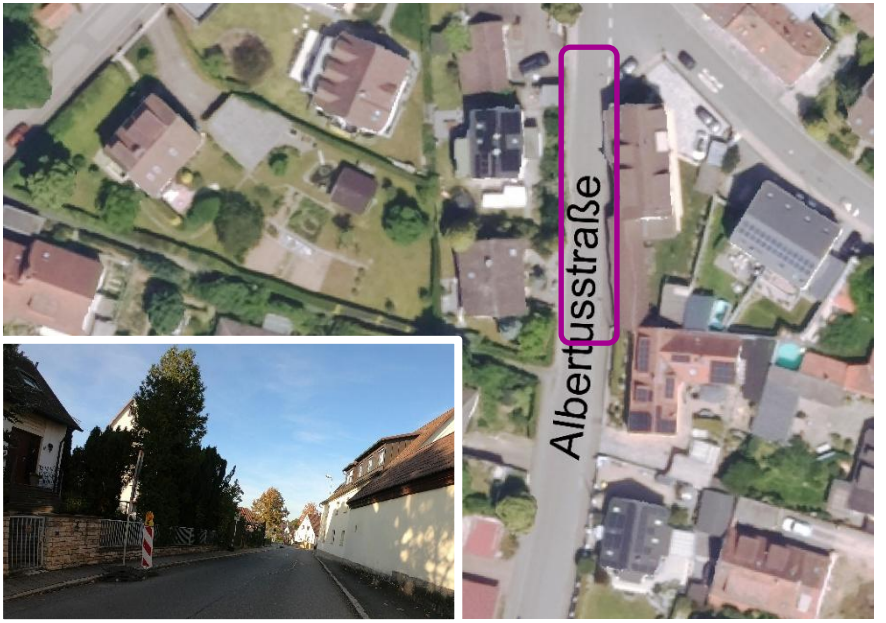


Abbildung: Albertusstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- unangepasste Geschwindigkeiten durch geradlinige Fahrbahn (Tempo 30)
- zu schmale Gehwege

Hinweise aus den Beteiligungen

- Gehweg für Pulk oder Zwillingskinderwagen nicht nutzbar

Querung Albertusstraße					**Frauenaurach,** Hüttendorf, Kriegenbrunn
Ort	Albertusstraße, Haltestelle Frauenaurach/Schule				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Fußgängerüberweg oder Fußgängerampel)
- Schaffen von sicheren Aufstellfläche für Schülerpulks durch Gehwegvorstreckung



Abbildung: Albertusstraße, Haltestelle Frauenaurach/Schule; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- unangepasste Geschwindigkeiten durch geradlinige Fahrbahn (Tempo 30)
- lediglich Furtmarkierung und Hinweis auf Schulweghelfer an der Bushaltestelle
- Querungsstelle baulich nicht erkennbar
- zu geringe Aufstellflächen und schmale Gehwege

Hinweise aus den Beteiligungen

- unangepasste Geschwindigkeiten und Missachtung der Verkehrshelfer

Radabstellanlagen S-Bahn-Haltestelle			**Eltersdorf**		
Ort	S-Bahn-Haltestelle Eltersdorf nördlicher Zugang (Weinstraße)				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Ergänzen qualifizierter Radabstellanlagen (Planung Bike & Ride im Zuge des neuen Nahversorgungszentrums liegt vor)
- Entfernen von Schrotträdern



Abbildung: geparkte Fahrräder an der Gleisunterführung Eltersdorf; Quelle: LK Argus

Fachliche Bewertung der Situation

- derzeitig Einschränkungen des Gehwegs durch abgestellte Fahrräder
- Sicherheitsrisiko bei hohem Fußgängeraufkommen im Schulverkehr

Hinweise aus den Beteiligungen

- Wunsch nach mehr Radabstellanlagen
- Entfernen der Schrotträder

Querungen Eltersdorfer Straße					**Eltersdorf**
Ort	Eltersdorfer Straße Höhe Haltestelle Egidienkirche und Egidienplatz				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☒ Hauptnetz ☐ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage (z. B. Mittelinsel) Höhe Haltestelle Egidienkirche unter Nutzung der Busbucht als Fahrbahn
- Verbreiterung der Mittelinseln am Egidienplatz, langfristig: ggf. Umbau in einen Minikreisverkehr (bereits geplant)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (bereits geplant)

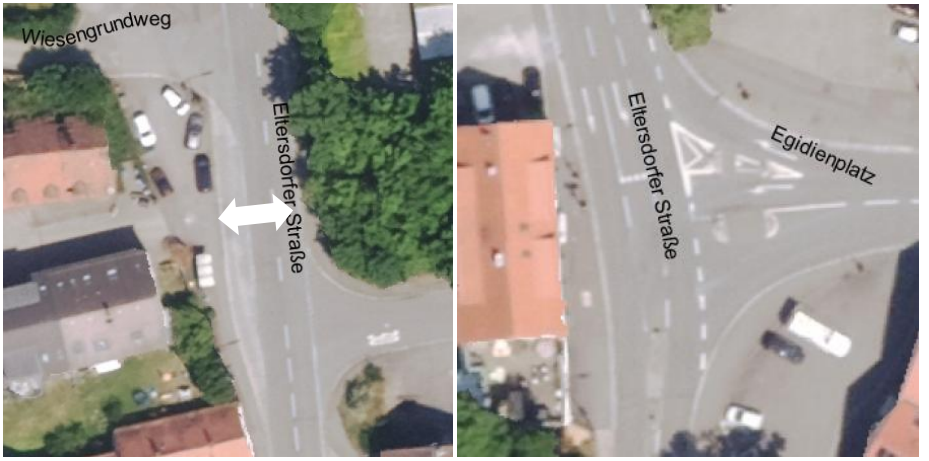


Abbildung: Bushaltestelle Egidienkirche Westseite; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- erschwerte Querung durch Ausbaustand der vorhandenen Mittelinseln
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten

Hinweise aus den Beteiligungen

- Wunsch einer Querungshilfe als Verbindung zum Wiesengrund
- schwierige Überquerungssituation und schnell abbiegende Fahrzeuge am Egidienplatz
- Wunsch nach zusätzlichen Zebrastreifen an Mittelinseln

Konfliktfreie Gehwegnutzung Eltersdorfer Straße (Süd)					**Eltersdorf**
Ort	Eltersdorfer Straße südlich Hausnummer 66a				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☐ mittel ☒ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Einrichten eines Radfahr-/Schutzstreifens auf der Ostseite der Eltersdorfer Straße (Planung liegt bereits vor)
- Aufheben der Freigabe des westlichen Gehwegs in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Verbreiterung des östlichen Gehwegs nördlich der Mendelstraße



Abbildung: Eltersdorfer Straße; Quelle (oben): Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV); Quelle (unten): Cyclomedia/Street Smart

Fachliche Bewertung der Situation

- zu schmaler für den Radverkehr freigegebener Gehweg im Zweirichtungsverkehr (Westseite)
- fehlende Überleitung für den Radverkehr am Ende des freigegebenen Gehwegs
- dadurch illegales Befahren des Gehwegs nördlich Hausnummer 66a

Hinweise aus den Beteiligungen

- Wunsch nach Trennung von Fuß- und Radverkehr
- illegales Befahren des Gehwegs (am Ende der Freigabe für den Radverkehr)
- rücksichtsloses Verhalten von einigen Radfahrenden

Beleuchtung Sonnenstraße und Flurstraße					**Eltersdorf**
Ort	Sonnenstraße südlich Einmündung Flurstraße sowie Flurstraße östlich Einmündung Sonnenstraße				
Aufwand (Kosten & Zeit)	☐ gering ☒ mittel ☐ hoch	**Netzkategorie**	☐ Hauptnetz ☒ Nebennetz	**Schulweg**	☒ ja ☐ nein

Beschreibung der Maßnahme

- Ergänzen der Beleuchtung



Abbildung: Sonnenstraße und Flurstraße; Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)

Fachliche Bewertung der Situation

- fehlende Sicherheit durch Sichteinschränkungen
- geringes Sicherheitsgefühl durch fehlende Beleuchtung

Hinweise aus den Beteiligungen

- unzureichende Beleuchtung
- wichtige Verbindung zur S-Bahn-Haltestelle

				Programmzugehörigkeit					
Teilgebiet	**priorisierte Maßnahme**	**Aufwand**	**Netz-kategorie**	**Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten**	**Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten**	**Programm sicheres und barrierefreies Queren**	**Programm sicher zur Schule**	**Aspekte der Dringlichkeit**	**Dringlichkeitsstufe (1 = höchste, 2 = sehr hohe, 3 = hohe)**
Innenstadt	Querungen Nürnberger Straße	mittel	Hauptnetz			x		1 Unfall mit Fuß- und Radverkehr (nördlich Beşiktaş-Platz); Konflikte durch hohes Verkehrsaufkommen Fuß- und Radverkehr viele Hinweise Online-Beteiligung	1
Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung	Schulstraße Ritzerstraße	gering	Hauptnetz				x	Schulweg und direktes Schulumfeld, Gefährdung durch Eltern-Taxis unzählige Hinweise Online-Beteiligung	1
Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung	Ampelschaltung Sieglitzhofer Straße/Drausnickstraße/Kurt-Schumacher-Straße	gering	Hauptnetz			x	x	1 Unfall im Längsverkehr, Schulweg, Sicherheitsdefizit im Schulverkehr durch LSA-Schaltung mit konkurrierenden Strömen unzählige Hinweise Online-Beteiligung	1
Süd und Sebaldus	Querung Gebbertstraße Höhe Anton-Bruckner-Straße	mittel	Hauptnetz			x		1 Unfall Typ Überschreiten unsichere Querung bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, DTV 11.000 und unzureichenden Sichtbeziehungen	1
Bruck	Querungen Bunsenstraße/ Äußere Tennenloher Straße	hoch	Hauptnetz			x	x	1 Unfall Typ Überschreiten, 2025 1 weiterer Unfall etwas östlich, Schulweg viele Hinweise Online-Beteiligung Planung liegt vor	1
Bruck	Gehwegparken Borsigstraße	gering	Nebennetz		x		x	Restgehwegbreite 1,2 m (beidseitig auf Länge von 240 m), Sicherheitsdefizit im direkten Umfeld Kindertagesstätte, Schulweg	1
Tennenlohe	Querung Wetterkreuz Höhe Am Weichselgarten	mittel	Hauptnetz			x		zwei Unfälle Typ Überschreiten hohe Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h fehlende sichere Querungsmöglichkeit	1
Tennenlohe	Gehweg Heuweg	hoch	Nebennetz	x			x	sicherheitsrelevant, Schulweg hoher Aufwand bei Herstellung Gehweg, temporäre Maßnahmen prüfen viele Hinweise Online-Beteiligung	1
Alterlangen	Querung St. Johann/Sperberweg	mittel	Nebennetz			x		sicherheitsrelevant, keine Querungsanlage über vierspurige HVS (50 km/h), Verbindung Stadtteil mit Sportanlagen, Hinweis Stadt: Maßnahme kann in Planungen integriert werden Hinweis aus Beteiligung	1
Alterlangen	Konfliktfreie Gehwegnutzung Möhrendorfer Straße	gering	Hauptnetz		x		x	Schulweg, Hauptroute Radverkehr Konflikte mit schnellem Radverkehr auf zu schmalen Gehweg, Sicherheitsdefizit, Restgehwegbreite 1,30 - 1,50 m Hinweise Beteiligungen	1
Büchenbach	Querung Donato-Polli-Straße/Domprobststraße	gering	Hauptnetz			x	x	Schulweg, wichtige Fuß- und Radachse, Quartierserschließung (Tempo 30 Zone), Querungsstellen nicht sichtbar gestaltet, viele Hinweise aus Beteiligung, u.a. subjektiv zu hohe Geschwindigkeiten	1

				Programmzugehörigkeit					
Teilgebiet	**priorisierte Maßnahme**	**Aufwand**	**Netz-kategorie**	**Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten**	**Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten**	**Programm sicheres und barrierefreies Queren**	**Programm sicher zur Schule**	**Aspekte der Dringlichkeit**	**Dringlichkeitsstufe (1 = höchste, 2 = sehr hohe, 3 = hohe)**
Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses	Kreuzung Haundorfer Straße/Kieselbergstraße	hoch	Hauptnetz	x		x	x	Querungshilfe und Gehweg fehlen, Haltestelle kann nicht sicher erreicht werden (Sicherheitsdefizit) Schulweg (zur Haltestelle)	1
Frauenaurach, Hüttendorf, Kriegenbrunn	Gehweg Hüttendorfer Straße	gering	Hauptnetz	x				Weg zur Haltestelle Gehweg Ost fehlt, west 1,50m	1
Frauenaurach, Hüttendorf, Kriegenbrunn	Schulweg Albertusstraße	mittel	Hauptnetz	x			x	Schulweg, Gehweg zu schmal (beidseits 1,75 m), tlw. deutlich darunter (Engstelle) Hinweise aus Beteiligungen	1
Eltersdorf	Querungen Eltersdorfer Straße	mittel	Hauptnetz			x	x	zum Teil bereits geplant 2025 1 Unfall etwas östlich Egidienplatz unsichere Querung bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, DTV 8.800 Schulweg	1
Burgberg und Sieglitzhof	Querung Spardorfer Straße/Höhe Waldsportanlage	mittel	Nebennetz			x		unsichere Querung bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, DTV 7.500 und unzureichenden Sichtbeziehungen	2
Innenstadt	Gehwegparken Theaterplatz	gering	Hauptnetz		x			Restgehwegbreite unter 1,00 m (Nord) bzw. ca. 1,20 m (West) (auf Länge von 150 m); fehlende Barrierefreiheit und Sicherheitsprobleme beim Ausweichen auf die Fahrbahn einige Hinweise Online-Beteiligung	2
Innenstadt	Querung Schuhstraße Höhe Hofmannstraße	mittel	Nebennetz			x	x	unsichere Querung bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (aber Tempo 30 geplant), DTV 3.300 und unzureichenden Sichtbeziehungen, zwei Unfälle Typ Sonstiger im Umfeld (50-75 m entfernt)	2
Röthelheimpark und Buckenhofer Siedlung	Konfliktfreie Gehwegnutzung Artilleriestraße	gering	Haupt-/ Nebennetz		x		x	Konflikte Radverkehr Restgehwegbreite zum Teil unter 1,50 m Schulweg, Radnebenroute	2
Anger und Rathenau	Kreuzung Pestalozzistraße/ Hertleinstraße/Jäckelstraße	gering	Nebennetz			x	x	Gefährdung durch Elterntaxis Schulweg	2
Anger und Rathenau	Radverkehrsführung Haltestelle Paul-Gossen-Straße	mittel	Hauptnetz		x			Konflikt Radverkehr Restgehwegbreite theoretisch 2,0 m, aber starke Einschränkungen durch abgestellte Fahrräder, zudem hohes Verkehrsaufkommen	2
Süd und Sebaldus	Gehwegparken Memelstraße	gering	Nebennetz		x		x	Restgehwegbreite 1,25 m (beidseitig auf Länge von 340 m) Sicherheitsdefizit auf Schulweg	2

				Programmzugehörigkeit					
Teilgebiet	**priorisierte Maßnahme**	**Aufwand**	**Netz-kategorie**	**Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten**	**Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten**	**Programm sicheres und barrierefreies Queren**	**Programm sicher zur Schule**	**Aspekte der Dringlichkeit**	**Dringlichkeitsstufe (1 = höchste, 2 = sehr hohe, 3 = hohe)**
Süd und Sebaldus	Querung Hartmannstraße Höhe Brüxer-Straße	mittel	Hauptnetz			x		unsichere Querung bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, DTV 5.500	**2**
Bruck	Kreuzung Noetherstraße/Max-Planck-Straße	mittel	Hauptnetz			x	x	Gefährdung durch Elterntaxis Schulweg einige Hinweise Online-Beteiligung	**2**
Dechsendorf	Sichere Querung Naturbadstraße/Campingstraße	mittel	Hauptnetz			x	x	hoher Querungsbedarf (u.a. Geschäftsnutzung, Parkplatz), perspektivisch Umgestaltung des zentralen Ortes sinnvoll keine Querungsanlage, evtl. FGÜ möglich Hinweis aus Beteiligung	**2**
Dechsendorf	Konfliktarme Nutzung Naturbadstraße	hoch	Hauptnetz	x			x	abschnittsweise Schulweg (längs und quer) Gehwegbreite variiert, tlw. 1,50 m, abschnittsweise beidseits fehlend Planung: Durchgängig Tempo 30 (Strecke) Hinweise Beteiligungen	**2**
Dechsendorf	Ampelschaltung St 2240/ Hemhofener Straße	gering	Verbin-dung			x		Verbindung zum Nahversorgungszentrum Anpassung der Signalisierung sicherheitsrelevant, einfach umzusetzen Hinweise Beteiligungen	**2**
Alterlangen	Querung Möhrendorfer Straße/Lerchenbühl	mittel	Hauptnetz			x	x	Schulweg (längs und quer) keine Querungsanlage vorhanden bei 30 km/h (seit 2026), DTV unbekannt, erhöht durch Umleitungsverkehr durch Radverkehr auf dem Gehweg Konflikte an der Aufstellfläche Hinweise Beteiligungen	**2**
Büchenbach	Querung Steigerwaldallee/ Haßfurther Straße	gering	Hauptnetz			x	x	keine geeignete Querungshilfe vorhanden, Sichtbehinderung durch Parken, unangepasste Geschwindigkeiten an 4-streifiger Fahrbahn (Sicherheitsdefizit) Schulweg, Hinweise aus Beteiligung	**2**
Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses	Haltestelle „An der Kapelle“	mittel	Hauptnetz			x	x	Querungshilfe und Gehweg fehlen, Haltestelle kann nicht sicher erreicht werden (Sicherheitsdefizit) Schulweg	**2**
Frauenaurach, Hüttendorf, Kriegenbrunn	Querung Albertusstraße, Haltestelle „Schule“	mittel	Hauptnetz			x	x	sichere Querung an Schulbushaltestelle fehlt, Aufstellflächen zu klein	**2**
Eltersdorf	Konfliktfreie Gehwegnutzung Eltersdorfer Straße (Süd)	hoch	Nebennetz		x		x	Konflikte Radverkehr, Schulweg Planung liegt vor alternative Radschnellverbindung	**2**

				Programmzugehörigkeit					
Teilgebiet	**priorisierte Maßnahme**	**Aufwand**	**Netz-kategorie**	**Programm Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten**	**Programm sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten**	**Programm sicheres und barrierefreies Queren**	**Programm sicher zur Schule**	**Aspekte der Dringlichkeit**	**Dringlichkeitsstufe (1 = höchste, 2 = sehr hohe, 3 = hohe)**
Eltersdorf	Beleuchtung Sonnenstraße und Flurstraße	mittel	Nebennetz		x		x	Schulweg, Sicherheitsdefizit durch fehlende Beleuchtung	**2**
Burgberg und Sieglitzhof	Konfliktfreie Gehwegnutzung Lange Zeile	gering	Haupt-/ Nebennetz		x			Konflikte mit dem Radverkehr auf freigegebenen Gehweg, Restgehwegbreite ca. 1,80 m nicht im Radnetz	**3**
Burgberg und Sieglitzhof	Querungen Lange Zeile	mittel	Nebennetz			x	x	unsichere Querung bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, DTV 3.800 und unzureichenden Sichtbeziehungen	**3**
Anger und Rathenau	Gehwegparken Stinzingstraße	gering	Nebennetz		x		x	Restgehwegbreite westlich 1,5 m, östlich 2,3 m (je auf Länge von ca. 50 m; keine Markierungen) Sicherheitsdefizit auf Schulweg	**3**
Tennenlohe	Sicherung Friedhofseingang Franzosenweg	gering	Nebennetz	x				fehlender Gehweg, Konflikt mit Kfz-Verkehr schlechte Sicht beim Verlassen des Friedhofs	**3**
Büchenbach	Querung und Aufenthalt Büchenbacher Markt	hoch	Hauptnetz	x		x	x	sichere Querungsanlagen fehlen, u.a. zu den Haltestellen Warteflächen der Haltestellen im Gehwegbereich, Schulweg (längs und quer), viele Hinweise aus Beteiligung komplexe Maßnahme mit hohem Nutzen für den Stadtteil	**3**
Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses	Querung Am Klosterholz	gering	Hauptnetz			x	x	Schulweg Gehweg fehlt abschnittsweise, erfordert Querung der Straße	**3**
Eltersdorf	Radabstellanlagen S-Bahnhaltestelle	mittel	Hauptnetz		x		x	Planung Bike & Ride im Zuge des neuen Nahversorgungszentrums liegt vor Restgehwegbreite ca. 1,3-1,8 m, Länge Engstelle ca. 50 m Sicherheitsdefizit auf dem Schulweg	**3**