

# Fußverkehrsstrategie für Nürnberg

## Inhalt

1. Nürnberg läuft .....	1
2. Gute Gründe für den Fußverkehr.....	2
3. Ausgangslage und Potentiale .....	3
3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie .....	5
4. Konkrete Ziele und Leitlinien .....	6
1. Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt .....	7
2. Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende .....	9
3. Durchgängige Erreichbarkeit.....	11
4. Bessere Infrastruktur und komfortable Wege .....	13
5. Barrierefreiheit und inklusive Mobilität.....	15
6. Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger.....	17
7. Kommunikation, Information, Beteiligung .....	20
8. Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität.....	22
5. Fazit und Ausblick .....	23
Bildnachweis .....	24
Quellenverzeichnis .....	24

## 1. Nürnberg läuft

Die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung ist sehr individuell, aber nahezu alle gehen zu Fuß. Dafür benötigt man kein Fahrzeug oder andere Gerätschaften, zu Fuß gehen ist überall und jederzeit möglich. Vielleicht wegen seiner Selbstverständlichkeit wird das Zufußgehen jedoch oftmals nicht als vollwertige Verkehrsart wahrgenommen. Fußgängerinnen und Fußgänger haben klare Bedürfnisse, zum Beispiel großzügige, hindernisfreie und ebene Gehwege, geschützt vor den schnelleren Verkehrsarten, abwechslungsreich, sicher, hell beleuchtet und angenehm gestaltet. Insbesondere diejenigen, die nicht auf andere Weise mobil sein können, sind auf breite Wege und barrierefreie Querungsmöglichkeiten angewiesen. Gleichzeitig ist die Debatte zum hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch unserer Gesellschaft ebenso medial präsent wie die um die Verkehrswende, Luftreinhaltung und Lärmschutz. Zufußgehen bietet dahingehend nur Vorteile. Das Leitbild der Stadt der kurzen Wege, die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit und Konsum, wird daher für Nürnberg angestrebt.

Nürnberg ist im Kern eine dichte Stadt. An die Altstadt mit ihren teils sehr schmalen Straßenquerschnitten schließen sich Gründerzeitquartiere mit Blockrandbebauung an. In den Außenbezirken sind alte Dorfstrukturen geringerer Dichte heute noch verbreitet. Verkehrsstrassen, Grünzüge und Wasser gliedern und prägen die Stadt. Bis in die 1960er Jahre wurden im Alltag regelmäßig lange Wege zu Fuß zurückgelegt. Diese einstige Selbstverständlichkeit ist mit der „autogerechten Stadt“ der Moderne verloren gegangen; die vermeintliche Zeitersparnis durch motorisierte Fahrzeuge wurde immer bedeutsamer, parallel stiegen die Wegelängen des MIV – die Suburbanisierung erweiterte die Städte in die

Regionen. Der inzwischen sehr hohe Kfz-Bestand nimmt weiter zu, obwohl gleichzeitig Haushalte ganz oder in bestimmten Phasen des Lebens auf einen Pkw verzichten. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind nicht mehr umwelt- und stadtverträglich zu bewältigen. Mobilität muss sich ändern und stadtverträglicher werden.

Ein Teil der Antwort ist ein in den letzten Jahren in Nürnberg enorm gestärkter ÖPNV, der einen guten, sicheren und urbanen Ersatz für den MIV bietet. Mit exzellenten Takten, sehr guter Netzerschließung und hoher Pünktlichkeit können sowohl Pendler- als auch Alltagsverkehre gebündelt, ressourcenschonend und sicher abgewickelt werden. Ein weiterer Teil ist die Radverkehrsstrategie, die wiederum Alternativen zur Nutzung eines Kfz ermöglichen soll. Offen bleibt dabei bisher die wichtigste aller Fortbewegungsarten: der Fußverkehr. Fußgängerinnen und Fußgänger sind als schwächste Verkehrsteilnehmende im öffentlichen Raum besonderen Gefahren ausgesetzt, gleichwohl sie quasi omnipräsent sind.

Strategische Fußverkehrsförderung ist daher überfällig. Sie bietet Vorteile für die gesamte Gesellschaft. Dafür muss sie integraler Bestandteil der Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung werden.

## 2. Gute Gründe für den Fußverkehr

Fußverkehr sollte gefördert werden, weil er:

- selbstverständlich und Teil jedes Weges ist.
- Gesundheit nachweislich fördert („10.000 Schritte“).
- zur Steigerung der Lebensqualität beiträgt.
- den öffentlichen Raum belebt und die lokale Wirtschaft stärkt.
- sozialen wie demokratischen Austausch gerade erst ermöglicht.
- Basis der Stadtgesellschaft ist.
- kostenfreie und sozialverträgliche Mobilität darstellt.
- einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leistet.
- Inklusion unterstützt.

### 3. Ausgangslage und Potentiale

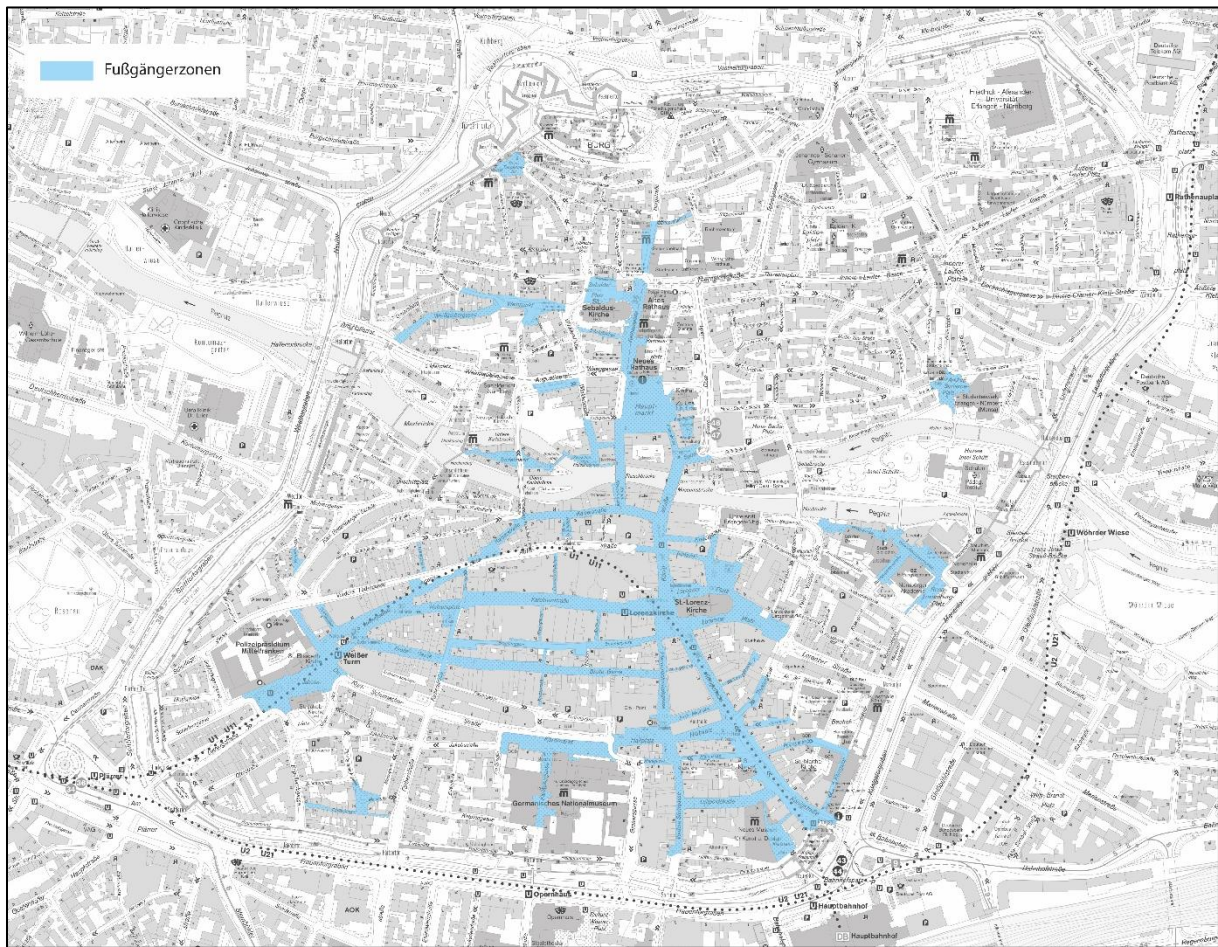


Abbildung 1: Ausdehnung der Fußgängerzonen in der Nürnberger Altstadt, 2022.

Der Fußverkehr bildet das Fundament jeglicher urbanen Mobilität. Seine Größenordnung wird oftmals unterschätzt. So gehen etwa die Hälfte der Nürnbergerinnen und Nürnberger (49%) täglich oder fast täglich zu Fuß. Mehrmals wöchentlich legen 80% der Befragten Wege ausschließlich zu Fuß zurück (vgl. StA 2020: 15). Der Modal Split des Fußverkehrs der Nürnberger Wohnbevölkerung beträgt mit der gängigen Methode des Hauptverkehrsmittelprinzips knapp ein Viertel (24%) (vgl. PB Consult 2019: 11). Nach Aufschlüsselung aller genutzten Verkehrsarten wurde 2019 bei 76% aller betrachteten Wege ein Teilstück zu Fuß bewältigt (vgl. ebd.: 51). Da sicherlich nicht jeder interviewte Autofahrende den Fußweg zum Parkplatz oder ÖV-Kunde den Fußweg zur Haltestelle angab, ist es wahrscheinlich, dass noch ein höherer Prozentsatz aller zurückgelegten Wege einen Teil zu Fuß enthält. Ausschließliche Fußwege werden überdurchschnittlich oft von Kindern, Jugendlichen, Frauen und Älteren zurückgelegt (vgl. ebd.: 40f.). Diese Gruppen sind daher in der strategischen Fußverkehrsplanung besonders zu berücksichtigen. Wege zu Fuß dienen vorrangig dem Zweck der Ausbildung, des Einkaufs, der Begleitung oder der Freizeit und finden besonders häufig in der Stadtmitte und der Südstadt statt (vgl. ebd.: 46; 76).

Während in den letzten Jahrzehnten der MIV-Anteil sank und der ÖPNV- sowie Radverkehrsanteil an allen Wegen zunahm, blieb der Fußverkehrsanteil recht konstant bei Werten zwischen 22% und 24% (vgl. PB Consult 2019: 11). Wenn das im Mobilitätsbeschluss 2021 definierte Ziel von 68% aller Wege mit dem Umweltverbund bis zum Jahr 2030 erreicht werden soll, muss auch der Fußverkehr hierzu seinen Beitrag leisten. Beispielsweise werden

15% aller Arbeits-/Ausbildungswege bis 2 km nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt (vgl. StA 2020: 21). 27% der Pkw-Fahrten von Fahrern und 34% der Pkw-Fahrten von Mitfahrern sind unter 3 km lang (vgl. PB Consult 2019: 57). 11% aller Pkw-Fahrten im Nürnberger Binnenverkehr wären auf die eigenen Füße verlagerbar (vgl. VAG 2021: 17). Hier liegt ein deutliches Potential für modale Verlagerungen. Der Fußverkehr kann also einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split im Binnenverkehr leisten, er sichert aber auch den attraktiven Anschluss an den ÖPNV, der unter anderem in der Lage ist, einbrechende Pendlerverkehre vom Auto in die Bahn oder den Bus zu locken – dies umso mehr, je besser die Wege vom ÖPNV zum Ziel fußläufig erreichbar sind

Das Fußverkehrsaufkommen an unterschiedlichen Querschnitten im Stadtgebiet wird im Zuge der alljährlichen großen Verkehrszählung im Juli sowie kontinuierlich nach Bedarf erfasst. Schwerpunkte lagen dabei bislang in den Fußgängerzonen, auf den Pegnitzbrücken ohne Kfz-Verkehr sowie an den Stellen im Stadtgebiet, wo Querungsmöglichkeiten zu Schulen, Kindertagesstätten oder ÖPNV-Haltestellen geprüft werden. Während in der Altstadt in den letzten Jahren konstante Mengen an Zufußgehenden gezählt wurden (siehe Abbildung 2), gibt es aus den Stadtteilen noch keine flächendeckenden Ergebnisse. Daher soll im Rahmen der strategischen Fußverkehrsförderung ein besonderer Schwerpunkt auf der Schaffung und Pflege einer kontinuierlichen Datenbasis zum Fußverkehr im Stadtgebiet liegen.

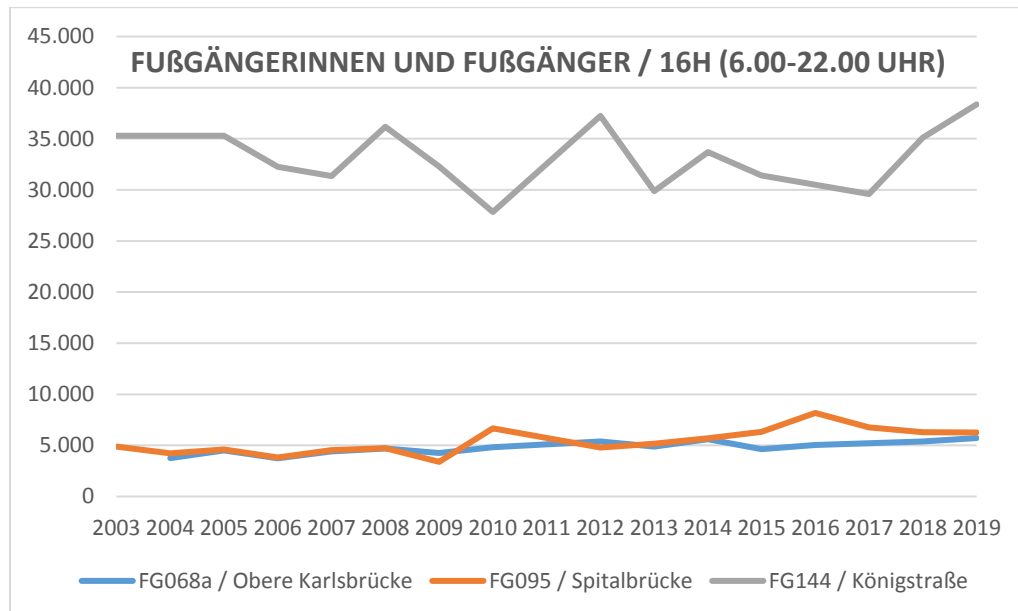


Abbildung 2: Konstantes Fußgängeraufkommen in der Altstadt (2003-2019) am Beispiel von 3 Zählstellen.

Ein wichtiges Ziel der Stadt Nürnberg ist mit der „Vision Zero“ eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten auf null. Fußgängerinnen und Fußgänger sind besonders gefährdet. So sind in der jüngeren Vergangenheit jedes Jahr Zufußgehende bei Verkehrsunfällen in Nürnberg ums Leben gekommen. Im Durchschnitt waren seit 2011 50% aller Getöteten im Nürnberger Straßenverkehr Fußgängerinnen bzw. Fußgänger. 2021 waren von den fünf verstorbenen Unfallopfern drei zu Fuß unterwegs, darunter zwei Senioren über 65 Jahren. Dies zeigt die hohe Gefährdung des Fußverkehrs allgemein und insbesondere der älteren und schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Das generelle Unfallaufkommen unter Beteiligung von Zufußgehenden verhielt sich in den letzten Jahren relativ konstant. Seit 2009 kam es in Nürnberg jährlich zu rund 100 bis 140 polizeilich erfassten Unfällen mit Fußgängerinnen und

Fußgängern als Hauptunfallverursacher. Unfälle anderer Verursacher zulasten von Zuzußgehenden summierten sich im selben Zeitraum auf rund 180 bis 225 pro Jahr. Bei den meisten erfassten Unfällen kam es zu Personenschäden, jedoch besteht vor allem unter den Unfällen mit Sachschaden und den Alleinunfällen eine erhebliche Dunkelziffer. Besonders oft verunfallen Fußgängerinnen und Fußgänger bei nasser bzw. feuchter Witterung und bei Dunkelheit. Unfälle, die durch Zuzußgehende verursacht werden, geschehen meist bei ungesicherten Querungsvorgängen ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs. Durch andere Verkehrsteilnehmende zu verantwortende Unfälle treten insbesondere beim Fahren und Abbiegen im Zuge falschen Verhaltens gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern auf, bei Überschreitungsvorgängen von diesen, und bei Unfällen durch Radfahrende auch häufig durch die verbotswidrige Benutzung des Gehwegs.

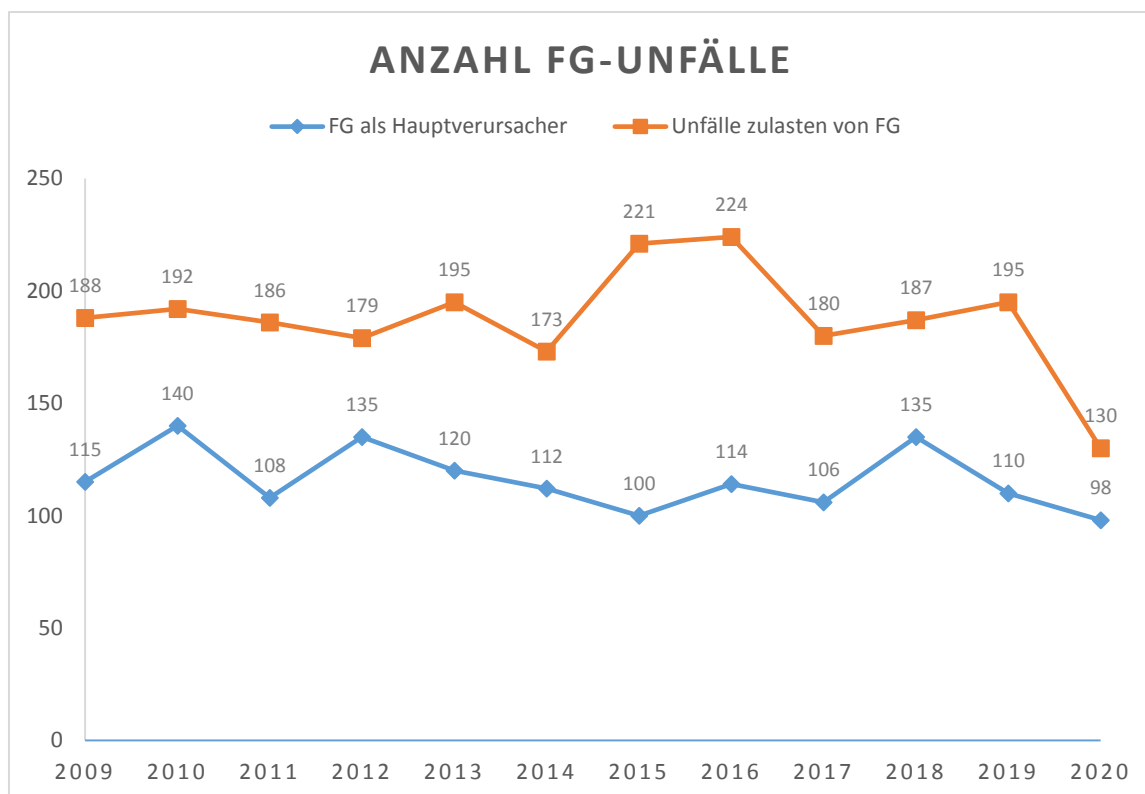


Abbildung 3: Überblick über Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs, 2009-2020.

Die Tatsache, dass seit vielen Jahren kein Kind mehr auf dem Schulweg tödlich verunglückte, ist dabei besonders hervorzuheben: Es zeigt sich, dass die gemeinsame Arbeit von Polizei, Schulen und Verkehrsplanung zusammen mit verantwortungsvoller Hinführung von Kindern an die Risiken des urbanen Verkehrs durch Eltern großen Effekt haben kann und „Vision Zero“ auch für Erwachsene erreichbar ist!

### 3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass mehr Menschen in Nürnberg gerne und häufiger ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sind. Daher sind die drei übergeordneten Ziele der Stadt Nürnberg die Folgenden:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende**
- **Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split**
- **Erhöhung von Komfort und Attraktivität des Zufußgehens**

Letztendlich soll die strategische Fußverkehrsförderung dazu beitragen, Unfallzahlen zu senken, die Selbstverständlichkeit des Zufußgehens zu unterstreichen und die Lebensqualität in Nürnberg zu steigern. Kurze Wege gewährleisten ein gesundes, attraktives Wohnumfeld – und umgekehrt. Entsprechend müssen zwingend gewisse Voraussetzungen erfüllt sein, ohne die keine erfolgsversprechende Umsetzung möglich ist:

- Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart  
Fußverkehr muss als eigenständige Verkehrsart gefördert werden und in allen Planungen analog anderer Verkehrsarten Berücksichtigung finden.
- Verbindlichkeit in Politik und Verwaltung  
Die Fußverkehrsstrategie konkretisiert den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“, der die Förderung der Zufußgehenden vorsieht. Mit dem Stadtratsbeschluss für diese Fußverkehrsstrategie wird die Verwaltung mit der Umsetzung beauftragt. Wesentliche Einzelplanungen werden dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Bestehende Leitbilder, Strategien und Konzepte sollen eingebettet und um die Belange des Fußverkehrs ergänzt werden. Eine Bandbreite an Akteuren ist einzubinden, um von deren Wissen und Erfahrungen zu profitieren. Gleichzeitig wird die Fußverkehrsstrategie für eine Verstetigung kontinuierlich weiterentwickelt.
- Finanzierung und Personal  
Die Umsetzung der konkreten Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs erfordert entsprechende finanzielle und personelle Ausstattung. Daher sind weitere Stellenschaffungen sowie die jährliche Bereitstellung von Mitteln zwingende Voraussetzung dafür, die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger in Nürnberg nicht nur punktuell oder in Pilotprojekten zu verbessern. In der aktuellen Haushaltslage ist hier mit besonderer Sorgfalt abzuwägen, welcher Einsatz welchen Nutzen bringt.

### 4. Konkrete Ziele und Leitlinien

Nürnberg setzt sich zur Förderung des Fußverkehrs acht konkrete Ziele bzw. Zielfelder, die im Folgenden erläutert werden. Die aufgeführten Maßnahmen dienen dabei zur Überleitung in aktives Handeln, haben aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Grundsätzlich sind alle Projekte und Maßnahmen, die zur Erreichung der übergeordneten Ziele (siehe 3.) beitragen können, erstrebenswert und sollen durch diese Strategie unterstützt werden.

Zwischen bestimmten Zielen bestehen starke Querbezüge und Überschneidungen, auf die in der Umsetzung entsprechender Maßnahmen besonders Rücksicht genommen werden soll.

Zielfeld 1:

## Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt

Fußverkehrsförderung erfordert gewisse stadträumliche Voraussetzungen. Nur dort, wo Arbeitsplätze, Ziele der Nahversorgung, Einzelhandel, Kultur, Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen fußläufig erreichbar sind, stellt das „solo“ zu Fuß gehen eine Option dar. Belebte und abwechslungsreiche Erdgeschosszonen laden dazu ein, die Gehwege zu nutzen. Sie stärken gleichzeitig die lokale Wirtschaft und tragen zu aktiven und gemischten Quartieren bei. Das Leben im öffentlichen Raum ist Basis für gesellschaftliches Leben und demokratischen wie sozialen Austausch. Stadtgesellschaft basiert auf Austausch und Kontakt – das Modell der autogerechten Stadt konnte dies nicht leisten. Der nach wie vor bestehende Mangel an Platz für diesen Austausch ist problematisch. Hochwertig gestalteter öffentlicher Raum mit entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten, Wegen und Zielen ist wiederherzustellen bzw. neu zu schaffen.

Angestrebt wird das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“. Die Voraussetzungen für eine attraktive Stadt für Fußgängerinnen und Fußgänger sind in Nürnberg sehr gut. Belebte Erdgeschosse enthalten auch und vor allem Gastronomie, Kleingewerbe sowie kulturelle und soziale Einrichtungen - das ist das klassische Modell der europäischen Stadt, der status quo fast aller Gebiete innerhalb des Rings. Solche Stadträume motivieren zum Zufußgehen.

Es besteht ein hohes Verlagerungspotential kurzer Wege, die auch ohne Sachzwang nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt werden.

Das Ziel der Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt erfordert neben dem Engagement der öffentlichen Hand das der privatwirtschaftlichen Akteure, insbesondere bei größeren Baumaßnahmen und bei der Gestaltung von Privatflächen.

### Maßnahmenkatalog

#### 1.1: Berücksichtigung in räumlichen und sektoralen Fachplanungen

Aufgrund der Relevanz der Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern für die gesamte Bevölkerung und das räumliche und soziale Lebensumfeld werden diese in allen Fachplanungen künftig stärker als bisher berücksichtigt. Der Privatisierung des öffentlichen Raumes ist entgegenzuwirken.

#### 1.2: Attraktiver öffentlicher Raum

Eine attraktive und einladende Gestaltung des öffentlichen Straßenraums hat einen großen Einfluss auf die bewussten und unbewussten Befindlichkeiten von Zufußgehenden. Daher ist die Aufenthaltsqualität kontinuierlich zu steigern. Hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten, idealerweise witterungsgeschützt, baumbeschattet und abseits von



lauten Straßen oder Verkehrsachsen, sind auszubauen.

*Abbildung 4: Fußgängerzone Königstraße, 2018.*

### 1.3: Mehr Grün und Bäume

Mehr Grün im Stadtraum trägt nicht nur zur Klimaanpassung bei, sondern motiviert auch zum Zufußgehen. Daher sollen in Neuplanungen so viel Grün wie möglich realisiert und im Bestand neue Straßenbäume sowie andere schattenspendende Bepflanzung gesetzt werden. Die Barrierefreiheit hat immer oberste Priorität. Belange anderer Verkehrsmittel des Umweltverbands müssen bei den unvermeidlichen Abwägungsentscheidungen berücksichtigt werden. Dies betrifft z.B. die Qualität von Wegeoberflächen, Beleuchtung sowie Breite der Wegeführung, Blindenleitsysteme und gestalterische Fragen.

### 1.4: Lebendiger Städtebau und Stadtgestaltung

Bei städtebaulichen Entwicklungen ist auf eine einladende Stadtgestaltung zu achten. Nutzbare Erdgeschosszonen sind zu ermöglichen und anzuregen, auf blickdichte Zäune und Mauern oder Erdgeschosse ohne Bezug zum öffentlichen Raum ist, wenn möglich, zu verzichten. Quartiere und Einzelvorhaben sollen Nutzungsgemischt angelegt werden, um Wegelängen zu verkürzen und fußläufig möglichst viel erreichen zu können. Die Belange der Zufußgehenden korrespondieren mit der Neuen Leipzig Charta 2020, die das Ziel einer kompakten, durch Nutzungsdurchmischung und bauliche Dichte gekennzeichneten "Europäischen Stadt der kurzen Wege" verfolgt. Dazu zählen städtebaulich kleinteilige Bauformen mit menschlichem Maß an Stelle von unübersichtlichen Großformen. Hohe Dichte ist dabei Voraussetzung für urbanes Leben und qualitativvolles Zu-Fuß Gehen.

### 1.5: Anwendung des Mobilitätsbaukastens für neue Baugebiete

Der vom Verkehrsausschuss des Stadtrats am 13.12.2018 beschlossene Mobilitätsbaukasten für neue Baugebiete wird heute schon angewendet. Wesentliche, für den Fußverkehr relevante Ziele sind, Wegführungen und Zugänge möglichst direkt anzulegen, durchlässig und frei vom Kfz-Verkehr zu schaffen. Gehwege sind von der Breite, Oberfläche und Beleuchtung komfortabel auszugestalten.

### 1.6: Gestalterische Aufwertung von Schwerpunkten des Fußverkehrs

Bereiche mit viel Fußverkehr, beispielsweise Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, müssen entsprechend gestaltet werden, damit die Bedeutung der Fußgängerinnen und Fußgänger den weiteren Verkehrsteilnehmenden vermittelt und die Einhaltung von verkehrsrechtlichen Regelungen gewährleistet wird. Temporäre Gestaltung ist ein wichtiges Instrument, um neu implementierte Maßnahmen zu erproben, sie kann jedoch nachhaltige Neugestaltungen von Straßenräumen mit Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung nicht ersetzen.



Zielfeld Nr. 2:

## Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende

Fußgängerinnen und Fußgängern wird im öffentlichen Straßenraum nicht mehr genügend Platz zugestanden - insbesondere der ruhende Verkehr hat den historisch gemischten Verkehrsraum in Anspruch genommen, legal oder illegal („Gehwegparken“). Ziel der Fußverkehrsstrategie ist es daher, zu einer klügeren Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raums beizutragen und den Fußgängerinnen und Fußgängern wieder mehr Fläche zur Verfügung zu stellen. Besonders entscheidend ist dafür der Umgang mit dem ruhenden Verkehr, da dieser häufig Platz auf Gehwegen oder in stadträumlichen Aufweitungen beansprucht. Hier besteht das größte Potential für mehr Flächengerechtigkeit und Schaffung von Aufenthaltsqualität.

### Maßnahmenkatalog

#### 2.1: Förderung von geteilter Mobilität, Reduzierung des Kfz-Bestands

Um den Kfz-Besitz sowie den Kfz-Bestand insgesamt zu senken, attraktive Alternativen zum eigenen Pkw zu schaffen und mehr Platz in den Wohnquartieren für Zufußgehende und Aufenthaltsqualität zu erzielen, wird das Angebot von stationsbasiertem Carsharing stadtwweit ausgebaut. Andere, verkehrlich sinnvolle Konzepte geteilter Mobilität sind zu fördern. Parallel soll öffentlicher Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger zurückgewonnen werden.



Abbildung 5: Mobilpunkt mit Carsharing-Angebot am Leipziger Platz, 2020.

#### 2.2: Entfall von Parkplätzen, Neuordnung des Parkens

Im gesamten Stadtgebiet haben sich Parkweisen etabliert, die den Fußverkehr behindern und ihm keine ausreichenden Restgehwegbreiten belassen. Der Mobilitätsbeschluss hält daher fest, dass das Gehwegparken überprüft und die Neuordnung bis 2030 bereits bei mindestens 30% der betroffenen Straßen durchgeführt werden soll. Konkretes Ziel dieser Fußverkehrsstrategie ist es, halbseitiges oder vollständiges Gehwegparken regelmäßig

nur dort zuzulassen, wo mindestens 1,50 m nutzbare Restgehwegbreite verbleibt. In Abschnitten mit weniger als 2,50 m Breite soll das Parken unter Würdigung lokaler Besonderheiten auf die Straße verlagert werden. Der Entfall von illegalen Parkmöglichkeiten ist dabei unausweichlich- Er soll, soweit möglich, durch Bewohnerparkplätze, Quartiersparkhäuser oder andere Instrumente der Parkraumbewirtschaftung kompensiert werden. Im Kern ist kostenloses Parken ein privates Bedürfnis, das im öffentlichen Raum nicht uneingeschränkt seine Berechtigung haben kann. Angegangen wird damit auch die „Kostenlos-Mentalität“, die interessanterweise vor allem in der Kernstadt dafür sorgt, dass der vermeintliche Anspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum in direkter Wohnungsnähe regelmäßig eingefordert wird, auch um den Preis des Verlustes von Gehwegen oder Bäumen. In den Außenstadtteilen ist hingegen das Vorhalten von Garagen, Carports oder Stellplätzen, natürlich auf dem eigenen Grundstück, das ja auch erworben werden musste, selbstverständliche Praxis. Im Ergebnis gehört zum privaten Pkw in der ganzen Stadt grundsätzlich auch ein privater Stellplatz. Umgesetzt wurde diese Maxime erstmals im Stadtteil Lichtenreuth, das Konzept wird auch in weiteren Neuplanungen von Stadtteilen verfolgt.

### 2.3: Freihalten von Gehwegen und Kreuzungsbereichen

Gehwege und Kreuzungsbereiche sind von störenden Hindernissen freizuhalten. Dies schließt Werbeanlagen, sämtliche Fahrzeuge inkl. deren Infrastruktur und diverse Formen von Sondernutzungen ein. Das Parken an erfahrungsgemäß häufig zugewandten Kreuzungsbereichen oder Gehwegen wird - wo möglich und nicht störend - mit Radständern oder anderen geeigneten Elementen unterbunden. Sichtbeziehungen werden aufrechterhalten. Vorrangig wird Entsiegelung und Begrünung illegal beparkter Flächen in Kreuzungsbereichen geprüft.

Zielfeld Nr. 3:

## Durchgängige Erreichbarkeit

Fußgängerinnen und Fußgänger sind höchst umwegesensibel, so dass direkte Wegeverbindungen unerlässlich sind. Zudem besteht teils Bedarf nach neuen Verbindungen. Ziel ist es, in ganz Nürnberg ein engmaschiges Netz an hochwertigen Gehwegen und Verbindungen anbieten zu können, die sicher von allen Altersgruppen und unabhängig von Mobilitätseinschränkungen genutzt werden können.

Bestimmte Achsen und Strecken werden besonders stark von Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert. Diese stellen gemeinsam mit den übergeordneten Freiraumverbindungen die Ausgangslage für Wegenetze für den Fuß- und teils auch für den Radverkehr dar. Dabei müssen Angebote für unterschiedliche Anlässe (Alltag und Freizeit) und Gehgeschwindigkeiten berücksichtigt werden. Die Verbindungen in die Nachbarkommunen werden ausgebaut, da diese für den Alltagsverkehr (Beispiel Stadtgrenze Fürth) und/oder für Spaziergehende (Beispiel Reichswald) hohe Bedeutung besitzen können.

### Maßnahmenkatalog

#### 3.1: Herstellung übergeordneter, stadtweiter Wegenetze

Ergänzend zu den übergeordneten Freiraumverbindungen wird ein stadtteilverbindendes Vorrangfußwegenetz festgelegt. Bei diesen Hauptverbindungen sollen schnell Verbesserungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger erreicht werden. Der Fokus hierbei liegt auf Wegen vom Stadtzentrum in die Stadtteile, zu ÖPNV-Knoten und in die Grünanlagen, von und zu wichtigen Zielen des Fußverkehrs sowie auf relevanten Tangentialverbindungen. Insbesondere die Verbindungen zwischen Stadtteilen sind oftmals ausbaufähig. Um möglichst viele Wege bequem zu Fuß zu ermöglichen, sollen zusätzliche Verbindungen innerhalb der Stadtteile geschaffen werden. Das Vorrangfußwegenetz soll von allen Stadtteilen innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Ziel ist dabei, quantitativ möglichst viele Wege unter 2 km zu erfassen und vorrangig dort neue oder bessere Wegeverbindungen zu schaffen, wo ein relevanter Umstieg vom MIV zu erwarten ist.

### 3.2: Überwindung von stadträumlichen Barrieren

Stadträumliche Barrieren wie Bahnanlagen, breite Straßen, Flüsse, Seen oder Bäche erfordern Querungshilfen, da sie zu Fuß nicht überwunden werden können. Ein dichtes Netz an Fußgängerampeln, Brücken und anderweitigen Hilfsmitteln zur Überwindung solcher Barrieren ist für die Fußverkehrsförderung unabdingbar, sodass solche kontinuierlich entsprechend der Standards ausgebaut und verbessert werden sollen.



Abbildung 6: Osttunneldurchstich am Hauptbahnhof, 2021.

### 3.3: Schaffung von Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes

Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes bieten Sicherheit und oft mehr Komfort für Fußgängerinnen und Fußgänger. Neue Wegeverbindungen und entsprechende Durchlässe sollen insbesondere in Neubauquartieren, Grünanlagen und durch übergeordnete Freiraumverbindungen geschaffen werden. Dabei wird die Korrelation mit neuen Radwegen und die Bedeutung für die Erreichbarkeit innerhalb der 2 km-Radien geprüft.

### 3.4: Lückenschlüsse bei fehlender Infrastruktur

Nicht überall im Stadtgebiet ist eine durchgängige Infrastruktur für den Fußverkehr vorhanden. Dort, wo straßenbegleitend keine Gehwege angelegt sind, sollen diese Lücken geschlossen werden. Ist die bauliche Anlage von Gehwegen nicht möglich, sind durch verkehrsrechtliche und gestalterische Maßnahmen die Voraussetzungen für den Fußverkehr zu verbessern, beispielsweise durch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, der Markierung von Schutzbereichen für Zufußgehende oder der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch Stadtmobiliar. Diese Grundanforderung gilt unabhängig von der zu erwartenden Fußgängermenge in allen bebauten Arealen der Stadt – eine Gebäude erschließende Straße ohne Gehweg soll es 2035 in Nürnberg nicht mehr geben.

Zielfeld Nr. 4:

## **Bessere Infrastruktur und komfortable Wege**

Bei der Planung des Straßenraums wurde der Flächenbedarf für den Fußverkehr in der Vergangenheit oftmals als Restgröße behandelt. Regelkonforme Qualitäts- sowie Mindeststandards für Gehwege wurden oft unterschritten, um großzügige Fahrbahnbreiten für den MIV herstellen zu können. Ein Umdenken von „außen nach innen“ ist daher zentraler Ansatzpunkt, um Gehwege und andere Infrastruktur für den Fußverkehr zu priorisieren und ihm so mehr Platz zuzugestehen. Neu- und Umbauten sollen vom Fußweg aus gedacht werden, dabei sind die Mindestmaße der technischen Regelwerke im Einzelfall kritisch zu hinterfragen. Standortgerechte Lösungen in jeder Einzelplanung sollen –wo sinnvoll- Fußgängern den Vorzug geben.

Nach dem Straßenverkehrsrecht haben Fußgängerinnen und Fußgänger vorhandene Gehwege zu nutzen. Daher müssen diese flächendeckend adäquate und sichere Voraussetzungen bieten, indem sie breit, eben, barrierefrei und beleuchtet sind. Die Begehbarkeit muss zu allen Tages- und Jahreszeiten gewährleistet sein, ebenso wie die soziale Sicherheit. So kann nicht nur das subjektive Wohlbefinden gesteigert, sondern Unfälle verhindert und aktiv zur Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen werden.

### **Maßnahmenkatalog**

#### 4.1: Erarbeitung verbindlicher Mindest- und Qualitätsstandards

Ergänzend zu den in den technischen Regelwerken definierten Standards für Fußgängerverkehrsanlagen und den Angaben aus dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg soll die Arbeit an verbindlichen Mindest- und Qualitätsstandards in den Gremien in Bund und Land, insbesondere an RAS, StVO und VV-STVO im Sinne dieser Strategie unterstützt werden

#### 4.2: Gehwegsanierung

Mangelhafte Infrastruktur und marode Gehwege werden ermittelt und zügig saniert. Baustellenbedingte Aufgrabungen von Gehwegen und provisorische Schließungen der Gehwegdecke werden schnellstmöglich behoben. Erstrebenswertes Ziel bei jeder Sanierung ist eine Verbesserung für den Fußverkehr im Vergleich zur Ausgangssituation.

#### 4.3: Gehwegverbreiterung

Im Zuge anstehender Straßensanierungen und Baumaßnahmen werden Gehwegverbreiterungen immer dann geprüft, wenn die geltenden Standards nicht eingehalten werden, aufgrund örtlicher Besonderheiten, wie beispielsweise erhöhte Fußverkehrsfrequenzen, nicht ausreichen oder dies zukünftig zu erwarten ist. Die Reduzierung der Qualität der Infrastruktur für den MIV wird Gegenstand der nötigen Abwägung.

#### 4.4: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

Die meisten Unfälle von Zufußgehenden geschehen durch falsches Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn. Daher sind Querungsmöglichkeiten auszubauen und dabei insbesondere auf eine sichere Gestaltung zu achten. Ziel ist es, an jedem Arm einer Kreuzung eine Furt bzw. Signalphase für Zufußgehende einzurichten, um Umwege oder

gefährliche Querungsvorgänge ohne Sicherung zu vermeiden. Statt Absperrungen sollen bevorzugt zusätzliche, direkte Querungsanlagen geschaffen werden. Signalsteuerungen der Lichtsignalanlagen (Ampeln) werden möglichst angepasst, um Fußgängerinnen und Fußgängern längere Grünphasen zu ermöglichen.



Abbildung 7: Zusätzliche, oberirdische Querungsmöglichkeit des Bahnhofsvorplatzes, 2021

#### 4.5: Schaffung zusätzlicher und Verbesserung bestehender Beleuchtung

Im Zuge des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ (siehe Zielfeld Nr. 7) liegt ein Fokus auf der Wahrnehmung der Wege, insbesondere in der Dunkelheit. Bestehende Beleuchtung wird verbessert, um ausreichend Helligkeit zu erzeugen, Angst zu vermeiden und die Sicherheit für Zufußgehende zu erhöhen. Besonderes berücksichtigt werden Querungsanlagen. Die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie die Sicherung dunkler Nächte sind dabei in die Abwägung einzubeziehen.

#### 4.6: Winterdienst auf Gehwegen, Freihaltung von Schnee und Eis

Die Sicherung des Winterdienstes auch auf Gehwegen hat hohe Priorität. Private Grundstücksbesitzer mit Räumpflicht sollen engmaschiger in Verantwortung genommen werden, der kommunale Winterdienst soll eine Priorisierung analog der Priorisierungen zum MIV- und Radwegenetz erarbeiten und umsetzen.

#### 4.7: Wegeführung in Baustellen

Die Wegeführung in Baustellen muss fußgängerfreundlich gestaltet werden, indem sichere und komfortable Alternativen zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen von schnelleren Verkehrsarten geschützt sein, ausreichende Wegebreiten aufweisen und notwendige Querungsmöglichkeiten vorsehen. Zudem sind unnötige Umwege zu vermeiden.

Zielfeld Nr. 5:

## **Barrierefreiheit und inklusive Mobilität**

Menschen mit Behinderung haben Anspruch auf gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt und zu Transportmitteln. In der Planung sind darüber hinaus die Belange der anderen schwächeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern und älteren Menschen, zu berücksichtigen. All diese Gruppen haben besondere Bedürfnisse sowie eine hohe Schutzwürdigkeit und können sich teils nicht eigenständig bei Entscheidungsträgern artikulieren. Die weitere Verbesserung der schon heute in Nürnberg sehr gut ausgebauten Barrierefreiheit, ist ein wichtiger Baustein für eine Annäherung an eine inklusive, selbstbestimmte und sozial gerechte Mobilität für alle.

Ein paralleler Ansatz von schrittweisen Verbesserungen dort, wo Umbau- und Sanierungsmaßnahmen anstehen, und der kontinuierlichen Behebung von Gefahrenstellen soll verfolgt werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Kitas, Schulen, Pflegeheime sowie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Herausforderungen sind hierbei Zielkonflikte mit anderen Fachplanungen, insbesondere Grünplanung und Stadtgestaltung (Denkmalschutz), und mit den Interessen des Radverkehrs. Hinzu kommt die Heterogenität der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse je nach persönlicher Einschränkung.

### **Maßnahmenkatalog**

#### 5.1: Barrierefreier öffentlicher Raum und entsprechende Oberflächengestaltung

Der öffentliche Raum und insbesondere die Gehwege werden hindernisfrei ausgebaut. Scharfe Richtungsänderungen auf Gehwegen werden minimiert und notwendige Neigungen möglichst gering ausgestaltet. Bordsteine werden dort, wo Bedarf besteht, abgesenkt und Blindenleitsysteme angebracht. Das beschlossene Gestaltungshandbuch „Nürnberger Linie“ definiert abschließend die Ziele und Möglichkeiten der Oberflächengestaltung für ganz Nürnberg.

#### 5.2: Barrierefreie Querungsmöglichkeiten

Älteren und Mobilitätseingeschränkten wird wo immer signaltechnisch sinnvoll möglich auch bei Mittelinseln das Queren in einem Zug ohne zusätzliche Wartezeiten ermöglicht. Geh- und Sehbehinderten sollen unterschiedliche Bordsteinabsenkungen angeboten werden. Unverzichtbare Umlaufsperrungen müssen auch mit Rollstühlen oder Kinderwägen problemlos passierbar sein.

#### 5.3: Barrierefreie Alternativen zu Treppen

Aufgrund der bewegten Topographie in einzelnen Stadtteilen Nürnbergs sind mancherorts Treppenanlagen vorhanden, die nicht immer über eine nutzbare Rampe oder eine direkte Umgehungsmöglichkeit verfügen. Daher sind zu Treppen im Bestand nach Möglichkeit barrierefreie Alternativen zu schaffen und solche bei Neuplanungen immer sicherzustellen.

#### 5.4: Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sind für alle Bevölkerungsgruppen besonders wichtig. Daher sind flächenhaft ausreichend konsumzwangsfreie Sitzgelegenheiten zu schaffen.

#### 5.5: Gehwege bzw. Fußgängerzonen und Fahrzeugverkehr



*Fußgängerzone am Hallplatz, 2021.*

Gehwege sind nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr freizugeben. Dafür müssen diese eine ausreichende Breite von mindestens 2,50 m aufweisen (Mobilitätsbeschluss) und es darf keine Möglichkeit der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bestehen. Eigenständige Radwege sollen immer visuell kontrastreich und taktil wahrnehmbar von Gehwegen abgegrenzt werden (z.B. durch Roteinfärbung).

Für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen dürfen kein hohes Aufkommen an Fußgängerinnen und Fußgängern aufweisen. Gegebenenfalls ist die Freigabe auf weniger frequentierte Tageszeiten zu begrenzen. Elektrokleinstfahrzeuge dürfen Fußgängerzonen nicht befahren oder dort abgestellt werden.

*Abbildung 8: Beschränkungen der Nutzung der*

#### 5.6: Aufmerksamkeit für Barrierefreiheit

Durch gezielte Begehungen mit dem Behindertenrat der Stadt können verwaltungsintern, aber auch mit der Öffentlichkeit, die Belange der Barrierefreiheit in der Anwendung erprobt und die Sensibilität für Mindest- und Qualitätsstandards erhöht werden.



Zielfeld Nr. 6:

## **Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger**

Die Sicherheit hat Vorrang gegenüber der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs. Oberstes Ziel des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats vom Januar 2021 ist die Vision Zero, also die Reduzierung der Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null. Unfälle von Zufußgehenden sind zu minimieren sowie deren Schweregrade abzumildern. Dafür müssen Gefahren für den Fußverkehr abgewendet und dabei die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmenden schwerpunktmäßig berücksichtigt werden. Dazu gehören insbesondere Kinder, Ältere und Personen mit Mobilitätseinschränkungen, da diese als Zufußgehende bei Unfällen überdurchschnittlich häufig verletzt oder getötet werden und gängige Sicherheitsnormen im Fahrzeugbau nicht auf ihre Anforderungen abgestimmt sind. Das frühzeitige Erlernen und das kontinuierliche Ausbauen von eigenständiger Mobilität im Rahmen einer entsprechenden Verkehrserziehung ist essentiell.

Belange des Fußverkehrs müssen überall berücksichtigt werden. Fußgängerinnen und Fußgänger sind in der Regel die langsamsten Verkehrsteilnehmenden und daher höchst umwegesensibel. Trotz des Ziels der intuitiven, sicheren Straßenraumgestaltung ist mögliches regelwidriges Verhalten von Zufußgehenden in Planungen zu berücksichtigen und mithilfe von entsprechenden Angeboten statt Sperrren entgegenzuwirken.

### **Maßnahmenkatalog**

#### 6.1: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten

Die Vollendung der heute schon fast flächendeckenden Tempo 30-Regelungen in allen bebauten Gebieten, die Schaffung von neuen verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen und eine allgemeine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus in der Stadt erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für Fußgängerinnen und Fußgänger. Verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche werden dort, wo sinnvoll und verkehrsrechtlich zulässig, baulich entsprechend umgestaltet. Bäume, Sondernutzungen und andere Elemente, die Fahrzeuge zum Abbremsen und Langsamfahren bewegen, werden eingesetzt.

#### 6.2: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Um die Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen, aber auch dem Radverkehr und ÖPNV mehr Platz zuzugestehen, werden über die Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten hinausgehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt. Dazu zählen wie bisher Eingriffe in Verkehrssysteme, um beispielsweise Durchgangsverkehre aus Wohngebieten fernzuhalten oder die Rücksichtnahme zu erhöhen, ebenso wie die Einführung neuer Fußgängerzonen. Ein besonderer Fokus liegt auf Stadtteilzentren, dem Umfeld von ÖPNV-Haltestellen, Schulen und Kitas, anderen schützenswerten Einrichtungen und Bereichen mit mangelhafter Infrastruktur für den Fußverkehr.



Abbildung 9: Verkehrsberuhigung am Petra-Kelly-Platz, 2019.

### 6.3: Sichere Straßenraumgestaltung in Kreuzungsbereichen

Durch die Reduktion freier Rechtsabbieger, großer Abbiegeradien und anderer zügig befahrbarer Abbiegemöglichkeiten für den Kfz-Verkehr wird die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger gesteigert, da hierdurch die durchschnittlichen Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt und Sichtbeziehungen verbessert werden. Eigene Signalphasen für linksabbiegende Kfz sollen bevorzugt angewendet werden, um Unfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern beim Linksabbiegen zu verhindern.

### 6.4: Verbesserung der Sichtbeziehungen

Freigehaltene Sichtbeziehungen sind essentiell, damit Zufußgehende das Verkehrsgeschehen überblicken können sowie gleichzeitig von anderen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig wahrgenommen werden. Daher müssen insbesondere Kreuzungsbereiche, Bordsteinabsenkungen, Einfahrten und Querungsmöglichkeiten von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Vorgezogene Gehwegnasen und Mittelinseln helfen, die Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern weiter zu erhöhen sowie deren Blickfeld zu verbessern. Bei der Prüfung von Einbauten in Gehwege oder von Sondernutzungen Dritter sind notwendige Sichtbeziehungen besonders zu berücksichtigen. Bestehende Sichthindernisse werden entfernt.



### 6.5: Verstärkung der Verkehrskontrollen

Für die konsequente Einhaltung bestehender Regeln im Straßenverkehr und die Gewährleistung der Sicherheit ist die regelmäßige Überwachung des fließenden sowie ruhenden Verkehrs unerlässlich. Die Kontrollkapazitäten beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung werden weiter ausgebaut. Bei der Polizei wird auf verstärkte Kontrollen in allen Bereichen und das konsequente Abschleppen von Falschparkenden, die Fußgängerinnen und Fußgänger behindern, hingewirkt.

Abbildung 10: Illegales Parken auf dem Gehweg und im Kurvenbereich des Kirchenwegs, 2021.

#### 6.6: Anhebung der Bußgeldsätze

Die Stadt Nürnberg setzt sich auf Landes- und Bundesebene über die entsprechenden Gremien weiterhin dafür ein, die Bußgeldsätze bei Verkehrsverstößen gerade im ruhenden Verkehr anzuheben. Nur so kann die Wirksamkeit der Verkehrsüberwachung gestärkt, ein nachhaltiger Lerneffekt erreicht und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden.

#### 6.7: Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Schwerpunktmäßige Zielgruppen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung sind Kindergartenkinder, Schülerinnen und Schüler, deren Erziehungsberechtigte sowie Ältere. Eltern erziehen ihre Kinder zu eigenständig sicheren Z Fußgehenden, indem sie dies einüben, die Bewegung zu Fuß aktiv fördern und auf das Bringen und Holen mit dem Kfz verzichten. Getreu dem Motto „kurze Beine, kurze Wege“ ist die sehr gute Schulwegsicherheit dauerhaft zu sichern. Die vorhandenen Schulwegkarten sind aktuell zu halten, die Wege kontinuierlich zu pflegen. Die gute Zusammenarbeit von Polizei, Schule, Verkehrsplanung und Eltern soll weiter gestärkt werden.

In Zusammenarbeit mit dem Stadt seniorenrat sollen Aktionen für eine sichere und inklusive Mobilität für Seniorinnen und Senioren durchgeführt werden. Aktionen mit Fahrschulen sensibilisieren Fahranfängerinnen und -anfänger. Auch alle anderen Gruppen müssen zu rücksichtsvollem Verhalten im Verkehr angehalten werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Zielfeld Nr. 7:

## **Kommunikation, Information, Beteiligung**

Fußverkehr wird von vielen nicht als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen. Für die Belange der Zufußgehenden muss weiter sensibilisiert werden, sodass in der ganzen Bevölkerung ein Bewusstsein für deren Interessen und Bedürfnisse entsteht. Strittige Themen, wie die Aufteilung der Verkehrsflächen im öffentlichen Raum und die Prioritätensetzung hinsichtlich der Finanzierung von verkehrlichen Projekten erfordern umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit. Gleichzeitig bietet sich im Zuge der strategischen Fußverkehrsförderung die Möglichkeit, innovative Beteiligungsformate umzusetzen und Chancen für mehr Partizipation und Bürgernähe zu nutzen. Da im Alltag praktisch jede/r zu Fuß unterwegs ist, sollte diese Meinungsvielfalt ausgeschöpft werden, um dauerhafte Verbesserungen zu erreichen und gleichzeitig demokratische Teilhabe zu stärken.

### **Maßnahmenkatalog**

#### 7.1: Rücksichtnahme und mehr Aufmerksamkeit

Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden wird stetig gefördert. Die Bausteine zum Thema Fußverkehr aus der Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“ werden um die Ziele der Fußverkehrsstrategie erweitert und zu einem geeigneten Zeitpunkt umgesetzt. Ziel ist es, konstante Aufmerksamkeit für das Thema zu gewinnen und auf die angestrebte Fußverkehrsförderung durch die Stadt Nürnberg hinzuweisen. Privat initiierte Kommunikations-, Informations- und Beteiligungsprojekte sowie entsprechende Aktionen für Zufußgehende sind zu fördern.

#### 7.2: „Fußgängerfreundliche Stadtteile“

Alle Stadtteile innerhalb des Rings werden bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Partizipation von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensverbänden vor Ort. In die Konzeption des jeweiligen Projekts wird die Beteiligung von Anfang an integriert. Bei „Fußverkehrs-Checks“ sind die Öffentlichkeit einzuladen und die Bürgervereine einzubinden, um so für Belange des Fußverkehrs im Stadtraum zu sensibilisieren.

#### 7.3: Orientierungshinweise

Die konzipierten Wegenetze für Freizeit und Alltag werden öffentlichkeitswirksam in Zusammenarbeit mit Vereinen und Initiativen vermittelt. Hinweise auf wichtige Ziele für Fußgängerinnen und Fußgänger werden ausgebaut. Mithilfe geeigneter Mittel wird Zufußgehenden die Orientierung erleichtert. Dabei wird, wo sinnvoll, auf die Unterstützung durch digitale Ergänzungen sowie neue Medienformate und -kanäle zurückgegriffen.

#### 7.4: Institutionelle Etablierung und Anlaufstelle

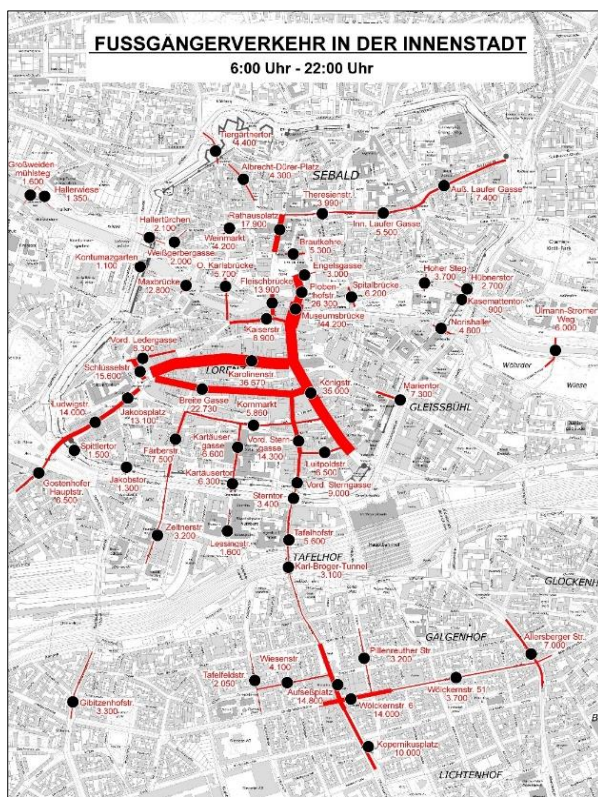
Die fortwährende Kommunikation mit unterschiedlichen Akteuren aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zum Thema Fußverkehr muss angestoßen und verstetigt werden. Bei Bedarf sind hierfür Gremien bzw. Arbeitskreise zu etablieren und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten. Die Zuständigkeit in der Verwaltung für verschiedene Themen, die den Fußverkehr betreffen, wird klar nach außen kommuniziert, um die

richtige Anlaufstelle für Anliegen rund um das Zufußgehen leicht ausfindig machen zu können.

### 7.5: Überörtliches Engagement

Die Stadt Nürnberg setzt sich explizit im Austausch mit anderen Städten, über den Deutschen Städtetag sowie beim Landes- und Bundesgesetzgeber für die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern ein. Dies beinhaltet sowohl gesetzliche, strukturelle und finanzielle Rahmenbedingungen.

### 7.6 Verbesserung der Datenlage



In den Zählstellenkatalog der jährlichen Querschnittszählung werden jedes Jahr zusätzliche Fußverkehrszählstellen aufgenommen. An Querschnitten, an denen standardmäßig nur der Kfz- und Radverkehr erfasst wird, werden zunehmend auch die Zufußgehenden erhoben, um die Datenlage stadtweit zu verbessern. Erhebungen zum Fußverkehr haben bei den fortlaufenden unterjährigen Zählungen hohe Priorität. Bei Handzählungen von Kfz und Radfahrenden wird immer abgewogen, ob Fußgängerinnen und Fußgänger zusätzlich erfasst werden können. Die Zählergebnisse sind zu georeferenzieren und zu veröffentlichen.

Abbildung 11: Fußgängerverkehr in der Innenstadt, 2019.

### 7.7: Information und Evaluation

Zur Messung der Fortschritte in der Fußverkehrsförderung und deren transparenten Darstellung ist die Öffentlichkeit und Politik regelmäßig über den aktuellen Stand zu informieren. Dies erfolgt im Rahmen des Reportings des Mobilitätsbeschlusses.

Zielfeld Nr. 8:

## **Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität**

Fußwege sind das Bindeglied zwischen allen Verkehrsarten. Insbesondere der ÖPNV ist darauf angewiesen, dass die Fahrgäste bequem und zügig die notwendigen Wegestrecken zur Haltestelle oder bei Umstiegen zu Fuß zurücklegen können. Daher muss die Zuwegung zum ÖPNV weiter verbessert werden. Gleichzeitig kommt Fußwegen in intermodalen Wegeketten eine hohe Bedeutung zu, da sie ein flexibles Bindeglied für die Kombination unterschiedlicher Modi darstellen und so Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw stärken. Fußgängerinnen und Fußgänger müssen sich oftmals Flächen mit dem Radverkehr teilen, wenn nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht. Da beides intensiv gefördert werden soll, müssen Konflikte zwischen den beiden Verkehrsträgern minimiert werden.

Ziel ist es daher, durch strategische Fußverkehrsförderung auch die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu stärken. So wird dazu beigetragen, den Anteil an MIV-Wegen in Nürnberg deutlich zu senken und bis 2030 einen Modal Split des Umweltverbunds von 68% zu erreichen.

### **Maßnahmenkatalog**

#### 8.1: Synergien nutzen und hervorheben

Bei Planungen für den ÖPNV sowie den Straßenraum werden Belange des Fußverkehrs immer mit einbezogen, um möglichst flächendeckend Verbesserungen zu erreichen. Das gute Miteinander der drei Bausteine Fuß, Rad und ÖPNV wird nach außen kommuniziert und entsprechend gefördert.

#### 8.2: Barrierefreie Haltestellen und komfortable Zuwege

Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist für den Fußverkehr besonders bedeutsam, da Zufußgehende auf öffentliche Verkehrsmittel zum Erreichen weiter entfernter Ziele angewiesen sind. Die Zuwegung wird verbessert, indem direkte Wegeverbindungen und Zugänge hergestellt und ausgebaut werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen wird als Daueraufgabe fortgesetzt. Im angestrebten Vorrangfußwegenetz (siehe 3.1) sind ÖPNV-Knoten wichtige Start- und Zielpunkte.

#### 8.3: Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformationen werden verbessert, indem weit einsehbare DEFIS-Anzeiger und statische Schilder die Haltestellen und die direkten Fußwegeverbindungen dorthin aufzeigen.

#### 8.4: Getrennte Wegeführungen für Fuß- und Radverkehr

Um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu minimieren, brauchen beide Verkehrsarten breite, getrennte Wege mit einer hohen baulichen Qualität. Die Trennung von Geh- und Radwegen stellt zudem die sicherste Wegeführung dar, auch wenn diese mehr Platz beansprucht. Daher sollen bei Planungen beiden Verkehrsarten möglichst eigene Infrastrukturen in hoher Qualität, insbesondere hinsichtlich Breite, Oberflächenmaterial und Beleuchtung, zur Verfügung gestellt werden.

### 8.5: Radabstellanlagen zur Freihaltung von Gehwegen und Fußgängerzonen

Neue Radabstellanlagen werden so aufgebaut, sodass Gehwege (außer bei überdimensionierten Aufweitungen oder bei ausreichender Breite) und Hauseingänge von Rädern freigehalten werden. Zudem sollen Radständer wie bisher als Alternative zu Pfosten zur Verhinderung des Parkens im 5 m-Bereich verwendet werden, sofern sie den Querungsbedarf von Fußgängern nicht einschränken. Um Radfahrende aus Fußgängerzonen ohne Freigabe für den Radverkehr fernzuhalten, werden weitere Abstellanlagen am Rand von solchen Fußgängerbereichen konzentriert.



Abbildung 12: Gut nachgefragte Radständer am Rand der Fußgängerzone am Josephsplatz, 2020.

## 5. Fazit und Ausblick

Die konsequente Förderung des Fußverkehrs ist notwendig, um definierte Ziele aus dem Mobilitätsbeschluss und dem Klimafahrplan erreichen zu können. Sie kann einen Beitrag zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl und zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt leisten. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum - nicht nur dessen Durchschreiten - ist zudem essentieller Bestandteil sozialen und demokratischen Austausches und somit Basis der pluralistischen Stadtgesellschaft. Erhebungen zeigen, dass ein großes Potential für mehr zu Fuß zurückgelegte Wege besteht. Es gilt, dieses auszuschöpfen. Wesentlich sind dabei Wege von bis zu 3 km und das flächenhafte Sicherstellen einer Mindest-Fußgängerinfrastruktur. Dazu ist eine klare Willensbekundung seitens der Zivilgesellschaft, der Politik und der Verwaltung vonnöten.

Die vorliegende Fußverkehrsstrategie setzt hierfür den Rahmen, ist jedoch nur der Anfang einer von nun an anstehenden Daueraufgabe. Entscheidend ist, die hier aufgeführten Punkte in konkretes Handeln zu überführen, um Verbesserungen sicht- und spürbar zu machen. Durch kontinuierlich verbesserte Rahmenbedingungen und eine höhere Wahrnehmung von Zufußgehenden soll sich sukzessive an die in dieser Strategie formulierten Maßnahmen und Ziele angenähert werden.

## Bildnachweis

Soweit nicht anders angegeben: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt.

## Quellenverzeichnis

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth – **StA** / Deutz, Lutz (2020):  
Mobilität in Nürnberg: Hohe Autoaffinität, aber es bewegt sich in Richtung Umweltverbund.  
Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019.  
Statistische Nachrichten für Nürnberg S276.

**PB-Consult** Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH (2019): Stadtprofil.  
Mobilitätsverhalten der Nürnberger(innen). Nürnberg 2019. Tabellenband, Stand 21.10.2019.  
Auftraggeber: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg.

**VAG** Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (2021): Dienstleistungsbericht der VAG 2020 auf  
Basis der Norm DIN EN 13816.

d