

# Fußverkehrsstrategie und -konzepte in Erlangen

16.05.2024

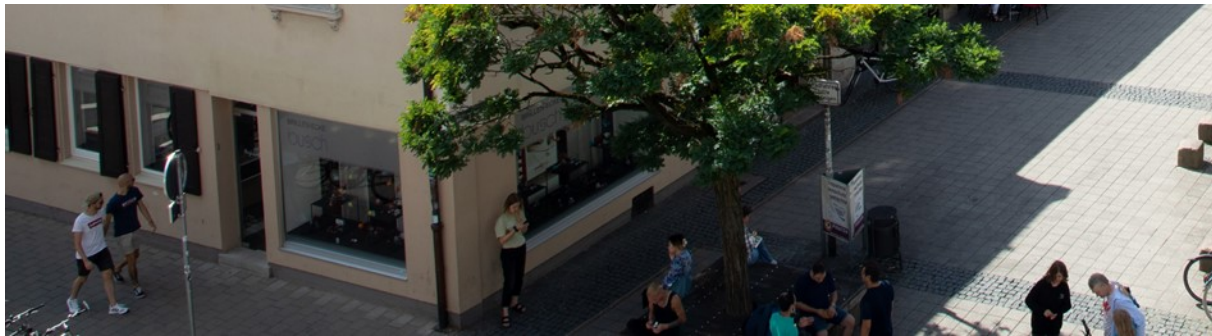
Dr.-Ing. Christian Korda

Amt für Stadtplanung und Mobilität

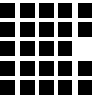


# Inhaltsverzeichnis

- 1 Veränderte Rahmenbedingungen
- 2 Herausforderungen in Erlangen
- 3 Fußverkehr im VEP
- 4 Bundesmodellprojekt Büchenbach
- 5 Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept in Planung
- 6 Fazit und Ausblick







# Veränderte Rahmenbedingungen



## Bundesweit strengere/ ambitionierte Vorgaben

- E Klima 2022 (FGSV): Angestrebte Qualitätsstufen nach HBS\*
- Lastenräder, E-Bikes etc. mit höheren Geschwindigkeiten erweitertem und Platzbedarf

Verkehrsqualität (A-F) nach HBS

	A	B	C	D	E	F	angestrebte Qualität
	Standardfall	Standardfall	X	X	X	X	flüssiger Verkehr, (sehr) kurze Wartezeiten
	Standardfall	Standardfall	Standardfall		X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
	Standardfall	Standardfall	Standardfall	X	X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
	X	X	X	Standardfall	Sonderfall	Sonderfall	flüssiger bis ständig beeinträchtigter Verkehr, beträchtliche Wartezeiten, Funktionsfähigkeit erreicht



Verkehrswege sind auf einen abnehmenden Kfz-Verkehr auszulegen. Kfz-Parken im öffentlichen Verkehrsraum soll möglichst geringgehalten werden.



Für Fuß- und Radverkehr sind durchgehende, attraktive Netze bereitzustellen. Fuß- und Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr sind gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren.



Der öffentliche Straßenraum soll begrünt und es sollen Retentions- bzw. Versickerungsflächen geschaffen werden.

\*HBS: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (2015)

Abb.: Auszug Faktenblatt E Klima, AGFK-BW (2023)

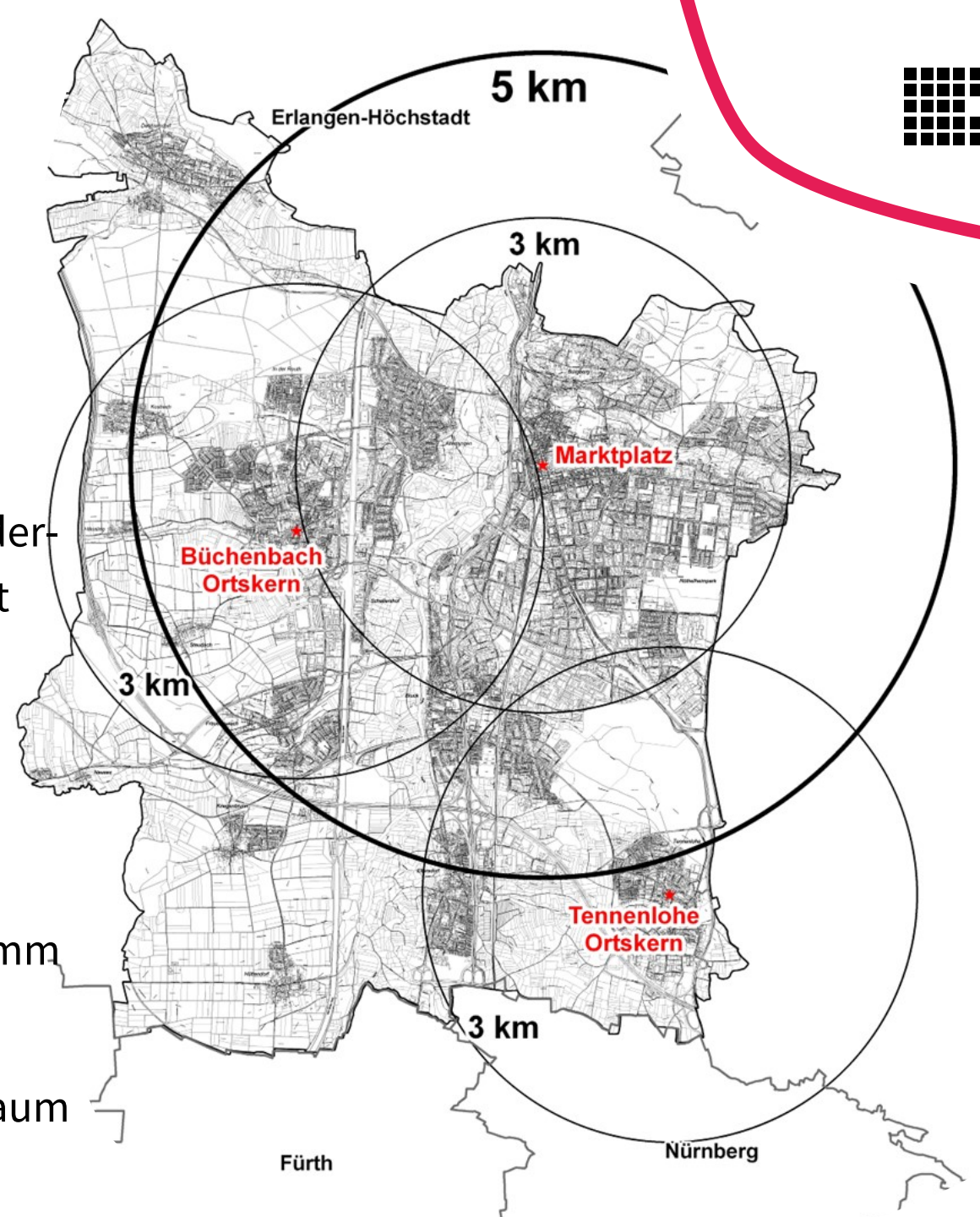
# Herausforderungen in Erlangen

## Stadt Erlangen

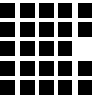
- Bevölkerung: ca. 120.000 (2024, Hauptwohnsitz)
- Beschäftigte: ca. 115.000 (2022)
- Studenten: ca. 30.000
- Besonderheiten: Standort Siemens & Friedrich-Alexander-Universität, Einpendlerstadt, Traditionell: Fahrradstadt

## Aktivitäten im Bereich Mobilität

- Klimaaufbruch
- Planung Stadt-Umland-Bahn (StUB)
- Zukunftsplan Fahrradstadt und 1.000-Bügel-Programm
- Kostenlose Innenstadtzone ÖPNV
- Erhöhung der Parkgebühren und Pilotprojekt Parkraum



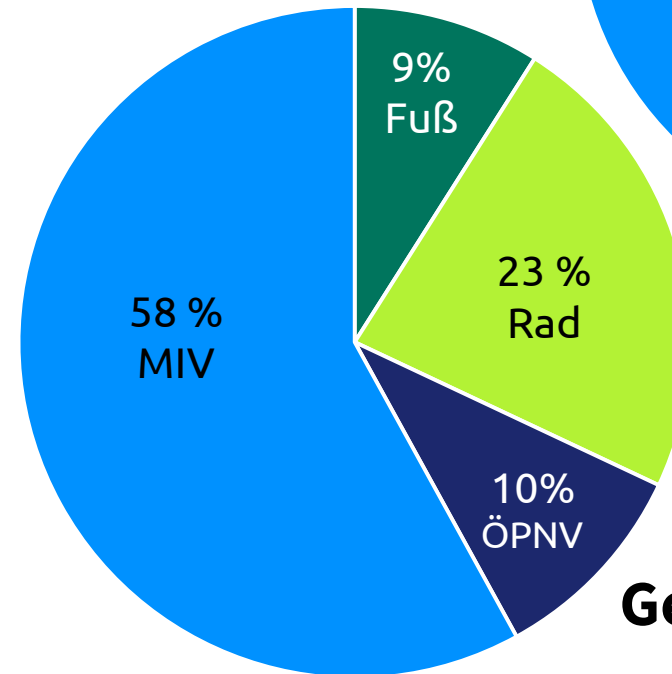
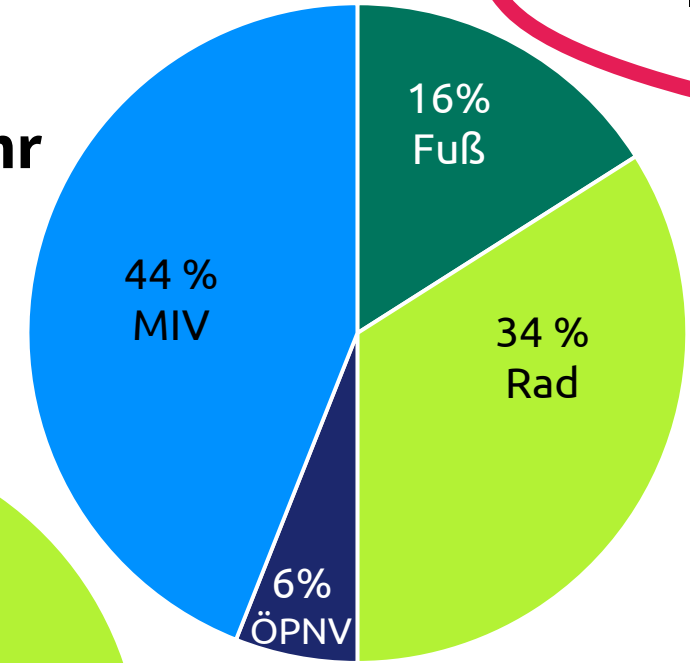
# Herausforderungen in Erlangen



## Wo steht Erlangen?

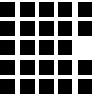
- Modal Split ausbaufähig:  
Anteil Zu-Fuß-Gehen 9 % im Gesamtverkehr
- Schmale Straßenquerschnitte, häufig Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum
- Gehwegaufparken an vielen Stellen erlaubt oder geduldet
- Barrierefreier Zugang zu ÖPNV Haltestellen geht langsam voran
- Einengung des Lichtraumes von Fußwegen (u.a. fehlende Radabstellanlagen)
- Fehlende Lobby für den Fußverkehr

## Binnenverkehr



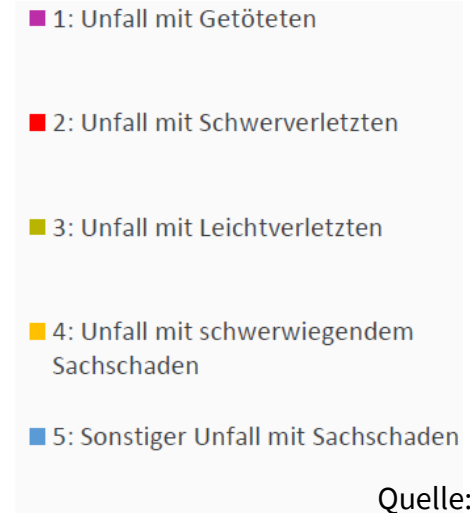
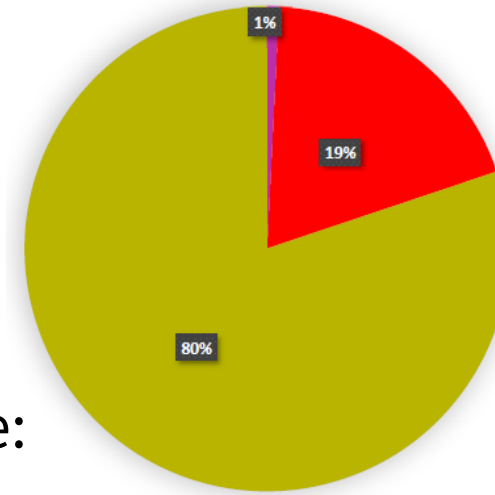
## Gesamtverkehr

# Herausforderungen in Erlangen

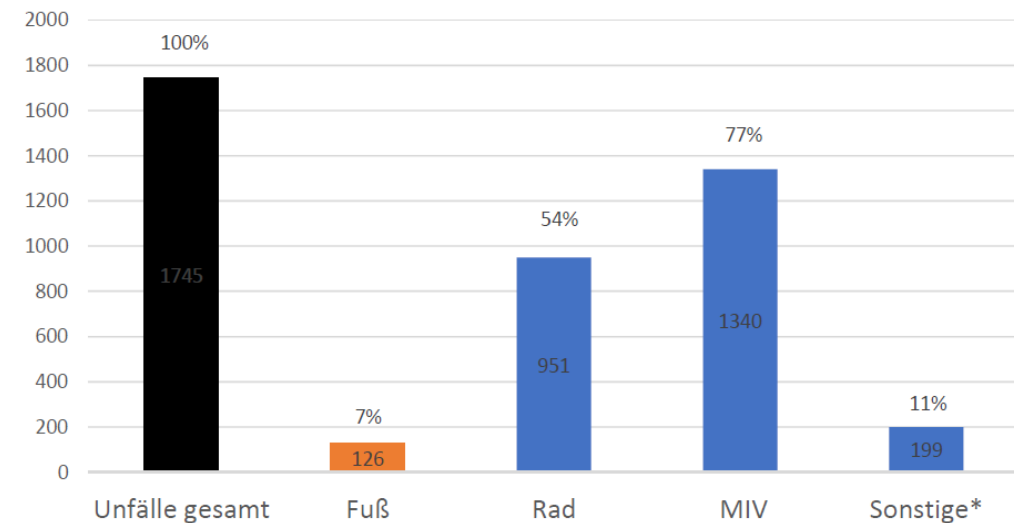


## Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2020-2022

- ausschließlich Unfallkategorie 1-3
- Schwerpunkte: hochfrequentierte Bereiche: HBF, FuZo sowie Kfz-Hauptsachsen
- 52 % Überschreiten-Unfälle: fehlende Querung auf der Strecke
- Hauptunfallgegner: MIV (63 %), Radverkehr (27 %) im bundesweiten Vergleich hoch (2021: 16 %)\*



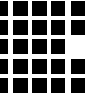
Quelle: Destatis



\* E-Scooter, Bus, etc.

\*Hohe Dunkelziffer bei leichten Unfällen zwischen Fuß & Radverkehr

# Herausforderungen in Erlangen

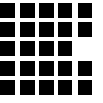


## Historie als Fahrradstadt

- In 80er Jahren v.a. Bau von Bordsteinradwegen
- Wird heutigen Breitenanforderungen für Fuß/Rad nicht mehr gerecht  
> **Anpassungsbedarf**
- Radverkehr auf Fahrbahn? > Problematisch mit neuen Regebreiten (FGSV)  
z.B. ERA: Dooring Zone 75 cm
- > Einschränkungen für (ruhenden) MIV unvermeidbar!



# Fußverkehr im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030



## Fußverkehr als eigener Baustein integriert

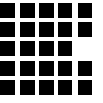
Ziel:

- Attraktivität erhöhen
- Fußverkehrsanteil steigern





# Fußverkehr im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030



## Baustein Fußverkehr

- Zielformulierung
- Festlegung von Planungsstandards und Qualitätskriterien
- Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption (Quelle- und Zielorte, Verknüpfungspunkte, usw.)
- Netzkonzeption auf Stadtteilebene für Innenstadt & Tennenlohe inkl. Netz, Mängelanalyse, Maßnahmenprogramm
- Bürgerbeteiligung: u.a. Stadtpaziergänge
- Öffentlichkeitsarbeit durch die Verwaltung

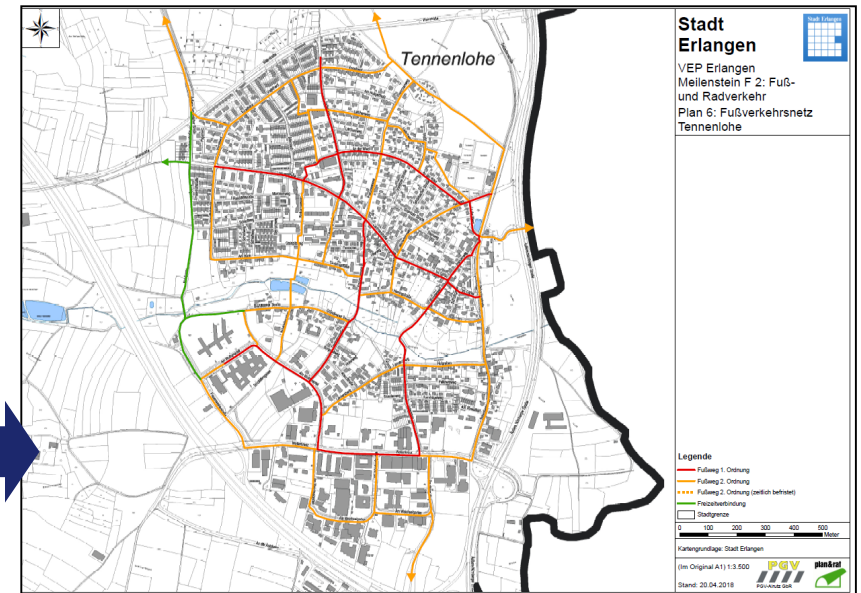
### Qualitätskriterien (Fußwege 1. Ordnung)

- Direktheit und Netzschlüssigkeit
- Durchgängige Fußwegebreite von 2,50 m (möglichst)
- Durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen)
- Hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit
- Ausschluss des Gehwegparkens
- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Sichere und umwegfreie Erreichbarkeit des ÖPNV
- Hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelaag
- Gute Aufenthaltsqualität
- Möglichst durchgängige Beleuchtung

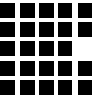
### Plan 2: Nutzungskartierung Quellen und Ziele Innenstadt

#### Legende

- W Wohngebiet mit mehr als 5.000 EW
- w Wohngebiet mit 3.000-5.000EW
- Park, Wald, Kleingartenanlage
- Gewässer
- Gewerbegebiet
- Fußgängerzone
- Universitätsareale
- Horte, Kindergärten & Krippen
- Grundschulen
- weiterführende Schulen
- Universitätsstandorte
- weitere Schulen
- Dienstleister & Nahversorgung
- Hotels
- Öffentliche Einrichtungen
- Öffentliche Toiletten



# Fußverkehr im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030



## Umsetzung

- Aktuell noch immer Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen
- Öffentlichkeitsarbeit z.B. Homepage, Mahnkarten, Hol- & Bring-Zonen
- Neue Stelle geschaffen (seit 2023)

Hauptverbindungen 1. Ordnung, Tennenlohe			
Abschnitts-Nr.	Abschnitt-Beginn Abschnitt-Ende	Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel	Priorität
003	Am Wolfsmantel zw. Wetterkreuz und Dornbergstr.	Aufparkbereich klar abmarkieren/absolutes Halteverbot/Parker auf Fahrbahn	1
018	Lachnerstraße zw. Vogelherd und Saidelsteig	Poller errichten/Kontrollen	1
028	Wetterkreuz zw. L...		
029	Wetterkreuz zw. A...		
P028	Wetterkreuz zw. L...		
P029	Wetterkreuz zw. A...		

**Hol- & Bringzonen Adalbert-Stifter-Grundschule**  
erlangen.de/mobilität

**Lageplan & Ansprechpersonen**

**Adalbert-Stifter-Grundschule**  
Beate Kuen, Rektorin  
Telefon 09131 53363-50  
sekretariat@adalbert-stifter-grundschule.de

**Schulverwaltungsamt**  
Telefon 09131 86-2897  
schulverwaltungsamt@stadt.erlangen.de

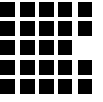
**Amt für Stadtplanung und Mobilität**  
Telefon 09131 86-1327  
mobilitaetsplanung@stadt.erlangen.de

**Polizeiinspektion Erlangen-Stadt**  
Simone Hohl und Daniela Geyer  
Telefon 09131 760-152  
pp-mfr.erlangen.pi-stadt@polizei.bayern.de

**Bitte freihalten**  
sicher zu Fuß zur Schule



# Bundesmodellprojekt Büchenbach 2019



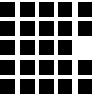
## „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ gefördert durch UBA & BMU

- Auswahl durch Fuss e.V.
- Erlangen eine von 12 Modellstädten bundesweit

→ Fachlich unterstützt:  
Fußverkehrschecks im Stadtteil  
Büchenbach inkl. Erarbeitung  
konkreter Maßnahmen

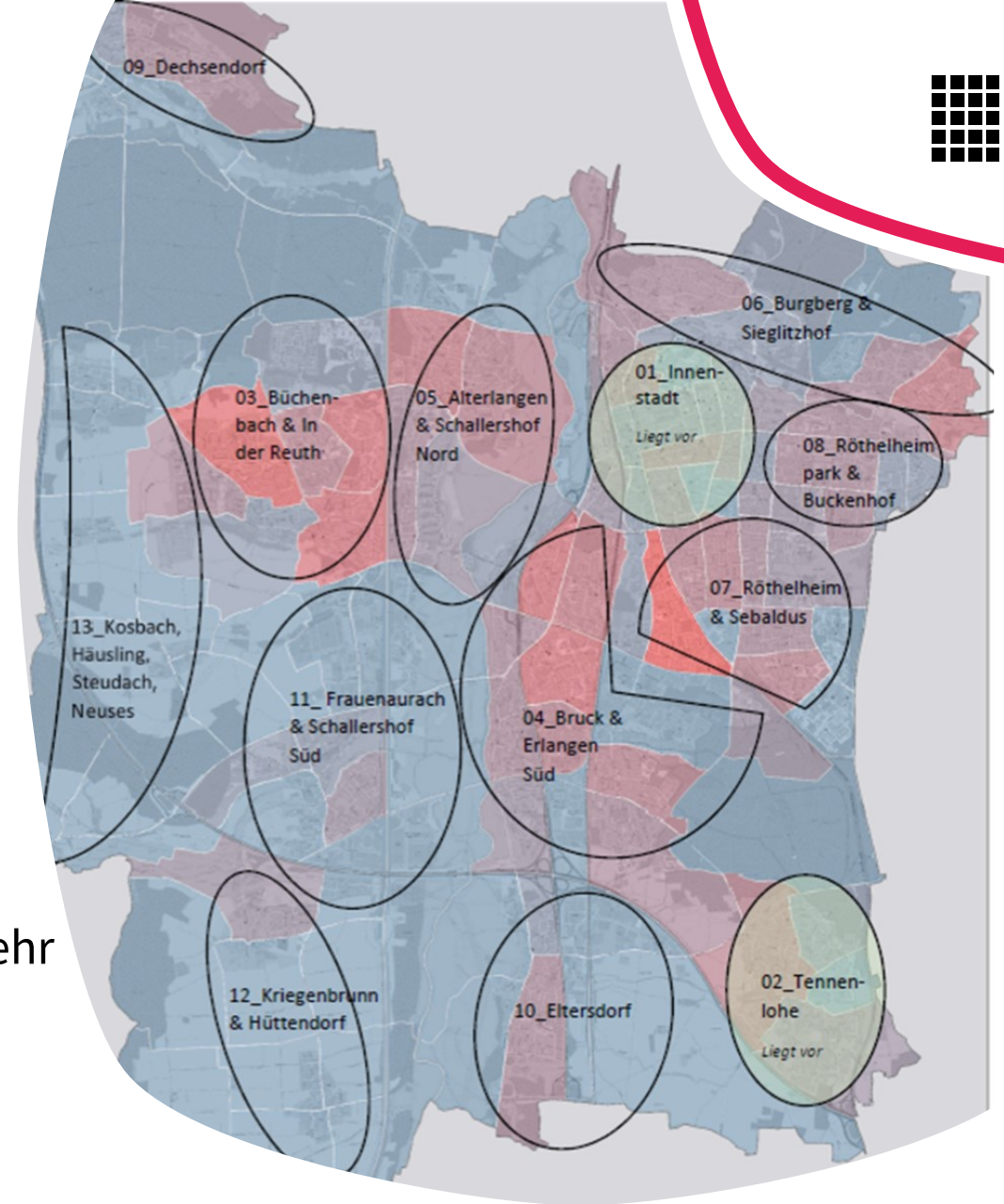


# Gesamtstädtisches Fußverkehrs-konzept in Planung

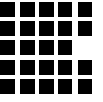


## Aktuell Vergabe der Leistung

- Vertiefung und Aktualisierung des Themas Fußverkehr aus dem VEP
- Ziele und Standards der Fußverkehrsförderung
- Bestands- & Mängelaufnahme in den ausstehenden 11 Stadt-/Ortsteilen, Maßnahmenentwicklung
- Netz mit Routen 1. und 2. Ordnung für den Alltagsfußverkehr
- Beteiligung auf Stadtteilebene (analog zu Vorgehen in Modellprojekt)
- Evaluationskonzept



# Fazit und Ausblick



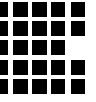
2019



2024



# Fazit und Ausblick

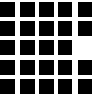


2019



2024





## Steter Tropfen höhlt den Stein!

2019



2024





# Danke

## Impressum

### Herausgeber

Stadt Erlangen  
Amt für Stadtplanung und  
Mobilität  
Strategische Mobilitätsplanung  
Gebbertstr. 2  
91052 Erlangen

### Stand

04/2024

### Bildnachweis

Folie 1 & 2  
Fotografenschaft Erlangen  
Marie-Theres Graf



# Netzkonzeption

## Konzeption eines hierarchisch gegliederten Fußverkehrsnetzes

### Fußwege 1. Ordnung:

Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr

Wichtige Ziele:

Bahnhof, Einkaufszentren, Schulzentren, Uni-Standorte



### Fußwege 2. Ordnung:

Erschließung wichtiger Einrichtungen / Ziele auf Stadtteilebene

Wichtige Ziele:

Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, kleine Einkaufszentren



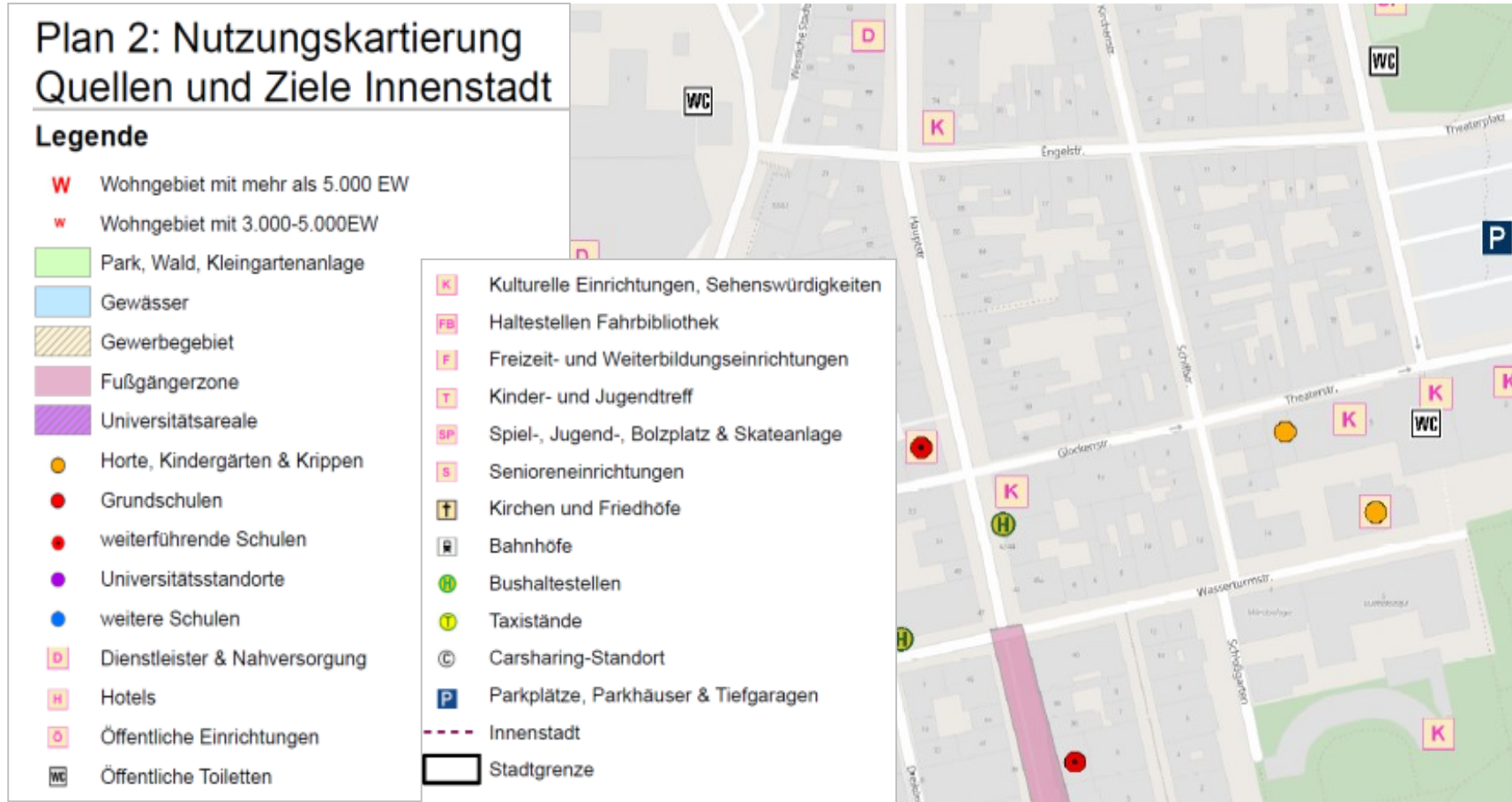
### Fußwege 3. Ordnung

Kleinräumige Erschließung

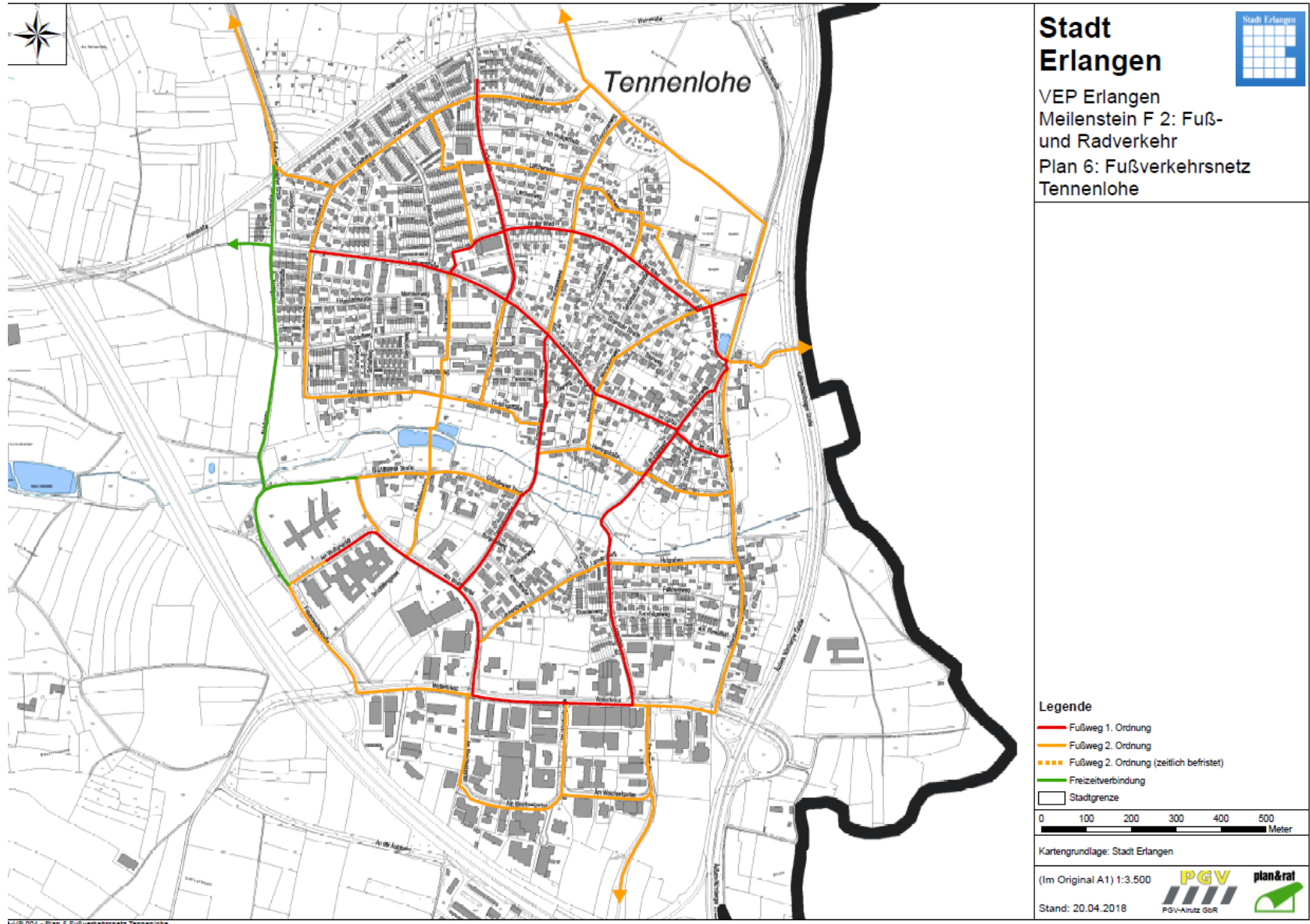
z.B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen zur Wohnanlage, Abkürzungen



# Netzkonzeption: Nutzungskartierung



# Netzkonzept Tennenlohe



# Fußverkehr

## Qualitätskriterien (Fußwege 1. Ordnung)

- Direktheit und Netzschlüssigkeit
- Durchgängige Fußwegebreite von 2,50 m (möglichst)
- Durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen)
- Hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit
- Ausschluss des Gehwegparkens
- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Sichere und umwegfreie Erreichbarkeit des ÖPNV
- Hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelaag
- Gute Aufenthaltsqualität
- Möglichst durchgängige Beleuchtung

→ **Mängelanalyse**

## Mängelanalyse

Ergebnis

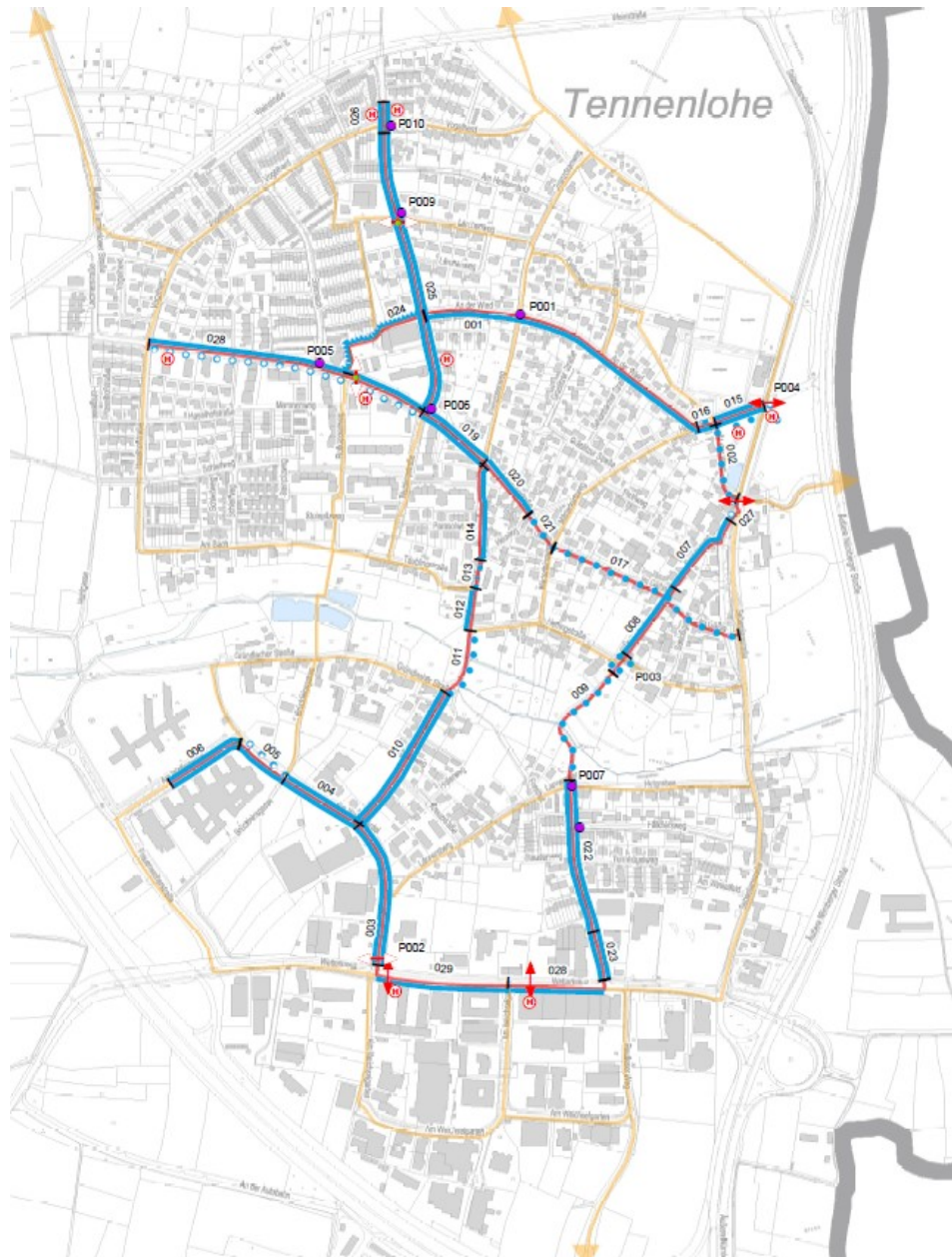
- Systematische Zusammenstellung von Mängeln (Fußwege 1. Ordnung)
  - Begehung
  - Mängelnennungen (Ergebnisse Stadtpaziergänge)
- Darstellung im Plan

### Plan 7: Mängelkartierung Fußwege 1. Ordnung (Innenstadt)

**Legende**

- Fußweg 1. Ordnung
- Fußweg 2. Ordnung
- - - Fußweg 2. Ordnung (zeitlich befristet)
- - - - mangelnde Wegeführung
- unzureichende Fußwegbreite
- ▲▲▲▲ mangelnde Oberflächenbeschaffenheit
- ◆◆◆◆ Hindernisse
- Konflikt mit MIV
- Konflikt mit abgestellten Fahrrädern
- ↔ fehlende Querungsanlage
- ↔ Mängel an Querungsanlage mit LSA
- ↔ Mängel an Querungsanlage ohne LSA
- Bereich mit mangelnder Aufenthaltsqualität
- Bereich mit mangelnder Barrierefreiheit
- mangelnde Barrierefreiheit (punktuell)
- ⊗ Mängel im ÖPNV-Umfeld
- Innenstadt

# Mängelkartierung



## Legende

- Fußweg 1. Ordnung
  - Fußweg 2. Ordnung
  - - - Fußweg 2. Ordnung (zeitlich befristet)
  - - - - mangelnde Wegeführung
  - unzureichende Fußwegebreite
  - ▲▲▲▲ mangelnde Oberflächenbeschaffenheit
  - ◆◆◆◆ Hindernisse
  - Konflikt mit MIV
  - Konflikt mit Fahrradverkehr
  - ↔ fehlende Querungsanlage
  - ◁▷ Mangel an Querungsanlage mit LSA
  - ◁▷ Mangel an Querungsanlage ohne LSA
  - ▨▨▨▨ Bereich mit mangelnder Aufenthaltsqualität
  - ▨▨▨▨ Bereich mit mangelnder Barrierefreiheit
  - mangelnde Barrierefreiheit (punktuell)
  - Ⓜ Mängel im ÖPNV-Umfeld
  - Ⓟ Konflikt mit abgestellten Fahrrädern
- 0 100 200 300 400 500 600 700  
 Meter