

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/377/2026

Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.07.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.07.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	30.07.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
AG Rad, AGFK

I. Antrag

1. Die bestehende AG Rad wird zur AG Nahmobilität weiterentwickelt, sobald eine Stelle für eine(n) Nahmobilitätsbeauftragte(n) geschaffen und besetzt wurde. Hierfür wird die Verwaltung beauftragt, eine Planstelle (1,0 VZÄ) mit einem Kompensationsvorschlag innerhalb des Ref. VI zu beantragen.
2. Der Aufgabenbereich der AG Nahmobilität umfasst die integrierte Betrachtung von Fußverkehr, Radverkehr und Sharing-Angeboten.
3. Der Teilnehmerkreis wird im Vergleich zur AG Rad erweitert (siehe Tabelle unter Begründung).

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die AG Rad wurde in Erlangen in den 80er Jahren in einer Phase aufgebaut, in der es zunächst darum ging, den Radverkehr als eigenständiges Handlungsfeld innerhalb von Verwaltung und Stadtgesellschaft zu etablieren sowie den Austausch mit den Interessensvertretungen des Radverkehrs zu institutionalisieren. Diese Aufgabe hat die AG Rad über viele Jahre erfolgreich erfüllt.

Die Anforderungen an die kommunale Mobilitätsplanung haben sich seither jedoch deutlich erweitert. Neben dem weiterhin wichtigen Radverkehr ist insbesondere der Fußverkehr mit Themen wie Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit, demografischer Wandel, Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit stärker in den Fokus gerückt. Die damit verbundenen Fragestellungen lassen sich insbesondere im Bestand häufig nur integriert bearbeiten, da innerhalb derselben Straßenräume Nutzungskonflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichem Verkehr, motorisiertem Verkehr, Sharing-Angeboten und ruhendem Verkehr entstehen. Darüber hinaus ist der verstärkte Focus auf einen klimagerechten Stadtumbau mit mehr Grün zu berücksichtigen.

Zudem wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr voraussichtlich künftig aus verkehrsrechtlichen Gründen bzw. aufgrund neuer Regelwerke nur noch sehr eingeschränkt zulässig sein, was insbesondere in Erlangen einen erheblichen Anpassungsbedarf zur Folge hätte. So weist Erlangen einen hohen Anteil gemeinsam geführter Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie freigegebener Gehwege auf, die den neuen Anforderungen an Mindestbreiten nicht annähernd entsprechen. Dieser große Bestand an

Führungsformen muss voraussichtlich künftig verstärkt überprüft bzw. könnte auch rechtlich angefochten werden. Hierfür bedarf es einer integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung der Nahmobilität im gesamtstädtischen Kontext, die über die bisherige Zielsetzung der AG Rad hinausgeht.

Darüber hinaus haben sich neue Mobilitätsformen etabliert, die im Rahmen einer zukunftsfähigen Nahmobilität verkehrssicher und stadtverträglich integriert werden müssen. Dies betrifft Sharing-Angebote wie VAG_Rad, E-Scooter und Carsharing sowie die zugehörigen Mobilitätsstationen. Nahmobilität umfasst dabei insbesondere die integrierte Betrachtung kurzer Wege auf der sog. „letzten Meile“ und die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel hierfür im unmittelbaren Lebensumfeld der Bürgerinnen und Bürger.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, die bisherige AG Rad auch in Erlangen zu einer AG Nahmobilität weiterzuentwickeln. Diese soll die Belange des Fuß- und Radverkehrs gemeinsam betrachten, strategische Fragestellungen der Nahmobilität beraten, wichtige Projekte frühzeitig begleiten sowie die Perspektiven weiterer betroffener Gruppen systematischer einbeziehen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die AG Nahmobilität steht im Einklang mit den bereits im Verkehrs- und Mobilitätsplan (VEP 2030) beschlossenen strategischen Zielsetzungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Sie trägt zur Umsetzung integrierter Verkehrskonzepte bei und berücksichtigt aktuelle Anforderungen an Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit.

Die AG Nahmobilität soll in Erlangen als dauerhaftes, nicht beschließendes Beteiligungs- und Beratungsgremium ausgestaltet werden. Ihre Aufgabe ist nicht die Behandlung jedes Einzelproblems, sondern insbesondere:

- Diskussion strategischer Grundsatzfragen der Nahmobilität,
- Beratung wichtiger Projekte mit besonderer Bedeutung für Fuß- und Radverkehr,
- frühzeitige Erkennung und Diskussion von Zielkonflikten,
- Rückkopplung zwischen Verwaltung, Politik und Interessenvertretungen,
- Stärkung eines gemeinsamen Verständnisses für sichere, barrierefreie und stadtverträgliche Mobilität,
- Berücksichtigung einer mit dem Stadtbild verträglichen Gestaltung,
- Strategische Beteiligung der Bürgerschaft.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die bisherige AG Rad wird dadurch strukturell weiterentwickelt. Die Erweiterung des Teilnehmerkreises ermöglicht eine umfassendere Diskussion und Abwägung. Parallelstrukturen werden vermieden. Gleichzeitig wird durch die Bündelung sichergestellt, dass alle Belange einer Gerechtigkeitsdebatte standhalten.

Mit der AG Nahmobilität erfolgt keine Schwächung des Radverkehrs, sondern es besteht vielmehr die Chance, Fuß- und Radverkehr integriert zu betrachten und beide damit künftig weiter zu stärken. Separate Gremien für den Fuß- und Radverkehr würden hingegen zusätzlichen Abstimmungsaufwand verursachen und die Gefahr bergen, Einzelinteressen isoliert zu betrachten. In diesem Sinne ist auch die Erweiterung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) für Themen des Fußverkehrs bereits vorgesehen.

Empfohlen wird eine Besetzung der AG Nahmobilität mit Teilnehmenden aus einem festen Kern und themenbezogen hinzuzuladenden weiteren Akteuren.

Für Erlangen erscheint folgende Organisationslogik besonders sinnvoll:

- eine überschaubare Zahl fester Mitglieder mit klaren Rollen aus Verwaltung / Fachinstitutionen und externen Interessenvertretungen, um die Handlungsfähigkeit zu gewährleisten,
- bei speziellen Themen zusätzliche Einladung weiterer Akteure,
- Ziel ist nicht die vollständige Abbildung sämtlicher Interessensgruppen / Stakeholder, sondern eine arbeitsfähige, ausgewogene und fachlich breite Besetzung.

Als Teilnehmerkreis der AG Nahmobilität wird daher eine Zusammensetzung wie folgt vorgeschlagen:

Baustein	Empfohlene Besetzung	Begründung
Fester Kern – Verwaltung und Fachinstitutionen	Koordination Nahmobilität, Mobilitätsplanung / Straßenverkehrsbehörde / Stadtplanung, Tiefbauamt, EB 77 bzw. betriebliche Unterhaltsstellen, Polizei, ESTW/ÖPNV, Schulverwaltungsamt, Büro für Chancengleichheit und Vielfalt einschl. Gleichstellungsbeauftragte(r)	Sichert Umsetzbarkeit, rechtliche Einordnung und Anschluss an Planung, Betrieb und Verkehrssicherheit.
Fester Kern – externe Interessenvertretungen	AGFK, ADFC, FUSS e. V., VCD, Verkehrswacht, ADAC, Seniorenbeirat, Behindertenbeirat bzw. Behindertenvertretung, Jugendparlament oder Stadtjugendring, Gesamtelternbeirat bzw. schulische Vertretung	Bildet verschiedene Perspektiven auf Fuß- und Radverkehr, Sicherheit, Barrierefreiheit sowie die Perspektive älterer, jüngerer und schulischer Nutzergruppen systematisch ab.
Optionale weitere Mitglieder	Vertretung Klimaschutz (z. B. BUND), Amt für Umweltschutz und Energiefragen, Universität bzw. große Arbeitgeber, Einzelhandel/Innenstadtakeure, ZV StUB, Amt für Sport und Gesundheitsförderung, Bürgeramt – Abt. Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Carsharing, E-Scooter, Schulleitungen, Feuerwehr und Rettungsdienste, Quartiersinitiativen, Wohnungsbau-gesellschaften, externe Fachbüros	Ergänzt das Gremium um Perspektiven zu Pendelverkehr, Erreichbarkeit, Akzeptanz, Kommunikation und Gesundheit, Umwelt / Klimaschutz.

Die AG Nahmobilität soll in der Regel zweimal jährlich tagen. Bei Bedarf können zusätzliche anlassbezogene Sitzungen stattfinden. Ergänzend hierzu sind Abstimmungen auf Arbeitsebene zwischen Verwaltung und Interessensvertretungen sinnvoll, um fachliche Fragestellungen und laufende Projekte kontinuierlich zu begleiten und vorzubereiten.

Die inhaltliche Erweiterung von einem radverkehrsbezogenen zu einem nahmobilitätsbezogenen Gremium erhöht die Anforderungen an Koordination, Moderation, Vor- und Nachbereitung, fachliche Abwägung, Beteiligung sowie Öffentlichkeitsarbeit erheblich. Die kontinuierliche organisatorische und fachliche Begleitung einer AG Nahmobilität erfordert hierfür eine zentrale Koordinierungsstelle mit entsprechenden personellen Ressourcen und interdisziplinären fachlichen und strategischen Fähigkeiten. Die Wahrnehmung dieser Aufgaben innerhalb der bestehenden Personalstrukturen ist angesichts des erweiterten Aufgabenumfangs nicht leistbar (siehe hierzu auch MzK 613/370/2026). Für die Einrichtung und dauerhafte Arbeitsfähigkeit der AG Nahmobilität ist daher die Schaffung entsprechender personeller Ressourcen eine zwingende Voraussetzung. Amt 61 beantragt daher zum Haushalt 2027 eine entsprechende Planstelle (1,0 VZÄ). Die Stelle soll insbesondere die strategische, organisatorische und kommunikative Begleitung der AG Nahmobilität sowie die koordinierende Bearbeitung der Themenfelder Fuß-,

Radverkehr und Sharing-Angebote übernehmen. Eine entsprechende organisatorische Verankerung wurde bereits im VEP 2030 angeregt. Aufgrund der Haushaltslage erfolgt ein Kompensationsvorschlag innerhalb des Referates VI zu Stellplananmeldung.

Aufgrund weiterhin steigender Mobilität in Erlangen, neuer „strengerer“ Gesetze und verschärfter fachlicher Standards sowie einer in vielen Bereichen nicht mehr zeitgemäßen bzw. sanierungsbedürftigen Infrastruktur sind planerische und verkehrsrechtliche Veränderungen mit erheblichen Auswirkungen auf alle Verkehrsarten in den kommenden Jahren unumgänglich. Mit dem vorgeschlagenen Ansatz können gute Voraussetzungen für Erlangen geschaffen werden, diesen Veränderungsprozess möglichst konfliktarm und mit effizientem Personaleinsatz so umzusetzen, wie dies bereits in der Vergangenheit bei der Umwandlung zur Fahrradstadt gelungen ist.

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:
Festlegung nach Stellenwertprüfung durch Amt 11		
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

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang