



Quelle: Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen

Referentin:
Fr. Janßen, LK Argus Kassel

UVPA am 13.10.2026

Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen

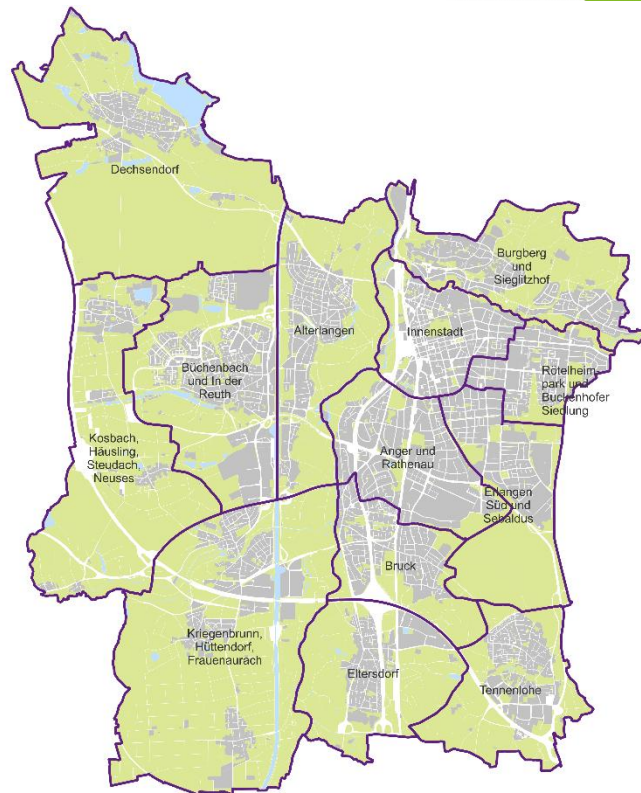
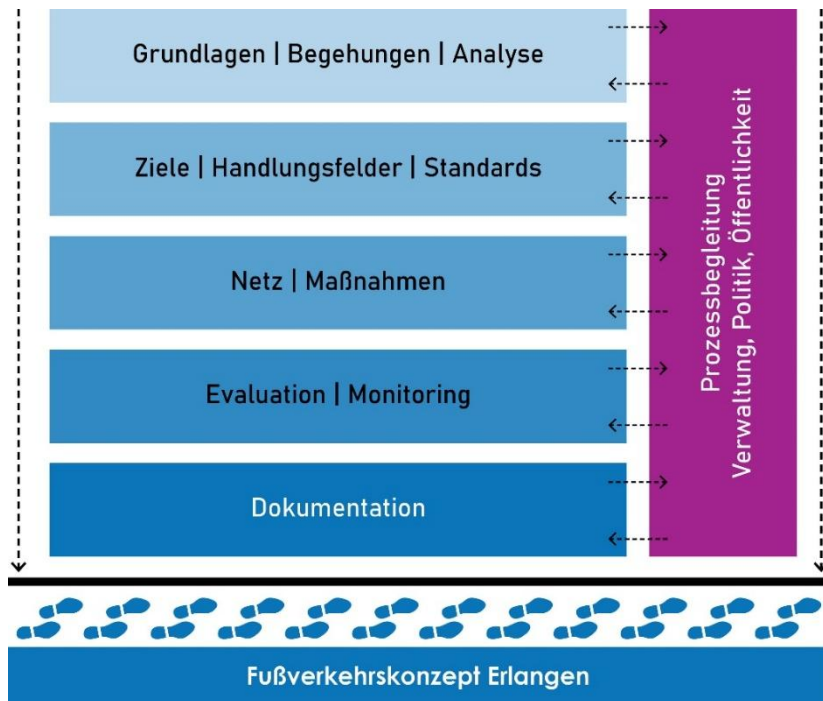
Gesamtbericht

Ablauf

- Projektübersicht
- Grundlagen
- Beteiligungen
- Analysen
- Fußverkehrsnetze
- Ziele
- Qualitätsstandards
- Übergreifende Maßnahmen
- Prioritäre Maßnahmen
- Zusammenfassung und Fazit



Der Weg zum Fußverkehrskonzept



Prozessbegleitende Beteiligung

- Auftakt und Online-Beteiligung im Nov/Dez. '24
- Fußverkehrs-Checks in 5 Stadtteilen April & Mai '25
- 1. Forum Mobilität zum Fußverkehr Juli '25
- Infostände in 12 Teilgebieten im Sept. '25 & April/Mai '26
- 2. Forum Mobilität: Juli '26
- Abschlussveranstaltung: 23.11.2026

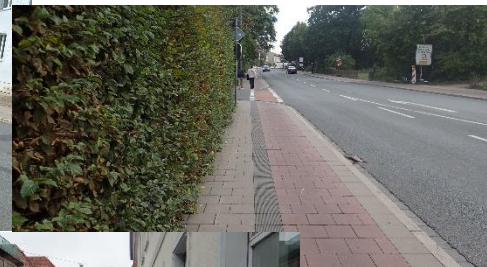
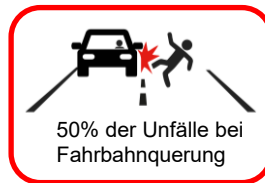
	Straßenquerungen	29%
	Sicherheit	28%
	Gehweginfrastruktur	28%
	Öffentlicher Raum	11%
	Barrierefreiheit	6%
	Sonstiges	6%
	Erreichbarkeit	3%

Themenzuordnung der 3.800 Beiträge aus der Online-Beteiligung, Dez. '24

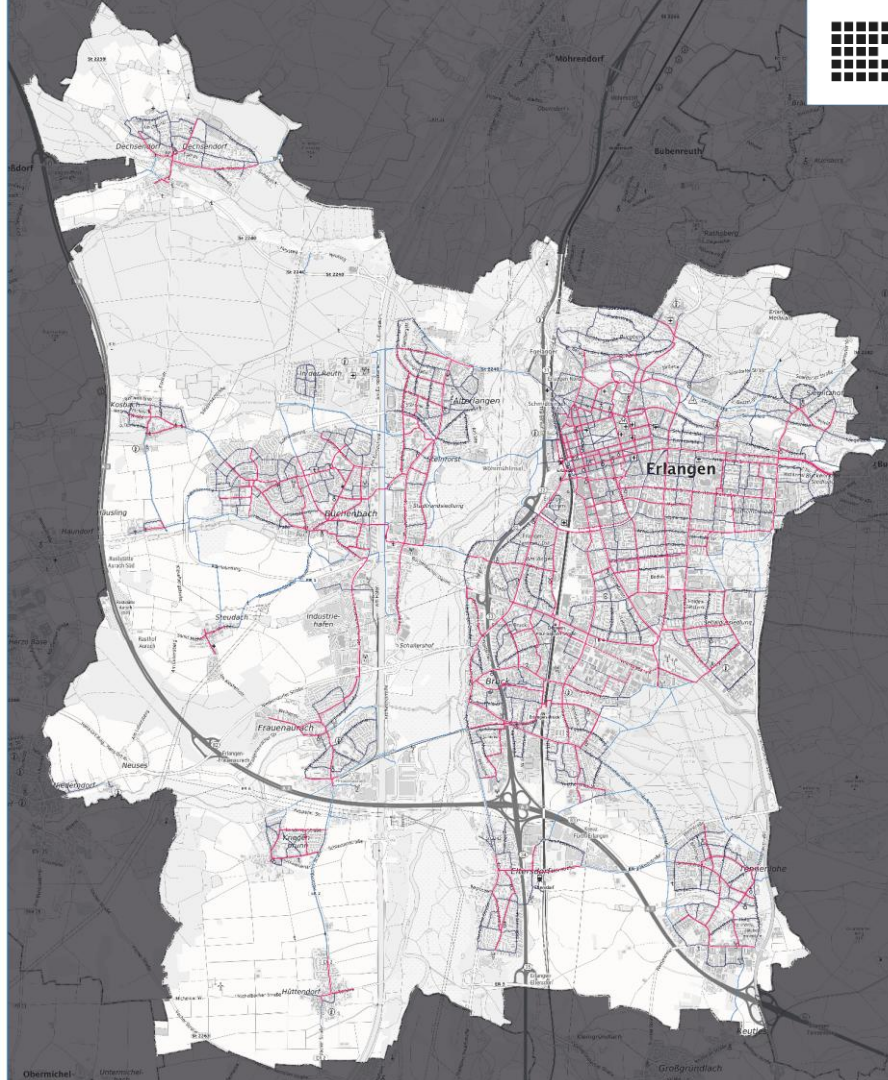


Ergebnisse der Analysen

- Zentrale Herausforderung Verkehrssicherheit
- fehlende sichere Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und unsichere Querungen in Nebenstraßen
- Flächenkonkurrenzen mit Radverkehr im Seitenraum
- Einschränkungen auf Gehwegen durch Minderbreiten
- Behinderungen und Gefährdungen durch Gehwegparken



Fußverkehrs- netz



- Hauptnetz
- Nebennetz
- Verbindungsstrecke
- Netzergänzung (Planung)



Ziele und Standards

Erlangen als Fußverkehrsstadt etablieren



Gesundheit und
Wohlbefinden
verbessern



Erreichbarkeit sichern



Aufenthaltsqualität
steigern

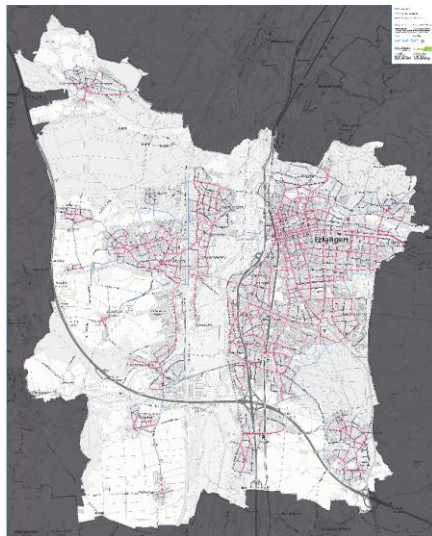


Sicherheit erhöhen



Gleichberechtigte
Teilhabe gewährleisten

Kriterien	Qualitätsstandards	Haupt- netz	Neben- netz	Verbin- dungs- strecke
Querverkehr				
Querungsan- lagen ohne Lichtsignal- anlagen	Bevorrechtigte Querung: Gehwegüberfahrt dort, wo stärker frequentierte Fußwege schwächer belastete Straßen queren	x	wün- schens- wert	
	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	
Querungsan- lagen mit Lichtsignal- anlagen	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



Fußverkehrsnetz

Kriterien	Qualitätsstandards	Haupt- netz	Neben- netz	Verbin- dungs- strasse
Längsverkehr				
Weg- bzw. Liniennführung	Netzschlüssigkeit unter Wahrung von Sichtbeziehungen, umwegfrei, möglichst direkte Verbindungen mit sicheren Querungsanlagen	x	x	x
	Möglichst auf eigenen oder verkehrsarmen Strecken	x		
Gehwegbreite	Neubau: Durchgänge Regelbreite von mind. 2,50 m		x	x
	Bestand: Durchgänge Regelbreite von mind. 2,50 m	x		x
	Bestand: Freihalten der baulichen Breite, mindestens aber 1,80 m		x	
	Neubau und Bestand: Breitenzuschläge im Umfeld von stark frequentierten Zielen, u. a. Einkaufszentren/Markenorten, Schulen, Senioreneinrichtungen, Haltestellen	x	x	
Führung des Radverkehrs	Ausschluss der gemeinsamen Führung auf Hauptverbindungen des Radverkehrs	x		x
	Keine Führung Gehweg/Radfahrer frei	x	x	x
	Gem. Geh-/Radweg nur bei schwachem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen und Gehwegbreiten > 2,50 m		x	x
	Nur regelkonforme Bordsteinsradswege (Breite)	x	x	
Hindernisse	Keine Hindernisse im Gehbereich (> 1,80 m) wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder, Hecken, Sondernutzungen		x	x
	Allwettertauglichkeit (nutzbar zu jeder Jahreszeit und zu jeder Tageszeit)	x		x
Gehwegparken	Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) bei Neuplanung	x		
	Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) bei Gehwegbreite < 2,50 m		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 Schatteneffekt und Blendwirkung)	möglichst durchgängig		wünschenswert

Qualitätsstandards

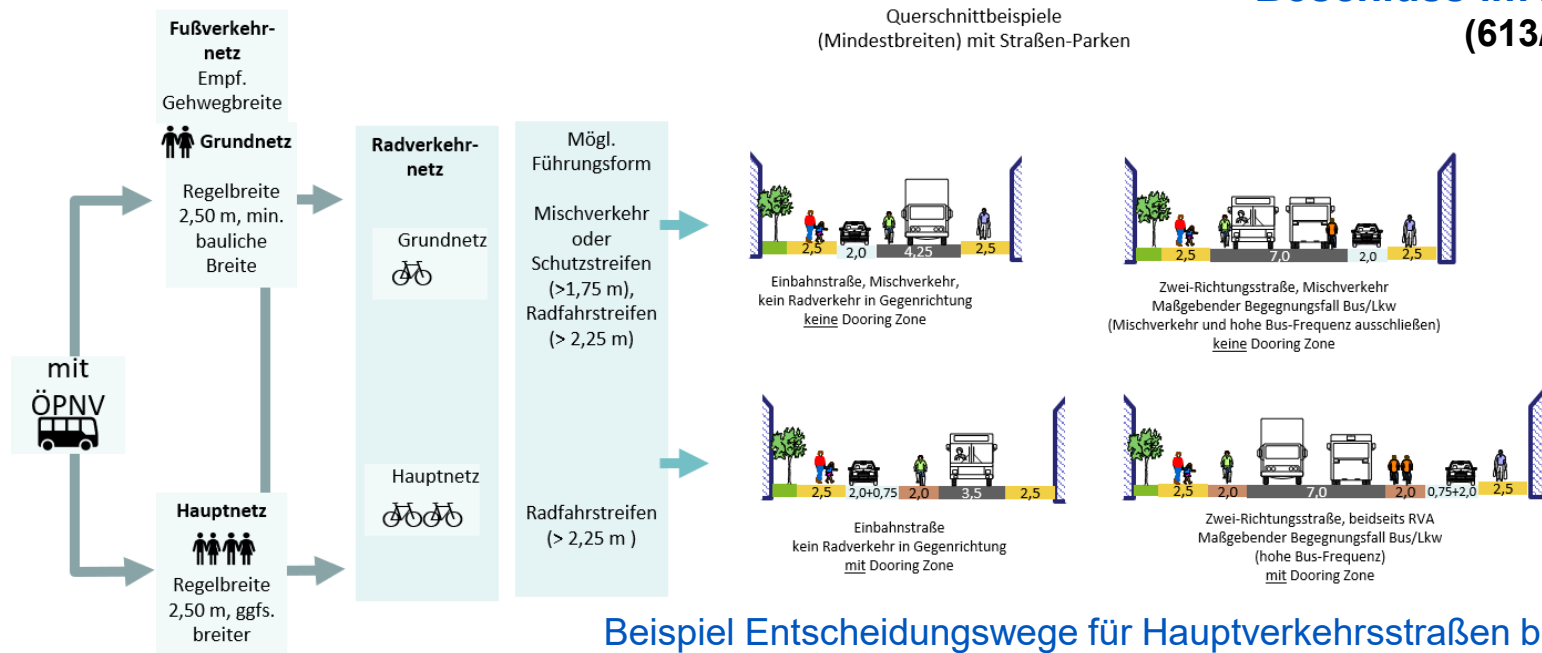


Beschluss April 2026

Meilenstein und Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs stadtweit (613/374/2026)

Verwaltungsübergreifende Handlungsanleitung zum Umgang mit dem Gehwegparken

**Beschluss im April 2026
(613/345/2025/1)**



Beispiel Entscheidungswege für Hauptverkehrsstraßen bei Tempo 50

Handlungs- und Umsetzungskonzept

Gesamtstädtische Handlungsfelder - Maßnahmenentwicklung in Teilgebieten



Karte 9
Innenstadt – Maßnahmenempfehlung

Punktuale Maßnahmen

-  Umgestaltung Knotenpunkt
-  Einrichtung bevorrechtigte Querungsanlage
-  Einrichtung Querungshilfe
-  Verbesserung Querungsanlage
-  Verbesserung Querungssituation
-  Beseitigung Engstelle
-  Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes
-  Verbesserung Beleuchtung
-  Bau Radabstellanlage
-  Beschilderung durchlässige Sackgasse

Lineare Maßnahmen

-  Aufheben angeordnetes Gehwegparken
-  Verlagerung Radverkehr auf Fahrbahn
-  bauliche Gehwegverbreiterung
-  Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich
-  Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h
-  Straßenraumgestaltung/Aufwertung als Flanierroute
-  Herstellen einer Verbindung

Netzkonzeption

-  Fußverkehrsnetz

Datengrundlage LK Argus Kassel
Kartengrundlage © Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Stand Oktober 2026
0 100 200 300 400 500 m

LK Argus Mobilitätslösung
L.K. Argus Kassel GmbH

Queraltree 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561 31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

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

Einstieg in die Umsetzung – Auswahl priorisierter Maßnahmen

Kriterien

Verkehrssicherheit (Unfallgeschehen)

- ⇒ Erhöhung der Sicherheit ist wichtigstes Ziel.
Priorität: Maßnahmenorte mit Fußverkehrsunfällen.

Vulnerable Gruppen

- ⇒ Schutz von Kindern und älteren Menschen.
Priorität: Maßnahmen an Schulwege und im Umfeld verkehrssensibler Einrichtungen.

Netzbedeutung

- ⇒ Priorität: Maßnahmen im Hauptnetz mit wichtigen Alltagszielen und hoher Anzahl Zufußgehender

Schwerpunkte Mängelanalyse

- ⇒ Mängel mit Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wie fehlende / nicht nutzbare Gehwege und unzureichende Querungen.

Hinweise aus der Bevölkerung

- ⇒ Wiederholt genannt Gefahrenstellen und Konfliktbereiche mit Kfz- und Radverkehr.

Einstieg in die Umsetzung

- **Auswahl von je 3 priorisierten Maßnahmen** in den 13 Teilgebieten
- **Steckbriefe** mit Informationen u.a. zu Aufwand, Netzkategorie, Schulweg(sicherheit), Unfallsituation
- Aufnahme der ausgewählten prioritären Maßnahmen als **Maßnahmen** in **Programme zur Fußverkehrsförderung**:
 - Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten
 - sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwegbreiten
 - sicheres und barrierefreies Queren
 - sicher zur Schule

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			
			
Abbildung: Ritzerstraße Einmündung Siglitzhofer 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			

Dringlichkeitsreihung der priorisierten Maßnahmen

- Aus Verkehrssicherheitsgründen erforderliche Maßnahmen weisen die **höchste Dringlichkeit** auf (**Stufe 1**: rechtlich verpflichtende / unaufschiebbare Maßnahmen)
- Weitere sehr wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit: sehr hohe Dringlichkeit (**Stufe 2**)
- Maßnahme wichtig zur Verbesserung der Verkehrssicherheit: hohe Dringlichkeit (**Stufe 3**)

Startmaßnahmen	Aufwand
Gehwegparken Borsigstraße	gering
Kreuzung Pestalozzistraße/ Hertleinstraße/Jäckelstraße	gering
Prüfung Schulstraße Ritzerstraße	gering
Querung Wetterkreuz Höhe Am Weichselgarten	mittel
Querung Gebbertstraße Höhe Anton-Bruckner-Straße	mittel

Fazit

- Das Fußverkehrskonzept bildet die Grundlage für eine **systematische Förderung** des Fußverkehr in der Stadt Erlangen.
- Die beschlossenen **Fußverkehrsnetze und Qualitätsstandards** definieren den Rahmen und Planungsmaßstab.
- Priorisierte Maßnahmen dienen als **Einstieg zur Umsetzung** im gesamten Stadtgebiet.
- Programme als **wiederkehrende Prozesse** gewährleisten die Verstetigung der Fußverkehrsförderung.
- Die **Bereitstellung eines jährlichen Budgets sowie personeller Ressourcen** schafft die Voraussetzung zur Umsetzung sukzessiver Verbesserungen.
- Zur Nutzung von **Synergien** in Planung und Umsetzung ist die Zusammenarbeit der verschiedenen Fachbereiche unerlässlich.
- Eine **verstetigte Beteiligung** durch die AG Nahmobilität (Beschluss Stadtrat 24.09.2026) gewährleistet die Einbindung wichtiger Akteure bei der Konzeptumsetzung.

Kontakt



LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
34119 Kassel

0561 31 09 72 81

janssen@lk-argus-kassel.de

www.lk-argus-kassel.de



Mobilitätslösung
Mobilitätskonzepte • Verkehrsplanung • Beteiligung

Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

06151 950 94 86

info@mobilitaetsloesung.de

https://mobilitaetsloesung.de



Quelle: Stadt Erlangen

weitere Informationen: erlangen.de/zu-fuss