Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/397/2026**

Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Maßnahmenprogramm

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	einstimmig angenommen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Gutachten	einstimmig angenommen
Bildungsausschuss	15.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	zur Kenntnis genommen
Stadtrat	29.10.2026	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen

41, 66, Orts- und Stadtteilbeiräte

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Stand und Planungen Fußverkehr [Fußwegenetz Innenstadt und Tennenlohe]	613/226/2023	25.04.2023 UVPA / UVPB	MzK	Zur Kenntnis genommen
Vergabe eines Fußverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt	613/241/2023	25./27.07.2023 UVPA / UVPB / Stadtrat	Beschluss	einstimmig angenommen
Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken	613/345/2025	03.02.2026 UVPA / UVPB	Einbringung	Zur Kenntnis genommen
Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken	613/345/2025/1	14.04.2026 UVPA / UVPB	Beschluss	Einstimmig angenommen
Fußverkehrskonzept: Gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz	613/374/2026	14.04.2026 UVPA / UVPB	Beschluss	Einstimmig angenommen
Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität	613/377/2026/1	22./24.09.2026 UVPA / UVPB / Stadtrat	Beschluss	Mit Änderungen/einstimmig angenommen

I. Antrag

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschließt:

1. Den Gesamtbericht zum Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen als fachliche Grundlage für die künftige Fußverkehrsförderung sowie für die Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in allen Planungs-, Bau- und Verkehrsvorhaben der Stadt (siehe Anlage 1).

2. Die vier im Konzept beschriebenen Umsetzungsprogramme und die daraus abgeleiteten 40 priorisierten Startmaßnahmen aus den 13 Teilgebieten (Kap. 9.3 und siehe Anlage 2) als

Grundlage für die schrittweise Umsetzung ab 2027. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel und der vorhandenen Personalkapazitäten im jeweiligen Haushaltsjahr. Begonnen wird mit dem Programm „Sicher zur Schule“ und dabei mit Maßnahmen der höchsten Dringlichkeitsstufe (Verkehrssicherheit).

3. Die Verwaltung wird beauftragt, durch Kompensation innerhalb des Referats für Planen und Bauen die Schaffung einer zusätzlichen Stelle bei Amt 66 zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzepts vorzubereiten und dem Haupt-, Finanz- und Personalausschuss (HFPA) zur Entscheidung vorzulegen.

4. Die Verwaltung berichtet dem UVPA erstmals zum Evaluationshorizont 2030, danach im dreijährigen Turnus, über den Umsetzungsstand und die Zielerreichung. Dabei werden auch die umzusetzenden Maßnahmen für den kommenden Turnus auf Basis der Maßnahmenprogramme der 13 Teilkonzepte festgelegt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Das in den letzten zwei Jahren erarbeitete Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt schafft erstmals eine systematische, gesamtstädtische Grundlage für die Förderung des Zufußgehens in Erlangen. Mit dieser wird der Fußverkehr als zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität gestärkt.

Das Fußverkehrskonzept baut auf dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) 2030 auf, in dessen Rahmen bereits Qualitätsstandards für den Fußverkehr formuliert und auf die Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe angewendet wurden. Dies wurde nun gesamtstädtisch weiterverfolgt und vertieft.

Im Rahmen eines zweijährigen Planungsprozesses mit umfassenden Analysen, Begehungen und intensiver Bürger- und Fachbeteiligung wurde ein Netz für den Alltagsfußverkehr entwickelt, das eine flächendeckende Erschließung wichtiger Ziele für den Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet gewährleistet. Das Netz gliedert sich in Haupt- und Nebennetz sowie Verbindungsstrecken. Das nun vorliegende Maßnahmenkonzept dient dazu, Defizite in der vorhandenen Infrastruktur auszugleichen und die notwendigen Standards im Netz - entsprechend der Netzkategorie - herzustellen.

Das Fußverkehrskonzept enthält zum einen den **gesamtstädtischen strategischen Handlungsansatz (vorliegendes Konzept) - siehe Anlage 1**, der einen übergreifenden Rahmen bildet und künftig als Leitlinie für das Verwaltungshandeln dienen soll. Zweite Säule des Konzepts bilden die **13 Teilgebietsberichte** auf feinerer Maßstabsebene. Diese umfassen alle Erlanger Stadt- und Ortsteile und werden damit den Belangen des nahraumorientierten Fußverkehrs gerecht. Sie werden bis Ende 2026 auf der städtischen Homepage zur Verfügung gestellt (www.erlangen.de/zu-fuss).

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine **integrierte Planungsaufgabe**, da nicht nur die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch u.a. eine nahraumorientierte Stadtentwicklung, durchlässige Quartiersstrukturen, eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sowie ansprechend gestaltete, klimaangepasste Straßenräume eine wichtige Rolle spielen.
Erstmals werden im Konzept sogenannte Flanierrouten definiert, auf die dies in besonderem Maße zutrifft (siehe Anlage 3).

Wichtigen Bestandteil der Konzepterstellung bildet die **Öffentlichkeits- und Fachbeteiligung**. Verschiedene Formate wurden umgesetzt, um unterschiedliche Interessens- und Bevölkerungsgruppen einzubinden. Die sehr große Resonanz der zu Beginn des Prozesses durchgeführten Online-Beteiligung zur Fußverkehrssituation verdeutlicht den Stellenwert des Zufußgehens in Erlangen. In zwei Sitzungen des Forums Mobilität wurden Politik, Beiräte und Interessensgruppen erfolgreich eingebunden. Mit

Fußverkehrs-Checks und weiteren, in allen Teilgebieten durchgeführten Beteiligungsformaten wurden die Menschen vor Ort mit ihrer Alltagsexpertise beteiligt.

Inhaltlicher Schwerpunkt des Konzeptes bildet die Verbesserung der **Verkehrssicherheit** für den Fußverkehr. Die Analysen des Gutachtens zeigen, dass insbesondere das Überqueren von Fahrbahnen sowie Konflikte mit dem Radverkehr zentrale Risikofaktoren für Zufußgehende in Erlangen sind. Das Konzept verfolgt hier eine klare Haltung zur Vermeidung von Unfällen im Sinne der bundesweit gültigen „Vision Zero“ und setzt auf die gezielte Entschärfung von typischen Gefahrenstellen u.a. durch Ausbau von Querungsanlagen sowie verstärkte Trennung von Fuß- und Radverkehr (siehe hierzu II.2.). Auf Schulwege und das Schulumfeld wurde im Konzept ein besonderes Augenmerk gelegt. Kinder sind die vulnerabelste Gruppe im Verkehrsgeschehen und daher besonders schutzbedürftig. Sie sollten sicher und eigenständig am Verkehr teilnehmen können. Eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Umfeld von Schulen und Freizeiteinrichtungen, ist hierfür eine wesentliche Voraussetzung.

Als wichtige **Meilensteine** im Prozess des Fußverkehrskonzepts liegen jeweils Beschlüsse zum Fußverkehrsnetz und den entsprechenden Qualitätsstandards (613/374/2026) sowie der Handlungsanleitung zum Umgang mit dem Gehwegparken (613/345/2025/1) vor.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Das Konzept definiert zunächst einmal **einheitliche technische Qualitätsstandards** – etwa zu Mindestbreiten von Gehwegen oder zur Gestaltung von Querungsanlagen, die künftig bei allen Neu- und Umbauten im Straßenraum als fester Planungsmaßstab angewendet werden (siehe Beschluss 613/374/2026). Damit wird sichergestellt, dass sich die Bedingungen für den Fußverkehr nicht nur an einzelnen priorisierten Stellen, sondern schrittweise im gesamten Stadtgebiet verbessern.

Um die Situation für den Fußverkehr strategisch und gezielt zu verbessern, bündelt das Handlungskonzept die notwendigen Maßnahmen in **vier thematischen Umsetzungsprogrammen**. Jedes Programm enthält sowohl kurzfristige Sofortmaßnahmen als auch bauliche Maßnahmen, die mittel- bis langfristig geplant und umgesetzt werden, sowie dauerhafte Instandhaltungs- und Kontrollaufgaben. Maßnahmen können dabei mehreren Programmen zugeordnet sein.

Sicher zur Schule: Im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten sollen gezielt verkehrsberuhigende und -beschränkende Maßnahmen – etwa zusätzliche Querungshilfen, freie Sichtachsen, temporäre oder dauerhafte Beschränkungen für den Kfz-Verkehr – umgesetzt werden, um die Sicherheit für diese vulnerable Zielgruppe zu erhöhen.
Dieses Programm wird für die Umsetzung priorisiert.

Sicheres und barrierefreies Queren: Dieses Programm bündelt Maßnahmen zugunsten sicherer Überquerungsmöglichkeiten an Fahrbahnen, u.a. durch Neubau oder Nachrüstung (z.B. Fußgängerüberweg, Mittelinsel, Gehwegvorstreckung) an wichtigen Verbindungsachsen, an stark frequentierten Orten, wie ÖPNV-Haltestellen, an sozialen Einrichtungen/Schulen und an Sport- und Freizeiteinrichtungen. Hierzu gehört auch die Prüfung von möglichen kürzeren Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie eine bessere Erkennbarkeit von Querungsstellen für den motorisierten Verkehr.

Sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwege: Hier geht es darum, bereits vorhandene Gehwegflächen tatsächlich für den Fußverkehr nutzbar zu machen – etwa durch Freihaltung von falsch parkenden Fahrzeugen oder zugelassenem Gehwegparken (siehe Beschluss 613/345/2025/1), durch eine separate Führung des Radverkehrs, sowie durch verlässliche Reinigung und Winterdienst. Nicht zuletzt sind hier auch die Freihaltung von Grünüberwuchs und die Instandhaltung der Gehwegoberflächen als Daueraufgaben der Verwaltung zu nennen.

Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten: Dieses Programm widmet sich Abschnitten, in denen Gehwege fehlen, zu schmal sind oder das Fußverkehrsnetz unterbrochen ist. Ziel ist die Bereitstellung einer hochwertigen, entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorgaben und Regelwerken gestalteten

Fußwegeinfrastruktur in Erlangen.

Priorisierung von Maßnahmen für die Umsetzung
Als Einstieg zur Umsetzung wurden aus den insgesamt 13 untersuchten Teilgebieten Einzelmaßnahmen mit hoher Dringlichkeit und Wirkung ausgewählt, den vier Programmen zugeordnet und nach Dringlichkeit abgestuft: 15 Maßnahmen mit höchster Dringlichkeit (Verkehrssicherheit), 18 mit sehr hoher und 7 mit hoher Dringlichkeit. Beispiele aus der höchsten Dringlichkeitsstufe bzw. Schulwegsicherheit sind die Querungen Bunsenstraße/ Äußere Tennenloher Straße (Bruck), die Kreuzung Pestalozzistraße/Hertleinstraße/ Jäckelstraße (Anger und Rathenau) und die Querung Wetterkreuz Höhe Am Weichselgarten (Tennenlohe). Die vollständige Liste ist dem Konzept (Kap. 9.3.4 f. sowie Anlage 2) zu entnehmen. Konkrete Maßnahmensteckbriefe sind ebenfalls im Gutachten als Anhang 2 enthalten.
Maßnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit unaufschiebbar sind (siehe §69 GO), sollen dabei vorrangig umgesetzt werden. Beispiele hierfür sind Verbesserungen auf stark frequentierten Schulwegen oder im direkten Schulumfeld sowie gefährliche Straßenquerungen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in mehreren Stadt- und Ortsteilen.

Angesichts der angespannten städtischen Haushaltslage können die Maßnahmen nicht auf einen Schlag, sondern nur schrittweise und in Abhängigkeit von den jeweils **verfügbaren Mitteln** umgesetzt werden. Das Konzept selbst gibt daher bewusst keine pauschale Gesamtkostensumme vor, sondern versteht sich als Orientierungs- und Priorisierungsrahmen: Maßnahmenpakete sind vor ihrer Umsetzung fachlich zu prüfen und im jeweiligen Haushaltsjahr zu veranschlagen, wobei sicherheitsrelevante Maßnahmen vorrangig behandelt werden.

Die Verwaltung setzt mit Blick auf die kritische städtische Haushaltslage außerdem auf kostengünstige Low-Budget-Maßnahmen, um zeitnah Verbesserungen im Stadtgebiet zu erzielen.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Umsetzung ist als wiederkehrender Prozess angelegt, nicht als einmaliges Bauprogramm: Für mehrjährige Umsetzungszeiträume (beispielhaft 2027–2029) werden aus den 13 Teilgebietsberichten jeweils neue Startmaßnahmen ausgewählt und den vier Programmen zugeordnet. Die Fußverkehrsförderung bleibt damit dauerhaft Teil der städtischen Planung.

Da die Umsetzung des Konzeptes zahlreiche Fachbereiche berührt – u. a. Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbau, Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Stadtgrün –, ist eine ämterübergreifende Koordination notwendig, insbesondere um Synergien mit ohnehin geplanten Tiefbaumaßnahmen (z. B. Fahrbahnsanierungen, Leitungsarbeiten) zu nutzen und Doppelplanungen zu vermeiden.

Für die weiterführende Planung, die Koordinierung, Projektvorbereitung und die Umsetzung benötigt das Tiefbauamt zusätzliches Personal: Aktuell ist gesamtstädtisch nur eine Stelle mit Fußverkehrsbelangen befasst (Amt 61, strategische Planung); **eine operative Umsetzungskapazität im Tiefbauamt besteht noch nicht.** Das Konzept weist auf diesen Bedarf ausdrücklich hin. Zu den Aufgaben der neuen Stelle zählen die Vorbereitung der jährlichen Haushaltsanmeldungen, die Abstimmung mit anderen Ämtern sowie die Planung, Ausführung und Überwachung der Baumaßnahme.

Die Zielerreichung wird über das im Konzept festgelegte Indikatorensystem überwacht; eine erste turnusmäßige Bewertung ist für 2030 vorgesehen.

Künftig ist die Integration von Fußverkehrsthemen als eigener Schwerpunkt in der AG Nahmobilität vorgesehen (siehe Stadtratsbeschluss 613/377/2026/1 am 24.09.2026), um weiterhin eine intensive Beteiligung wichtiger Gruppen (u.a. Behindertenverbände, Schulvertretern, Fuss e.V.) und der Verwaltung bei

der Konzeptumsetzung sicherzustellen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ *ja, positiv**
☐ *ja, negativ**
☐ *nein*

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☐ *ja**
☒ *nein**

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen
(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden: nahezu keine Umsetzung von Maßnahmen aus dem Konzept möglich ohne finanzielle und personelle Aufstockung des operativen Bereichs bei Amt 66, siehe I.3.; ausgenommen sind ohnehin anstehende Sanierungsarbeiten.

Anlagen:

Anlage 1: Abschlussbericht Fußverkehrskonzept Gesamtstadt
Anlage 2: Maßnahmenpriorisierung und Programme für die Gesamtstadt 2027-2029
Anlage 3: Gesamtstädtisches Netz inklusive Flanierrouten

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 13.10.2026

Protokollvermerk:
Frau Janßen von der LK Argus Kassel GmbH hält einer Vortrag über das gesamtstädtische Fußverkehrskonzept

Herr Stadtrat Jarosch stellt folgenden Änderungsantrag zum Antragstext:
„……
4. Die Verwaltung berichtet dem UVPA erstmals zum Evaluationshorizont ~~2030, danach im dreijährigen Turnus,~~ **2029, danach im zweijährigen Turnus,** über den …..
Dieser Antrag wird im UVPA mit 5:10 Stimmen abgelehnt und im UVPB mit 5:4 Stimmen angenommen.

Ergebnis/Beschluss:
Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschließt:

1. Den Gesamtbericht zum Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen als fachliche Grundlage für die künftige Fußverkehrsförderung sowie für die Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in allen Planungs-, Bau- und Verkehrsvorhaben der Stadt (siehe Anlage 1).

2. Die vier im Konzept beschriebenen Umsetzungsprogramme und die daraus abgeleiteten 40 priorisierten Startmaßnahmen aus den 13 Teilgebieten (Kap. 9.3 und siehe Anlage 2) als Grundlage für die schrittweise Umsetzung ab 2027. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel und der vorhandenen Personalkapazitäten im jeweiligen Haushaltsjahr. Begonnen wird mit dem Programm „Sicher zur Schule“ und dabei mit Maßnahmen der höchsten Dringlichkeitsstufe (Verkehrssicherheit).

3. Die Verwaltung wird beauftragt, durch Kompensation innerhalb des Referats für Planen und Bauen die Schaffung einer zusätzlichen Stelle bei Amt 66 zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzepts vorzubereiten und dem Haupt-, Finanz- und Personalausschuss (HFPA) zur Entscheidung vorzulegen.

4. Die Verwaltung berichtet dem UVPA erstmals zum Evaluationshorizont 2030, danach im dreijährigen Turnus, über den Umsetzungsstand und die Zielerreichung. Dabei werden auch die umzusetzenden Maßnahmen für den kommenden Turnus auf Basis der Maßnahmenprogramme der 13 Teilkonzepte festgelegt.

mit 15 gegen 0 Stimmen

Linhart	Gugel
Vorsitzende	Schriftführer

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 13.10.2026

Protokollvermerk:
Frau Janßen von der LK Argus Kassel GmbH hält einer Vortrag über das gesamtstädtische Fußverkehrskonzept

Herr Stadtrat Jarosch stellt folgenden Änderungsantrag zum Antragstext:
„……
4. Die Verwaltung berichtet dem UVPA erstmals zum Evaluationshorizont 2030, danach im dreijährigen Turnus, **2029, danach im zweijährigen Turnus,** über den …..
Dieser Antrag wird im UVPA mit 5:10 Stimmen abgelehnt und im UVPB mit 5:4 Stimmen angenommen.

Ergebnis/Beschluss:
Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschließt:

1. Den Gesamtbericht zum Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen als fachliche Grundlage für die künftige Fußverkehrsförderung sowie für die Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in allen Planungs-, Bau- und Verkehrsvorhaben der Stadt (siehe Anlage 1).

2. Die vier im Konzept beschriebenen Umsetzungsprogramme und die daraus abgeleiteten 40 priorisierten Startmaßnahmen aus den 13 Teilgebieten (Kap. 9.3 und siehe Anlage 2) als Grundlage für die schrittweise Umsetzung ab 2027. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel und der vorhandenen Personalkapazitäten im jeweiligen Haushaltsjahr. Begonnen wird mit dem Programm „Sicher zur Schule“ und dabei mit Maßnahmen der höchsten Dringlichkeitsstufe (Verkehrssicherheit).

3. Die Verwaltung wird beauftragt, durch Kompensation innerhalb des Referats für Planen und Bauen die Schaffung einer zusätzlichen Stelle bei Amt 66 zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzepts vorzubereiten und dem Haupt-, Finanz- und Personalausschuss (HFPA) zur Entscheidung vorzulegen.

4. Die Verwaltung berichtet dem UVPA erstmals zum Evaluationshorizont 2030, danach im dreijährigen Turnus, über den Umsetzungsstand und die Zielerreichung. Dabei werden auch die umzusetzenden Maßnahmen für den kommenden Turnus auf Basis der Maßnahmenprogramme der 13 Teilkonzepte festgelegt.

mit 9 gegen 0 Stimmen

Linhart	Gugel
Vorsitzende	Schriftführer

Beratung im Gremium: Bildungsausschuss am 15.10.2026

Ergebnis:
Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Breun	Haag
Vorsitzende/r	Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Stadtrat am 29.10.2026

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Jarosch stellt folgenden Änderungsantrag zum Antragstext:

„……

4. Die Verwaltung berichtet dem UVPA erstmals zum Evaluationshorizont ~~2030, danach im dreijährigen Turnus,~~ **2029, danach im zweijährigen Turnus.**

Diesen Antrag wurde bereits im UVPA am 13.10.2026 von Herrn Stadtrat Jarosch gestellt und vom UVPA mit Mehrheit abgelehnt.

Herr Stadtrat Guter spricht inhaltlich gegen den Änderungsantrag von Herrn Stadtrat Jarosch.

Der Änderungsantrag von Herrn Stadtrat Jarosch wird mit 17 gegen 29 Stimmen abgelehnt.

Frau Stadträtin Wunderlich bittet zu Protokoll nehmen, dass auch künftig Einzelfallentscheidungen (nach eingehender Prüfung) möglich sein müssen. In kritischen Situationen müssen auch Abweichungen vom Gesamtkonzept möglich sein.

Dieser Protokollvermerk wird entsprechend aufgenommen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Den Gesamtbericht zum Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen als fachliche Grundlage für die künftige Fußverkehrsförderung sowie für die Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in allen Planungs-, Bau- und Verkehrsvorhaben der Stadt (siehe Anlage 1).

2. Die vier im Konzept beschriebenen Umsetzungsprogramme und die daraus abgeleiteten 40 priorisierten Startmaßnahmen aus den 13 Teilgebieten (Kap. 9.3 und siehe Anlage 2) als Grundlage für die schrittweise Umsetzung ab 2027. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel und der vorhandenen Personalkapazitäten im jeweiligen Haushaltsjahr. Begonnen wird mit dem Programm „Sicher zur Schule“ und dabei mit Maßnahmen der höchsten Dringlichkeitsstufe (Verkehrssicherheit).

3. Die Verwaltung wird beauftragt, durch Kompensation innerhalb des Referats für Planen und Bauen die Schaffung einer zusätzlichen Stelle bei Amt 66 zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzepts vorzubereiten und dem Haupt-, Finanz- und Personalausschuss (HFPA) zur Entscheidung vorzulegen.

4. Die Verwaltung berichtet dem UVPA erstmals zum Evaluationshorizont 2030, danach im dreijährigen Turnus, über den Umsetzungsstand und die Zielerreichung. Dabei werden auch die umzusetzenden Maßnahmen für den kommenden Turnus auf Basis der Maßnahmenprogramme der 13 Teilkonzepte festgelegt.

mit 46 gegen 0 Stimmen

Volleth	Behringer
Vorsitzende/r	Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang