

## Radentscheid – zusätzliche Stellen und Stellenprofile

### Hier: Amt 61

- I. In Zusammenhang mit den Verhandlungsgesprächen mit der Initiative Radentscheid unter Federführung von OBM wurden die beteiligten Ämter um Überlegungen und Vorschläge zu zusätzlichen, nicht im Stellenplanverfahren für das Jahr 2021 vorgesehene Stellen vorzunehmen. Hierbei soll in erster Linie die Frage beleuchtet werden, welche Aufgaben und Projekte zur Radverkehrsförderung mit welchen personellen Ressourcen bearbeitet werden können. In Folge eines amtsinternen Abstimmungsgesprächs am 23.11.2020 werden diese zusätzlichen Stellen und Stellenprofile in Form von Steckbriefen aufgeführt. Für Amt 61 ergeben sich damit **vier zusätzliche Stellen**:

#### 1. Planung zusätzlicher Radschnellverbindungen

**Erläuterung:** Mit dem Stellenplan von Referat VI für das Jahr 2021 wurde die Neuschaffung einer Stelle „Verkehrsplanung Schwerpunkt Radverkehr“ beschlossen. Mit der Stelle ist in 2021 sowie in den Folgejahren vorrangig die Bearbeitung der Planung für die Radschnellverbindungen Erlangen-Nürnberg und Erlangen-Herzogenaurach vorgesehen. Aufgrund der hohen Anforderungen und des hohen Aufwandes für diese beiden Planungsverfahren, werden mit dieser Stelle keine weiteren Planungen von zusätzlichen Radschnellverbindungen möglich sein. Jedoch gibt es Bestrebungen, auch mindestens zwei weitere überörtliche Radschnellverbindungen von Erlangen nach Fürth bzw. nach Bamberg voranzubringen. Zusätzlich sind im innerstädtischen Netz gemäß dem Plannetz Radverkehr aus dem VEP zahlreiche innerörtliche Radschnellverbindungen zur Verknüpfung von einzelnen Stadtteilen, Gewerbegebieten und sonstigen Aufkommenschwerpunkten vorgesehen. Diese beschriebenen Aufgaben können von der zusätzlichen Stelle für die Planung von Radschnellverbindungen übernommen werden.

**Anforderungen:** Zu bearbeiten ist die Planung der oben benannten über- und innerörtlichen Radschnellverbindungen mit folgenden Aufgabenschwerpunkten:

- Planung der Radschnellverbindungen vorrangig in den Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI
- Ausarbeitung und Abstimmung von Fördermittelanträgen bis zur Leistungsphase 5 der HOAI
- Ausschreibung, Vergabe und Betreuung von Machbarkeitsstudien
- Konzeptionelles und strategisches Denken und Handeln
- Erfahrungen in der Straßenplanung insbesondere Vorplanung
- Konzeption und Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit
- Erfahrungen in der Gremienarbeit sowie bei der Erstellung von Beschlussvorlagen für den Stadtrat
- Planerische Abstimmungen und Verhandlungen mit Nachbarkommunen und der Straßenbauverwaltung
- Eigeninitiative und Teamfähigkeit

## 2. Fahrradstraßen und Fahrradparken

**Erläuterung:** Von der Initiative Radentscheid werden mit dem Ziel 2 die Erweiterung von Fahrradstraßen sowie deren Ausbau nach dem Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen gefordert. Mit dem Ziel 3 werden bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet in Form von hochwertigen Stellplätzen bei Einzelanlagen sowie in Fahrradparkhäusern gefordert. Weder für die Planung von Fahrradstraßen noch von Fahrradabstellanlagen besteht eigens dafür vorgesehenes Personal.

**Anforderungen:** Um Radverkehr als System planen und umsetzen zu können, ist sowohl der ruhende als auch der fließende Radverkehr zu berücksichtigen. Hierbei sind konzeptionelle/strategische Anforderungen auf gesamtstädtischer Ebene ebenso zu beachten wie straßenplanerische:

- Strategisch-konzeptionelle Ausarbeitung von stadtweiten Standortkonzepten für Fahrradabstellanlagen (Fahrradparkhäuser sowie weitere Abstellanlagen im Straßenraum)
- Planungen für die Umsetzung der bestehenden Fahrradstraßen nach dem Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung
- Ausarbeitung und Abstimmung eines Konzeptes zur stadtweiten Ausweitung von Fahrradstraßen (Fahrradstraßennetz)
- Konzeption und Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit
- Ausarbeitung der Straßenplanung für die Fahrradabstellanlagen
- Ausschreibung, Vergabe und Betreuung von Machbarkeitsstudien und Verkehrskonzepten (z. B. Fahrradparkhäuser, Ausweitung Fahrradstraßennetz)
- Konzeptionelles und strategisches Denken und Handeln
- Erfahrungen in der Straßenplanung, insbesondere Vorplanung
- Eigeninitiative und Teamfähigkeit

## 3. Infrastrukturplanung zur Ergänzung und Aktualisierung des stadtweiten Radwegenetzes

**Erläuterung:** Mit dem von der Initiative Radentscheid sehr hoch priorisierten Ziel 1 wird eine Umsetzung des Plannetzes Radverkehr bis zum Jahr 2024 zu 40% beantragt. Hierfür gibt es aktuell weder auf konzeptioneller noch auf straßenplanerischer Ebene spezifisches Personal.

**Anforderungen:** Das Erlanger Radverkehrsnetz bedarf auf gesamtstädtischer Ebene neben einem Ausbau an vielen Stellen einer grundlegenden Aktualisierung. Hintergrund sind viele veraltete, z. T. unsichere Radverkehrsanlagen, die nicht mehr aktuellen Richtlinien entsprechen. Außerdem gibt es noch zahlreiche Lücken im Radverkehrsnetz, die geschlossen werden müssen, damit der Radverkehr in der Stadt und über die Stadtgrenze hinweg als System funktionieren kann. Hieraus ergibt sich folgendes Anforderungsprofil:

- Strategisch-konzeptionelle Identifizierung von Lücken im bestehenden Radverkehrsnetz mit begleitenden Potentialanalysen und Nutzerprognosen
- Vorplanung von neuen Abschnitten im Radwegenetz inkl. Planungsabstimmung mit beteiligten Fachdienststellen
- Überplanung von veralteten bzw. unsicheren Abschnitten im Radwegenetz auf Ebene der Vorplanung inkl. Planungsabstimmung mit beteiligten Fachdienststellen

- Ausarbeitung von Beschlussvorlagen für die Planungen
- Konzeption und Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit
- Ausschreibung, Vergabe und Betreuung von Vorplanungen für Radwege
- Konzeptionelles und strategisches Denken und Handeln
- Erfahrungen in der Straßenplanung, insbesondere Vorplanung
- Eigeninitiative und Teamfähigkeit

#### 4. Verkehrsrechtliche Umsetzung

**Erläuterung:** Im Zuge von allen Vorplanungen für Radverkehrsanlagen sind intensive Abstimmungen der Straßenplanung mit der Abteilung für Straßenverkehr und Baustellen erforderlich. Im Nachgang dazu sind entsprechende Verkehrsrechtliche Anordnungen zu erstellen. Aktuell gibt es hierfür kein spezifisches Personal.

**Anforderungen:** Um im Nachgang zu den Planungen von Radverkehrsanlagen keinen Engpass bei der Abteilung für Straßenverkehr und Baustellen zu erzeugen, wird an dortiger Stelle zusätzliches Personal mit folgenden Anforderungen für zwingend erforderlich erachtet:

- Prüfung von verkehrsrechtlichen Voraussetzungen und Erstellung von verkehrsrechtlichen Anordnungen für Radverkehrsanlagen
- Abstimmung und Stellungnahmen zu straßenplanerischen Vorentwürfen mit Schwerpunkt Radverkehrsanlagen
- Qualifizierte Einzelfallsachbearbeitung mit Schwerpunkt Radverkehrsanlagen
- Vertiefte Kenntnis der Straßenverkehrsordnung
- Kenntnisse einschlägiger Planungsrichtlinien wünschenswert (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)
- intensive Zusammenarbeit mit den Fachbereichen der Verwaltung, Polizei und verschiedenen anderen Behörden sowie Institutionen
- Eigeninitiative und Teamfähigkeit

**Fazit:** Für keine der oben aufgeführten Planungsleistungen zur Radverkehrsförderung gibt es derzeit spezifisches Personal. Die Arbeiten können daher nicht mit dem erforderlichen und Umfang und der erforderlichen Sorgfalt und Zeitintensität erledigt werden. Die Stelleninhalte und -profile sind somit ausgelegt auf die konkrete Bearbeitung mehrerer vom Radentscheid geforderten Ziele. Die jeweiligen Angaben berücksichtigen die Bearbeitung der dargestellten Aufgaben auf gesamtstädtischer Ebene.