

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung -öffentlich-	3
------------------------	---

Vorlagendokumente

TOP Ö 10.1 Sachstandsbericht zum Zukunftsplan Fahrradstadt	
Mitteilung zur Kenntnis 613/395/2026	5
Anlage 1: Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt 613/395/2026	6
TOP Ö 10.2 Durchfahrtsverbot für Kfz über 7,5t zGM in der Möhrendorfer Straße	
Mitteilung zur Kenntnis 614/115/2026	70
Antrag CSU-Ortsverband 614/115/2026	72
TOP Ö 10.3 Bearbeitungsstand Fraktionsanträge	
Mitteilung zur Kenntnis VI/302/2026	74
Bearbeitungsstand Fraktionsanträge zum UVPA am 22.09.2026 VI/302/2026	75
TOP Ö 10.4 Budgetergebnis 2025 - Amt 31	
Mitteilung zur Kenntnis 31/317/2026	77
Amt 31 Budgetabrechnung 2025 31/317/2026	79
TOP Ö 11 Zwischenbericht des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (mit Ref. VI - PET und Stabstellen) Budget zum Arbeitsprogramm 2026 - Stand 31.07.2026	
Beschlussvorlage 61/007/2026	80
Anlage 1: Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand 31.07.2026 – des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (mit Ref. VI - PET und Stabstellen) 61/007/2026	82
TOP Ö 12 Zukunftsplan Fahrradstadt; hier: Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg - Fahrradstraße Häuslinger Straße	
Beschlussvorlage 613/361/2026	84
Anlage 1 - Übersichtsplan Radvorrangroute Büchenbach Süd - Burgberg 613/361/2026	88
Anlage 2 - Vorplanung Häuslinger Str_Fahrradstraße 613/361/2026	89
TOP Ö 13 Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" Hier: Planung "Autobahnzubundel Regnitzstadt": Umverlegung Autobahnauffahrt, Neuplanung Nord-Süd-Verbindung und südlicher Knotenpunkt	
Beschlussvorlage 613/388/2026	91
Anlage 1 - Leistungspaket "Autobahnzubundel Regnitzstadt" - Teilabschnitte 613/388/2026	95
Anlage 2 - Planskizze "Autobahnzubundel Regnitzstadt" 613/388/2026	96
TOP Ö 14 Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität	
Beschlussvorlage 613/377/2026/1	97
TOP Ö 15 VGN-Tarifreform 2027 und Verlängerung der Vereinbarung zum VGN-Mobilitätsindex bis zum 31.12.2033	
Beschlussvorlage 613/391/2026	102
Anlage 1: Das neue Tarifsysteem des VGN 613/391/2026	106
Anlage 2: Vereinbarung VGN-Mobilitätsindex 2023 613/391/2026	145
TOP Ö 16 RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Vorplanung	
Beschlussvorlage 613/394/2026	168
Anlage 1 - Lagepläne 613/394/2026	175
Anlage 2 - Übersichtskarte 613/394/2026	183
Anlage 3 - Bewertungsmatrix 613/394/2026	184
Anlage 4 - Darstellungen Planungsfokusse 613/394/2026	187
TOP Ö 17 RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Fortschreibung der Kooperationsvereinbarung	

Beschlussvorlage 613/396/2026	191
Anlage 1 - Entwurf der Kooperationsvereinbarung (ohne Anhänge) 613/396/2026	194
TOP Ö 18 Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg, Erhöhung der Überwachungstunden bei der Geschwindigkeitsüberwachung	
Beschlussvorlage 614/111/2026	198
Anlage Geschwindigkeitsüberwachung zu BV 614-111-2026 614/111/2026	201
TOP Ö 19 Antrag: Eltersdorf Regnitzweg: Schlechte Sicht verbessern, Antrag Nr. 50/2026 der SPD Fraktion	
Beschlussvorlage 614/113/2026	202
Antrag 50/2026 der SPD-Fraktion 614/113/2026	204

Einladung

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77, Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

3. Sitzung • Dienstag, 22.09.2026 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

Werkausschuss EB77:

- 8. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 9. Anfragen Werkausschuss EB77

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:

- 10. Mitteilungen zur Kenntnis
- 10.1. Sachstandsbericht zum Zukunftsplan Fahrradstadt 613/395/2026
- 10.2. Durchfahrtsverbot für Kfz über 7,5t zGM in der Möhrendorfer Straße 614/115/2026
- 10.3. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/302/2026
- 10.4. Budgetergebnis 2025 - Amt 31 31/317/2026

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- 11. Zwischenbericht des Amtes für Stadtplanung und Mobilität 61/007/2026
(mit Ref. VI - PET und Stabstellen) Budget zum Arbeitsprogramm 2026 -
Stand 31.07.2026

- | | | |
|-----|--|----------------|
| 12. | Zukunftsplan Fahrradstadt; hier: Radvorrangroute Büchenbach
Süd-Burgberg - Fahrradstraße Häuslinger Straße | 613/361/2026 |
| 13. | Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt"
Hier: Planung "Autobahnbündel" Regnitzstadt - Umverlegung Autobahn-
auffahrt, Neuplanung Nord-Süd-Verbindung und südlicher Knotenpunkt | 613/388/2026 |
| 14. | Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität | 613/377/2026/1 |
| 15. | VGN-Tarifreform 2027 und Verlängerung der Vereinbarung zum
VGN-Mobilitätsindex bis zum 31.12.2033 | 613/391/2026 |
| 16. | RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Vorplanung | 613/394/2026 |
| 17. | RSV Erlangen-Herzogenaurach,
hier: Fortschreibung der Kooperationsvereinbarung | 613/396/2026 |
| 18. | Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum
Nürnberg, Erhöhung der Überwachungstunden bei der Geschwindigkeits-
überwachung | 614/111/2026 |
| 19. | Antrag: Eltersdorf Regnitzweg: Schlechte Sicht verbessern,
Antrag Nr. 50/2026 der SPD-Fraktion | 614/113/2026 |
| 20. | Anfragen | |

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 15. September 2026

STADT ERLANGEN

gez. Jörg Volleth
Oberbürgermeister

Falls Tagesordnungspunkte dieser Sitzung aus Zeitgründen auf den nächsten Termin verschoben werden müssen, bitten wir Sie, die entsprechenden Unterlagen aufzubewahren und erneut mitzubringen.

Die Sitzungsunterlagen können auch unter www.ratsinfo.erlangen.de abgerufen werden.

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/395/2026

Sachstandsbericht zum Zukunftsplan Fahrradstadt

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

AG Rad, Amt 66, Amt 31

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Der „Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt“ dokumentiert die Umsetzung aus dem Zukunftsplan Fahrradstadt aus dem Jahr 2021. Er dient der Information über den aktuellen Stand.

Die Stadt Erlangen hat gemeinsam mit der Initiative Radentscheid verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Zukunftsplan Fahrradstadt festgelegt. Dieser wurde im Februar 2021 im Stadtrat beschlossen. Eine Fortschreibung der Maßnahmen aus dem Zukunftsplan Fahrradstadt wurde im Jahr 2024 mit dem beschlossenen Achsenkonzept (s. Vorlage 613/305/2024) durchgeführt.

Der Sachstandsbericht dient der Verwaltung als Monitoring und Übersicht über die bereits erledigten bzw. noch ausstehenden Maßnahmen. Aus dem Bericht geht hervor, dass seit 2021 bereits 60 % der (quantitativ messbaren) Maßnahmen erledigt sind oder sich in Bearbeitung befinden. Allerdings zeigt sich auch, dass die optimistisch gesetzten zeitlichen Ziele häufig nicht eingehalten werden konnten: viele der Maßnahmen, die bis 2024 umgesetzt sein sollten, konnten bis jetzt nicht fertig gestellt werden. Aufgrund der aktuell schwierigen Haushaltsituation ist auch deren Umsetzungsmöglichkeit in den kommenden Jahren fraglich.

Die Stadt Erlangen ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) und als fahrradfreundliche Stadt zertifiziert. Alle sieben Jahre muss diese Zertifizierung erneuert werden. Bei der Rezertifizierung im Jahr 2022 wurde der Stadt von der AGFK als Auflage mitgegeben, einen Sachstandsbericht zu erstellen für die im Zukunftsplan vereinbarten Ziele.

Da der Zukunftsplan Fahrradstadt auch unter der Beteiligung von bürgerschaftlichen Verbänden erstellt wurde, soll der aktuelle Umsetzungsstand auch auf der Webseite der Stadt Erlangen (www.erlangen.de/fahrrad) kommuniziert werden.

Anlagen:

Anlage 1: Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt

Stadt Erlangen

erlangen.de/fahrrad

Stand
07/2026



1 Inhalt

1	Inhalt	1
2	Fahrradstadt Erlangen	2
3	Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt	3
3.1	Personal	4
3.2	Strecke	5
3.3	Knotenpunkte	6
3.4	Erlanger Standardlösung	6
3.5	Fahrradstraßen	7
3.6	Fahrradparken	7
3.7	Radschnellverbindungen	8
3.8	Schulwege	8
3.9	Vision Zero	9
3.10	Vernetzte Mobilität	9
3.11	Lastenräder	9
3.12	Organisatorische Bündelung	10
3.13	Informationsangebot	11
3.14	Führung an Baustellen	12
3.15	Monitoring	12
4	Achsenkonzept	13
5	VEP	16
6	Anhänge	17
6.1	Abkürzungsverzeichnis	17
6.2	Abbildungsverzeichnis	18
6.3	Anhänge	19
6.3.1	Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt Stand 07/2026	19
6.3.2	Zukunftsplan Fahrradstadt	20
6.3.3	Karte VEP	21
6.3.4	Karte Achsenkonzept	22
6.4	Impressum	23

2 Fahrradstadt Erlangen

Erlangen ist überregional, ja bundesweit als Fahrradstadt mit langer Tradition bekannt. Dennoch kann der Anteil der Radler*innen am Gesamtverkehr weiter ausgebaut werden. Mit dem Rad unterwegs zu sein, belastet weder Klima noch Umwelt, stärkt die eigene Gesundheit und benötigt wenig Raum.

Erlangen ist eine Großstadt mit knapp 120.000 Einwohnern (Stand 2023) in der Metropolregion Nürnberg auf der Städtachse Nürnberg, Fürth und Schwabach. Die grundsätzlichen Bedingungen für den Radverkehr in Erlangen sind gut. Wegen der vielen hochqualifizierten Beschäftigten und Studierenden gibt es eine fahrradaffine Bevölkerungsstruktur. Zudem weist die Stadt eine kompakte Struktur auf, was vergleichsweise kurze, fahrradtaugliche Strecken zwischen den wichtigen Quellen und Zielen bedeutet. Von der Innenstadt aus befinden sich alle weiteren städtischen Ortsteile in einem Radius von fünf bis sechs Kilometern. Im innenstadtnahen Bereich liegen unter anderem Einrichtungen der Universität, Siemens und der Hauptbahnhof. Auch gibt es kaum Steigungen und bereits ein dicht ausgebautes Netz an Radwegen. Potenzial für noch mehr Radverkehr besteht vor allem bei den Pendler/innen, die aus dem Umland in die Stadt zum Arbeiten fahren. Hier können attraktive Angebote für den Radverkehr (z. B. Radschnellverbindungen) besonders viel bewirken.

Als Gründungsmitglied der AGFK Bayern wurde die Stadt Erlangen im Jahr 2016 erstmals zertifiziert und im Jahr 2023 rezertifiziert. Eine erneute Rezertifizierung als fahrradfreundliche Kommune steht damit im Jahr 2030 laut der Satzung der AGFK wieder an. Dieser Zwischenbericht soll dazu dienen, die Maßnahmen seit der letzten Prüfung durch die AGFK aufzuzeigen.

Verglichen mit anderen deutschen Städten hat Erlangen einen hohen Radverkehrsanteil, vor allem im Binnenverkehr, wo er im Jahr 2015 überdurchschnittliche 34 Prozent erreichte. Neben den weiter oben genannten Gründen tragen dazu auch die im Stadtgebiet verstreuten Universitätsstandorte und Arbeitsplatzschwerpunkte bei. Um die Stadt herum befinden sich einwohnerstarke Gemeinden, aus denen viele Pendler*innen nach Erlangen fahren. Sie sind eine wesentliche Ursache für das erhebliche Kfz-Verkehrsaufkommen in der Stadt und über die Stadtgrenzen hinweg – und somit eine wichtige Zielgruppe für die Erschließung neuer Nutzerkreise für den Radverkehr. So ist bei den Einpendler/innen der Radverkehrsanteil bisher verhältnismäßig niedrig.

3 Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt

Wie in vielen anderen Städten in Bayern und Deutschland fanden insbesondere Anfang der 2020er Jahre Radentscheide (Bürgerbegehren) statt, die sich als Ziel gesetzt haben, Politik und Verwaltung zu mehr Radverkehrsförderung zu bewegen. Auch in der Stadt Erlangen fanden sich Bürger/innen zusammen, die darauf hingearbeitet haben, ein solches Bürgerbegehren unter dem Titel „Erlangen, tritt in die Pedale“ durchzuführen.

Als Fahrradstadt hat sich die Stadt Erlangen mit diesen engagierten Bürgern/innen zusammengesetzt und gemeinsam wurde der sogenannte Zukunftsplan Fahrradstadt (ZPF) entworfen, welcher als Leitlinie für die zukünftige Radverkehrsplanung dienen soll. Mit dem ZPF, der 2021 im Stadtrat beschlossen wurde, konnten sich die Stadt Erlangen und der Radentscheid insofern einigen, dass es in Erlangen nicht zu einem Bürgerbegehren gekommen ist (s. im Anhang 6.3 sowie Beschluss abrufbar unter [SessionNet | Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen](#)). Darin enthalten sind verschiedenste Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, die im Folgenden kurz erläutert werden. Die beiliegende Tabelle dient als eigentlicher Sachstandsbericht. Die Kurzübersicht zeigt, dass ca. 60 % der Maßnahmen bereits erledigt oder derzeit in Arbeit sind. Manche Projekte können sich mit Planung und Abstimmung sowie ggfs. Öffentlichkeitsbeteiligung über mehrere Jahre ziehen, sodass bei vielen Projekten der vorgegebene Zeithorizont einer Umsetzung bis 2024 nicht gehalten werden konnte. Dies verzögert wiederum auch die Projekte, die mit einem Zeithorizont bis 2028 vermerkt sind (s. Umsetzungstabelle). Hinzu kommen knappe personelle Ressourcen an einigen Stellen sowie die seit 2023 schwierige Haushaltslage der Stadt Erlangen.

Maßnahmen	Status
40	erledigt oder kurz vor Abschluss
39	in Arbeit
40	noch offen
12	zurückgestellt

Abbildung 1 Kurzübersicht

3.1 Personal

Der ZPF enthält 12 Stellen, die bei der Stadt Erlangen neu geschaffen werden sollen, um die in ihm enthaltenen Maßnahmen mit den nötigen Personalressourcen umsetzen zu können. Von diesen 12 Stellen wurden bis 2026 9 Stellen geschaffen und besetzt.

Seit der Rezertifizierung der Stadt Erlangen 2023 ist die Stelle des/der Radbeauftragten erheblichen Veränderungen ausgesetzt. Auch zuvor war die Stelle bereits von mehreren Personalwechseln betroffen. Der/Die Radbeauftragte war als übergeordnete Radverkehrsstelle direkt beim Referat VI (Planen und Bauen) angesiedelt. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung hat der Stadtrat beschlossen, die Stelle des/der Radbeauftragten zurückzugeben und stattdessen eine für strategische Bauaufgaben u. a. der StUB und rechtliche Prüfungsaufgaben dringend benötigte Ingenieursstelle in Amt 66 zu schaffen.

Die Stelle des/der aktuellen Radbeauftragten war seit mehreren Monaten nicht besetzt. Bereits in den Vorjahren kam es aufgrund von Stellenwechseln sowie Elternzeiten zu einer hohen Fluktuation mit längeren Vakanzzeiten. Eine Vertretung war nicht möglich.

Die Funktion des/der Radbeauftragten umfasst neben der Öffentlichkeitsarbeit insbesondere die Entwicklung strategischer Konzepte sowie die Wahrnehmung einer sichtbaren Rolle als Ansprechpartner/in für das Thema Radverkehr nach außen. Diese Funktion stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune durch die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) dar. Die Anforderungen an die Funktion Radbeauftragte/r sind seitens der AGFK klar definiert.

Um diesen Anforderungen weiterhin möglichst gerecht zu werden, wurde Amt 61 (Abteilung 613) angewiesen, die Aufgaben anteilig ohne entsprechendes Planstellenvolumen zu übernehmen. Nach verwaltungsinternen Abstimmungen sollen die Aufgaben des/der Radbeauftragten an eine Mitarbeiterin der Abteilung 613 übertragen werden. Diese ist im Sachgebiet Infrastrukturplanung (613.2) auf einer Planstelle tätig, die im Zusammenhang mit dem Zukunftsplan Fahrradstadt eingerichtet wurde. Hier ist sie schwerpunktmäßig mit Trassierungsaufgaben im Radverkehr befasst. Die Mitarbeiterin verfügt über mehrjährige Erfahrung in fachlichen Fragen der Radverkehrsplanung, insbesondere in den Bereichen Trassierung und verkehrsrechtliche Belange.

Da die Aufgaben stellenplanneutral übertragen werden, können nicht alle Aufgaben des/der bisherigen Radbeauftragten übernommen werden. Die Mitarbeiterin wird sich daher jeweils hälftig ihren originären Aufgaben, insbesondere der Planung von Fahrradstraßen und Radverkehrsanlagen und den Aufgaben eines/r Radbeauftragten widmen. Die Übertragung der anteiligen Aufgaben des/der Radbeauftragten erfolgt zum 01.05.2026. Die Mitarbeiterin wird ihre neuen Aufgaben

selbstverständlich nicht isoliert wahrnehmen, sondern wird durch das Team der Abteilung 613 fachlich unterstützt und vertreten. Gleichwohl führt die Aufgabenübertragung ohne zusätzliche personelle Ressourcen zwangsläufig dazu, dass andere Aufgaben reduziert oder zurückgestellt werden müssen. Konkret bedeutet dies:

- Die für 2026 vorgesehene Planung einer weiteren Radverkehrsverbindung zwischen Tennenlohe und Eltersdorf muss voraussichtlich mindestens bis 2027 verschoben werden.
- Das Neubürgermarketing kann abweichend vom Haushaltskonsolidierungskonzept (Beschluss des Stadtrates vom 30.04.2025; Idee Nr. VI/61/41) nicht als stadtinterne Lösung mit eigenem Personal durchgeführt werden. Insofern keine Haushaltsmittel für eine externe Vergabe bereitgestellt oder zusätzliche personelle Ressourcen dafür geschaffen werden, erfolgt keine Fortführung ab 01.11.2026.
- Aus den originären Aufgaben eines/einer Radbeauftragten fallen folgende Bereiche weg
 - Öffentlichkeitsarbeit für Radanliegen
 - Akquisition von Fördermitteln und Sponsoring
 - Förderung umweltfreundlicher Mobilität
 - Koordinierung ämterübergreifender Projekte in der Stadtverwaltung zu Themen Radforum, Öffentlichkeitsarbeit, Imagekampagnen

Es ist davon auszugehen, dass die AGFK künftig auch den Bereich Fußverkehr verstärkt in das Aufgabenprofil einbeziehen wird. Unabhängig davon ist festzustellen, dass die zwingend erforderliche strategische Neuausrichtung im Bereich der Nahmobilität künftig unter anderen Rahmenbedingungen neu justiert werden muss.

Mittelfristiges Ziel ist daher die Neuschaffung einer Planstelle in Amt 61 für eine/n Nahmobilitätsbeauftragte/n, welche die Aufgaben des Radbeauftragten beinhaltet. Hierfür wird Amt 61 einen entsprechenden Stellenplanantrag für den Haushalt 2027 einbringen.

Siehe auch: [SessionNet | Neuorganisation Funktion Radbeauftragte*r](#)

3.2 Strecke

Im gesamten Stadtgebiet wurden Strecken identifiziert, auf welchen eine Radverkehrsführung fehlt bzw. ertüchtigt werden muss.

Sachstandsbericht s. Tabelle im Anhang 6.3

Maßnahmen	Status
7	erledigt oder kurz vor Abschluss
8	in Arbeit
12	noch offen
2	zurückgestellt

Abbildung 2 Kurzübersicht Streckenelemente

3.3 Knotenpunkte

Im gesamten Stadtgebiet wurden Knotenpunkte identifiziert, welche für den Radverkehr sicherer gemacht werden sollen.

Sachstandsbericht s. Tabelle im Anhang 6.3

Maßnahmen	Status
1	erledigt oder kurz vor Abschluss
4	in Arbeit
13	noch offen
5	zurückgestellt

Abbildung 3 Kurzübersicht Knotenpunkte

3.4 Erlanger Standardlösung

Bei der sogenannten „Standardlösung“ handelt es sich um einen Erlanger Standard für die Bevorrechtigung für den Fuß- und Radverkehr. Im ZPF sind sieben Stellen enthalten, die nach dieser Lösung umgestaltet werden sollen. Davon ist eine bereits umgesetzt, 3 befinden sich derzeit in der Planung (s. Tabelle im Anhang 6.3).

Zu den infrastrukturellen Punkten im ZPF muss hinzugefügt werden, dass bei der Erstellung des ZPF die Maßnahmen im Stadtgebiet ohne einen Netzplan festgelegt wurden. Um ein durchgängiges, sicheres Netz für den Radverkehr in Erlangen zu schaffen, wurde deshalb als Fortschreibung des VEP sowie des ZPF das Achsenkonzept (s. Kapitel 4) beschlossen. Dadurch werden die Maßnahmen des ZPF, die im Achsenkonzept liegen, prioritär behandelt; die Maßnahmen, die außerhalb liegen, vorerst zurückgestellt.

3.5 Fahrradstraßen

Bereits vor den mit dem Staatsministerium für 2023 abgestimmten Musterblättern der AGFK Bayern hat die Stadt Erlangen 2019 gemeinsam mit einem externen Büro bestimmte Standards und Markierungslösungen für Fahrradstraßen festgelegt. Diese weicht in der Markierung von den Musterblättern ab: Statt der Breitstrichblockung in den Musterblättern, wurde in Erlangen ein roter durchgängiger Breitstrich an den Fahrbahnrändern markiert. Diese Lösung findet man noch im Stadtgebiet. Mit UVPa-Beschluss vom 14. Oktober 2025 (Beschluss 613/312/2024, einsehbar unter <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?kvonr=2140134>) werden künftig entsprechend den AGFK-Musterblättern auch in Erlangen Fahrradstraßen stattdessen mit der weißen Blockmarkierung neu angelegt.

14 Fahrradstraßen sind im ZPF enthalten sowie das Bekenntnis zu einem Beschluss zum weiteren Ausbau des Fahrradstraßennetzes. Zusätzlich zum ZPF wurde im Jahr 2024 das sogenannte Achsenkonzept (s. Kapitel 4) beschlossen, in dem weitere Fahrradstraßen enthalten sind.



Abbildung 4 Fahrradstraße mit alter Markierung

3.6 Fahrradparken

Erlangen hat das 1000-Bügel-Programm für die Innenstadt und die Gesamtstadt geschaffen. Wegen des großen Abstimmungsbedarfes mit Anwohnern sowie der

Politik konnte die Anzahl der Abstellbügel bisher leider nicht ausgeschöpft werden.

Vor allem am Bahnhof in Erlangen ist der Druck hoch, dass dort eine ausreichende Anzahl an sicheren Abstellmöglichkeiten geschaffen wird. Dazu laufen derzeit Gespräche mit der Deutschen Bahn.

Bei überdachten Fahrrad-Abstell-Anlagen ist Photovoltaik zu berücksichtigen (Amt 31).

3.7 Radschnellverbindungen

Die Radschnellverbindungen (RSV) Erlangen - Nürnberg und Erlangen - Herzogenaurach werden prioritär behandelt und befinden sich derzeit beide in der Entwurfsplanung.

Für die RSV Erlangen – Fürth fand eine Variantenuntersuchung statt.

Auf Erlanger Gebiet befindet sich zusätzlich ein Abschnitt der Radvorrangroute „Metropolradweg“, der von Bamberg nach Nürnberg führt.

Ein Lückenschluss Richtung Neunkirchen konnte mit der gemeinsamen Planung mit der Gemeinde Buckenhof mit einer Fahrradstraße in der Leimbergerstraße erreicht werden.

3.8 Schulwege

Es wurden alle Hol- und Bringzonen eingerichtet, die im ZPF enthalten waren. Zusätzlich gibt es ein Testprojekt, in dem die erste Schulstraße in der Stadt Erlangen an der Michael-Poeschke-Schule erprobt wurde. Das Projekt wird derzeit in der Stadtverwaltung evaluiert.

Im Juni 2026 wurde ein Beschluss im UVPA einstimmig angenommen, den Zeitraum des Pilotprojektes in der Liegnitzer Straße bis Jahresende 2026 zu verlängern. Des Weiteren sollen begleitende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeordnet werden, wie eine verbesserte Fußwegeführung und ein Versetzen der Hol- und Bringzone zugunsten der besseren Nutzung.

Die Ergebnisse aus diesem Pilotprojekt dienen dafür, ein Handlungskonzept „Schulstraßen“ aufzubereiten, um eine mögliche Übertragung auf weitere Grundschulstandorte vorzubereiten (ab 2027).

Die Stadt Erlangen hat in den Jahren 2024 - 2026 ein Fußverkehrskonzept (FVK) gemeinsam mit externen Büros erstellt. Bei der Planung des Fußverkehrsnetzes haben unter anderem die Schulwegpläne der Grundschulen als Basis gedient. Im

FVK wurden wie in Radverkehrskonzepten Bestandsaufnahmen erstellt, die mit Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr unterlegt wurden ([Fußverkehrskonzept | Stadt Erlangen](#)).

3.9 Vision Zero

Die Ausweitung der Kommunalen Verkehrsüberwachung läuft und wurde in diesem Jahr auf die Stadtteile Bruck und Alterlangen erweitert. Für Schwerpunktaktionen zur Überwachung von Falschparkern auf Geh- und Radwegen müssen noch Abstimmungen erfolgen.

3.10 Vernetzte Mobilität

In der Stadt Erlangen gibt es seit 2022 das Nürnberger Fahrradverleihsystem VAG_Rad, die mithilfe derselben App auf der Städteachse in Nürnberg, Fürth und Schwabach geliehen werden können. Die Flexzone, die die Innenstadt umfasst, wurde im Jahr 2025 erweitert. Neben der rund 20 Quadratkilometer großen Flexzone gibt es 27 Stationen (davon 12 außerhalb der Flexzone, wovon zwei saisonal sind), an denen die Räder entliehen und zurückgegeben werden können. Ausleihbar sind in Erlangen 360 Fahrräder und 5 Lastenräder, die Zahlen können allerdings betriebsbedingt schwanken, da auch zwischen den Städten (Nürnberg, Fürth, Schwabach) mit den VAG_Räder gefahren wird.

Lastenräder können bei der Stadt Erlangen ausgeliehen werden (dazu siehe Punkt 3.11). Mobilitätsstationen, sog. Mobilpunkte, welche verschiedene Mobilitätsarten und Sharing-Angebote verbinden, wurden umgesetzt und werden durch zusätzliche Standorte ergänzt (s. Tabelle in Anhang 6.3).

3.11 Lastenräder

Aufgrund der Haushaltslage gibt es Änderungen bei den Programmen für Lastenräder:

Die Förderung zum Kauf von Lastenrädern und Anhängern wurde eingestellt. Der kostenlose Lastenradverleih der Stadt Erlangen wird derzeit dahingehend geändert, dass der Verleih kostenpflichtig wird und ca. 10 Fahrräder zur Verfügung stehen werden. Dies wird über das Erlanger Jobcenter (EJC) abgewickelt. Im Stadtgebiet wurden 25 Lastenradbügel aufgestellt.

3.12 Organisatorische Bündelung

Der ZPF hat die organisatorische Bündelung von Radverkehrsthemen bei einem/r Radbeauftragten in Referat VI beschrieben. Dies wurde umgesetzt und bis Mai 2026 so beibehalten. (Siehe Punkt 3.1).

Die AG Rad fand in den letzten Jahren halbjährlich statt. Teilnehmende waren Mitglieder der Verwaltung (Planungsamt, Verkehrsbehörde, Tiefbauamt, Klimabüro, EB77...) sowie des ADFC, während der/die jeweilige Radbeauftragte die Leitung innehatte. Durch die Personalwechsel bzw. -ausfälle kam es zwischenzeitlich zu Absagen und unregelmäßigen Durchführung der Runde. Thematisch besprochen wurden in der AG Rad aktuelle Planungen und Themen aus dem Radverkehr, auch der ADFC brachte regelmäßig Themen ein.

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, demografischem Wandel, Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit stärker in den Fokus gerückt. Die damit verbundenen Fragestellungen lassen sich insbesondere im Bestand häufig nur integriert bearbeiten, da Zielkonflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichem Verkehr, motorisiertem Verkehr und vor allem ruhendem Verkehr unmittelbar innerhalb derselben Straßenräume auftreten.

Zudem wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr rechtlich künftig voraussichtlich nur noch sehr eingeschränkt zulässig sein, was insbesondere in Erlangen einen erheblichen Anpassungsbedarf zur Folge hätte. Hierfür bedarf es einer integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung der Nahmobilität im gesamtstädtischen Kontext, die über die bisherige Zielsetzung der AG Radverkehr hinausgeht.

Darüber hinaus haben sich neue Mobilitätsformen etabliert, die im Rahmen einer zukunftsfähigen Nahmobilität verkehrssicher und stadtverträglich integriert werden müssen. Dies betrifft neben E-Scootern insbesondere Sharing-Angebote wie VAG_Rad und CarSharing sowie die zugehörigen Mobilitätsstationen. Nahmobilität umfasst dabei zunehmend die Gesamtheit der kurzen Wege und ihrer Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel im unmittelbaren Lebensumfeld der Bürger/innen.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, die bisherige AG Radverkehr 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.

Die bisherige AG Radverkehr wird strukturell weiterentwickelt. Die Erweiterung des Teilnehmerkreises ermöglicht eine umfassendere Abwägung. Parallelstrukturen werden vermieden. Gleichzeitig wird durch die Bündelung sichergestellt, dass keine einseitige Interessenvertretung erfolgt.

Hinsichtlich möglicher Einwände wird darauf hingewiesen, dass durch die Erweiterung keine Schwächung des Radverkehrs erfolgt, sondern eine stärkere Einbindung in eine integrierte Gesamtbetrachtung. Separate Gremien für den Fuß- und Radverkehr würden hingegen zusätzlichen Abstimmungsaufwand erzeugen. In diesem Sinne soll auch die AGFK Bayern für den Fußverkehr erweitert werden.

Die AG Nahmobilität soll in der Regel zweimal jährlich tagen. Bei Bedarf können zusätzliche anlassbezogene Sitzungen stattfinden. Ergänzend hierzu sind regelmäßige Abstimmungen auf Arbeitsebene im Rahmen eines Arbeitskreises 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 und Öffentlichkeitsarbeit erheblich. Vor diesem Hintergrund ist die aktuelle Aufgabe der Stelle des/der Radbeauftragten bei gleichzeitiger Übertragung von 50 % der Aufgaben ohne zusätzliche Personalressourcen in das Amt für Stadtplanung und Mobilität keinesfalls ausreichend. Vielmehr werden hierfür die Ressourcen mindestens einer Vollzeitstelle benötigt, die als zentrale Kommunikationsstelle den strategischen und kommunikativen Prozess zum Thema Nahmobilität koordiniert. Die Einrichtung einer derartigen Stelle wurde bereits im VEP 2030 vorgeschlagen.

Aufgrund neuer „strengerer“ Regelwerke, weiterhin steigender Mobilität in Erlangen und einer deutlich in die Jahre gekommenen Infrastruktur sind planerische und verkehrsrechtliche Veränderungen mit erheblichen Auswirkungen auf alle Verkehrsarten in den kommenden Jahren unumgänglich. Mit dem vorgeschlagenen Weg könnten sehr gute Voraussetzungen bestehen, diesen Veränderungsprozess möglichst konfliktfrei und ressourcenschonend in Erlangen so umzusetzen, wie dies bereits in der Vergangenheit bei der Umwandlung zur Fahrradstadt gelungen ist.

Im Juli 2026 soll dies im UVPa beschlossen werden. Die Vorlage ist unter [Session-Net | Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität](#) abrufbar.

3.13 Informationsangebot

Aufgrund der Abschaffung der Stelle der/des Radbeauftragten stehen nicht genügend personelle Ressourcen zur Verfügung, um regelmäßige Kampagnen durchzuführen. Auch die Aktion STADTRADELN wurde seit 2022 nicht mehr durchgeführt. Weitere Stände zum Punkt „Infos“ bitte der Tabelle im Anhang (6.3) entnehmen.

3.14 Führung an Baustellen

Der AGFK-Standard zur Beschilderung und Umleitung an Baustellen wird von der Verkehrsbehörde angewendet.

3.15 Monitoring

Intern wurde in den letzten Jahren (2024, 2025 und 2026) jährlich eine Aktualisierung des Umsetzungsstandes mit den beteiligten Mitarbeitenden in der Mobilitätsplanung vorgenommen. Laufende Maßnahmen wurden in der AG Rad vorgestellt. Der Umsetzungsstand von 2024 ist auf der Homepage (erlangen.de/Fahrrad) veröffentlicht. Der vorliegende Sachstandsbericht inklusive der Tabelle im Anhang (s. 6.3) sollen auf der Homepage veröffentlicht werden.

Eine erste Fortschreibung des ZPF ist mit dem Achsenkonzept vorgenommen worden (s. Kapitel 4).

4 Achsenkonzept

Nach den ersten dreieinhalb Jahren und Erreichen des ersten Zeithorizonts hielt die Verwaltung es für angemessen und wichtig, Zeitplan, Vorgehen und die konzeptionellen Grundlagen des Zukunftsplan Fahrradstadt zu eruieren. Darauf aufbauend sollte das Konzept fortgeschrieben werden, um dieses zentrale Maßnahmenbündel für die infrastrukturelle Entwicklung des Radverkehrs zielführend und sinnvoll weiterzuentwickeln sowie Fehlentwicklungen im Prozess frühzeitig zu begegnen.

Durch die Komplexität der Planungen sowie des zum Teil sehr hohen Abstimmungs- und Planungsaufwands konnten die im ZPF genannten Zeithorizonte nicht eingehalten werden. Die Setzung dieser Zeithorizonte im ZPF haben den Wunsch nach einer schnellen Umsetzung formuliert, entsprachen aber letztlich nicht der Realität. Zusätzlich zum Zukunftsplan Fahrradstadt werden zahlreiche weitere Einzelprojekte (z.B. Radschnellverbindungen, StUB, Regnitzstadt) sowie Programme (z.B. Fahrbahndeckenerneuerung, 1.000-Bügel-Programm) mit Bezug zum Radverkehr bearbeitet. Hinzu kommen noch Anfragen und Planungen Dritter, die ihrerseits zum Teil einen hohen Abstimmungsaufwand nach sich ziehen. Das alles hat zur Folge, dass das „Auftragsvolumen“ partiell die Planungs- und Umsetzungskapazitäten übersteigt. Zudem ist deutlich geworden, dass dem Kapitel 2 des Zukunftsplans Fahrradstadt

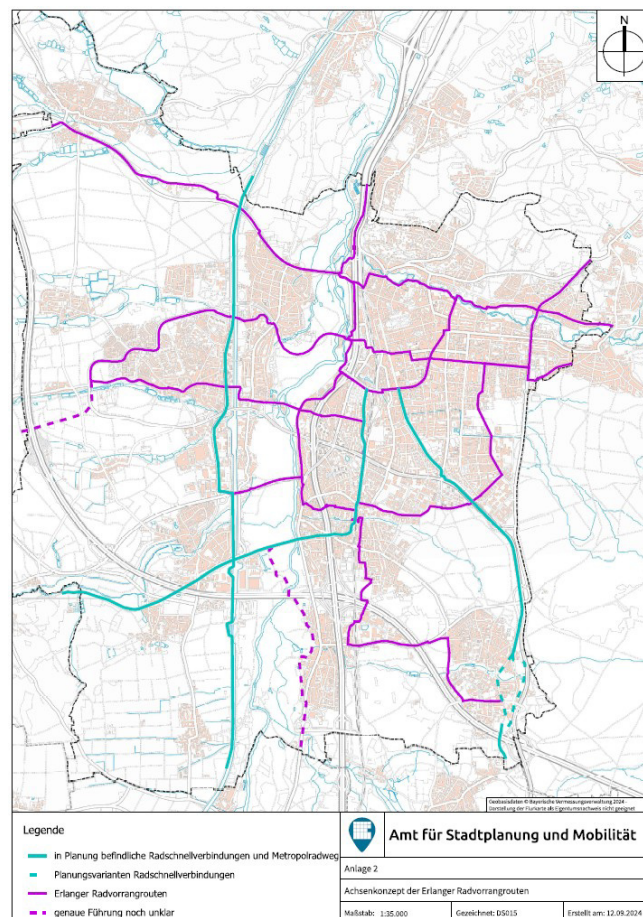


Abbildung 5 Hauptrouten und RSV im Achsenkonzept

ein roter Faden fehlt, der wiederum eine folgerichtige Priorisierung der Vorhaben herausstellt.

Um den bisherigen Problemen grundlegend zu begegnen, benötigt es eine sinnvolle Weiterentwicklung des zweiten Kapitels. Hierzu wurden folgende Grundlagen festgehalten:

- Zukunftsplan Fahrradstadt und Plannetz 2030 des VEP als richtungsweisende Grundbeschlüsse → Erhöhung der Integration und des Detailgrads
- Definition von Hauptachsen, die alle Wohn-, Arbeits- und Schulschwerpunkte verbinden und Anschlüsse an Nachbarkommunen bieten → Stärkung des (Anteils des) Radverkehrs durch hohe Qualität auf sinnvollen Achsen
- Individuelle Wahlmöglichkeit der Route durch Anschlussmöglichkeiten an andere Achsen
- Planung und Umsetzung im Radvorrangrouten (RVR)-Standard
- Intuitive Führung an Knotenpunkten
- Qualitativ einheitlicher Standard in Belag, Ausstattung und Gestaltung
- „All Ages and Abilities“-Infrastruktur

Der Weiterentwicklung stehen folgende Ziele voran:

- Schaffung eines deutlichen Mehrwertes für den Radverkehr (Binnen- und Gesamtverkehr)
- Klare Priorisierung in Planung und Umsetzung
- Zusammenhängender roter Faden mit festgelegtem Ausbaustandard
- Effektiver Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen

Unter diesen Prämissen hat die Verwaltung ein Achsenkonzept für Radvorrangrouten erarbeitet, welches in Abb. 4 dargestellt ist. Diese Radvorrangrouten erstrecken sich auf einer Länge von circa 50 km zuzüglich der integrierten, bereits laufenden Projekte Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg, Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach sowie Metropolradweg über das gesamte Stadtgebiet. Das Plannetz Radverkehr 2030 des VEP wurde so an manchen Stellen durch Umlegungen angepasst, um den Grundlagen zu entsprechen und die Ziele gewährleisten zu können.

Im nächsten Schritt wurde das Achsenkonzept mit den Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt überlagert. Daraus wurde ersichtlich, dass 73 % aller Knotenpunktmaßnahmen, 83 % der Bevorrechtigungen nach Erlanger Standard und 50 % aller Streckenelemente entweder auch im Achsenkonzept abgebildet werden oder sich bereits in Planung befinden. Bei positivem Beschluss bedeutet das, dass diese Maßnahmen weiterhin geplant und umgesetzt werden. Die übrigen Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die zum einen nicht auf dem Achsenkonzept liegen und mit denen zum anderen noch nicht mit der Bearbeitung begonnen wurde, werden vorerst nicht bearbeitet. Allerdings verfallen diese Maßnahmen nicht. Dies wäre aus Gründen der Netzintegrität sowie der

Verkehrssicherheit nicht sinnvoll. Aber sie werden zu dem Achsenkonzept als oberste Netzkategorie nachrangig geführt.

Zur optimalen Planbarkeit vorhandener Ressourcen hat die Verwaltung eine Priorisierung der Bearbeitung des Achsenkonzeptes vorgenommen. Die Prioritäten wurden anhand folgender Kategorien verteilt:

- Mehrwertprojekte: Projekte mit hohem Planungs- und Abstimmungsaufwand, aber mit einer deutlichen und spürbaren Verbesserung für den Radverkehr (Sicherheit und Flüssigkeit) sowie dem Potential der Verkehrsverlagerung
- Markierungsprojekte: Markierungslösungen als baulich vergleichsweise schnelle und günstige Maßnahmen, Verbesserung der Netzqualität und -sichtbarkeit, zeitnahe Erfahrbarkeit der Radvorrangrouten auf relevanten Abschnitten
- Schlüsselstellenprojekte: Mittlere Bestandsmaßnahmen; dienen maßgeblich der Verbesserung der Netzanbindung sowie der Verkehrssicherheit, es handelt sich um Schlüsselstellen im Netz, die aber keine Engpässe darstellen und daher keiner vordringlichen Bearbeitung bedürfen
- Feinschliffprojekte: Einfache Bestandsmaßnahmen; sind nachrangig, da kein gehobener Mehrwert für den Radverkehr erwartet wird, sondern eher Optimierung der vorhandenen Infrastruktur bzw. finale Erfüllung des RVR-Standards darstellt
- Wegbereiter: Kein Handlungsbedarf, da RVR-Standard bereits erfüllt

Die Kategorien Mehrwert- und Markierungsprojekte entsprechen der Priorität 1, die Schlüsselstellenprojekte der Priorität 2 und die Feinschliffprojekte der Priorität 3. Eine prozentuale Verteilung der Streckenlänge des gesamten Achsenkonzeptes auf die einzelnen Kategorien und damit auch auf die Prioritäten ist in der Anlage 4 dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Priorität 1 nicht bedeutet, dass die Maßnahmen auch als erstes erledigt sind, sondern, dass mit der Bearbeitung als erstes angefangen wird. Dadurch kann dem zeitlichen Durcheinander der Zeithorizonte aus dem Zukunftsplan Fahrradstadt zielführend begegnet werden.

Die Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die im Achsenkonzept fortgeführt werden, liegen zum Großteil auf Abschnitten der Priorität 1. Lediglich vier Maßnahmen befinden sich in der Priorität 3. Zwei Maßnahmen liegen an derzeit noch nicht exakt definierten Abschnitten. Die genaue Verteilung kann der Tabelle in Anlage 1 entnommen werden.

Das Achsenkonzept kann unter [SessionNet | Zukunftsplan Fahrradstadt, hier: Fortschreibung Kapitel 2 „Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes“](#) abgerufen werden.

5 VEP

Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (kurz: VEP 2030) definiert die Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität in Erlangen für die nächsten zehn bis 15 Jahre. Die entwickelten Strategien und Maßnahmenempfehlungen sollen zu einer zukunftsfähigen Mobilität und zu einer nachhaltigen und umweltverträglichen Stadtentwicklung beitragen.

Im Jahr 2011 hat der Erlanger Stadtrat die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1995 beschlossen. Seitdem wurden Erhebungen und Analysen zu allen wichtigen Mobilitätsthemen, die die Stadt Erlangen betreffen, durchgeführt. In einem umfangreichen Prozess wurden von Anfang an Bürger*innen, politische Vertreter*innen und Interessensvertreter*innen von Vereinen, Verbänden und Institutionen miteingebunden und konnten so ihre Vorstellungen und Ideen einbringen.

Insgesamt ist so ein integrierter Leitfaden zur strategischen Entwicklung der Mobilität in Erlangen entstanden. Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 liefert konkrete Maßnahmenvorschläge und Zielvorstellungen, die in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden.

Der VEP kann auf [Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 \(VEP 2030\) | Stadt Erlangen](#) abgerufen werden. Mit dem beschriebenen Achsenkonzept, dem Fußverkehrskonzept sowie den Planungen zur StUB gibt es verschiedene Teilfortschreibungen des VEPs.

6 Anhänge

6.1 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erklärung
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
Amt 61	Amt für Stadtplanung und Mobilität
EJC	Erlanger Jobcenter
FKV	Fußverkehrskonzept
KVÜ	Kommunale Verkehrsüberwachung
StUB	Stadt- Umlandbahn (Straßenbahnverbindung Nürnberg/Erlangen/Herzogenaurach)
Ref. VI	Referat für Planen und Bauen
RSV	Radschnellverbindung
UVPA	Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZPF	Zukunftsplan Fahrradstadt

6.2 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 Kurzübersicht	3
Abbildung 2 Kurzübersicht Streckenelemente	6
Abbildung 3 Kurzübersicht Knotenpunkte	6
Abbildung 4 Fahrradstraße mit alter Markierung	7
Abbildung 5 Hauptrouten und RSV im Achsenkonzept	13

6.3 Anhänge

6.3.1 Sachstandsbericht Zukunftsplan Fahrradstadt Stand 07/2026

Zwischenbericht 07/2026 - Übersicht

Maßnahmen	Status
40	erledigt oder kurz vor Abschluss
39	in Arbeit
40	noch offen
12	zurückgestellt

Finanz- und Personalressourcen ausbauen (Arbeitspaket 1)				
Posten	Dienststelle	Stand März 2024	Ziel gemäß Beschluss zum Zukunftsplan	Umsetzungsstand 07/2027
Stelle für Planung von Radschnellwegen	Amt 61	Stelle besetzt, Ausschreibung Planung Radschnellverbindungen nach Herzogenaurach und Nürnberg in Vorbereitung	Radschnellwege umsetzen	Seit Oktober 2021 besetzt; Stelle mit Infrastrukturplanung Rad kombiniert (2 Pers.)
Vorarbeiter im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Facharbeiter im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Facharbeiter im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Helfer im Bautrupp	Amt 66	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Umsetzung Radverkehrsmaßnahmen	Diese Stelle wurde geschaffen und im Laufe des Jahr 2022 besetzt.
Infrastrukturplanung Radverkehr	Amt 61	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Konkrete Planung von Infrastrukturmaßnahmen	Stelle 2022 mit RSV-Stelle kombiniert (2. Pers.)
Verkehrsrechtliche Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen	Amt 61	Stellenneuschaffung vom Stadtrat am 13.1.2022 beschlossen; Stellenbesetzungsverfahren im Laufe 2022	Abstimmung mit Planung und verkehrsrechtliche Anordnung von Infrastrukturmaßnahmen	Seit September 2022 besetzt
Planung zusätzlicher Radschnellverbindungen	Amt 61	Stellenplanantrag erfolgte für Haushaltsjahr 2024, erneuter Antrag für Haushaltsjahr 2025	Planung weiterer Radschnellverbindungen innerorts und in die Nachbargemeinden	Stellenplanantrag erfolglos
Fahrradstraßen und Fahrradparken	Amt 61	Stellenplanantrag erfolgt für Haushaltsjahr 2023	Planungen zur Ausweitung des gesamtstädtischen Fahrradparkens sowie weiterer Fahrradstraßen	Seit Oktober 2023 besetzt
Sachbearbeitung Technik	Amt 66	Stellenplanantrag erfolgt für Haushaltsjahr 2023	Bautechnische Umsetzung der Planungen zur Radverkehrsinfrastruktur aus Amt 61	Seit 2023 besetzt

Finanz- und Personalressourcen ausbauen (Arbeitspaket 1)				
Posten	Dienststelle	Stand März 2024	Ziel gemäß Beschluss zum Zukunftsplan	Umsetzungsstand 07/2027
Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr	Amt 61	Stellenplanantrag erfolgte für Haushaltsjahr 2024, erneuter Antrag für Haushaltsjahr 2025	Begleitende Öffentlichkeits- und Informationsarbeit für die Radverkehrsprojekte sowie Umsetzung AP 11	Stelle nicht im Beschluss zum Zukunftsplan Fahrradstadt enthalten. Notwendigkeit für zusätzliche Stellenschaffung wird anhand des häufig vorhandenen intensiven Vermittlungsbedarfes bei Radverkehrsprojekten für notwendig erachtet. Im 04/2026 war Ref VI kein Stellenplanantrag bekannt.
Sachbearbeitung Technik	Amt 66	Stellenplanantrag erfolgte für Haushaltsjahr 2024, erneuter Antrag für Haushaltsjahr 2025	Bautechnische Umsetzung der Planungen zur Radverkehrsinfrastruktur aus Amt 61	Aktuell ist eine Antragstellung nicht möglich.

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Netzelemente (Arbeitspaket 2a)						
Netzelement	Nr_sort	Nr.	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Ausbau Fürther Straße / Eltersdorfer Straße (Aurachtalbahn bis OE Eltersdorf)	16	12a	RVR	Netzlücke partiell	Errichtung von richtlinienkonformen Geh- und Radwegen	Planung fertiggestellt, Umsetzung aus Kostengründen zurückgestellt
Michael-Vogel-Straße / RW nördlich Zentralfriedh. (20)	28	20	RSV	Geh- und Radweg mit Baumbestand	Ausbau nach Standards für Radschnellverbindungen	erledigt
Tempo 30 südliche Innenstadt (21)	29	21	Sonderfall (mehrere Hauptrouten)	Tempo 50 z. T. ohne Radverkehrsinfrastruktur	Fahrradzone	in Abstimmung (Gesamtstadtplan Temporeduzierungen)
An den Seelöchern und Siedlerweg	3	03	Hauptroute	Wege in schlechtem Zustand	Wegesanierung	erledigt
Einbahnstraßenfreigabe Friedrichstraße (4)	4	04	Hauptroute	Einbahnstraße	Einbahnstraße mit in Gegenrichtung freigegebenem Radverkehr	erledigt
Verbindung Bruck - Innenstadt (Günther-Scharowsky-Straße)	8	07b	Hauptroute	Ausbauarbeiten	Städtische Hauptroute mit Zweirichtungsradwegen	erledigt
Gebbertstraße (südl. Am Röthelheim)	10	08a	Hauptroute	Ausbauarbeiten	Sukzessiver Ausbau zu städt. Hauptroute mit richtlinienkonformen Geh- und Radwegen	Bisher Reichswaldstraße bis Mozartstraße (ca. 1000 m), es fehlen noch Gebbertstraße-Breslauer Straße (ca. 500 m) und Mozartstraße-Henkestraße (ca. 350 m)
Am Europakanal (13)	19	13	Hauptroute	Weitestgehend nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege	Umweltspur; abschnittsweise Planung und Umsetzung	erledigt
Frauenauracher Straße (12)	20	13	Hauptroute	Weitestgehend nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege	Richtlinienkonforme Radverkehrsführung errichten; abschnittsweise Planung und Umsetzung	Knoten Gundstraße umgebaut; Ausbau der Rad-Infrastruktur bis zum Obi-Kreisverkehr im Zusammenhang Metropolradweg geplant (Planungshorizont 2028) Entwurfsplanung beginnt (Sommer 2026)
RW-Verbindung Kurt-Schumacher-Straße / Leimberger Straße (18)	26	18	Hauptroute	Netzlücke	Lückenschluss zwischen Kurt-Schumacher-Str. und Leimbergerstr.	erledigt
Radweg Regnitzgrund (zw. Aurachtalbahn & Herzogenauracher Damm)	13	10a	Hauptroute (Regnitzradweg)	Netzlücke im Regnitzgrund zwischen Bahnlinie Herzogenaurach-Bruck und Herzogenauracher D.	Städtische Hauptroute / Regnitzradweg mit Lückenschluss herstellen	erledigt
Öffnung Einbahnstraßen Am Röthelheim (19)	27	19	Nebenroute	Einbahnstraße	Einbahnstraße mit in Gegenrichtung freigegebenem Radverkehr	Grundlagenermittlung abgeschlossen
St. Johann (von Heuweg bis A73)	1	01	RVR	Weitestgehend nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege		in Arbeit (Folgekonzept Brückenumbau)
Thalermühlstraße (komplett)	2	02	RVR	Gehweg frei		Offen, späterer Zielhorizont
Drausnickstraße (von Zollhaus bis Ortsgrenze Buckenhof)	5	05	Nebenroute	unterschiedlich		Offen, späterer Zielhorizont
Am Anger - Karl-Zucker-Straße (Neue Querverbindung über Bahngleise)	6	06	Hauptroute	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Netzelemente (Arbeitspaket 2a)						
Netzelement	Nr_sort	Nr.	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Verbindung Bruck - Innenstadt (Bunsenstraße)	7	07a	Nebenroute	RSS und nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege		Offen, späterer Zielhorizont
Verbindung Bruck - Innenstadt (Nägelsbachstraße)	9	07c	Hauptroute	nicht richtlinienkonforme Bordsteinradwege		Offen, späterer Zielhorizont
Gebbertstraße (nördl. Am Röthelheim)	11	08b	Hauptroute	unterschiedlich		Bisher Reichswaldstraße bis Mozartstraße (ca. 1000 m), es fehlen noch Gebbertstraße-Breslauer Straße (ca. 500 m) und Hofmannstraße-Henkestraße (ca. 150 m). Der Abschnitt Hofmannstraße bis Henkestraße wird im Zuge/Nachgang des Kreuzungsumbaus Hofmannstraße gemacht
Kurt-Schumacher-Straße	12	09	Hauptroute (Nordende RVR)	begleitender Geh-/Radweg, teilweise 2-Richtungs-Verkehr		Offen, späterer Zielhorizont
Radwege Regnitzgrund (zw. Herzogenauracher Damm und Büchenbacher Damm)	14	10b	Hauptroute (Regnitzradweg)	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont
Paul-Gossen-Straße (zw. Bayernstraße - Äußere Brucker Straße)	15	11	nicht enthalten	nur Kfz (keine Rad-Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont
Fürther Straße - Eltersdorfer Straße (OE Eltersdorf Nord bis Pirkheimer Weg)	17	12b	RVR	Mischverkehr T50		Offen, späterer Zielhorizont nördlich von Eltersdorf fahrradfreundlicher Ausbau, Querungshilfe am Ortseingang sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestelle "Am Kreuzstein" wurden 2023 beschlossen.
Fürther Straße - Eltersdorfer Straße (Pirkheimer Weg bis Stadtgrenze Fürth)	18	12c	RVR	Gehweg frei		Rad- / Schutzstreifen sollen entlang der Eltersdorfer Straße zwischen Eltersdorfer Straße 66a und Holzschuherring sollen im 07/2026 im UVPa beschlossen werden
Herzogenauracher Damm (von Regnitz bis Frauenauracher Straße)	21	14a	RVR	nicht richtlinienkonformer Radstreifen		StBAN plant Zweirichtungsradweg auf Nordseite - Umsetzung vrs. 2028
Niederndorfer Straße (Frauenauracher Straße bis Stadtgrenze Herzogenaurach)	22	14b	Hauptroute	nur Kfz (keine Rad-Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont
RW parallel zur StUB unter A3	23	15	RVR	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Konkretisierung nach StUB-fertigstellung
Unterführung Wichernstraße - Brucker Seela	24	16	nicht enthalten (schließt aber sinnvoll an Hauptroute an)	Treppenanlage - nur Fuß		Offen, späterer Zielhorizont
Lückenschluss Werker - Jahnstraße (Schwabachbrücke B-Plan 344)	25	17	Hauptroute	nicht vorhanden (keine Verbindung)		Offen, späterer Zielhorizont

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Knotenpunkte (Arbeitspaket 2b)				
Knotenpunkt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Grundsätze für die Modernisierung und den Ausbau von Knotenpunkten	Ergänzung zu bestehenden Qualitätsstandards gemäß VEP	Für Knotenpunkte noch nicht im Detail vorhanden	Konkrete Vorgaben für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen für Knotenpunkte	ERA/HRSV ausreichend; mittlerweile auch abgestimmte Musterblätter AGFK vorhanden
Obi-Kreisel (3)	Im Verlauf Radschnellverbindung Kurt-Schumacher-Straße	Kreisverkehr ohne Radverkehrsanlagen	Kreisverkehr mit Radverkehrsanlagen	Verlegung der Route auf Doris-Ruppenstein-Straße
Hartmannstraße – Allee am Röthelheim (5)	Im Verlauf städtische Hauptroute Allee am Röthelheim	Knotenpunkt mit verbesserungsbedürftiger Radverkehrsführung	Angepasste Radverkehrsführung und Verbindung zur Hofmannstraße	Vorplanung ruht, zurückgestellt
Äußere Brucker Straße – Saalestraße (10)	Radschnellverbindung	Knotenpunkt mit Mittelinsel	Bauliche Anpassung den Anforderungen einer Radschnellverbindung entsprechend	Verbreiterung Zweirichtungsradweg / Anschlüsse an Querungshilfe verbessern; aus personellen Gründen zurückgestellt
Kreisverkehr Frauenaauracher Straße (12)	Im Verlauf städtische Hauptroute Frauenaauracher Straße	Kreisverkehr ohne Radverkehrsanlagen	Kreisverkehr mit Radverkehrsanlagen; Umsetzung im Zuge Maßnahme Netzelement Frauenaauracher Straße (13, AP 3a)	Entwurfsplanung beginnt Sommer 2026 im Rahmen des Metropolradweges
Dorfstraße / Am Europakanal (13)	Im Verlauf städtische Hauptroute Am Europakanal	Knotenpunkt mit verbesserungsbedürftiger Radverkehrsführung	Bauliche Anpassung; Umsetzung im Zuge Maßnahme Netzelement Am Europakanal (13, AP 3a)	erledigt
Kreisverkehr Zambellistraße (14)	Im Verlauf städtische Hauptroute Alte Mönaustraße	Kreisverkehr ohne Radverkehrsanlagen	Kreisverkehr mit Radverkehrsanlagen	Planung eingestellt (fehlende Umsetzungschance)
Gebbertstraße / Luitpoldstraße (16)	Im Verlauf städtische Hauptroute Luitpoldstraße	Fünfarmiger Knotenpunkt mit teilweise verbesserungsbedürftiger Radverkehrsinfrastruktur	Verbesserung Radverkehrsführung; Umsetzung im Zuge Klimaplatz Zollhausplatz	in Arbeit - zurückgestellt (Zollhaus)
Gebbertstraße / Hofmannstraße (19)	Im Verlauf städtische Hauptroute Gebbertstraße	Knotenpunkt ohne Querungsmöglichkeit für Radverkehr	Einbau aufgeweitete Mittelinsel	Vorplanung abgeschlossen, Umsetzung beschlossen (613/215/2023; am 20.6.2023) Umsetzung für 2026/2027 geplant

Aus- und Umbau des Radwegenetzes – Knotenpunkte (Arbeitspaket 2b)				
Knotenpunkt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Herzogenauracher Damm / Leipziger Straße (20)	Im Verlauf städtische Hauptroute Leipziger Straße	Knotenpunkt ohne Quermöglichkeit für Radverkehr	Umsetzung im Zuge Fahrbahndeckenerneuerung 2022	in Arbeit: Vergabe des Sicherheitsaudits für die Vorplanung, um auf der Basis des darauf folgenden UVPA-Beschlusses den notwendigen Grunderwerb tätigen zu können
Radweg am Zentralfriedhof / Äußere Brucker Straße (21)	Im Verlauf Radschnellverbindung zwischen Pommernstraße und Nägelsbachstraße	Knotenpunkt mit Fußgängersignalanlage	Verbesserte Führung des Radverkehrs	zurückgestellt
Markuskirche				Offen, späterer Zielhorizont
Allee am Röthelheim - Kurt-Schumacher-Straße				Offen, späterer Zielhorizont
Hartmannstraße - Luitpoldstraße				Offen, späterer Zielhorizont
Gebbertstraße - Verbindungsweg Sebaldisstraße				Offen, späterer Zielhorizont
Nürnberger Straße - Gebbertstraße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Südkreuzung				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Äußere Brucker Straße - Friedrich-List-Straße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Tennenloher Straße - Wladimirstraße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Weisendorfer Straße - Brühl				Offen, späterer Zielhorizont
Paul-Gossen-Straße - Günther-Scharowsky-Straße				Offen, späterer Zielhorizont (da "gerade erst" umgebaut)
Goethestraße – Güterhallenstraße				Offen, späterer Zielhorizont - Ausbau im Zug StUB/RSV
Paul-Gossen-Straße – Äußere Brucker Straße				Offen, späterer Zielhorizont

Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs (Arbeitspaket 2c)				
Standort	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Birkenweg / RW parallel Bahnlinie	Radschnellverbindung	Birkenweg bevorrechtigt	Erlanger Standardlösung ggf. ohne FGÜ	Teil der RSV ER-Herzogenaurach
Holzgartenstraße / Friedrichstraße	Städtische Hauptroute	Hohes Querungspotential über Holzgartenstraße, Friedrichstraße bevorrechtigt	Bevorrechtigung Achse Holzgartenstraße	noch nicht bearbeitet
Ebrardstraße/Ilse-Sponsel-Weg	Knotenpunkt mit hohem Querungsbedarf von Radfahrern und Fußgängern in Nord-Süd-Richtung, städtische Nebenroute	Ebrardstraße bevorrechtigt, keine Radverkehrsanlage	Erlanger Standardlösung	Planung erfolgt, Bau noch ausstehend (Umsetzungshorizont nicht bekannt --> nicht vor 2030 aufgrund der Haushaltslage)
Kapellensteg / Ulrich-Schalk-Straße	Radschnellverbindung	Kapellensteg bevorrechtigt	Verdeutlichung der Bevorrechtigung und Errichtung FGÜ	noch nicht bearbeitet, aber keine hohe Priorität: Markierungen nachziehen und Abgrenzung des Gehwegs (Ulrich-Schalk-Straße)
Loewenichstraße / Hindenburgstraße	Radschnellverbindung	Keine Radverkehrsanlage, Tempo-30-Zone, hohes Radverkehrsaufkommen über Schwabachgrund	Bevorrechtigung Achse Loewenichstraße mit Erlanger Standardlösung angepasst ohne FGÜ	erledigt
Preußensteg / Egerlandstraße	Radschnellverbindung	Preußensteg untergeordnet	Bevorrechtigung Achse Preußensteg mit Erlanger Standardlösung angepasst	Planungskonzept in Erstellung (niedrige Priorität)
Steinforstgraben / In der Reuth	Städtische Nebenroute	keine Radverkehrsanlage, Straße In der Reuth bevorrechtigt	Erlanger Standardlösung	Vorerst kein Erlanger Standard an dieser Stelle, da nicht genug Fußgänger/innen gezählt wurden.

Fahrradstraßen und -zonen (Arbeitspaket 3)				
Fahrradstraße/-zone	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Bayern-/Pommernstraße	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach (Süd) und Erlangen-Fürth	erledigt
Leipziger Straße	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach (Süd) und Erlangen-Fürth	erledigt
Wöhrmühle	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Büchenbach-Herzogenaurach (Nord)	erledigt
Lange Zeile / Schronfeld	Radschnellverbindung	Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Bestandteil Radschnellverbindung Erlangen-Neunkirchen	erledigt
Hofmannstraße Hartmannstraße bis Sieboldstraße	Städtische Hauptroute	Tempo-30-Zone	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	in Planung, Umsetzung im Rahmen der Fahrbahndeckensanierung nicht absehbar
Universitätsstraße	Städtische Hauptroute	Tempo-30-Zone	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	teilweise umgesetzt (ca. 270 von 780 m); Roter Beistrich vorerst nicht markiert, jetzt eher als geblockte Markierung gemäß den Musterblättern
Loewenichstraße zwischen Schillerstraße und Hindenburgstraße	Radschnellverbindung	Tempo-30-Zone	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	erledigt
Michael-Vogel-Straße	Radschnellverbindung	Fahrradstraße	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Teil der RSV ER-Herzogenaurach
Damaschkestraße	Städtische Nebenroute	Fahrradstraße	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	04/2026 Öffentlichkeitsbeteiligung, Vorplanung ab 2027
Schirrhof	Städtische Nebenroute	Fahrradstraße	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	zurückgestellt wegen der Großbaustelle an der Schleuse
Häuslinger Straße	Radschnellverbindung	Straße ohne Radverkehrsanlage	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	Beschluss voraussichtlich im Sommer 2026
Heusteg	Radschnellverbindung	Straße ohne Radverkehrsanlage	Ausbau zur Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden	in Arbeit
Fahrradzone Berufsschulzentrum		Innerstädtisches Gebiet mit hoher Radverkehrsdichte und Funktion für den Quell- und Zielverkehr sowie für den Durchgangsverkehr.	Ausbau zur Fahrradzone als Pilotprojekt	bis auf weiteres zurückgestellt

Fahrradstraßen und -zonen (Arbeitspaket 3)				
Fahrradstraße/-zone	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Fahrradzone südliche Innenstadt		Innerstädtisches Gebiet mit hoher Radverkehrsdichte und Funktion für den Quell- und Zielverkehr sowie für den Durchgangsverkehr	Ausbau zur Fahrradzone als alternatives Pilotprojekt	als T30-Zone in Abstimmung (Gesamtstadtplan Temporeduzierungen)
Beschluss zur weiteren Ausbauplanung der Fahrradstraßen und -zonen im Stadtgebiet	Konzept zum weiteren Ausbau der Fahrradstraßen bzw. Einführung der Fahrradzonen	Grobes Konzept vorhanden, für das es eine Konkretisierung bedarf.	Umsetzungskonzept für die Folgejahre	siehe Achsenkonzept (beschlossen 11/2024)

Fahrradparken (Arbeitspaket 4)				
Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
1.000-Bügel-Programm für die Innenstadt	250 Fahrradbügel/a entspricht 500 Stellplätzen zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	In 2021 bereits 120 Bügel errichtet	Hochwertige Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt gemäß Standortkonzept (613/096/2021)	470 Bügel wurden bisher umgesetzt (davon 25 Lastenradbügel), das entspricht 47% des Gesamtvolumens
1.000-Bügel-Programm für die Gesamtstadt	250 Fahrradbügel/a entspricht 500 Stellplätzen zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	Initialisierungsphase gemäß Programm für die Innenstadt mit Online-Bürgerbeteiligung	Hochwertige Fahrradabstellanlagen in der Gesamtstadt mit beschlossenem Standortkonzept	Feinabstimmung von möglichen Standorten läuft
Fahrradabstellanlage Hauptbahnhof	798 überdachte Stellplätze zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	Veraltete Fahrradabstellanlage, deutlich zu geringe Kapazität	Hochwertige, intuitiv nutzbare Fahrradabstellanlage, insbes. für B+R	Gespräche mit DB laufen
Fahrradabstellanlage Siemens-Campus	504 überdachte Stellplätze zzgl. Sonderstellplätze für Fahrradanhänger und Lastenräder	Fahrradabstellanlage mit geringer Platzzahl vorhanden	Hochwertige, intuitiv nutzbare Fahrradabstellanlage, insbes. für B+R	Planung durch GME, wurde auf unbestimmte Zeit verschoben
Fahrradabstellanlagen an Schulen und Verwaltungsstandorten	1500 Stellplätze	Fahrradstellplätze in der Regel vorhanden, dennoch an vielen Standorten Ausbaubedarf	Hochwertige, intuitiv nutzbare Fahrradabstellanlagen an allen Schul- und Verwaltungsstandorten	keine Rezertifizierung zur fahrradfreundlichen AG aufgrund der Haushaltslage
Fahrradabstellanlagen in Fahrradstraßen	Nach Bedarf pro Fahrradstraße	In der Regel keine Fahrradstellplätze in Fahrradstraßen vorhanden	Ganzheitliches Radverkehrskonzept für Fahrradstraßen mit Berücksichtigung Fahrradparken	Teil von 1.000-Bügel-Programm, in Planung

Fahrradparken (Arbeitspaket 4)				
Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Überarbeitung der Stellplatzsatzung	Zeitgerechter Umgang mit dem Fahrradparken bei Bauvorhaben im privaten bzw. gewerblichen Bauvorhaben	Stellplatzsatzung berücksichtigt Fahrradparken, aber nicht Lastenräder, mögl. Bike-Sharing etc.	Adäquate Berücksichtigung der Anforderungen für das Fahrradparken	erledigt (BV 30/080/2023)

Radschnellwege (Arbeitspaket 5)

Ergänzender Hinweis: Bei der Planung und Umsetzung der überörtlichen Radschnellverbindungen bestehen Abhängigkeiten mit den Nachbarkommunen, die jeweils berücksichtigt werden, aber auch für zeitliche Verzögerungen in den Projektablaufen führen können.

Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg	Radschnellverbindung	Radwegeverbindung zum Teil vorhanden, größtenteils erheblicher Ausbaubedarf, da keine Qualität als Radschnellverbindung vorhanden	Durchgängige Radschnellverbindung	Vorplanung abgeschlossen, Entwurfsplanung begonnen
Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach	Radschnellverbindung	Radwegeverbindung zum Teil vorhanden, größtenteils erheblicher Ausbaubedarf, da keine Qualität als Radschnellverbindung vorhanden	Durchgängige Radschnellverbindung	Entwurfsplanung läuft derzeit
Radschnellverbindung Erlangen-Fürth	Radschnellverbindung	Radwegeverbindung zum Teil vorhanden, größtenteils erheblicher Ausbaubedarf, da keine Qualität als Radschnellverbindung vorhanden	Durchgängige Radschnellverbindung	Machbarkeitsstudie abgeschlossen: Abstimmungsgespräche zur Variantenuntersuchung laufen
Radschnellverbindung Erlangen-Bamberg (Metropolradweg)	Teilweise städtische Haupt- bzw. Nebenroute	Radwegeverbindung über MD-Kanal in größtenteils schlechtem Zustand vorhanden	Durchgängige Radhauptverbindung	Landkreis Bamberg federführend. Stadt Erlangen unterstützt finanziell und fachlich Machbarkeitsstudie abgeschlossen, interkommunaler Zweckverband wurde gegründet Entwurfsplanung beginnt ab Sommer 2026
Konkretisierung Radschnellverbindungen innerörtlich und in das Umland	Radschnellverbindungen im VEP	Keine Radwege mit entsprechendem Standard vorhanden	Umsetzung Plannetz VEP	erledigt (Fortschreibung VEP-Netz) mit BV 613/305/2024

Weiterentwicklung Radschnellverbindungen innerorts sowie ins Umland (Neunkirchen/Eckental, Höchststadt etc.)	Radschnellverbindungen und städtische Hauptrouten	Radwegenetz in entsprechendem Standard noch nicht vorhanden	Weitere Radschnellverbindungen für ein lückenloses und ganzheitliches Radwegenetz	zurückgestellt Lückenschluss Richtung Buckenhof über Leimbergerstraße: gemeinsame Planung einer Fahrradstraße
--	--	--	---	--

Sicher mit dem Rad zur Schule (Arbeitspaket 6)

Teilprojekt	Funktion im Radwegenetz gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Maßnahmenpaket für den bedarfsgerechten Ausbau von Fahrradinfrastruktur an Schulen	Förderung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durch Schüler*innen	Fahrradinfrastruktur an Schulen in der Regel vorhanden aber ausbaubedürftig	Umweltverträgliche und sichere Schulwegmobilität durch attraktive Nutzungsmöglichkeiten der Fahrradinfrastruktur	Bestandserfassung und Priorisierung erfolgt 2020-21, tw. Abdeckung durch 1000-Bügel-Programm; Errichtung von neuen Abstellanlagen an der Ottfried-Preußler-Schule I
Einrichtung Schulstraße Dompfaffstraße/Hedenusstraße oder Ritzerstraße (Adalbert-Stifter-Straße)	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen	Straßen für Kfz-Verkehr ohne Radverkehrsanlage	Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren bzw. verlagern	Schulstraße Liegnitzer Str. - Testprojekt läuft; Ausweitung T30 und Einbahnstraßenregelung
Hol- und Bringzone Adalbert-Stifter-Schule	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen	Zwei Hol- und Bringzonen eingerichtet (Löhestraße und Ritzerstraße)	Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt
Hol- und Bringzone Sandbergschule/Max-und-Justine-Elsner-GS	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen		Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt
Hol- und Bringzone Friedrich-Rückert-Schule	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen		Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt
Verbesserung der Situation an mindestens vier Querungen im Bereich von Schulen	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen	Derzeit in der Regel Querungshilfen oder Fußgängerschutzanlagen vorhanden; punktuell Verbesserungsbedarf	Schulwegsicherheit erhöhen und Nutzung der Schulwegmobilität mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß fördern	Ritzerstraße (Adalbert-Stifter-Grundschule) im Zuge der FBDS durchgezogener Gehweg; Einengung in der Wichernstraße (Pestalozzischule)
Hol- und Bringzone GS Tennenlohe	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schüler*innen		Schulwegsicherheit erhöhen, motorisierten Hol- und Bringverkehr reduzieren und mit Abstand zur Schule bündeln	erledigt

Vision Zero für Erlangen (Arbeitspaket 7)				
Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Ausweitung der Kommunalen Verkehrsüberwachung	Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen	Deutliche Defizite bei der Parkraumüberwachung räumlich und bzgl. Überwachungsintensität; äußerst schlechte Parkmoral im kompletten Stadtgebiet	Parkraumüberwachung räumlich und in Intensität ausweiten	Umsetzungs läuft: mittlerweile Bruck und Alterlangen mit in der Kontrolle
Schwerpunktaktion zur Überwachung von Falschparkern auf Geh- und Radwegen im Stadtgebiet	Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen, derzeit sehr gering ausgeprägte Parkmoral im Stadtgebiet erhöhen	Sehr geringe zeitliche und räumliche Überwachungsintensität im Stadtgebiet	Parkvergehen intensiver sanktionieren	Durchführung der Aktion mit ZV KVÜ, Feuerwehr und Polizei angestrebt. Ergänzende Abstimmungen folgen.

Vernetzte Mobilität (Arbeitspaket 8)

Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Aufbau öffentliches Fahrradverleihsystem	Fahrradnutzung attraktivieren, Sharingangebote ermöglichen	Temporäres Fahrradverleihsystem (1.Q 2022 bis 30.09.2022) in finaler Umsetzungsphase	Fahrradverleihsystem zunächst als Pilotprojekt im Rahmen Forschungsprojekt „Straße der Zukunft“	erledigt
Mobilpunkt Hauptbahnhof (Westseite)	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten fördern	Parkplatz Großparkplatz ohne Mobilpunkt	Mobilpunkt an wichtigem Verknüpfungsstandort errichten inkl. Sharingangeboten (Carsharing, Fahrradverleihsystem und E-Scooter)	erledigt
Mobilpunkt Mozartstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten fördern	Derzeit in Mozartstraße keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel	Mobilpunkt an wichtigem Verknüpfungsstandort (Himbeerpalast) errichten inkl. Sharingangeboten (Carsharing, Fahrradverleihsystem und E-Scooter)	erledigt
MobilHub Siemens Campus Modul 1	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten fördern	Derzeit auf dem Siemens Campus keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel	Mobilhub an wichtigem Verknüpfungsstandort (v. a. mit S-Bahn-Halt) errichten inkl. Sharingangeboten (Fahrradverleihsystem, E-Scooter und evtl. Weitere Angebote)	erledigt
Mobilpunkt Doris-Ruppenstein-Straße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt
Mobilpunkt Rennesstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Karlsbader Straße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt, Bereitstellung Carsharing (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Langemarckplatz	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt
Mobilpunkt Strümpellstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	erledigt
Mobilpunkt Essenbacher Straße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	kein Carsharing Betreiber gefunden, VAG_Rad Station vorhanden
Mobilpunkt Brucker Bahnhof	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	kein Carsharing Betreiber gefunden, VAG_Rad Station und E-Scooter vorhanden
Mobilpunkt Odenwaldallee	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Lachnerstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)

Vernetzte Mobilität (Arbeitspaket 8)

Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Mobilpunkt Kosbacher Damm	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	Carsharing vergeben, Umsetzung noch ausstehend (geplant ab 2027)
Mobilpunkt Naturbadstraße	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	saisonale VAG_Rad Station, Carsharing nicht vergeben
Mobilpunkt Bahnhof Eltersdorf	Inter- und Multimodalität sowie Sharingmöglichkeiten stadtteilbezogen fördern	Derzeit keine Möglichkeit für Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel im Stadtteil	Mobilpunkt mit Carsharing Angebot	baulich umgesetzt und Carsharing nicht vergeben

Mehr Lastenräder in der Stadt (Arbeitspaket 9)				
Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzungsstand 07/2026
Erweiterung des kostenlosen Angebotes an Lastenrädern	Autofreie Mobilität fördern	12 Lastenräder und zwei Gespanne (E-Bike + Anhänger) über Buchungsplattform kostenlos ausleihbar	Bedarfsgerechter Ausbau der kostenlosen Leih-Lastenräder auf 25	Der Lastenradverleih wird nicht eingestellt, sondern aufgrund der Haushaltslage gebührenpflichtig werden. Die Plattform dafür soll Ende des ersten Halbjahres 2026 freigeschalten werden. Derzeit können die Lastenräder nach Rücksprache mit dem EJC über das Cafe Hergricht ausgeliehen werden.
Lastenradstellplätze beim Fahrradparken berücksichtigen	Autofreie Mobilität fördern, auch beim Liefern und Laden	Lastenradstellplätze erst punktuell vorhanden (z. B. Fuchsgarten)	Flächendeckendes Angebot an Stellplätzen für Lastenräder	Es wurden 25 Lastenradbügel im Stadtgebiet aufgestellt (diese werden im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms umgesetzt)

Informationsangebot: Radfahren in Erlangen (Arbeitspaket 11)				
Teilprojekt	Funktion gemäß VEP	Stand März 2024	Planungsziel	Umsetzung (Stand: 07/2026)
Online-Portal inkl. Mängelmelder für den Fuß- und Radverkehr	Komfort und Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr erhöhen	Schadensmelder mit interaktiver Karte vorhanden: https://secure.erlangen.de/erlangen/form/provide/3189/;jsessionid=CBCEA389285C59131A8483ACE4EE59C0	Schadensmelder fortlaufend pflegen und möglichst zeitnah auf eingegangene Meldungen reagieren	erledigt
Regelmäßige Kampagnen	Information zu Radverkehrsgesetzen und Verkehrssicherheit	In letzter Zeit Radverkehrsbroschüre, Flyer zum Radverkehr in Erlangen in deutscher und englischer Sprache, Info-Banner Fahrradstraßen	Informationsangebot ausbauen	Durch die Streichung der Stelle des Radbeauftragten gibt es keine Kapazitäten mehr, regelmäßig Kampagnen durchzuführen
Neubürgermarketing	Informationsmappe für Neubürger inkl. Telefonberatung	Projekt läuft (Auftragnehmer: O.Phon)	Anreize für Neubürger zur Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes	wird ab 10/26 eingestellt
Mobilitätsmappe für neue Mitarbeiter bei der Stadt Erlangen	Mobilitätsmappe für jeden neuen Mitarbeiter und Azubi bei der Stadtverwaltung	Projekt läuft seit 2018	Anreize für neue Mitarbeiter zur Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes; Vorbildfunktion der Stadtverwaltung für weitere Arbeitgeber in der Stadt	wird in abgespeckter Version weitergeführt (ohne ÖPNV-Schnupperticket, keine Printprodukte und Goodies)
Durchführung eines Radler-Hearings	Umfassende Öffentlichkeitsinformation zu den städtischen Radverkehrsmaßnahmen	Letztes Radler-Hearing in 2016	Transparenz und Einblick für Öffentlichkeit zu Radverkehrsmaßnahmen schaffen	Fand 2016 und 2023 statt, wird derzeit aufgrund der Personallage nicht fortgeführt

6.3.2 Zukunftsplan Fahrradstadt

Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen

1. Finanz- und Personalressourcen ausbauen

Der Stadtrat erklärt die Absicht, in den kommenden drei Haushaltsjahren die personellen Ressourcen im Bereich des Radverkehrs signifikant auszubauen. Der Ausbau beinhaltet dabei zunächst sechs Stellen mit dem Stellenplan 2022 sowie zwei Stellen mit dem Stellenplan 2023. Durch den mit diesen Stellen absehbaren erhöhten Planungsausput ist der Bedarf für eine weitere Stelle im Stellenplan 2023 sowie eine weitere Stelle im Stellenplan 2024 absehbar gegeben und folglich ebenfalls beinhaltet.

Die Verwaltung wird die genannten Stellen in für die Abfolge von Planung, Anordnung und Ausführung geeigneter Reihenfolge zu den Stellenplanverfahren der Jahre 2022, 2023 und 2024 anmelden.

*Mit den im Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen enthaltenen Maßnahmen erklärt der Stadtrat darüber hinaus die Absicht, die Finanzmittel, die für den Radverkehr in den kommenden Jahren aufgewendet werden, mindestens auf dem Niveau des Haushaltsjahres 2021 zu halten oder auszubauen, um die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Erlangen kontinuierlich auf einem hohen Niveau sicherzustellen. Bezogen auf die jährlichen Investitionen in den Radverkehr pro Einwohner*in setzt sich die Stadt eine Größenordnung von mindestens 45 Euro pro Einwohner zum Ziel. Dies übersteigt die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (acht bis 19 Euro pro Einwohner), die auch Grundlage des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans sind, deutlich und liegt auch über dem Wert der dänischen Hauptstadt Kopenhagen (ca. 36 Euro pro Einwohner). Mittelfristig wird eine Entwicklung in Richtung des Werts von Oslo (70 Euro pro Einwohner) angestrebt. Die Verwaltung wird die jeweils konkret benötigten Finanzmittel jährlich zum Haushalt anmelden. Die Umsetzung aller in den folgenden Punkten genannten Maßnahmen und damit die Einhaltung der Vereinbarung mit der Initiative Radentscheid Erlangen setzt die Neuschaffung dieser Stellen voraus ebenso wie die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel.*

In den vergangenen Jahren waren bei der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Radverkehr nicht etwa fehlende finanzielle Ressourcen, sondern vielmehr personelle Engpässe das Problem. Im Bürgerbegehren, das 2019 formuliert wurde, wurde daher die Einstellung von zwei weiteren Verkehrsplaner*innen sowie die Bildung eines vierköpfigen Bautrupps gefordert.

Im Jahr 2020 konnte mit dem zusätzlichen Bautrupps in Amt 66 ein Qualitätssprung im Bereich Radverkehr erreicht werden. Mit dem Bautrupps und den eigenen Maschinen verfügt die Verwaltung über ein deutlich erhöhtes Maß an Flexibilität in der Umsetzung von Maßnahmen. Möglich ist auch die schnelle Umsetzung von Maßnahmen, die in der Vergangenheit mangels eigener Ressourcen nach Außen vergeben werden mussten, für die oftmals aber nur mit Verzögerungen externe Firmen beauftragt werden konnten. Mit dem Stellenplan 2021 wurde zudem in der Abt. 613 eine Stelle für die Planung von Radschnellwegen geschaffen.

Eine Umsetzung der Forderungen der Initiative in größerer Geschwindigkeit als bisher ist aber nur zu erzielen, wenn die Personalausstattung in allen beteiligten Bereichen der Verwaltung, von der Planung über die Anordnung bis hin zur Ausführung der Maßnahme, weiter verbessert wird. Die Verwaltung hat vor diesem Hintergrund Überlegungen angestellt und anhand der Anforderungen Stellenprofile erstellt (vgl. Anlagen 5 und 6):

- Stelle „Planung zusätzlicher Radschnellverbindungen“ in Abt. 613, mit der auch die Verbindungen nach Fürth und Bamberg sowie weitere Verbindungen angegangen werden können
- Stelle „Fahrradstraßen und Fahrradparken“ in Abt. 613

- Stelle „Infrastrukturplanung“ zur Ergänzung und Aktualisierung des stadtweiten Radverkehrsnetzes in Abt. 613
- Stelle „verkehrsrechtliche Umsetzung“ in Abt. 614
- eine zusätzliche Arbeitsgruppe (4 VZÄ) im Baubetriebshof bei Amt 66 für die Erweiterung der Radwegeninfrastruktur
- Zwei Stellen „Sachbearbeitung Technik“ (2 VZÄ) in Amt 66 für die Umsetzung größerer Projekte aus dem Bereich Netzelemente, Knotenpunkte, Radschnellwege, etc.

Mit der steigenden Personalressource im Bereich Planung und Anordnung in Amt 61 werden auch in Amt 66 Planungserfordernisse bzw. Ausführungsbedarfe ausgelöst, die dort absehbar nicht mit bestehendem Personal bzw. dem eigenen Bautrupps weiter geplant bzw. ausgeführt werden können. Aus diesem Grund erachtet die Verwaltung auch die beiden zusätzlichen Stellen in Amt 66 für notwendig, welche dem Personalaufbau in Amt 61 folgend zu schaffen sind.

Der Personalaufbau sollte aus Sicht der Verwaltung auf drei Haushaltsjahre aufgeteilt werden. Die Verwaltung wird dazu im Rahmen der Stellenplanverfahren, ausgerichtet an der Abfolge von Planung, Anordnung und Ausführung von Maßnahmen, konkrete Vorschläge machen. Denkbar ist aus heutiger Sicht die Neuschaffung der Stelle „Infrastrukturplanung“ und der Stelle „verkehrsrechtliche Umsetzung“ in Amt 61 sowie die Neuschaffung der zusätzlichen Arbeitsgruppe im Baubetriebshof mit dem Stellenplan 2022. Mit dem Stellenplan 2023 könnten die übrigen beiden Stellen in Amt 61 („Planung zusätzlicher Radschnellverbindungen“ und „Fahrradstraßen und Fahrradparken“) sowie eine der beiden zusätzlichen Stellen „Sachbearbeitung Technik“ in Amt 66 geschaffen werden. Mit dem Stellenplan 2024 und der zweiten Stelle „Sachbearbeitung Technik“ in Amt 66 wäre der für die Umsetzung des Zukunftsplans notwendige Personalaufbau aus heutiger Sicht zunächst abgeschlossen.

Alleine im investiven Bereich beinhaltet die Finanzplanung der Stadt für die kommenden Jahre bis 2024 schon jetzt beträchtliche Ressourcen für den Radverkehr in Höhe von 11,86 Mio. Euro, so dass ein überwiegender Teil der im Zukunftsplan Fahrradstadt enthaltenen Maßnahmen schon abgedeckt ist. Andere im Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen enthaltene Maßnahmen erfordern Finanzmittel, die heute noch nicht enthalten sind und deren Größenordnung erst mit der konkreten Planung exakt beziffert werden kann. Die Verwaltung wird die Mittel zu den jeweiligen Haushalten der Stadt entsprechend anmelden.

Für das Jahr 2021 wurden exemplarisch alle den Radverkehr betreffenden Maßnahmen annäherungsweise dargestellt und eine Gesamtsumme errechnet (vgl. Anlage 7). Initiative und Stadtverwaltung haben vereinbart, dass diese Größenordnung auch in Zukunft mindestens beibehalten oder ausgebaut werden soll.

Ob und in welcher Anzahl Stellen tatsächlich geschaffen bzw. Finanzmittel tatsächlich bereitgestellt werden, obliegt grundsätzlich dem Stadtrat im Rahmen der Beratungen zu den jeweiligen Haushalten und Stellenplänen und ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie der jeweiligen Haushaltslage, Stellenbedarfen in anderen Bereichen der Verwaltung etc.

Die Verwaltung wird über die Höhe der für den Radverkehr aufgewendeten Mittel in den einzelnen Haushaltsjahren in geeigneter Form Bericht erstatten und nach den jeweiligen Haushaltsbeschlüssen in Kenntnis der tatsächlich beschlossenen Mittel und Stellen prüfen und in geeigneter Form darstellen, inwieweit die im Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen enthaltenen Maßnahmen tatsächlich in der vereinbarten Geschwindigkeit umgesetzt werden können.

2. Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes

Bis 2024 werden mindestens die grünen Netzelemente und Knotenpunkte modernisiert bzw. ausgebaut. Zusätzlich wird an sieben weiteren Stellen im Stadtgebiet die sog. Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs hergestellt. Grundlage dafür ist die in Anlage 2 dargestellte Übersicht, die im Wesentlichen auf dem Plannetz Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan beruht.

Die Verwaltung wird beauftragt, die bestehenden Qualitätsstandards für das Plannetz Radverkehr um folgende Aspekte zu erweitern:

- *niveaugleiche Führung von Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten und an Ein- und Ausfahrten*
- *bevorzugt baulich getrennt von anderen Verkehrsarten (nicht zu Lasten des Fußverkehrs!)*
- *Berücksichtigung der ganzjährigen Nutzbarkeit auch für Fahrräder mit Kinderanhänger und Lastenräder*

Die Verwaltung erarbeitet in Abstimmung mit der AG Rad bis Ende 2021 Grundsätze für die Modernisierung bzw. den Ausbau von Knotenpunkten. Die Grundsätze werden dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt.

Die Stadt Erlangen räumt den Belangen des Radverkehrs bei den Planungen für die Stadt-Umland-Bahn hohe Priorität ein und verbessert dafür die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen.

Der Stadtrat hat im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans am 16.10.2018 das Plannetz Radverkehr beschlossen (vgl. Vorlagen 613/200/2018). Es bildet die Grundlage für die strategische Weiterentwicklung des Erlanger Radwegenetzes in den kommenden Jahren. Eine baldmöglichste Umsetzung des gesamten Plannetzes bis spätestens 2030 wird angestrebt. Entsprechend ist für die Jahre ab 2025 die Umsetzung weiterer Maßnahmen vorzusehen. Dies erfolgt im Rahmen des Finanz- und Zeitplans für das Plannetz Radverkehr, dessen Aufstellung im vergangenen Jahr für das Jahr 2021 beschlossen worden ist (vgl. Vorlage 613/048/2020). Bei der Umsetzung weiterer Maßnahmen sind im Weiteren auch Maßnahmen zu berücksichtigen, die der Modernisierung und dem Ausbau des Radwegenetzes in den Stadtteilen dienen. Mittelfristiges Ziel ist eine Realisierung von jährlich 3 km Radschnellverbindungen gemäß Plannetz ("lila Routen").

Das Plannetz Radverkehr 2030 ist in seiner Gesamtheit als Darstellung zu verstehen, wie die einzelnen räumlichen Schwerpunkte in der Stadt bzw. unmittelbar um das Stadtgebiet herum mit einem schlüssigen und ganzheitlichen Radwegenetz verknüpft sein sollten. Anhand der räumlichen Bedeutung bzw. der Vernetzungs- und Erschließungsfunktion einzelner Elemente wurden hierzu verschiedene Hierarchieebenen definiert (Radschnellverbindung, städtische Haupt- bzw. Nebenroute).

Für die Abstimmungsgespräche mit der Initiative hat die Verwaltung im Vorgriff auf die Erstellung des Umsetzungs- und Zeitplans für das Plannetz Radverkehr eine erste Priorisierung von Netzelementen und Knotenpunkten vorgenommen und ist dabei nach einem Kriterienkatalog vorgegangen.

Bei den Netzelementen sind sowohl Sanierungen als auch Neubauten berücksichtigt. Bei den Knotenpunkten sind abhängig von den unten genannten Kriterien unterschiedlich starke Eingriffe denkbar. Diese reichen von kleineren Maßnahmen bis hin zu kompletten Kreuzungsumbauten. Denkbar sind zum Beispiel die Herstellung der Erlanger

Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs, die Herstellung kreuzungsfreier Quermöglichkeiten, Maßnahmen im Bereich der Bodensensorik (Grüne Welle für den Radverkehr) oder Lösungen im Bereich des freien Rechtsabbiegens, zum Beispiel nach holländischem Vorbild oder über die Grünpfeil-Regelung.

Das Ergebnis der Untersuchung ist in Anlage 2 dargestellt. Folgende Kriterien wurden bei der Priorisierung berücksichtigt:

- **Umsetzungsmöglichkeit und Zeithorizont:** Anhand des Aufwandes für das Planungsverfahren und die bauliche Umsetzung wurde unterschieden in die Stufen grün, gelb und lila. Die grün dargestellten Maßnahmen sind in einem Zeitraum von vier Jahren bis 2024 umsetzbar. Eine Umsetzungsmöglichkeit besteht grundsätzlich auch bei den gelben und lila Netzelementen, hierfür sind jedoch größere Planungsabläufe notwendig, die u. a. in Zusammenhang mit Baurechts- und Enteignungsverfahren stehen. Eine Umsetzung der gelben Maßnahmen wird aus heutiger Sicht bis 2028 angestrebt, lila Maßnahmen haben einen noch längeren Planungsvorlauf, sollen sich aber bis 2030 zumindest im Planungsstadium befinden.
- **Verkehrssicherheit und Fahrkomfort:** Bei der Priorisierung der Netzelemente und Knotenpunkte im ersten Schritt sowie bei der Ausarbeitung der Ampelsystematik wurde als wichtiges Kriterium die aktuelle Situation im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort zugrunde gelegt. Berücksichtigt wurden hierbei die unterschiedlichen radfahrenden Nutzergruppen wie geübte und sichere Alltagsradfahrer*innen sowie weniger sichere Radfahrer*innen (z. B. Senior*innen) und Kinder.
- **Straßen- und Wegezustand:** Bei der Kategorisierung in grün, gelb und lila wurde auch darauf geachtet, wie hoch eine Planungs- bzw. Umsetzungsnotwendigkeit anhand des bestehenden baulichen Zustandes des jeweiligen Netzelementes bzw. Knotenpunktes ist. Hier besteht ein Zusammenhang mit dem vorgenannten Kriterium der Verkehrssicherheit.
- **Potenziale beim Modal Split:** Abschließend wurden die Netzelemente und Knotenpunkte bei der Priorisierung dahingehend untersucht, wie stark der Einfluss eines Neu- oder Umbaus auf den Radverkehrsanteil am Modal Split ist. Es wurde also abgeschätzt, wie stark die Netzrelevanz eines einzelnen Elementes bzw. Knotenpunktes ist und in welchem Umfang damit der kleinräumige Anteil des Radverkehrs erhöht werden könnte.

Auf dieser Basis erfolgte eine Einigung mit der Initiative über folgende Maßnahmen, die bis 2024 prioritär umgesetzt werden sollen:

- Netzelement 4, Einbahnstraßenfreigabe Friedrichstraße
- Netzelement 7b, Verbindung Bruck-Innenstadt
- Netzelement 8a, Gebbertstraße
- Netzelement 10a, Radwege Regitzgrund
- Netzelement 12a, Fürther Straße - Eltersdorfer Straße
- Netzelement 13, Am Europakanal - Frauenaauracher Straße
- Netzelement 19, Öffnung Einbahnstraßen Am Röthelheim
- Netzelement 20, Michael-Vogel-Straße
- Netzelement 21, Tempo 30 Südliche Innenstadt
- Knotenpunkt 3, Obi-Kreisel
- Knotenpunkt 5, Hartmannstraße - Allee am Röthelheim
- Knotenpunkt 10, Äußere Brucker Straße - Saalestraße
- Knotenpunkt 12, Kreisverkehr Frauenaauracher Straße
- Knotenpunkt 13, Dorfstraße - Am Europakanal
- Knotenpunkt 14, Kreisverkehr Zambelliststraße
- Knotenpunkt 16, Gebbertstraße - Luitpoldstraße

- Knotenpunkt 19, Gebbertstraße - Hofmannstraße
- Knotenpunkt 20, Herzogenauracher Damm - Leipziger Straße
- Knotenpunkt 21, Michael-Vogel-Straße - Äußere Brucker Straße

Weiterhin werden die in Anlage 2 dargestellten Standardlösungen zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs hergestellt. Diese sind, wie einzelne andere untenstehende Maßnahmen auch, Bestandteil des Förderantrags „Klimaschutz durch Radverkehr“. Es wird darauf hingewiesen, dass diese sich im Status von planerischen Vorüberlegungen befinden. Eine Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der rechtlichen Realisierbarkeit, die im Zuge der konkreten Planung geprüft wird. Sollte sich in diesem Zuge herausstellen, dass keine Realisierbarkeit besteht, werden alternative Standorte für die Errichtung der Standardlösungen gewählt.

Die Umsetzung der grünen Maßnahmen ist als Mindestmaß zu verstehen. Grün sind nur Maßnahmen, deren Umsetzung die Verwaltung auch seriös zusagen kann. Sollte sich zeigen, dass andere Maßnahmen (gelb und lila) entgegen heutiger Einschätzung frühzeitiger umgesetzt werden können, ist dies abhängig von Personal- und Finanzressourcen zusätzlich möglich. Ein Beispiel dafür könnte das Netzelement 7a sein, das in der Zuordnung zu gelb ein Grenzfall war. Sollte sich zeigen, dass eine der grünen Maßnahmen nicht wie vereinbart bis 2024 umgesetzt werden kann, wird eine andere Maßnahme vorgezogen. Die Umsetzung der gelben Maßnahmen wird bis 2028 angestrebt.

Nicht grün eingestufte Netzelemente oder Knotenpunkte können aus verschiedenen Gründen nicht zeitnah modernisiert bzw. ausgebaut werden. Diese sollen in den folgenden Jahren Schritt für Schritt angegangen werden. Darunter sind auch Maßnahmen, die heute für einen verkehrssicheren und komfortablen Radverkehr nicht oder nur in sehr geringem Umfang ausgelegt sind und daher eigentlich dringlich wären. Ein Beispiel dafür ist der Herzogenauracher Damm, dessen Ausbau und Modernisierung mit Blick auf den Radverkehr wünschenswert wäre. Allerdings liegt hier die Straßenbaulast nicht bei der Stadt. Die Stadtverwaltung wird sich dennoch weiterhin darum bemühen, auch bzgl. derartiger Maßnahmen Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes wie z.B. die Maßnahmen der Prioritätenliste „Kleine Baumaßnahmen Radverkehr“ werden unabhängig von den o.g. Maßnahmen weiter vorgenommen und sind hier nicht dargestellt.

Mit Beschluss des Stadtrates wird die Verwaltung die konkreten Straßenplanungen für die o. g. Netzelemente und Knotenpunkte beginnen. Hierbei werden die vom Stadtrat am 25.06.2019 beschlossenen (vgl. Vorlage 613/219/2018) und erweiterten Qualitätsstandards für das Plannetz Radverkehr angewandt. Die Verwaltung wird eine Formulierung für die aktualisierten Qualitätsstandards erarbeiten.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen wird besonderer Wert darauf gelegt, die Qualitätsstandards in Bezug auf die aktuellen Entwicklungen bei einschlägigen Richtlinien und Gesetzen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie Straßenverkehrsordnung StVO) aktuell zu halten, flexibel anzuwenden und in einem angemessenen zeitlichen Abstand fortzuschreiben. Die Verwaltung sieht die aufgeführten Richtlinien und Gesetze als Mindeststandards und strebt an, im Einzelfall auch unkonventionelle und innovative Lösungen zu finden.

Der Personalzuwachs im Baubetriebshof wird auch zu einer Verbesserung im Winterdienst führen, die auch dem Radverkehr zugute kommen wird.

Für viele Talquerungen in Erlangen müssen aus verkehrlicher Sicht unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Aspekte und der Lage im Hochwassergebiet hochwassersichere

Lösungen im Sinne des Fuß- und Radverkehrs gefunden und umgesetzt werden. Hierzu werden die auch in der Vergangenheit bereits erfolgten intensiven Abstimmungen mit den zuständigen internen und externen Dienststellen fortgesetzt.

Für die Knotenpunkte bzw. Kreuzungen erarbeitet die Verwaltung in Abstimmung mit der AG Rad Grundsätze für die Modernisierung bzw. den Ausbau. Die folgenden Überlegungen der Initiative sind dabei Grundlage:

- Der geradeaus fahrende Radverkehr wird vor abbiegenden Kfz geschützt.
- An Ampelkreuzungen sollen separate Rad-Ampeln mit Zeitvorlauf oder eigener Grünphase für den Radverkehr installiert werden.
- Radfahrende können Kreuzungen vorzugsweise ohne Zwischenstopp überqueren. Wo dies nicht möglich ist, sind breite Schutzinseln vorzusehen.
- Radfahrenden wird das freie Rechtsabbiegen ermöglicht.
- An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen werden beim Überqueren der Nebenstraßen Geh- und Radwege jeweils niveaugleich weitergeführt.
- Wo möglich richtet die Stadt Erlangen grüne Wellen für den Radverkehr ein.

Derzeit laufen die Planungen für die Stadt-Umland-Bahn. Gemeinsames Ziel der Stadtverwaltung und des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) ist eine optimale Vernetzung der Verkehrsarten, insbesondere der Verkehrsarten des Umweltverbundes, um die größtmögliche Wirkung auf den Modal Split zu erzeugen. Aus diesem Grund berücksichtigt die Stadt-Umland-Bahn die Belange des Radverkehrs wo immer möglich mit hoher Priorität. Ein strukturierter Austausch zwischen der AG Rad und dem ZV StUB soll die organisatorischen Voraussetzungen dafür verbessern.

Aus dem aktuellen Planungsstand ergeben sich folgende Verbesserungen für den Radverkehr:

- bedarfsgerechte Herstellung von Bike and Ride-Möglichkeiten an jeder Haltestelle sowie Errichtung von Mobilpunkten an geeigneten Haltestellen
- Neue Unterquerung der A73 auf Höhe des Großparkplatzes
- Aufwertung der Sieboldstraße
- Verbesserte Radwegeführung in der Friedrich-List-Straße
- Fahrradmitnahme in den Zügen

Weitere Potentiale könnten sich, entsprechende Planungen der Stadt Erlangen vorausgesetzt, durch die folgenden Aspekte ergeben:

- Aufwertung der Nürnberger Straße
- Aufwertung der Henkestraße
- Mehr Platz für den Radverkehr am Adenauerring (bei straßenbündigem Bahnkörper der StUB)
- Kompatibilität StUB/Radschnellweg im Bereich der B4
- Regnitzquerung: Führung des Radweges unterhalb der Brücke (Überdachung)
- Verbesserungen im Bereich Tennenlohe/Wetterkreuz im Zuge des Radschnellwegs Erlangen-Nürnberg
- Verbesserungen im Bereich der Südkreuzung
- Verbesserungen im Bereich Friedrich-Bauer-Straße/Preußensteg, z.B. durch Ausweisung als Fahrradstraße

Intensiv diskutiert wurde die Herstellung einer verbesserten Radwegeverbindung von Büchenbach über Häusling nach Haundorf und zur HerzoBase. Im Plannetz Radverkehr kommt dieser Verbindung große Bedeutung zu. Im Zuge des Baus der Stadt-Umland-Bahn könnte, so die Argumentation der Initiative, auch eine Radschnellverbindung entlang der

Trasse hergestellt werden. Die Stadtverwaltung ist in Gesprächen mit der Stadt Herzogenaurach, ob und inwiefern eine derartige Verbindung gewünscht und realisierbar ist (vgl. Fraktionsantrag 405/2020 der SPD-Fraktion). Im Falle eines gemeinsamen Bestrebens, die Radwegeverbindung zu verbessern, wäre aus Sicht der Stadt Erlangen jedoch eine zeitlich von den Planungen der StUB entkoppelte Planung und Realisierung sinnvoll. Unabhängig davon planen Erlangen und Herzogenaurach die Herstellung einer Radschnellverbindung weiter südlich.

3. Mehr Fahrradstraßen für Erlangen

Bis Ende 2021 werden die Fahrradstraßen in der Leipziger und in der Achse Bayern-/Pommernstraße zu einer durchgehenden Fahrradstraße verbunden und gemäß Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen gestaltet. In den kommenden Jahren sollen pro Jahr etwa zwei Kilometer Fahrradstraßen neu ausgewiesen werden. Dabei werden bis Ende 2022 zunächst zwei weitere Fahrradstraßen gestaltet. Ab dem Jahr 2023 werden mit steigender Personalkapazität pro Jahr drei Fahrradstraßen umgesetzt. Zusätzlich zu den bestehenden Fahrradstraßen wird die Hofmannstraße als wichtige Ost-West-Verbindung mit hoher Priorität als Fahrradstraße ausgewiesen und umgestaltet. Alle bestehenden Fahrradstraßen und die Hofmannstraße sind damit spätestens im Jahr 2024 umgesetzt. Bis Ende 2021 erarbeitet die Verwaltung außerdem eine Liste von weiteren Fahrradstraßen, die ab 2024 umzusetzen sind, und legt diese dem Stadtrat zum Beschluss vor. Ergänzend dazu prüft die Stadtverwaltung bis Ende 2021 die Einrichtung von Fahrradzonen.

In Erlangen gibt es derzeit acht Fahrradstraßen. Am 19.02.2019 wurde der Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen beschlossen (vgl. Vorlage 613/228/2019). Ende 2020 wurde die Wöhrmühle als erste Fahrradstraße entsprechend umgestaltet. In Fahrradstraßen wird der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr klar priorisiert („Autos sind in Fahrradstraßen zu Gast“). Die Umsetzung von Fahrradstraßen zieht daher in der Regel einen hohen Kommunikationsbedarf nach sich, insbesondere dann, wenn mit der Maßnahme größere Veränderungen in der Aufteilung des Straßen- und Parkraums, zum Beispiel der Verlust von öffentlichem Parkraum, einhergehen.

Bestandteil der Einigung zwischen Verwaltung und Initiative ist der oben stehende Zeitplan für die Umsetzung bestehender bzw. die Ausweisung neuer Fahrradstraßen. Nach der Umsetzung der Leipziger Straße sowie der Achse Bayern-/Pommernstraße im Jahr 2021 sollen in den Jahren 2022 bis 2024 also die folgenden Fahrradstraßen umgesetzt werden:

- Michael-Vogel-Straße
- Damaschkestraße
- Schronfeld
- Lange Zeile (komplett)
- St. Johann

Weiterhin soll die Hofmanstraße als Fahrradstraße ausgewiesen und umgesetzt werden. Eine entsprechende Priorisierung ist noch vorzunehmen. Bis Ende 2024 sind damit noch zwei neue Fahrradstraßen auszuweisen und umzusetzen.

Schon vor den Gesprächen mit der Initiative wurde in der Verwaltung eine Übersicht über mögliche weitere Fahrradstraßen erarbeitet. Das Ergebnis ist in Anlage 2 dargestellt und dient als Grundlage für die Ausweisung und Umsetzung neuer Fahrradstraßen ab 2024. Es wird darauf hingewiesen, dass die in Anlage 2 als potentielle neue Fahrradstraßen gekennzeichnete Fahrradstraßen als planerische Überlegungen zu verstehen sind. Vor Umsetzung einer jeden neuen Fahrradstraße wird im Zuge der konkreten Planung jeweils die rechtliche Realisierbarkeit geprüft.

Möglich ist seit Kurzem auch die Einrichtung von sog. Fahrradzonen: Mit dem neuen Verkehrszeichen können nun größere Bereiche nach dem Vorbild von Tempo 30-Zonen eingerichtet werden, in denen die Regeln für Fahrradstraßen gelten. Während die Anordnung einer Fahrradstraße immer noch voraussetzt, dass der Radverkehr dort zumindest in naher Zukunft die „vorherrschende Verkehrsart“ ist, genügt für die Fahrradzone eine „hohe Fahrradverkehrsdichte“. Der Planungsaufwand ist geringer. In Erlangen gäbe es nach erster Einschätzung geeignete Bereiche, zum Beispiel im Umfeld des Berufsschulzentrums. Vorstellbar wären auch der Bereich Hans-Geiger-Straße/Bissingerstraße/Wehneltstraße oder die Sebaldussiedlung, so dass die Durchführung eines Pilotprojekts geprüft werden sollte.

4. Mehr Platz fürs Rad: 8000 Fahrradabstellplätze für Alle

*Bis Ende 2024 werden im Stadtgebiet mindestens 8000 Fahrradabstellplätze zusätzlich errichtet oder modernisiert, darunter bis Ende 2022 die Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof und bis Ende 2023 die Fahrradabstellanlage am Siemens Campus. Zur Verbesserung der Situation rund um den Hauptbahnhof wird die Errichtung eines Fahrradparkhauses im Rahmen des Projekts Regnitzstadt mit hoher Priorität verfolgt. Die Verwaltung wird östlich des Hauptbahnhofs die Errichtung einer weiteren Fahrradabstellanlage oder eines Fahrradparkhauses prüfen. Die Verwaltung berücksichtigt bei jeder Maßnahme im Bereich der Fahrradabstellplätze nach Möglichkeit die Errichtung moderner Überdachungen und felfreundlicher Stellplätze nach dem neuesten Stand der Technik, um den Komfort für Radfahrer*innen zu verbessern. Ebenfalls bei jeder Maßnahme wird bedarfsgerecht die Errichtung von Stellplätzen für Fahrräder mit Kinderanhänger oder Lastenräder berücksichtigt. Insgesamt sollen von den neu einzurichtenden Fahrradparkplätzen 10% für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderanhängern geeignet sein.*

Bei den Fahrradstellplätzen soll es in den kommenden Jahren sowohl quantitative als auch qualitative Verbesserungen geben. Das 1000-Bügel-Programm soll in den kommenden Jahren erneut aufgelegt werden, dabei sollen auch andere Stadtteile berücksichtigt werden. Die Planungen für die Fahrradabstellanlagen am Siemens Campus und am Hauptbahnhof sind derzeit in Bearbeitung. Baubeginn am Hauptbahnhof soll Ende 2021, am Siemens Campus Ende 2022 sein, die Bauzeit beträgt jeweils ca. ein Dreivierteljahr.

Neben der Abstellanlage östlich des Hauptbahnhofs soll im Zuge der Planungen der Regnitzstadt eine Einrichtung auf der Westseite des Bahnhofs entstehen. Hier bietet sich die Möglichkeit der Errichtung eines echten Fahrradparkhauses. Eine weitere Einrichtung östlich des Bahnhofs soll geprüft werden. Konkrete Planungen rund um den Hauptbahnhof sind abhängig von der Bereitschaft der Deutschen Bahn, Flächen zur Verfügung zu stellen. Mit dem Universitätsklinikum wird die Verwaltung begonnene Gespräche über eine mögliche Errichtung einer größeren Abstellanlage im Bereich des Klinikums fortsetzen.

Die mindestens 8000 Stellplätze setzen sich nach heutiger grober Abschätzung wie folgt zusammen:

- rund 5000 Stellplätze im Rahmen des aktuellen 1000-Bügel-Programms (nach momentanem Stand sind deutlich mehr Bügel in der Innenstadt vorgesehen) und einer Neuauflage für die Gesamtstadt
- 932 Stellplätze in der Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof (davon Bestand 262, neu 670)
- 526 Stellplätze in der Fahrradabstellanlage am Siemens Campus (davon Bestand 66, neu 460)
- rund 500 Stellplätze in Fahrradstraßen
- rund 1500 Stellplätze an Schulen und Verwaltungsstandorten sowie im Rahmen von punktuellen Maßnahmen

Die Zahl 8000 beinhaltet dabei sowohl die Neuschaffung von zusätzlichen Stellplätzen als auch die Modernisierung von veralteten Stellplätzen („Felgenbrecher“). Stadtgestalterische Aspekte werden bei der Errichtung von Fahrradstellplätzen grundsätzlich intensiv mitbetrachtet.

In qualitativer Hinsicht berücksichtigt die Verwaltung bei der Herstellung von Fahrradabstellplätzen analog zum Vorgehen beim aktuell laufenden 1000-Bügel-Programm bei jeder Maßnahme nach Möglichkeit die Errichtung moderner Überdachungen und felgenfreundlicher Stellplätze, um den Komfort für Radfahrer*innen zu verbessern. Ebenfalls bei jeder Maßnahme wird bedarfsgerecht die Errichtung von Stellplätzen für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderanhänger berücksichtigt, um die autofreie Mobilität zu fördern.

Derzeit werden seitens der Verwaltung vorbereitende Überlegungen zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung vorgenommen. Das Projekt beginnt im Jahr 2021. Dabei soll geprüft werden, ob und wie dadurch eine Verdoppelung der Zahl der Fahrradabstellplätze bei Bauvorhaben, erhöhte Qualitätsstandards und die Herstellung von Stellplätzen für Lastenräder erreicht werden kann. Auch die Höhe der Stellplatzablässe soll geprüft werden.

5. Radschnellwege zügig planen

Zusätzlich zu den bereits beschlossenen Planungen für Radschnellwege nach Nürnberg und Herzogenaurach (Planungsbeginn jeweils 2021) werden bis Ende 2023 auch die Planungen für den Radschnellweg nach Fürth und, in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und Behörden, den sog. Metropolradweg entlang des Kanals (Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim – Bamberg) aufgenommen.

Radschnellverbindungen verbessern die Anbindung auch weiter entfernter Städte und Orte an Erlangen und erhöhen somit die Attraktivität für Pendler*innen. Der Planungsaufwand ist aber, aufgrund des stadtgrenzüberschreitenden Charakters der Maßnahmen und der aufgrund der Vorgaben des Freistaats erforderlichen Baurechtschaffung, hoch. Von der Vergabe an externe Planungsbüros wird bereits Gebrauch gemacht, jedoch erweist sich auch die Betreuung der Büros in der Regel als sehr zeitintensiv, so dass damit keine wesentliche interne Personalressource eingespart werden kann. Die Stadt Erlangen bemüht sich über den Städtetag als auch die AGFK beim Freistaat Bayern um Erleichterungen, um die Planungsdauer von Radschnellwegen zu verkürzen.

Für die Verbindung Erlangen-Herzogenaurach wurde ein Förderantrag beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gestellt. Mit einem Baubeginn ist nicht vor 2025 zu rechnen. Für die Verbindung Erlangen-Nürnberg wird aktuell der Förderantrag erarbeitet. Bei beiden Strecken kann die Planung intensiviert werden, sobald die mit dem Stellenplan 2021 beschlossene Stelle in Abt. 613 besetzt ist.

Mit der Stadt Fürth liegt eine Planungsvereinbarung im Entwurf vor (vgl. Vorlage 613/034/2020). Zunächst sollen Planungsvarianten untersucht werden. Aus Sicht der Stadt Erlangen kann die Planung begonnen werden, wenn die unter Punkt 1 genannte Stelle geschaffen wird. Dies gilt ebenso für den sog. Metropolradweg Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim - Bamberg entlang des Kanals. Der nächste Schritt ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie unter Federführung von Stadt und Landkreis Bamberg, an deren Finanzierung sich die Stadt Erlangen beteiligt (vgl. Vorlage 613/319/2020). Dabei werden auch die Betriebswege entlang des Kanals berücksichtigt; Gespräche mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben ergeben, dass einige Schwierigkeiten zu überwinden sind, u.a. Fragen der Statik und Fragen des Unterhalts.

Zusätzlich zu den genannten Verbindungen wird die Stadtverwaltung Verbesserungen auf dem Erlanger Stadtgebiet prüfen mit dem Ziel, Radschnellverbindungselemente zu

erreichen. Dies gilt insbesondere für weitere Verbindungen z.B. nach Forchheim, Höchststadt und Eckental.

6. Sicher mit dem Rad zur Schule

Die Verwaltung erarbeitet bis Ende 2022 ein Programm zur Stärkung des Radverkehrs im Umfeld von Schulen. Folgende Maßnahmen werden dabei prioritär berücksichtigt:

- *Die Verwaltung erarbeitet ein Maßnahmenpaket für den bedarfsgerechten Ausbau von stationärer Fahrradinfrastruktur durch den Ausbau von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen an allen Schulen. Die Umsetzung erfolgt bis Ende 2024.*
- *Im direkten Umfeld der Schulen soll der PKW-Verkehr auf ein Minimum reduziert werden. Dazu wird ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Schulwegsicherheit erarbeitet. Mindestens die folgenden acht Maßnahmen werden bis Ende 2024 umgesetzt:*
 - *Einrichtung einer Schulstraße als Pilotprojekt im Bereich der Ritzerstraße (Adalbert-Stifter-Schule) oder der Dompfaffstraße spätestens zu Beginn des Schuljahres 2022/2023*
 - *Einrichtung von mindestens drei weiteren Hol- und Bringzonen*
 - *Verbesserung der Situation an mindestens vier Querungen im Zuge von Schulwegen mit Hilfe der Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs*

Die Stadtverwaltung ist seit jeher bemüht, Schulwege sicher zu gestalten. Dazu gehört auch, dass sie durchgängig und sicher mit dem Fahrrad zu bewältigen sind. So läuft in der Verwaltung aktuell ein Projekt zum schulischen Mobilitätsmanagement.

Was Abstellanlagen angeht, wird aktuell die Ausstattung aller öffentlicher Gebäude inkl. Schulen mit Fahrradabstellanlagen erfasst. Auf dieser Basis kann der Ausbau der Fahrradinfrastruktur an Schulen strukturiert erfolgen.

Darüber hinaus soll die Schulwegsicherheit mit Blick auf den Radverkehr in den kommenden Jahren Stück für Stück für verbessert werden. Hier kommen ganz unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, mit denen es in Erlangen unterschiedlich viele Erfahrungen gibt.

Mit den Hol- und Bringzonen hat die Stadt in den vergangenen Jahren gute Erfahrungen gemacht, weitere Zonen sollen ausgewiesen werden. Die Schulwegsicherheit kann aber, soweit rechtlich zulässig, auch durch weitere Maßnahmen wie z.B. die Ausweisung von Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigter Bereiche sowie die Verbesserung von Quermöglichkeiten z.B. durch die Herstellung der Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs) verbessert werden.

Keine Erfahrungen gibt es in Erlangen bislang mit der Einrichtung von sog. Schulstraßen. Dabei handelt es sich um Straßen vor oder im direkten Umfeld von Schulen, die für begrenzte Zeitspannen um Unterrichtsbeginn und Unterrichtsschluss für den KFZ-Verkehr gesperrt werden. Hier soll ein Pilotversuch gestartet werden.

Das o.g. Maßnahmenpaket sollte ausgearbeitet, bis Ende 2024 zunächst teilweise umgesetzt und anschließend weiter verfolgt werden.

7. Vision Zero für Erlangen

*Die Stadt Erlangen setzt sich die sog. Vision Zero zum Ziel. Alle Verkehrsteilnehmer*innen sollen sicher und unfallfrei an ihr Ziel kommen.*

Der Stadtrat empfiehlt der Verwaltung dazu, Gespräche mit dem Zweckverband über die Ausweitung der kommunalen Verkehrsüberwachung im Stadtgebiet bis Ende 2022 aufzunehmen. Zielrichtung dieser Gespräche sollte eine Ausweitung in die Abendstunden und am Wochenende sein.

Mit Blick auf das unerlaubte Halten und Parken auf Geh- und Radwegen empfiehlt der Stadtrat der Verwaltung weiterhin, im Jahresverlauf 2021 eine mehrwöchige Schwerpunktaktion durchzuführen, deren Ergebnisse in die Planungen für die Ausweitung der kommunalen Verkehrsüberwachung einfließen können.

Mit der Polizei sollen Gespräche über die Bildung mindestens einer Fahrradstaffel für das Stadtgebiet aufgenommen werden. Weiterhin bemüht sich die Stadt um eine verstärkte Überwachung von Verstößen wie „Geisterradeln“ und Fahren ohne Licht.

Die Verwaltung war schon in der Vergangenheit und ist weiterhin bestrebt, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen und die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr zu stärken. Die entsprechenden Maßnahmen werden in den kommenden Jahren intensiviert, um dem Ziel einer „Vision Zero“ näher zu kommen.

Die bereits angedachte Ausweitung der kommunalen Verkehrsüberwachung ist ein probates Mittel, auch um das oft kritisierte unerlaubte Halten und Parken auf Geh- und Radwegen zu unterbinden. Die oftmals auf individuellen Schilderungen beruhende Einschätzung, das unerlaubte Halten und Parken auf Geh- und Radwegen sei in Erlangen besonders häufig zu beobachten, gilt es zunächst mit Hilfe einer temporären Schwerpunktaktion zu verifizieren.

8. Vernetzte Mobilität

Die Stadtverwaltung intensiviert die Bemühungen, die Verkehrsarten des Umweltverbundes besser zu vernetzen. Der Beschluss zur Errichtung von Mobilpunkten im Stadtgebiet wird bekräftigt. Bis Ende 2021 werden drei weitere Mobilpunkte eingerichtet (Mozartstraße, Hauptbahnhof, Siemens Campus). Bis Ende 2022 werden weitere zwölf Mobilpunkte eingerichtet (vgl. Vorlage 613/017/2020).

Die Stadt setzt ihre Bemühungen um ein modernes Fahrradverleihsystem mit hoher Priorität fort und bemüht sich vor einer grundsätzlichen Lösung im Rahmen des Projekts „Straße der Zukunft“ um ein Leihrad-Pilotprojekt.

Die Förderung der sog. Inter- und Multimodalität zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbundes ist ein konkretes Ziel des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes. Die Stadtverwaltung wird ihre bisher gängige Praxis, bei jeder Einzelmaßnahme die Stärkung des Umweltverbundes zu priorisieren, daher auch in Zukunft fortsetzen.

Darüber hinaus werden im Stadtgebiet sukzessive weitere Mobilpunkte errichtet. Eine Liste mit angestrebten Standorten ist beschlossen (vgl. Vorlage 613/017/2020). An den Mobilpunkten sind u.a. Carsharing und Stellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderanhänger sowie, wo stadtgestalterisch möglich, auch Überdachungen vorgesehen.

Der Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems wird derzeit geprüft. An geeigneten Standorten bieten Leihräder aus dem Umland ankommenden ÖPNV-Nutzer*innen eine attraktive Möglichkeit für die sog. „letzte Meile“. Eine gute Standortwahl ist daher essentiell. Eine Ausweitung des Angebots der Nürnberger VAG auf Erlanger Stadtgebiet ist aus Sicht der Verwaltung wünschenswert, es sind allerdings vergaberechtliche Fragen zu klären. Die Verwaltung wird ihre Gespräche entsprechend fortsetzen.

9. Mehr Lastenräder in der Stadt

Die Stadt baut ihr Lastenrad-Angebot bedarfsgerecht aus. Bis Ende 2022 wird die Summe der verfügbaren Leih-Räder von aktuell (Ende 2020) neun auf mindestens 25 erhöht. Der

anschließende weitere Ausbau ab 2023 erfolgt ebenfalls bedarfsgerecht. Bei den Standorten werden eine bedarfsgerechte Dezentralisierung und anhand von Best-Practice-Beispielen aus anderen Städten eine Flexibilisierung und Ausweitung der Ausleihzeiten angestrebt.

Der Ausbau des Angebots an Lastenrädern im Stadtgebiet erfolgt kontinuierlich und bedarfsgerecht. Dazu wird die Zahl der verfügbaren Leih-Räder bis Ende 2022 deutlich erhöht. Vor dem Hintergrund des bestehenden und aktuell finanziell ausgebauten Förderprogramms für private Lastenräder (vgl. Vorlage 31/021/2020) und dessen Öffnung auch für Gewerbetreibende (vgl. Vorlage 31/039/2020) und mit dem Ziel, eine kontinuierliche Auslastung und kein Überangebot zu schaffen, wird empfohlen, die weitere Entwicklung abzuwarten und den Ausbau des Angebots ab 2023 bedarfsgerecht zu gestalten.

Das Angebot an Lastenrädern im Stadtgebiet beruht auf Vereinbarungen mit Partnern vor Ort, die die Lagerung und Ausgabe der Räder organisieren. Die Verwaltung wird ihre Gespräche mit möglichen Partnern fortsetzen, um neue, möglichst auch dezentrale Standorte anbieten zu können und eine möglichst große Flexibilisierung und Ausweitung der Nutzungszeiten zu erreichen, zum Beispiel durch digitale Schlösser, Fahrradboxen oder den Verleih durch kooperierende Einzelhandelsgeschäfte. Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten (wie z.B. „LastenVelo Freiburg“) werden dabei auch für Erlangen geprüft. Die Standorte der Lastenräder werden regelmäßig evaluiert.

Im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms werden auch Abstellanlagen für Lastenräder berücksichtigt. Darüber hinaus beteiligt sich die Stadt Erlangen aktuell an einem Projekt zur Lastenradlogistik (vgl. Vorlage 613/161/2018).

10. Bündelung des Themas „Radverkehr“ in der Verwaltung

*Die Funktion „Radverkehrsbeauftragte*r“ und die dort angesiedelten Aufgaben werden unter der Bezeichnung „Radbeauftragte*r“ Ref. VI zugeordnet. Dies gilt auch für die AG Rad, die in einem gemeinschaftlichen Prozess organisatorisch und inhaltlich neu konzipiert wird. Ein entsprechender Vorschlag wird von Ref. VI im ersten Quartal 2021 erarbeitet und bis Ende 2021 umgesetzt.*

Die Zuständigkeit für Radverkehrsthemen ist in der Verwaltung bislang auf zwei unterschiedliche Referate aufgeteilt. Die bisherige Funktion „Radverkehrsbeauftragte*r“ ist Referat VII zugeordnet. Die Aufgaben umfassen u.a. das Management der Lastenräder, die Funktion als allgemeine Anlaufstelle für Radverkehrsthemen und mehr. Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur sind Referat VI zugeordnet. Mit der organisatorischen Trennung geht eine räumliche Trennung einher.

Mit dem Beschlussvorschlag, die Funktion Ref. VI zuzuordnen, wird auf den im Rahmen der Gespräche mehrfach geäußerten deutlichen Wunsch der Initiative reagiert, eine organisatorische und räumliche Veränderung herbeizuführen, um die Wirksamkeit der Funktion durch eine verbesserte Anbindung an andere Arbeitsbereiche zu erhöhen. Auch aus Sicht der Verwaltung birgt eine veränderte Zuordnung Vorteile für den Radverkehr.

Radverkehrsthemen werden in Erlangen seit den 70er Jahren in der AG Rad diskutiert. Die organisatorischen Veränderungen eröffnen auch die Möglichkeit, die organisatorische und inhaltliche Ausrichtung des Gremiums zu überprüfen und ggf. neu zu konzipieren. Referat VI wird dazu im ersten Quartal 2021 einen Vorschlag erarbeiten und diesen mit der AG Rad abstimmen und dem Stadtrat vorschlagen. Oberbürgermeister Dr. Janik wird den Prozess begleiten. Ziel ist die Neuausrichtung der AG Rad bis spätestens Ende des Jahres 2021.

11. Informationsangebot: Radfahren in Erlangen

Die Stadtverwaltung erarbeitet unter Berücksichtigung der nachstehenden Aspekte bis spätestens Ende 2022 einen Vorschlag für ein zeitgemäßes und vernetztes Informationsangebot zum Thema „Radfahren in Erlangen, um das Informationsangebot und die Sichtbarkeit des Themas zu erhöhen. Die schrittweise Umsetzung beginnt spätestens im Jahr 2023 und ist bis Ende 2024 abgeschlossen. Anschließend erfolgt eine Verstetigung. Schon während der Erarbeitungsphase sollen wenn möglich einzelne Maßnahmen umgesetzt werden.

- *Online-Portal inkl. Mängelmelder für den Fuß- und Radverkehr auf Basis einer interaktiven Karte mit Darstellung von Mehrfachmeldungen*
- *regelmäßige Kampagnen*
- *Informationspaket für Neubürger*innen*

Ein zeitgemäßes Informationsangebot über Belange des Radverkehrs ergänzt die Maßnahmen. Es bietet einen Überblick über aktuelle Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr und stärkt in Form von Kampagnen das Ansinnen, den Umweltverbund zu fördern, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen sowie das Miteinander in einer lebenswerten Stadt. Bestandteile sollen sein:

- ein Online-Portal für den Fuß- und Radverkehr in Erlangen mit aktuellen Informationen zu Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und interaktiven Eigenschaften wie z.B. einer Schadensmelder-Funktion (modernes „Scherbentelefon“). Der bestehende Schadensmelder könnte z.B. um einen Themenbereich „Fuß- und Radwege“ ergänzt und der Schadensmelder mit Hilfe einer interaktiven Karte somit auch für den Bereich Fuß- und Radverkehr dahingehend optimiert werden, dass durch Dritte erkannte Mängel am Fuß- und Radwegenetz erfasst, geortet und zielgenau bearbeitet werden können. Das Instrument soll in einem weiteren Schritt so weiterentwickelt werden, dass auch der jeweilige Bearbeitungsstand angezeigt werden kann. Dabei orientiert sich die Verwaltung an anderen positiven Beispielen wie z.B. Darmstadt (<https://da-bei.darmstadt.de/bms>).
- Eine Informationskampagne für den Radverkehr, die mindestens Module
 - zur Schulwegsicherheit und der autofreien Mobilität von Schüler*innen, um die Sicherheit im Straßenverkehr im Umfeld von Schulen zu erhöhen,
 - zum Miteinander und der Rücksichtnahme aller Verkehrsarten im Straßenverkehr mit dem Schwerpunkt auf der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs (z.B. sicheres Überholen durch den MIV gemäß neuer StVO, grüner Abbiegepfeil, Fahrradstraßen, Parken/Halten auf Geh- und Radwegen) sowie
 - zum städtischen Lastenradverleih und der Förderkulisseeumfasst. In diesem Zusammenhang wird auch der Flyer „Sicher Radfahren in Erlangen“ überarbeitet und seine Verteilung optimiert. Die Kampagne ist so zu konzipieren, dass sie anschließend verstetigt werden kann.
- ein Informationsangebot für Neubürger*innen mit Informationen zum Thema Verkehr und Radverkehr in Erlangen (vgl. Vorlage 613/277/2019).

Auch wenn der Fokus auf konkreten Verbesserungen des Radwegenetzes und der Radverkehrsinfrastruktur liegt, ist der kommunikative Aspekt nicht zuletzt aufgrund der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf das Klima nicht zu unterschätzen. Die Verwaltung strebt daher an, zeitnah in die Überarbeitung der kommunikativen Darstellung des Radfahrens in Erlangen einzusteigen und schon vor der Umsetzung eines Gesamtkonzepts pragmatische Verbesserungen zu erzielen.

12. Freie Fahrt an Baustellen

Bei der Absicherung von Baustellen sollen die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK) so weit wie möglich eingehalten werden.

Der Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses zum Leitfaden Baustellen der AGFK vom 18.10.2016 wird bekräftigt. Die Verwaltung wird prüfen, inwieweit bei der Führung des Radverkehrs an Baustellen der Leitfaden Umleitungen der AGFK stärker und systematischer berücksichtigt werden kann.

Von Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit Baustellen und Umleitungen sind alle Verkehrsarten betroffen. Die Verwaltung ist bestrebt, diese so gering wie möglich zu halten. Aufgrund der Vielzahl der Baustellen im Stadtgebiet gelingt eine ideale Verkehrsführung nicht immer. Für Radfahrende und Fußgänger*innen als schwächste Verkehrsteilnehmer kann dies zu besonders gefährlichen Situationen führen. Die Verwaltung wird daher ihren Umgang mit den genannten Leitfäden überprüfen und ggf. optimieren.

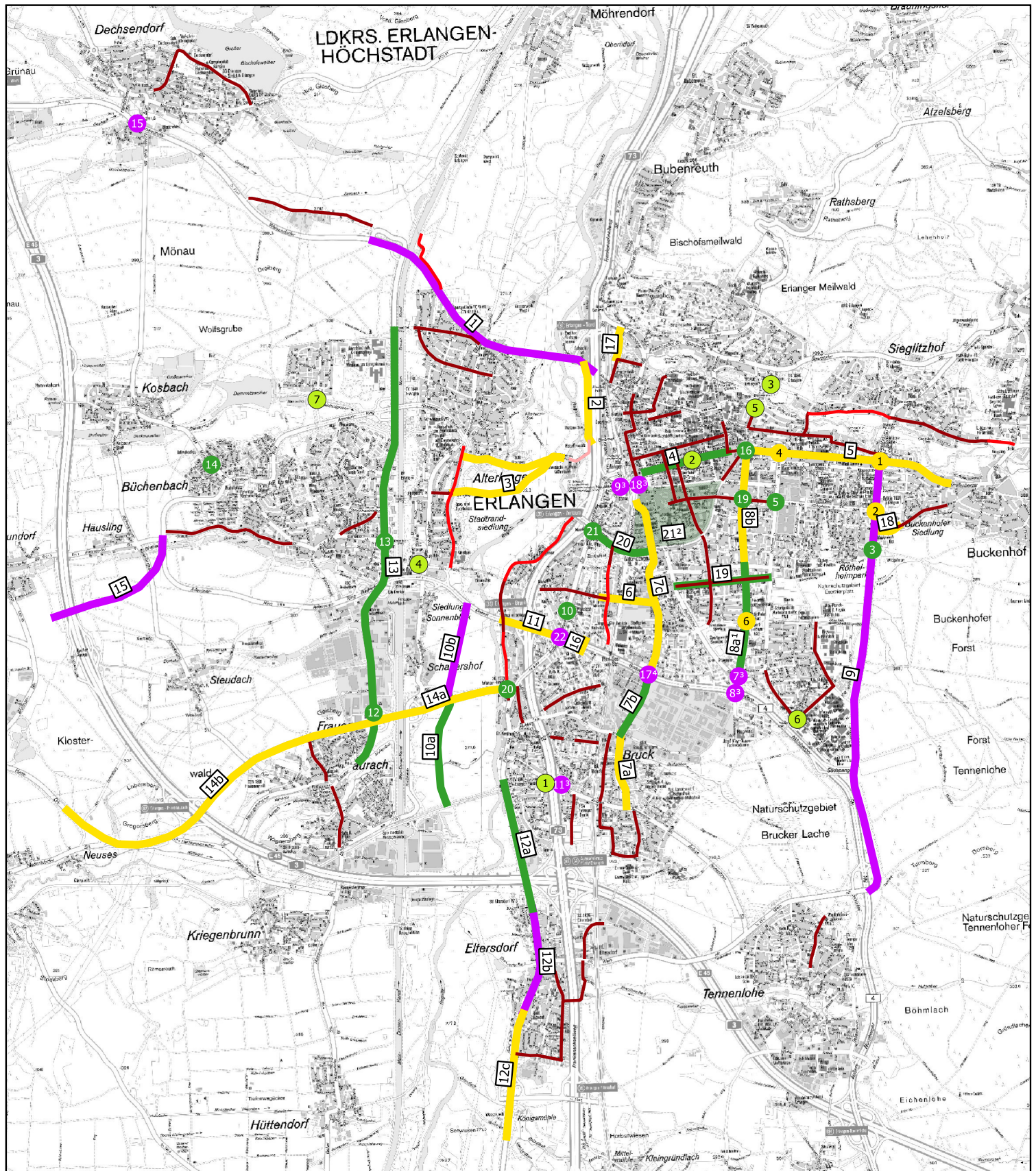
Zum Charakter der Leitfäden wird auf die Ausführungen in Vorlage 32-1/046/2016 verwiesen. Die Leitfäden stellen Empfehlungen dar und ersetzen nicht die maßgeblichen Vorschriften.

13. Monitoring und Reporting: Den Radverkehr gemeinsam voranbringen

Stichtag für die beschriebenen Maßnahmen ist der 1. Januar 2021. Die Verwaltung erarbeitet im Jahr 2021 einen Umsetzungs- und Zeitplan für die Maßnahmen. Weiterhin wird eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe gebildet, die die Umsetzung der Maßnahmen steuert. Die Umsetzung der Maßnahmen wird durch die Verwaltung und im Rahmen der AG Rad und des Forums Mobilität gemeinsam mit der Initiative kontinuierlich überwacht. Eine ausführliche Berichterstattung, auch gegenüber dem Stadtrat, erfolgt einmal im Jahr. Spätestens 2030 wird eine neue Radstrategie 2040 vorgelegt.

Nicht zuletzt aufgrund des durch die Corona-Pandemie großen Zeitraums zwischen der Formulierung der Forderungen durch die Initiative und dem Stadtratsbeschluss über den Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen ist es sinnvoll, einen geeigneten Stichtag zu definieren, der dann auch Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen und deren Monitoring ist.

Ein Umsetzungs- und Zeitplan für die Maßnahmen ermöglicht eine wirksame Überwachung der erzielten Ergebnisse, sowohl für die Initiative als auch die Verwaltung. Die Verwaltung wird daher eine Arbeitsgruppe einrichten, die den Umsetzungs- und Zeitplan erstellt und die Umsetzung der Maßnahmen steuert. Um gleichzeitig zu vermeiden, dass die Berichterstattung einen zu großen Anteil der Arbeit der ohnehin stark ausgelasteten Dienststellen im Bereich Verkehr einnimmt, erfolgt eine kontinuierliche Berichterstattung im Rahmen der geeigneten Gremien AG Rad und Forum Mobilität. Die genaue Ausgestaltung wird im Rahmen der Neukonzipierung der AG Rad festgelegt. Eine ausführliche Berichterstattung erfolgt einmal im Jahr.



Legende

Netzelemente - Zeithorizont

- Umsetzung bis 2024
- Umsetzung bis 2028 angestrebt
- später

Knotenpunkte - Zeithorizont

- Umsetzung bis 2024
- Umsetzung bis 2028 angestrebt
- später

Knotenpunkte - Bevorrechtigung

- Erlanger Standardlösung

Fahrradstraßen

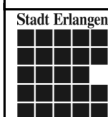
- nach Gestaltungsleitfaden umgesetzt
- bestehende Fahrradstraßen
- potenzielle Fahrradstraßen

Ausbau Radinfrastruktur -
Die wichtigsten Netzelemente und
Knotenpunkte aus dem Plannetz
Radverkehr, vorhandene und
potentielle Fahrradstraßen sowie
geplante Bevorrechtigungen nach
"Erlanger Standard"

Stand: 16.02.2021



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2019



Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Abteilung Verkehrsplanung

¹ Aus-/Umbau hat hohe Priorität
² Prüfung Fahrradzone
³ Aus-/Umbau geschieht im Zuge der STUB und/oder RSV
⁴ gerade erst umgebaut

Netzelemente

<i>Nummer</i>	<i>Standorte Netzelemente</i>	<i>Zeithorizont</i>
1	St. Johann	Später
2	Thalermühlstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
3	An den Seelöchern und Siedlerweg	Umsetzung bis 2028 angestrebt
4	Einbahnstraßenfreigabe Friedrichstraße	Umsetzung bis 2024
5	Drausnickstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
6	Am Anger - Karl-Zucker-Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
7a	Verbindung Bruck - Innenstadt	Umsetzung bis 2028 angestrebt
7b	Verbindung Bruck-Innenstadt	Umsetzung bis 2024
7c	Verbindung Bruck-Innenstadt	Umsetzung bis 2028 angestrebt
8a ¹	Gebbertstraße	Umsetzung bis 2024
8b	Gebbertstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
9	Kurt-Schumacher-Straße	Später
10a	Radwege Regnitzgrund	Umsetzung bis 2024
10b	Radwege Regnitzgrund	Später
11	B4 - Bayernstraße - Äußere Brucker Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
12a	Fürther Straße - Eltersdorfer Straße	Umsetzung bis 2024
12b	Fürther Straße - Eltersdorfer Straße	Später
12c	Fürther Straße - Eltersdorfer Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
13	Am Europakanal - Frauenaauracher Straße	Umsetzung bis 2024
14a	Niederndorfer Straße - Herzogenaauracher Damm	Umsetzung bis 2028 angestrebt
14b	Niederndorfer Straße - Herzogenaauracher Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
15	RW parallel zur StUB über A3	Später
16	Unterführung Wichernstraße - Brucker Seela	Umsetzung bis 2028 angestrebt
17	Lückenschluss Werker - Jahnstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
18	Ludwig-Erhard-Straße - Leimbergerstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
19	Öffnung Einbahnstraßen Am Röthelheim	Umsetzung bis 2024
20	Michael-Vogel-Straße	Umsetzung bis 2024
21 ²	Tempo 30 Südliche Innenstadt	Umsetzung bis 2024

¹ Aus-/Umbau hat hohe Priorität

² Prüfung Fahrradzone

Knotenpunkte

<i>Nummer</i>	<i>Standorte Knotenpunkte</i>	<i>Zeithorizont</i>
1	Markuskirche	Umsetzung bis 2028 angestrebt
2	Allee am Röthelheim - Kurt-Schumacher-Straße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
3	KV Obi-Kreisel	Umsetzung bis 2024
4	Hartmannstraße - Luitpoldstraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
5	Hartmannstraße - Allee am Röthelheim	Umsetzung bis 2024
6	Gebbertstraße - Verbindungsweg Sebaldustraße	Umsetzung bis 2028 angestrebt
7 ³	Nürnberger Straße - Gebbertstraße	Später
8 ³	Südkreuzung	Später
9 ³	Äußere Brucker Straße - Friedrich-List-Straße	Später
10	Äußere Brucker Straße - Saalestraße	Umsetzung bis 2024
11 ³	Tennenloher Straße - Wladimirstraße	Später
12	KV Frauauracher Straße	Umsetzung bis 2024
13	Dorfstraße - Am Europakanal	Umsetzung bis 2024
14	KV Zambellistraße	Umsetzung bis 2024
15	Weisendorfer Straße - Brühl	Später
16	Gebbertstraße - Luitpoldstraße	Umsetzung bis 2024
17 ⁴	Paul-Gossen-Straße - Günther-Scharowsky- Straße	Später
18 ³	Goethestraße – Güterhallenstraße	Später
19	Gebbertstraße – Hofmannstraße	Umsetzung bis 2024
20	Leipziger Straße - Herzogenauracher Damm	Umsetzung bis 2024
21	Michael-Vogel-Straße - Äußere Brucker Straße	Umsetzung bis 2024
22	Paul-Gossen-Straße – Äußere Brucker Straße	Später

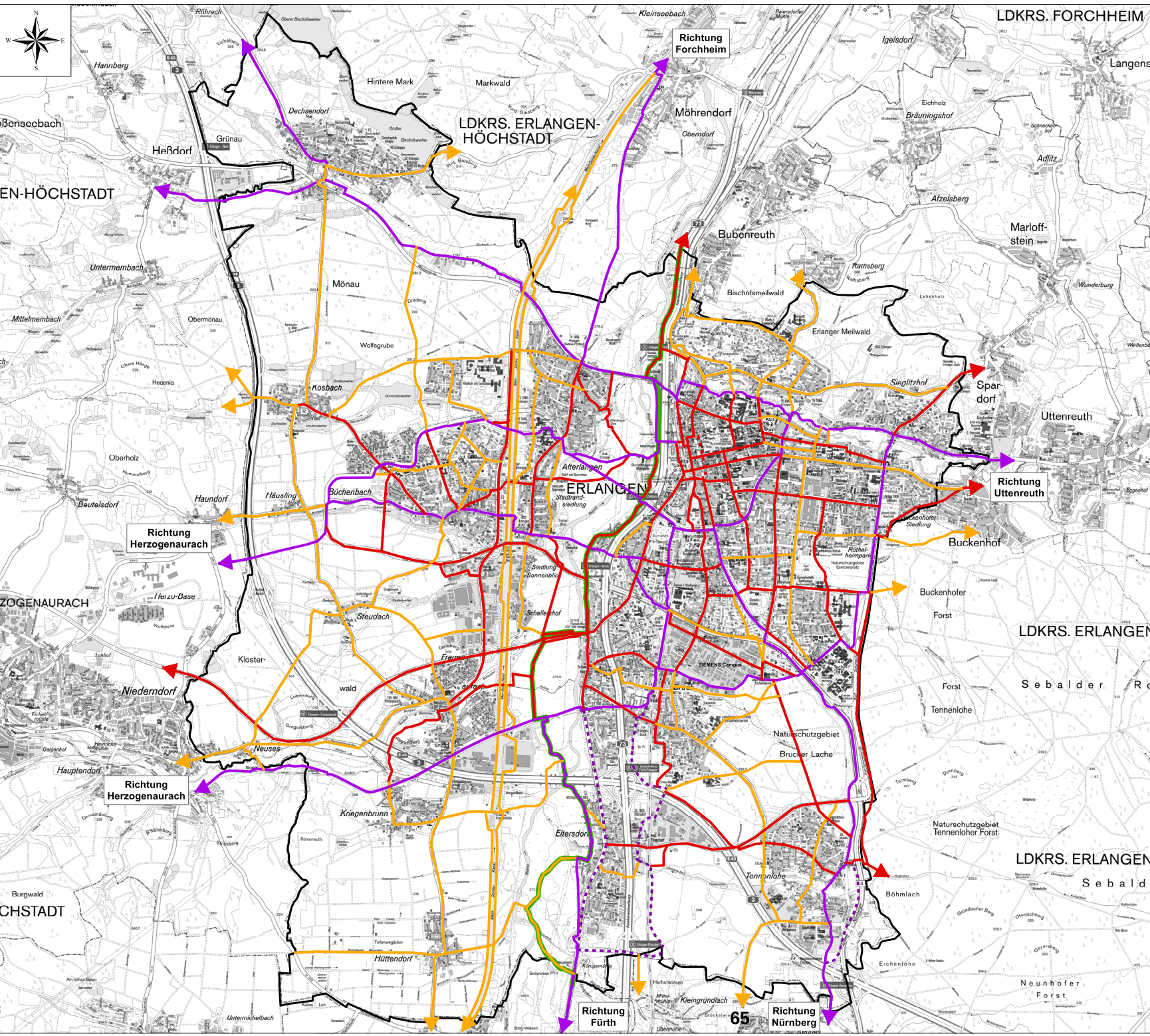
Bevorrechtigung nach Erlanger Standard

<i>Nummer</i>	<i>Standorte Knotenpunkte</i>
1	Birkenweg
2	Bohlenplatz – Holzgartenstraße
3	Ilse-Sponsel-Weg
4	Kapellensteg – Ulrich-Schalk-Straße
5	Loewenichstraße – Bürgermeistersteg
6	Preußensteg – Stettiner Straße
7	Steinforstgraben – In der Reuth

³ Aus-/Umbau geschieht im Zuge der StUB und/oder RSV

⁴ gerade erst umgebaut

6.3.3 Karte VEP



Stadt Erlangen

VEP Erlangen
Meilenstein F 2: Fuß-
und Radverkehr
**Plannetz Radverkehr
Gesamtstadt**

Legende

- Radschnellverbindung
- alternative Radschnellverbindung
- städtische Haupttrasse
- optionale Haupttrasse
- städtebauliche Nebenroute
- Regnitztalradweg
- Bahnhöfe
- Stadtgrenze

Innerhalb der Kernstadt übernehmen die Straßen und Wege außerhalb der Haupttrassen die Funktion von Nebenrouten um die Binnenerschließung sicher zu stellen. Auf eine gesonderte Darstellung wird verzichtet.

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 3.000 Meter

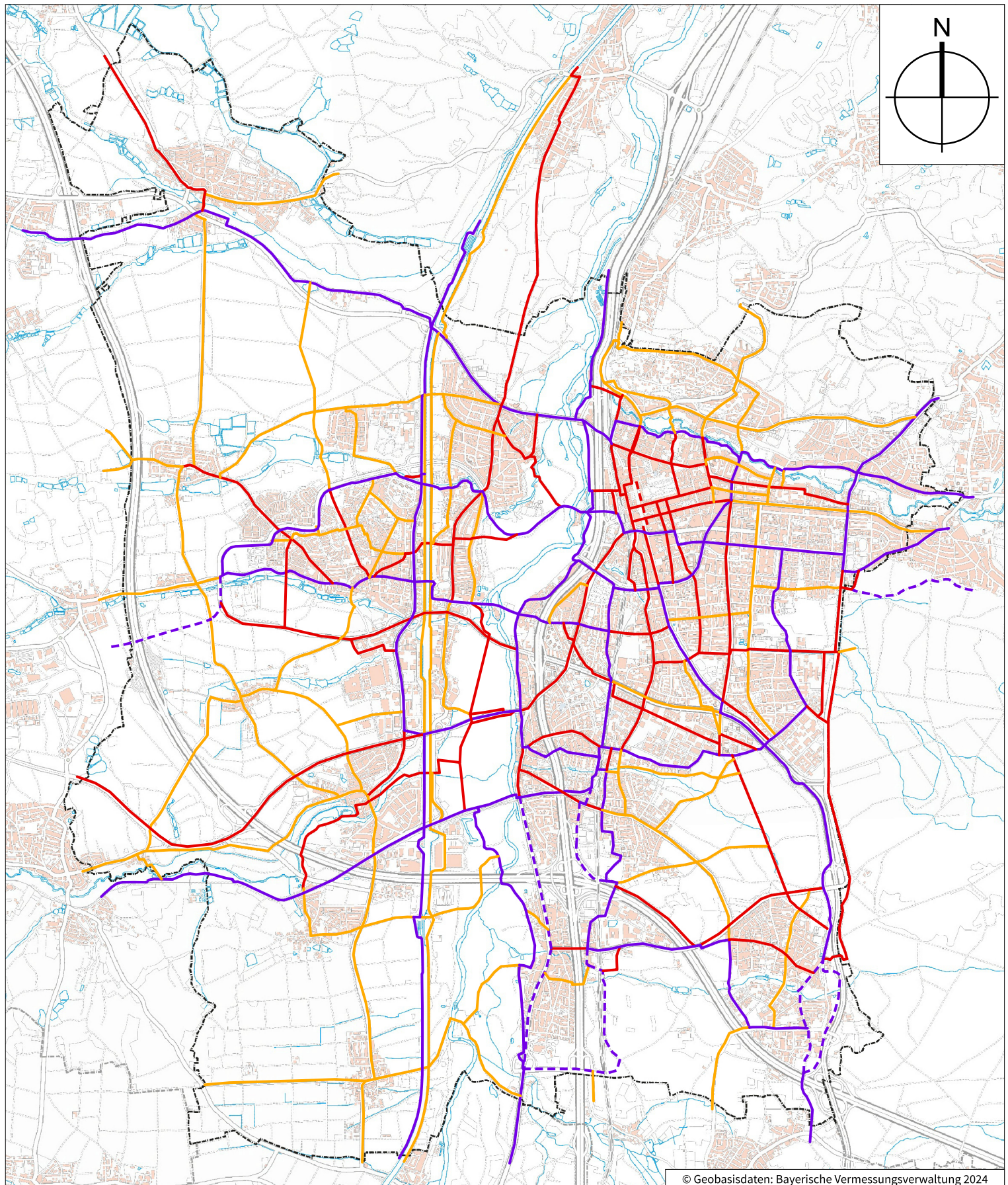
Kartengrundlage: Stadt Erlangen

(Im Original A1) 1:22.000

Stand: 02.10.2018



6.3.4 Karte Achsenkonzept



Legende

- Radschnellverbindung
- - - alternative Radschnellverbindung
- städtische Hauptroute
- - - optionale Hauptroute
- städtische Nebenroute



Amt für Stadtplanung und Mobilität

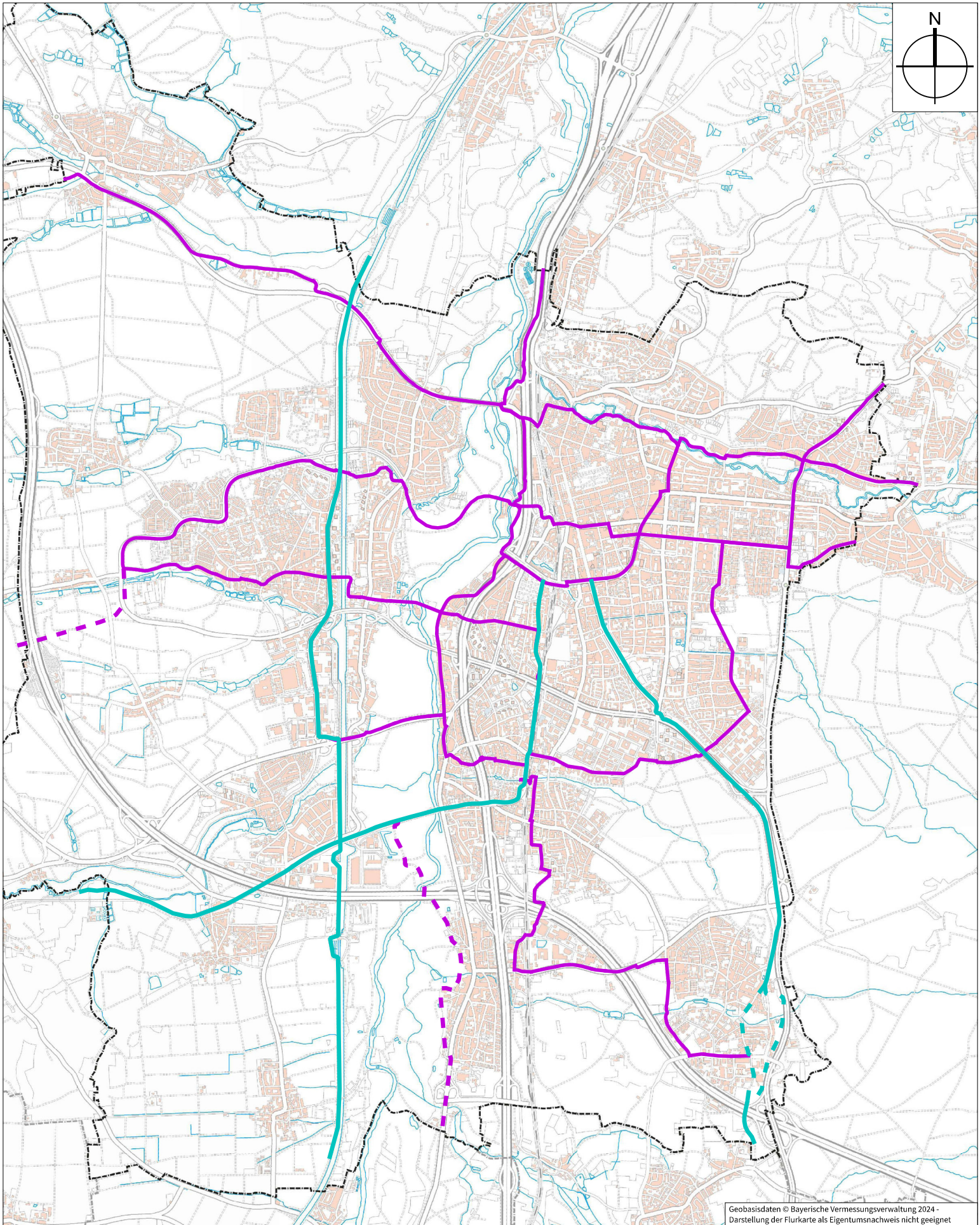
Anlage 3

Plannetz Radverkehr 2030 angepasst nach Achsenkonzept

Maßstab: 1:55.000

Gezeichnet: DS015

Erstellt am: 19.09.2024



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2024 - Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Legende

- in Planung befindliche Radschnellverbindungen und Metropolradweg
- Planungsvarianten Radschnellverbindungen
- Erlanger Radvorrangrouten
- genaue Führung noch unklar



Amt für Stadtplanung und Mobilität

Anlage 2

Achsenkonzept der Erlanger Radvorrangrouten

Maßstab: 1:35.000

Gezeichnet: DS015

Erstellt am: 12.09.2024

6.4 Impressum

Herausgeber

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilität (Infrastruktur)
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Kontakt

Telefon: 09131 86-1379
E-Mail: radverkehr@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de/fahrrad
Öffnungszeiten:
Montag bis Donnerstag: 09:30 bis 15 Uhr
Freitag: 09:30 bis 12 Uhr

Redaktion

Elena Bunes
Amt für Mobilität und Stadtplanung
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Erscheinungsdatum

Juli 2026

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61/614

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
614/115/2026

Ablehnung eines Antrages für ein Durchfahrtsverbot für Kfz über 7,5t zGM in der Möhrendorfer Straße

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66, StBR Alterlangen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlässlich der Thematisierung eines Durchfahrtsverbotes für Lkw über 7,5t zGM, ausgenommen Anlieger und Busse, durch den CSU Ortsverband Alterlangen berichtet die Verwaltung über die Situation in der Möhrendorfer Straße sowie der Möglichkeit der Realisierung eines solchen Durchfahrtsverbotes. Gestützt wurde der Antrag auf Gebäudeschäden durch Erschütterungen, Straßen- und Infrastrukturbelastung, Sicherheits- und Lärmbelastung sowie Feinstaub und Abgasbelastung durch vermehrten Schwerverkehr.

Die Zahlen des Schwerverkehrs sind jedoch nicht gestiegen. Im März 2024 wurde 9.124 Kfz gezählt, wovon 464 Fahrzeuge auf den Schwerverkehr entfallen. Im Oktober 2025, nach der Sperre der Main-Donau-Kanalbrücke, wurden 8.839 Kfz gezählt (343 Fahrzeuge Schwerverkehr). Eine Jahreszählung während der Sperre des Dechsendorfer Dammes im Juli 2026 ergab 5.752 Kfz (davon 439 Fahrzeuge Schwerverkehr). Der Schwerverkehr setzt sich zusammen aus Bussen und Lkws, wobei in der Zusammensetzung der Busverkehr zwischen 60% und 70% ausmacht.

Es ist festzuhalten, dass es keine messbare Zunahme an Lkw-Verkehr gibt.

Zu den Gründen des Antrages ist folgendes aus fachlicher Sicht anzumerken:

1. Gebäudeschäden durch Erschütterungen
Die Möhrendorfer Straße weist verschiedene Schadensbilder wie Netzkrisse, Verdrückungen und Unebenheiten auf. Eine nachweisbare Verbindung zu Gebäudeschäden in der Möhrendorfer Straße gibt es derzeit jedoch nicht.
Dies wurde in einem Fall bereits gutachterlich nachgewiesen.
Da die Möhrendorfer Straße derzeit als Umleitungsstrecke genutzt wird, sind keine großflächigen Sanierungsarbeiten realisierbar.
2. Straßen- und Infrastrukturbelastung
Die Möhrendorfer Straße ist eine Kreisstraße und dient damit für den überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluß von Gemeinden und ist damit grundsätzlich auch für Schwerverkehr ausgelegt bzw. auszulegen. Die Schonung der Infrastruktur ist daher grundsätzlich kein Grund für ein Verkehrsverbot bzw. nur bei erheblichen Schäden und damit verbundenen Gefahren (vgl. MD-Kanalbrücke).

3. Sicherheits- und Lärmbelastung:

Im Beschluss 614/103/2025 ist auch für die Möhrendorfer Straße geklärt worden, dass aufgrund Lärmschutzes in der Möhrendorfer Straße keine Geschwindigkeitsbegrenzung möglich ist. Nachdem ein Verkehrsverbot eine deutlich schwerere Beschränkung darstellt, ist ein Verkehrsverbot daher unzulässig.

4. Feinstaub und Abgasbelastung

Hierzu liegen der Straßenverkehrsbehörde keine Werte oder Untersuchungsergebnisse vor.

Im Ergebnis besteht kein Grund die Möhrendorfer Straße für den Lkw-Verkehr zu sperren. Der Lkw-Verkehr hat nicht zugenommen und hat auch keinen allzu großen Anteil am Schwerverkehr, der maßgeblich durch Busse bestimmt wird. Daneben ist ein solches Verkehrsverbot nicht nur punktuell für die Möhrendorfer Straße zu betrachten. Grundsätzlich werden durch solche Verbote die Verkehre verlagert, wodurch Umwege in unterschiedlicher Länge gefahren werden müssen. Sie belasten auch andere Anwohner. So ist der Bereich St. Johann deutlich mehr belastet. Mit der kommenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h konnte der Lärmpegel im Bereich St. Johann gerade auf den rechtlich zulässigen Wert gesenkt werden. In der Möhrendorfer Straße ist es deutlich leiser, weswegen eine Senkung des Schwerverkehrs zulasten stärker belasteter Bereiche abzulehnen ist.

Anlagen: Antrag CSU-Ortsverband

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Antrag auf Einrichtung eines Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge über 7,5 t in der Möhrendorfer Straße, Erlangen

Absender:

CSU Ortsverband Alterlangen

An die

Stadt Erlangen

Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Rathausplatz 1

91052 Erlangen

Erlangen, den 12.12.2025

Betreff:

Antrag auf Einrichtung eines Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge über 7,5 t in der Möhrendorfer Straße, Erlangen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantragt der CSU Ortsverband Alterlangen ich im Namen der Anwohnerinnen und Anwohner der Möhrendorfer Straße die Einrichtung eines **Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t** (ausgenommen Anliegerverkehr, Linienbusse und Einsatzfahrzeuge).

In den vergangenen Monaten wurde vermehrt festgestellt, dass der Schwerlastverkehr durch die Möhrendorfer Straße auf Grund der Teilspernung der Main Donau Brücke erheblich zugenommen hat. Dabei handelt es sich häufig um Fahrzeuge, die diese Straße als Durchgangsrouten nutzen, ohne dass ein örtlicher Bezug (Lieferverkehr, Baustellenverkehr o. ä.) besteht.

Begründung:

1. Gebäudeschäden durch Erschütterungen:

Mehrere Anwohnerinnen und Anwohner haben über zunehmende Rissbildungen an Hausfassaden, Mauern und Einfriedungen berichtet. Diese Schäden stehen zeitlich im Zusammenhang mit der erhöhten Durchfahrt schwerer Lkw. Die Bauweise vieler Gebäude in diesem Bereich ist älteren Datums und daher besonders anfällig für Erschütterungen durch Schwerverkehr.

2. Straßen- und Infrastrukturbelastung:

Die Möhrendorfer Straße ist für den regelmäßigen Schwerverkehr baulich nicht ausgelegt. Neben den Gebäudeschäden sind auch Beschädigungen der Fahrbahndecke, durch eine schnellere Abnutzung durch das hohe Gewicht der Fahrzeuge erkennbar (Löcher in der Fahrbahndecke).

3. Sicherheits- und Lärmbelastung:

Das hohe Verkehrsaufkommen an schweren Fahrzeugen führt zu einer deutlichen Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner, insbesondere in der Nacht und in den frühen Morgenstunden.

Durch den zunehmenden Verkehr ist die Sicherheit im Straßenverkehr für Fußgänger Radfahrer, Senioren und insbesondere Schulkinder auf ihrem Schulweg (Schulzentrum West) nicht mehr ausreichend Gewährleistet.

4. Feinstaub- und Abgasbelastung

Durch den erhöhten Schwerlastverkehr und die damit einhergehende Feinstaub- und Abgasbelastung, wird die Wohnqualität der Anwohnerinnen und Anwohner beeinträchtigt

Aus diesen Gründen bitten wir die Stadt Erlangen, eine verkehrsrechtliche Prüfung und anschließende Anordnung eines **Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge über 7,5 t (Zeichen 253 mit Zusatz „Anlieger frei“)** für die Möhrendorfer Straße vorzunehmen.

Gerne stehen wir für Rückfragen, Ortsbegehungen oder ergänzende Informationen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Sandy Weller

Schriftführerin CSU OV Alterlangen

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/302/2026

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen**I. Kenntnisnahme**

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht**Anlagen: Bearbeitungsstand Fraktionsanträge**

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 22.09.2026

Referat I / EB 77

Keine offenen Fraktionsanträge

Referat II / Amt 23

Keine offenen Fraktionsanträge

Referat VI und Amt 61

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
050/2026	16.06.2026	SPD	Antrag: Eltersdorf Regnitzweg: Schlechte Sicht verbessern	VI/61	Für TO am 22.09.2026 gemeldet
055/2026	16.06.2026	SPD	Berichtsantrag für den UVPA: Falschparken, insbesondere an Schulen	VI/61	In Bearbeitung
075/2026	21.07.2026	SPD	Antrag: Entwicklung von Gewerbeflächen	VI/61	In Bearbeitung

Referat VII / Amt 31

Antrag Nr.	Datum	Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
042/2026	09.06.2026	SPD	Antrag: Artenschutzmaßnahmen bei städtischen Töchtern	Amt 31	In Bearbeitung
054/2026	16.06.2026	SPD	Antrag: Wässerwiesen erhalten und ausweiten – Biodiversität und Landwirtschaft stärken	Amt 31	In Bearbeitung

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 22.09.2026

Antrag Nr.	Datum	Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
065/2026	08.07.2026	Grüne Liste	Antrag: Strategie für Kreislaufwirtschaft	Amt 31	In Bearbeitung
071/2026	14.07.2026	Grüne Liste	Antrag: Zeitplan zur Maßnahmenumsetzung für den Klima-Aufbruch	Amt 31	In Bearbeitung

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VII/31

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und Energiefragen

Vorlagennummer:
31/317/2026

Budgetergebnis 2025 - Amt 31

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme
Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

		in Euro
2.1	Das bereinigte Gesamtbudgetergebnis 2025 des Amtes 31 beträgt (2024: 23.550,85 Euro, 2023: 813.763,71 Euro)	-15.371,44
	Die Lastschriften aus der Abrechnung der Personalaufwendungen 2025 haben betragen	
	für das 1.Halbjahr	0,00
	für das 2.Halbjahr	0,00
	Der Budgetrahmen wurde durch die Lastschriften somit reduziert um insgesamt	0,00
	In den Investitionshaushalt 2025 wurden übertragen (2024: 0,00 Euro, 2023: 0,00 Euro)	0,00
	Das bereinigte Gesamtbudgetergebnis ist im Wesentlichen zurückzuführen auf: Höhere Aufwendungen der Zuschüsse an private Energiesparmaßnahmen	
2.2	Das Arbeitsprogramm 2025 konnte wie geplant/mit folgenden Änderungen erfüllt werden:	
2.3	Der vorgesehene Verlustvortrag ist der beiliegenden Budgetabrechnung der Kämmerei zu entnehmen.	
2.4	Zum Ausgleich des Verlustvortrages sind folgende Maßnahmen geplant (Einsparvolumen in Euro):	Beträge in Euro
	2.4.1	XX,XX
	2.4.2	XX,XX
	2.4.3	XX,XX
	2.4.4	XX,XX

--

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Amt 31 Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2025

Erträge	Aufwendungen		
165.000,00	-546.525,00	-381.525,00	beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema SKO+TF, Mittelherkunft lfd. HH)
			Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
	-27.321,25		MNB Nr. 90: Finanzierung Werkstudent*innen aus dem Sachmittelbudget, Januar bis August 2025 (MUmb. f. SK 501911, 502911, 503912 v. SK 501301, 502301, 503201 / PKB)
	-101.287,70		MNB Nr. 192: Zuschüsse für private Energiesparmaßnahmen, nicht investiv (MUmb. f. SK 531801 v. IP-Nr. 561.K880)
0,00	-128.608,95		Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)

Amt 31 Budgetabrechnung 2025

165.000,00	-675.133,95	-510.133,95	Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Mittelherkunft lfd. HH + APL ÜPL Sperren Reste)
292.073,44	-817.578,83	-525.505,39	Ist-Ergebnis / Rechnungsergebnis
127.073,44			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
	-142.444,88		Einsparungen (+) / Mehraufwendungen (-)
		-15.371,44	Ergebnis Sachmittelbudget
			Bereinigungen Sachmittelbudget:
		-15.371,44	Bereinigtes Ergebnis

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
61/007/2026

Zwischenbericht des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (mit Ref. VI - PET und Stabstellen) Budget zum Arbeitsprogramm 2026 - Stand 31.07.2026

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Das Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand: 31.07.2026 – wird zur Kenntnis genommen.

Die unter Punkt 4.3 des Zwischenberichts (Anlage 1) aufgeführten Vorschläge zur Einhaltung des Arbeitsprogramms werden beschlossen bzw. mit der Verschiebung der in der Anlage aufgeführten Arbeiten in das nächste Haushaltsjahr besteht Einverständnis.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Einhaltung des Budgetrahmens
Abarbeitung des Arbeitsprogramms

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Maßnahmen einleiten, Wege finden, um mit den bewilligten Budgetmitteln auszukommen bzw. das Arbeitsprogramm im größtmöglichen Umfang abzuarbeiten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Siehe Anlage 1 „Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand: 31.07.2026 des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (mit Ref. VI – PET und Stabstellen)

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 – entfällt -

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Anlagen:

Anlage 1: Budget und Arbeitsprogramm 2026 – Stand 31.07.2026 – des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (mit Ref. VI – PET und Stabstellen)

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Amt: 61 (mit Ref VI – PET/Stabstellen)

Bezeichnung:

Amt für Stadtplanung und Mobilität

1. Budgetabrechnung 2025 (Vorjahr)

Hat das Budget 2025 negativ abgeschlossen?

- ☒ Nein
☐ Ja

Abrechnung gemäß Budgetierungsregeln - Verlustvortrag

Euro

Vom Stadtrat beschlossener Verlustvortrag

Euro

2. Budget und Arbeitsprogramm 2026

Wie wird das Budget aus heutiger Sicht unter Einbeziehung von Verlustvorträgen und Haushaltssperren am Jahresende voraussichtlich abschließen?

- ☒ wie im Plan vorgesehen
☐ besser als geplant, und zwar voraussichtlich um circa
☐ schlechter als geplant, und zwar voraussichtlich um circa

Euro

Euro

3. Sind Ereignisse / Entwicklungen eingetreten oder absehbar, die die Einhaltung des Budgets gefährden?

- ☒ Nein
☐ Ja

3.1 Welche sind das?

3.1.1

3.2 Welche finanziellen Auswirkungen haben sie?

3.2.1 Voraussichtliche Mehrkosten

Euro

3.2.2 Gegenfinanzierung:

Euro

3.3 Folgende Maßnahmen werden ergriffen, um den Budgetrahmen einhalten zu können:

3.3.1

Erwartete Einsparung Euro

3.3-2

Erwartete Einsparung Euro

4. Sind Ereignisse / Entwicklungen eingetreten oder absehbar, die die Einhaltung des Arbeitsprogramms gefährden?

- ☐ Nein
☒ Ja

4.1 Welche sind das?

- 1) Ref VI: Mit dem Beschluss des Stadtrats vom 22.01.2026 wurde die Stelle des Radbeauftragten eingespart.
Zum 01.05.2026 wurden anteilige Aufgaben auf andere Bereiche der Stadtverwaltung verteilt (613).
- 2) 610.3: Fehlende Begründung bzgl. des Art 69 GO für das Kommunale Fassadenprogramm
- 3) 610.3: Fehlende Begründung bzgl. des Art 69 GO für Machbarkeitsstudien im Stadterneuerungsgebiet
- 4) 611: Kein Partner als Betreiber für das Geschäftsfeld Parken in der Regnitzstadt
- 5) 611: Ausstehende Aktivitäten und Rückmeldungen seitens diverser Vorhabenträger
- 6) 612: Entfall Bodenrichtwertauskunft wg. OpenData im BayernAtlas
- 7) 613: Fehlende personelle Ressourcen
- 8) 614: Fehlende personelle Ressourcen

4.2 Welche Auswirkungen auf das Arbeitsprogramm haben sie?

- 1) Ref VI: Die Aufgaben des Radbeauftragten konnten und können nicht im vollen Umfang bearbeitet werden
- 2) 610.3: Keine Beratungen zum Kommunalen Fassadenprogramm
- 3) 610.3: Grundsatzideen und Planungsgrundlagen mit externer Unterstützung entfallen
- 4) 611: Verzögerung im Regnitzstadt Teilprojekt „Parken“
- 5) 611: Bauleitplanverfahren verzögern sich
- 6) 612: Bodenrichtwerte öffentlich zugänglich und müssen nicht auf Anfragen versendet werden
- 7) 613: Langsamere Bearbeitung bzw. Nicht-Bearbeitung von Straßenplanungen (z.B. Fahrbahndeckenerneuerung / Ausbau barrierefreie Bushaltestellen / Umsetzung Maßnahmen Fußverkehrskonzept) sowie Wegfall Mobilitätsmanagement, Umsetzung Hol- und Bringzonen, Ausweisung Bewohnerparkgebiete
- 8) 614: Die personellen Ressourcen reichen nicht aus, um die Aufgaben in notwendiger Tiefe und Häufigkeit auszuführen. Vor allem kommen die Ausweitung des Kontrollgebietes des ZV KVÜ auf das gesamte Stadtgebiet und die Umsetzung der neuen Tempo 30 Regelung nicht wie gewünscht voran.

4.3 Folgende Maßnahmen werden ergriffen:

- 1) Ref VI: Die Aufgaben wurden teilweise auf andere Ämter verteilt (GGFA, Abteilung 613 etc. → ohne Stellenzuwachs).
- 2) 610.3: Abwarten, bis die Leistung wieder zulässig ist
- 3) 610.3: Interne Erarbeitungen (soweit möglich)
- 4) 611: Erörterung der Möglichkeiten und Definition der weiteren Vorgehensweise
- 5) 611: keine
- 6) 612: keine
- 7) 613: Sukzessive Abarbeitung mittels Priorisierung
- 8) 614: Bearbeitung wird zeitlich verzögert und fortgeschrieben. Priorisierung auf sicherheitskritische Vorgänge.

Datum: 20.07.2026

Bearbeitet von: Silke Richter, Tel. -1339

Amt: 61/610.1

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/361/2026

Zukunftsplan Fahrradstadt; hier: Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg - Fahrradstraße Häuslinger Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, Amt 20 (nur z.K.)

Stadtteilbeirat Büchenbach zur Info

I. Antrag

Die Fahrradstraße Häuslinger Straße wird gemäß Planung umgesetzt.

Die aktualisierten Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen werden angewendet.

Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Plannetz Radverkehr 2030 ist die Häuslinger Straße als Radschnellverbindung bzw. Radvorrangroute kategorisiert (vgl. 613/305/2024). Eine Radvorrangroute kann mittels einer Fahrradstraße umgesetzt werden. Dies wurde daher im Zukunftsplan Fahrradstadt als zu prüfende Möglichkeit aufgenommen (vgl. OBM/002/2021). Im Bestand wird der Radverkehr auf zwei Möglichkeiten in der Häuslinger Straße geführt. Innerorts darf der Radverkehr die Fahrbahn sowie durch das Zusatzzeichen Radverkehr frei ab Hausnummer 39 den südlichen Gehweg in Schrittgeschwindigkeit in beide Richtungen benutzen. Außerorts darf der Radverkehr die Fahrbahn und ebenso den Gehweg durch das Zusatzzeichen Radverkehr frei in Schrittgeschwindigkeit in beide Richtungen benutzen.

Sowohl innerorts als auch außerorts ist die Führung des Radverkehrs nicht richtlinienkonform. Innerorts ist bei angeordneter Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Fahrbahn zu benutzen. Außerorts ist die Fahrbahnführung bei der vorhandenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der geringen nutzbaren Fahrbahnbreite von etwa 4,50 m sowie die erlaubte Mitbenutzung des Gehweges in beide Richtungen in Schrittgeschwindigkeit bei einer Gehwegbreite von 2,00 m als nicht richtlinienkonform einzuordnen. Dementsprechend besitzt die Häuslinger Straße keine angemessene Radverkehrsanlage.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Ausbaustandard einer Radvorrangroute ist im Bereich Häuslinger Straße nur über eine Fahrradstraße zu erreichen. Ein eigenständiger Zweirichtungsradweg, der einer Breite von 3,00 m plus Sicherheitsräume benötigt, ist aufgrund der Flächenverhältnisse nicht umsetzbar. Eine Fahrradstraße stellt dahingehend

eine zielführende Maßnahme mit sehr gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis dar.

Neben der hohen Netzbedeutung, besitzt die Häuslinger Straße bereits im Bestand eine hohe Radverkehrsdichte. So stellt der Radverkehr 53,1 % am täglichen Verkehrsaufkommen im Vergleich zum MIV dar (Verkehrszählung vom 27.05.2025). Zusätzlich ist die Netzbedeutung für den MIV als nachrangig einzustufen. Mit dem Adenauerring existiert eine vielfach leistungsfähigere und schnellere Anbindung für den Durchgangsverkehr. Auch für die Naherschließung ist die Zuwegung durch Mönaustraße, Kernbergstraße und Adenauerring angemessen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Fahrradstraße Häuslinger Straße wird zwischen Mönaustraße im Osten und Adenauerring im Westen eingerichtet. Hier sind jeweils Anschlüsse an das weiterführende Radverkehrsnetz vorhanden. In der Folge wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Erlaubnis, den Gehweg mitzubenutzen, wird entfernt. Um die richtlinienkonforme Fahrbahnbreite innerorts von 4,60 m für den Fahrverkehr sicherzustellen, wird das StVO-konforme Fahrbahnrandparken von Kfz umgenutzt. Dies ist notwendig, um nicht nur den Begegnungsfall Fahrrad-Kfz konfliktfrei zu ermöglichen, sondern auch, um Konflikte mit parkenden Kfz zu unterbinden. Eine Erhebung hat ergeben, dass dies verträglich ist. So wurde eine Auslastung der Parkmöglichkeiten in der Häuslinger Straße zwischen 55 % und 73 % festgestellt. Bei Umsetzung der Fahrradstraße genügen damit meistens die vorhandenen Parkbuchten. Zusätzlich konnten zum einen auf privaten Flächen und zum anderen in den direkt angrenzenden Straßenzügen in zumutbarer fußläufiger Entfernung (u.a. Heidackerstraße, Straßberg, Flachsweg) ausreichend vorhandene öffentliche Parkmöglichkeiten festgestellt werden.

Im Bereich ohne Beleuchtung erhält die Fahrbahn eine Straßenbegrenzungsmarkierung, um die Sicht für den Radverkehr zu verbessern. Etwa 120 m vor der Kreuzung mit dem Adenauerring wird eine Ausleitung installiert, um in der Folge den direkten Anschluss an die Unterführung Richtung Häusling zu erhalten. Durch die Anordnung einer Fahrradstraße gilt dann die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die Benutzung der Fahrradstraße ist für Anlieger sowie landwirtschaftlichen Verkehr frei. Um nicht zulässigen Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden, wird auf Höhe der Querungshilfe am Dresselweg ein Modalfilter mittels Poller eingesetzt. Die Anschlüsse an die südlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen sowie Tierkoppeln sind weiterhin vorhanden und anfahrbar. Die Fuß- und Radwege aus den nördlichen Baugebieten werden dann direkt an die Fahrradstraße herangeführt und verbessern damit den verkehrssicheren Anschluss für die beiden Verkehrsarten erheblich, da auch das Queren der Fahrbahn durch geringere Geschwindigkeiten und weniger Kfz-Verkehr für zu Fuß Gehende einfacher wird. Sollte festgestellt werden, dass die getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um den Durchgangsverkehr aus der Fahrradstraße herauszuhalten, kann mit einem weiteren Modalfilter im westlichen Abschnitt nachgesteuert werden.

Die Häuslinger Straße ist alters- und nutzungsbedingt in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahnränder sind zum Aufbringen einer Markierung nicht geeignet. Die Bankette der Fahrbahn sind für den Radverkehr unzureichend ausgebaut. Die dringend notwendige Instandsetzung ist erst nach Abschluss der Baumaßnahmen des gepl. Baugebiet BP 413 sinnvoll. Auf Grund der vorhandenen Schäden, insbesondere im Bereich der Straßenränder werden die Randmarkierungen von den eigentlichen Rändern abgesetzt und die Fahrradstraße zunächst mit einer reduzierten Breite markiert.

In diesem Zusammenhang wird auch die fehlende Straßenbeleuchtung im Abschnitt Dresselweg bis Adenauerring hingewiesen. Die Herstellung einer für diese Verkehrssituation sinnvollen Beleuchtung ist ebenfalls erst mit der grundlegenden Instandsetzung dieses Straßenabschnittes nach Abschluss der Bauarbeiten im geplanten Baugebiet BP 413 realisierbar.

Bei der Umsetzung der Fahrradstraße Häuslinger Straße werden die aktualisierten Leitlinien zur

Gestaltung von Fahrradstraßen angewendet. Dies bedeutet Kosten für die Herstellung von etwa 60.000 € (Markierungsarbeiten). Eine Umsetzung ist nur bei vorhandenen finanziellen Ressourcen möglich. Eine Förderung z. B. über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes (Fördersatz bis zu 75 %) wird angestrebt. Die Voraussetzungen des Art. 69 GO für eine zwingend notwendige Maßnahme liegen damit zwar nicht vor; aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und der angestrebten Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere in Zusammenhang mit den Entwicklungen der Baugebiete 411, 412 und 413 – wird die Maßnahme jedoch als dringlich eingestuft.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ ja, positiv*, Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs. Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptstraßen und damit weniger Durchgangsverkehr in Nebenstraßen.
- ☐ 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:	60.000 €	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

Anlagen:

Anlage 1 – Übersichtsplan Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg

Anlage 2 – Planung Fahrradstraße Häuslinger Straße

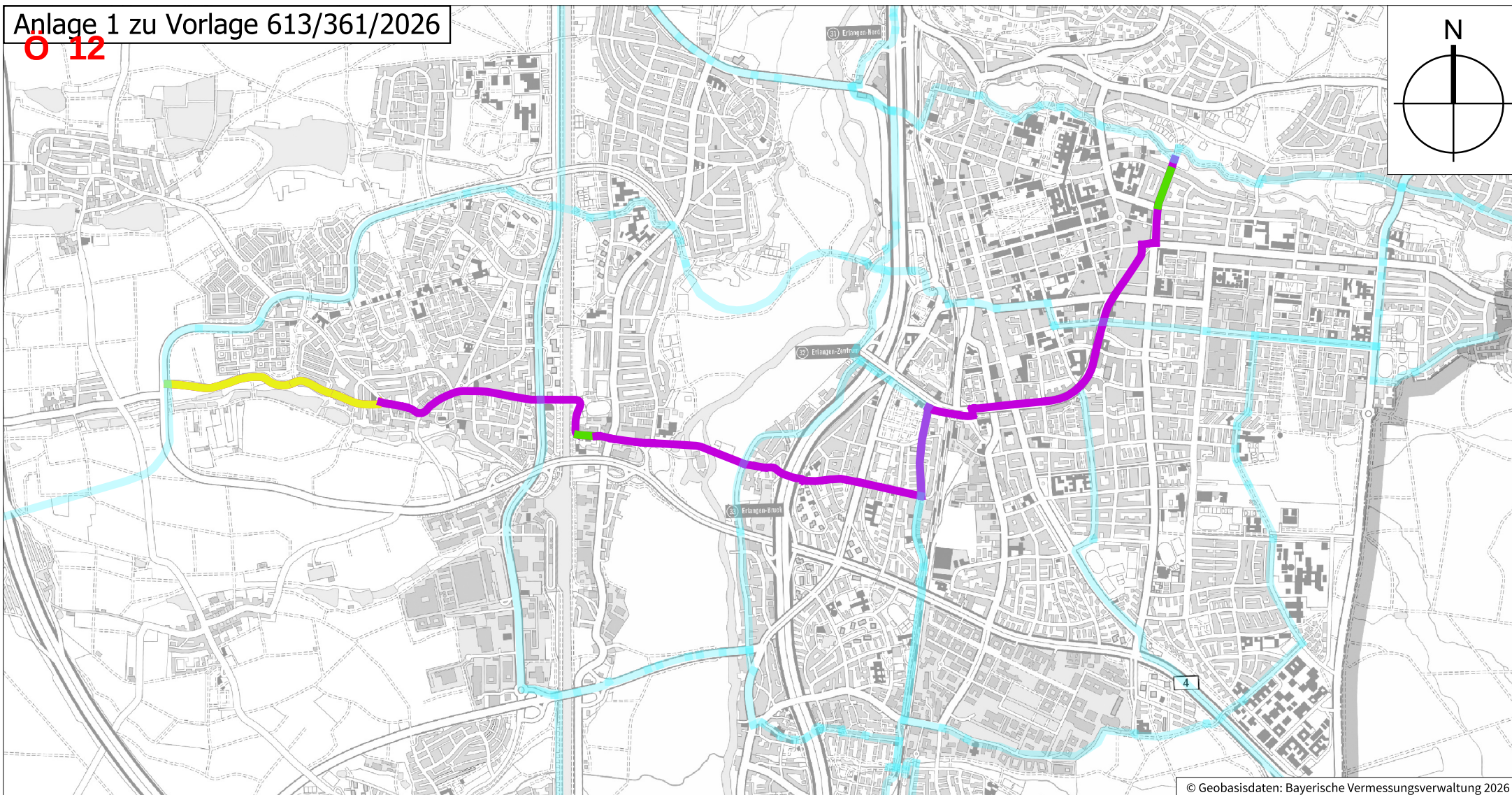
III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



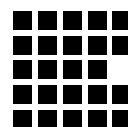
© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2026

Die Gesamtlänge der Radvorrangroute (RVR) beträgt etwa 7 km, wovon 315 m (0,05 %) den Ausbaustandard einer RVR besitzen.

Der Anteil der Fahrradstraße Häuslinger Straße entspricht ca. 1,3 km. Das bedeutet, dass durch diesen Abschnitt bereits 19 % der RVR hergestellt werden.

Legende

- Abschnitt Fahrradstraße Häuslinger Straße
- Weiterer Trassenverlauf RVR 3
- Ausbaustandard RVR erfüllt
- Netz RSV/RVR



Amt für Stadtplanung und Mobilität

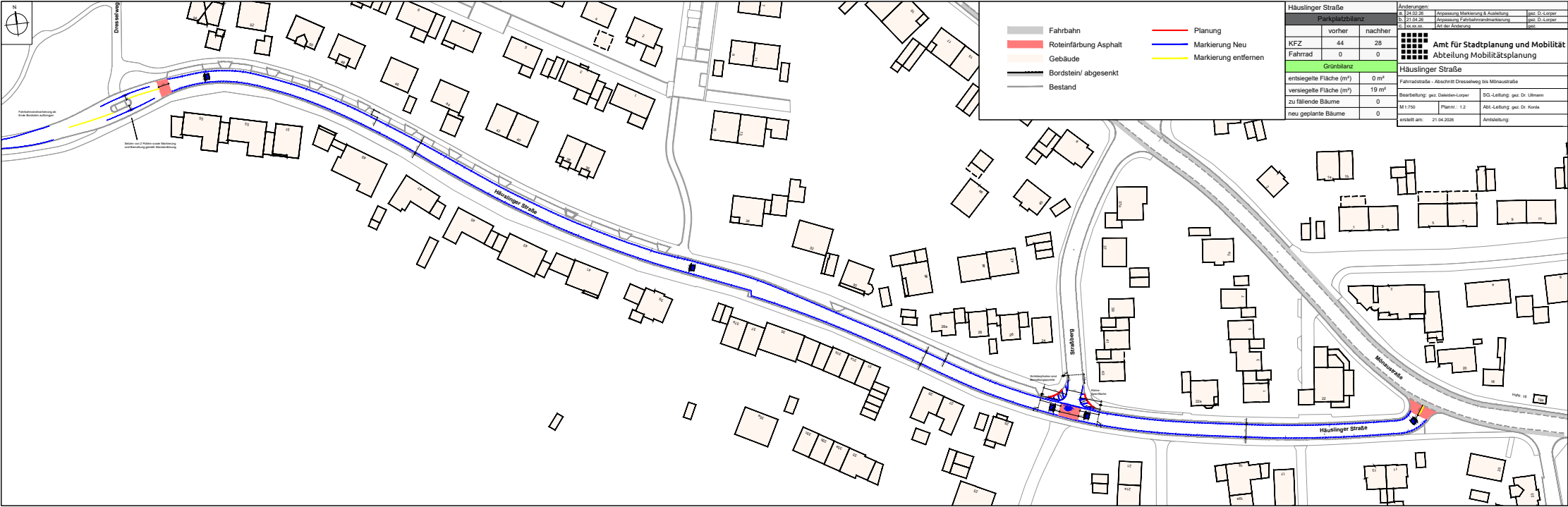
Radvorrangroute 3 (RVR 3) Büchenbach Süd - Burgberg

Anteil Fahrradstraße Häuslinger Straße

Maßstab: 1:30.000 (in A4)

Gezeichnet: 613

Erstellt am: 13.02.2026





Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/388/2026

Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" **Hier: Planung "Autobahnbündel" Regnitzstadt - Umverlegung Autobahnauffahrt, Neuplanung Nord-Süd-Verbindung und südlicher Knotenpunkt**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 20 (nur z.K.), Amt 23, Amt 66
Stadtteilbeirat Innenstadt zur Info
Zweckverband StUB zur Info

I. Antrag

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausschreibung der Planung „Autobahnbündel Regnitzstadt“, beinhaltend die Umverlegung der Autobahnauffahrt, die Neuplanung einer Nord-Süd-Straßenverbindung, sowie den davon südlich gelegenen Knotenpunkt, vorzunehmen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Rahmenplan des neuen Stadtquartiers Regnitzstadt sieht nördlich der Münchener Straße die Errichtung einer Mobilitätsdrehscheibe zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger mit Parkieranlagen vor. Die Parkieranlagen unterteilen sich in ein östliches und ein westliches Parkhaus. Im westlichen Parkhaus sind ca. 1.760 Stellplätze (vgl. UVP-Beschluss vom 04.02.2025, Vorlagennr. 611/218/2024) sowie Taxistände, Flächen für Kiss & Ride und ein Teil der Radabstellanlage vorgesehen. Der dafür geplante Baukörper des westlichen Parkhauses überschreitet die bestehenden Flurgrenzen und liegt teilweise auf Flächen im Eigentum der Autobahn (Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung). Um die beschlossene Stellplatzanzahl im westlichen Parkhaus unterzubringen, die Unterführung der Stadt-Umland-Bahn in Richtung Regnitzgrund realisieren und gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Autobahnauffahrt aufrechterhalten zu können, muss die bestehende Auffahrt zur BAB A73 nach Westen verlegt werden. Zudem werden die Bauverbots- und Baubeschränkungszone gemäß § 9 FStrG in diesem Bereich unterschritten.

Darüber hinaus berührt die im neuen Quartier vorgesehene Nord-Süd-Verbindung, die auf Anregung des Stadtrates / UVP von der Verwaltung in mehreren Varianten intensiv geprüft wurde, die Belange der Autobahn GmbH. Die Prüfung ergab folgende Ergebnisse: Aufgrund der neuen Nutzungen und Gebäude-

strukturen sowie insbesondere der Mobilitätsdrehscheibe und zugehörigen Wendeschleife der Stadt-Umland-Bahn im Südwesten der Regnitzstadt ist eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung für den Kfz-Verkehr wie aktuell im Bestand nicht mehr möglich. Eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das übergeordnete Straßennetz über die Autobahn würde zu einer Beschränkung auf dort zugelassene Fahrzeuge führen. Dies hätte zur Folge, dass Fahrzeuge ohne entsprechende Zulassung keine durchgehende Nord-Süd-Verbindung mehr hätten. Zudem ist eine Nord-Süd-Verbindung innerhalb der Regnitzstadt für Baustellen- und Lieferverkehre erforderlich. Die dauerhafte Beschränkung einer solchen Verbindung auf bestimmte Verkehrsarten ist in der Praxis nur schwer durchsetzbar, sodass von einer regelmäßigen Missachtung entsprechender Durchfahrtsverbote auszugehen ist. Außerdem kann diese Straßenverbindung als Umleitungsroute im Falle von Straßensperrungen in der Innenstadt genutzt werden.

Aus diesen Gründen soll vom ursprünglichen Konzept des städtebaulichen Wettbewerbs sowie des Rahmenplans abgewichen und die Nord-Süd-Verbindung für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben werden. Die Trasse verläuft am westlichen Gebietsrand (östlich parallel der BAB A73) zwischen der Straße Gerberei und Münchener Straße und befindet sich ebenfalls innerhalb der Bauverbotszone der Autobahn nach § 9 FStrG.

Durch die Verlegung der Autobahnauffahrt sowie die Neuplanung der Nord-Süd-Verbindung ist zudem eine Anpassung des südlich gelegenen Knotenpunkts erforderlich. Dessen Geometrie ist entsprechend der geänderten verkehrlichen Anforderungen neu zu planen.

Die bisherigen planerischen Überlegungen (siehe Anlage 2) legen nahe, dass die verkehrlichen Anforderungen für die beschriebene Umverlegung bzw. Neuplanung lösbar sind. Abgesehen von der Bauverbotszone unterliegen die Planungen der Nord-Süd-Verbindung sowie des daran angrenzenden Parkhausgebäudes den erforderlichen Abstandsflächen zur Autobahn. Diese werden für Schutzeinrichtungen, Entwässerungsanlagen und Lärmschutzmaßnahmen benötigt. Die erforderlichen Abstände sowie die Lage der Nord-Süd-Verbindung selbst führen dazu, dass das westliche Parkhaus nicht in der bislang vorgesehenen Kubatur umgesetzt werden kann. Die westliche Gebäudekante muss um circa drei Meter nach Osten eingerückt werden oder das Parkhaus kragt über die Fahrbahn aus. Hieraus ergeben sich Auswirkungen auf die im Parkhaus realisierbare Stellplatzanzahl. Die konkreten Auswirkungen sowie mögliche Lösungsansätze zur Sicherstellung der beschlossenen Stellplatzkapazität werden im Rahmen eines vertiefenden Planungs- und Abstimmungsprozesses dezidiert untersucht und im Anschluss den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur Einholung einer belastbaren Stellungnahme des Fernstraßenbundesamtes hinsichtlich einer möglichen Ausnahmegenehmigung zur Unterschreitung der gesetzlichen Bauverbots- bzw. Baubeschränkungszone ist die Ausplanung der beschriebenen Verkehrsanlage – unterteilt in drei Teilabschnitte (Autobahnauffahrt inklusive Lärmschutzwand zwischen der Autobahn und der Nord-Süd-Verbindung, Nord-Süd-Verbindung und südlicher Knotenpunkt – siehe Anlage 1) bereits zum jetzigen Zeitpunkt bis zur Leistungsphase 2 gemäß HOAI erforderlich. Das Vorgehen wurde bereits in Vorgesprächen mit der Autobahn GmbH abgestimmt. Dabei wurden die für die Beurteilung durch das Fernstraßenbundesamt erforderlichen Planunterlagen benannt. Hierzu zählen insbesondere die Untersuchung von bis zu drei Varianten für den südlichen Knotenpunkt, die Durchführung eines Sicherheitsaudits für die Vorzugsvariante sowie die Erstellung eines Markierungs- und Beschilderungsplans. Letzterer wird aufgrund der nah beieinanderliegenden Zufahrten (Autobahn und Nord-Süd-Verbindung) erforderlich, um eine eindeutige Verkehrsführung

sicherzustellen und Falschfahrten zu vermeiden.

Neben der Verkehrsanlage sind im Leistungspaket „Autobahn­bündel Regnitzstadt“ zwei Ingenieurbauwerke zu planen. Hierbei handelt es sich um eine Brücke für die Nord-Süd-Verbindung über das Trogbauwerk der Stadt-Umland-Bahn, die an dieser Stelle zur Unterquerung der BAB A73 abtaucht und anschließend in Richtung Regnitzgrund weitergeführt wird. Zum anderen ist die Planung einer Lärmschutzwand zwischen der BAB A73 und der Nord-Süd-Verbindung erforderlich.

Die Vergabe der Planungsleistungen soll stufenweise erfolgen. Zunächst ist die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 vorgesehen. Die Leistungsphase 3 und 4 kann zu einem späteren Zeitpunkt optional nachbeauftragt werden und ist abhängig von den Ergebnissen der Leistungsphasen 1 und 2.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Ausschreibung der genannten Leistungen muss mit Blick auf den Gesamtterminplan Regnitzstadt mit Stadt-Umland-Bahn zeitnah erfolgen. Für die Bearbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 ist ein Bearbeitungszeitraum von insgesamt 8 Monaten veranschlagt.

Die Durchführung dieser Planungen ist Voraussetzung für die Genehmigung der weiteren Planungsschritte innerhalb der Bauverbotszone und damit eine entscheidende Grundlage für die baurechtliche Genehmigungsfähigkeit der gesamten Regnitzstadt. Die Dringlichkeit und Notwendigkeit dieser Planung ist folglich sehr hoch (im Sinne von Art. 69 GO) und muss trotz der aktuellen Haushaltslage schnellstmöglich erfolgen. Diese Planung stellt den ersten Meilenstein der Erschließungsplanung (s. Vorlage 611/265/2026) und damit einer Kette von Planungen dar, um die Regnitzstadt zu realisieren und somit auch den kommunalen Haushalt durch die Erlöse der Veräußerung der Grundstücke längerfristig wieder zu unterstützen.

Durch die Verschiebung der Vergabe bzw. des Auftragszuschlags in das kommende Haushaltsjahr wird der tatsächliche Mittelabfluss entsprechend zeitlich nach hinten verlagert. Dies wirkt sich positiv auf die Liquiditätsplanung der Stadt aus, da die Auszahlung der für die Maßnahme vorgesehenen Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich wird.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
- ☒ ja, negativ*, da Flächenversiegelung
- ☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☒ nein*, da Planungen des Zweckverbands StUB, Erschließung Regnitzstadt und beschlossene Stellplatzanzahl in Parkieranlagen unterzubringen ist

**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: brutto 450.000	€	bei IPNr.: 546.401
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. 546.401
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Leistungspaket „Autobahn­bündel Regnitzstadt“

Anlage 2 – Planskizze „Autobahn­bündel Regnitzstadt“

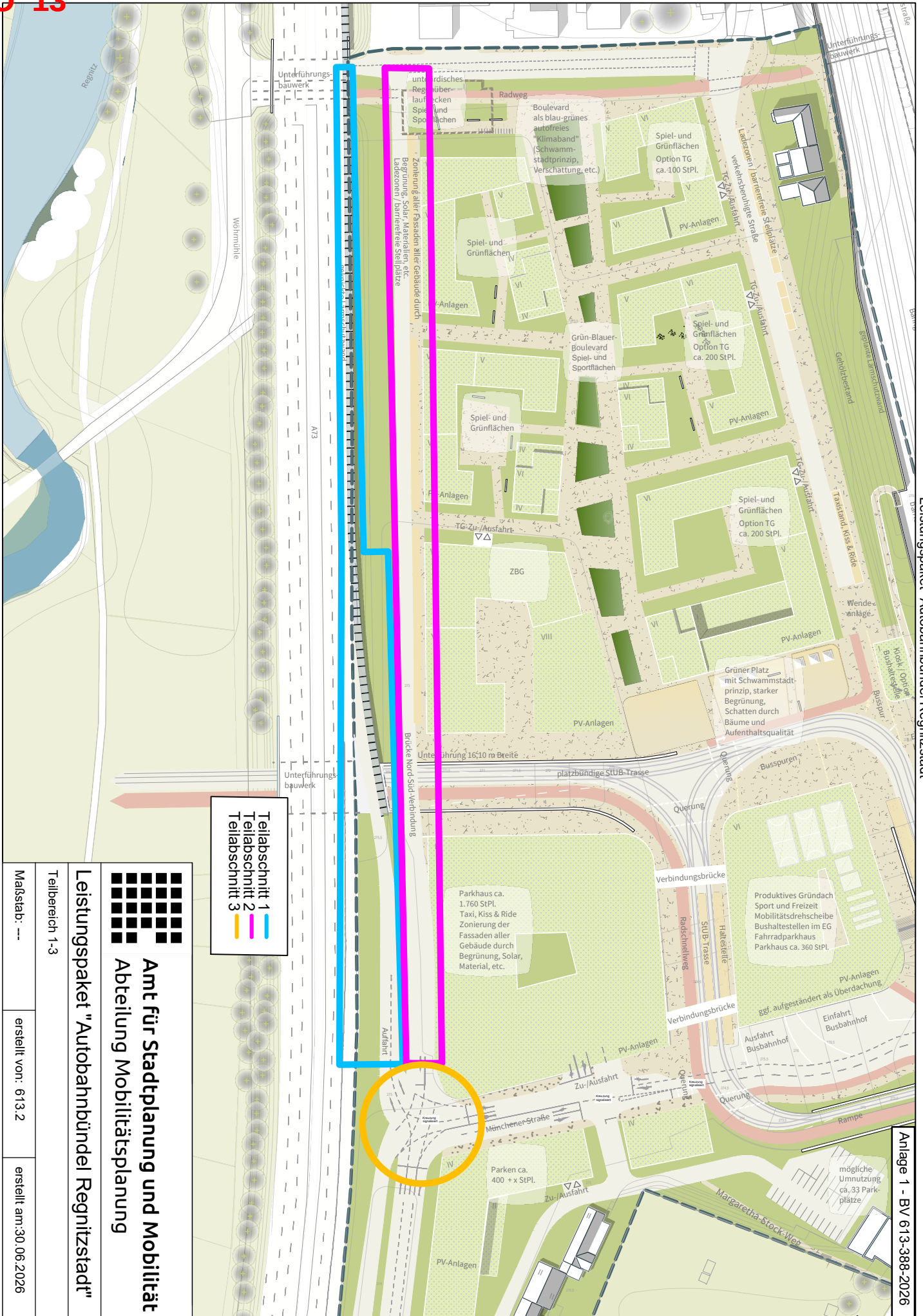
III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Anlage 2 – BV 613-388-2026



Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/377/2026/1

Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.09.2026	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 Interessenvertretungen notwendig, um fachliche Fragestellungen und laufende Projekte kontinuierlich zu begleiten und vorzubereiten. Hierfür können Fach-Arbeitskreise z. B. zu den Themen Radverkehr, Fußverkehr und Inklusion und Verkehrssicherheit gebildet werden. Ziel dieser Fach-Arbeitskreise ist der direkte fachliche Austausch und die frühzeitige Einbindung von Interessenverbänden (z.B. Optimierung von Straßenplänen, Auswahl von Varianten ...), um Planungen effizienter zu gestalten und Verbindlichkeit für konkrete Ergebnisse zu erzielen. Die Fach-Arbeitskreise sollen daher regelmäßig tagen und die Ergebnisse in Maßnahmen-Protokollen dokumentieren. Vorgeschlagen werden vierteljährliche Treffen. Die Einrichtung der Fach-Arbeitskreise soll durch die AG Nahmobilität - in Form eines Kick-Off-Werkstattgesprächs - initiiert und konkretisiert werden.

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 Aufgabenumfanges 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 €
Korrespondierende Einnahmen €
Weitere Ressourcen

bei Sachkonto:

bei Sachkonto:

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

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/391/2026

VGN-Tarifreform 2027 und Verlängerung der Vereinbarung zum VGN-Mobilitätsindex bis zum 31.12.2033

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
ESTW

I. Antrag

Die Vertreter der Stadt Erlangen, im Grundvertragsausschuss des VGN sowie in der Gesellschafterversammlung des VGN die Geschäftsführung der ESTW Stadtverkehr GmbH werden bevollmächtigt, die erforderlichen Erklärungen zur VGN-Tarifreform und zur Verlängerung der Vereinbarung zum VGN-Mobilitätsindex bis 2033 abzugeben. Geringfügigen Änderungen gegenüber der im Sachbericht beschriebenen Tarifreform, dürfen die Vertreter der Stadt im eigenen Ermessen zustimmen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

VGN-Tarifreform 2027 und Digitalisierungsstrategie bis 2030

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) hat Mitte Juli 2026 den Vertretern der Städte und Landkreise im VGN seine Pläne für eine tiefgreifende Tarifreform vorgestellt, siehe Anlage. Nach einem Richtungsbeschluss wurden die Pläne über die Tarifreform frühzeitig der Öffentlichkeit kommuniziert. Die endgültigen Beschlüsse über die Tarifreform sollen in den VGN-Gremien aber erst Ende des Jahres 2026 erfolgen.

Die ÖPNV-Tariflandschaft wurde in den letzten Jahren durch zwei wesentliche Entwicklungen geprägt: die Corona-Pandemie sowie die Einführung des Deutschlandtickets haben nicht nur zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten, sondern auch zu einer stark geänderten Nachfrage bei den Ticketsortimenten geführt. Der Absatz der klassischen Zeitkarten ist um bis zu 86 Prozent eingebrochen. Zudem steigt der Anteil der digital vertriebenen Fahrscheine immer weiter an. Die Aufrechterhaltung des Restsortiments und der analogen Vertriebswege ist mit hohen Kosten verbunden, welche die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen tragen, um ein immer kleiner werdendes Ticketsegment anbieten zu können. Angesichts der allgemein schwierigen Haushaltslage der Kommunen sowie des Kostendrucks im ÖPNV gilt es, auch den Vertrieb und das Angebot von Fahrkarten zu optimieren.

Diese Entwicklung zeichnet sich bundesweit ab. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wurde das Ticketsortiment bereits um 75 Prozent reduziert. Zudem wurde das Tarifsystem vereinfacht, indem

mehrere Städte zu einem Tarifgebiet zusammengelegt und Strukturen verschlankt wurden. Für weitere Beispiele geplanter Reformen sind der Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zu nennen, die jeweils ähnliche Vorhaben bekanntgaben.

Die Tarifreform stellt zugleich Chancen dar, das bisherige oftmals als „Tarifdschungel“ kritisierte Tarifsyst_{em} zu vereinfachen. Wesentliche Grundlagen wurden z.B. mit dem eTarif „egon“ bereits geschaffen. Der Übergang zu einem digitalen Vertrieb muss jedoch sorgfältig geplant werden und diejenigen Personengruppen berücksichtigen, die nicht auf digitale Angebote zurückgreifen oder keine digitale Zahlungswege nutzen (können).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Tarifreform stützt sich auf ein zukünftiges Angebot basierend auf drei Säulen: Deutschlandticket, e-Tarif egon und ein übersichtliches Angebot an stark nachgefragten Tickets. Die Eckdaten der geplanten Reform sowie die weiteren detaillierten Informationen können der Anlage entnommen werden.

Änderungen ab 2027

Bereinigung des Sortiments der Zeitkarten

- **Entfall:** Firmenabo, Monatskarte „Solo 31“, JahresAbo ab Preisstufen 2+T, JahresAbo Plus, Mobicards
 - o **Grund:** Solo 31, MobiCards und die klassischen Abos verzeichnen seit 2019 einen Umsatzrückgang von 85% bis rund 90%. Sie wurden fast vollständig durch das (attraktivere) D-Ticket verdrängt und können abgeschafft werden. Um weiterhin eine Mitnahmeoption anzubieten, empfiehlt sich die Einführung einer Zusatzkarte (siehe unten).
- **Bestehen bleiben:** JahresAbo und 9-Uhr-JahresAbo in Stadtpreisstufen A bis F und 1 bis 2
- **Neu:** Als Mitnahme-Angebot im Zeitkartenbereich für die verbleibenden VGN-JahresAbos (einschließlich 9-Uhr-Abo) und das D-Ticket (inkl. D-Ticket Job, Bayerisches Ermäßigungsticket) wird es eine Zusatzkarte mit monatlicher, verbundweiter Gültigkeit ab jedem Monatsersten geben. Diese erlaubt die Mitnahme im Wesentlichen analog den heutigen Regularien der MobiCard, bei einer Ausschlusszeit werktags bis 18 Uhr. Die Zusatzkarte wird nach dem Vorbild des D-Tickets monatlich kündbar im Abo als pauschales, verbundweites Angebot mit einem Einheitspreis (voraussichtlich 13 Euro/ Monat) angeboten.

Bereinigung im Segment Gelegenheitsverkehr

- **Entfall:** 4er-Tickets und Streifenkarten
 - o **Grund:** Der Absatz der Mehrfahrtenkarten im VGN ist seit 2019 um rund 50 % zurückgegangen. Auslöser war unter anderem die Einführung des D-Tickets, in dessen Zusammenhang bereits viele Gelegenheitsnutzende auf das Flatrate-Angebot gewechselt sind. Zudem wirkt hier der steigende Digitalisierungsgrad (Handyticket per App). Auch mit dem eTarif „egon“ steht ein Alternativprodukt für die klassische Zielgruppe Gelegenheitsnutzenden zur Verfügung, das zudem keine Tarifkenntnisse vor Fahrtantritt voraussetzt.
- **Bestehen bleiben:** Einzelfahrkarten, TagesTickets

Digitalisierungsstrategie bis 2030

Langfristig soll bis 2030 schrittweise auf einen kompletten digitalen Vertrieb umgestellt werden. Der Barverkauf soll perspektivisch eingestellt werden. Zukünftig kann damit auf die Vertriebsinfrastrukturen wie Entwerter, Module für den Barverkauf in Busfahrzeugen und Automaten verzichtet werden. Der Verzicht auf den Ticketverkauf in Bussen kann darüber hinaus zu Fahrzeitverkürzungen genutzt werden und stärkt die betriebliche Stabilität.

Der eTarif egon stellt eine wesentliche Säule im Gelegenheitsverkehr dar, die weiter ausgebaut werden soll.

Die Ausgestaltung für die Umsetzung der geplanten Schritte, insbesondere hinsichtlich der Umstellung auf einen rein digitalen Vertrieb, sind noch weiter zu konkretisieren. Der VGN befindet sich in einer Planungsphase, bei der die Aufgabenträger der Kommunen miteinbezogen werden. Es soll ein Zeitplan für die Umsetzung der konkreten Schritte erarbeitet werden.

Die Verwaltung begrüßt die Ansätze der Tarifreform grundsätzlich. In Bezug auf den Entfall der Papiertickets und des Barverkaufs bedarf es jedoch einer sorgfältig geplanten Umstellung und einer Lösungsfindung für Fahrgäste, die digitale Dienste nicht nutzen können oder wollen. Das betrifft neben älteren Menschen auch Grundschulkinder. Diese Fragestellung wurde bereits in den VGN-Gremien andiskutiert. Auf Anfrage hat der VGN bestätigt, dass diesbezüglich noch weitere Beratungen folgen und eine Lösung gefunden werden soll.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Verlängerung der Vereinbarung zum VGN-Mobilitätsindex bis zum 31.12.2033

Die jährliche Preisfortschreibung des VGN-Ticketsortiments wurden seit 1. Januar 2023 auf Basis eines angepassten VGN-Mobilitätsindex („MobiDex“) fortgeführt. Auslöser für die Umstellung waren unter anderem eine anhaltende Kritik an der zuvor bestehenden Methodik, die für Fahrgäste oft nicht nachvollziehbar war und sich an den Kostenentwicklungen des Warenkorbindex des VGN orientierten. Dieser beinhaltet die Entwicklung der Kosten für Kraftstoff bzw. Strom, Personal, Zinsen etc., aber nicht die Einkommensentwicklung der ÖPNV-Nutzenden. Mit dem Ziel, auch die Einkommensentwicklung abzubilden und eine transparente Tarifentwicklung für Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Fahrgäste zu schaffen, wurde die Preisfortschreibung anhand des MobiDex eingeführt, siehe 613/151/2022.

Der MobiDex berücksichtigt mit gleicher Gewichtung die Einkommen der privaten Haushalte in Mittelfranken, gemittelt über drei Jahre (Datenbasis Bayerisches Landesamt für Statistik).

Die Laufzeit der MobiDex-Vereinbarung, siehe Anlage 2, wurde bis zum 31.12.2026 befristet, damit die neuen gewählten Stadt- bzw. Kreisräte der Aufgabenträger über eine Verlängerung befinden können.

Die Partner im VGN sind sich nach bisheriger Meinungsbildung einig, dass die Vereinbarung zum VGN-Mobilitätsindex den oben genannten Punkten Rechnung getragen und sich bewährt hat und eine geeignete vertragliche Basis im VGN für die Tariffortschreibungen auch der nächsten Jahre darstellt.

Der erforderliche Vertragsnachtrag soll den VGN-Gremien in ihren Herbstsitzungen zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Dieser Nachtrag zur Vereinbarung ändert ausschließlich die in Punkt 8 der Vereinbarung genannten Geltungszeiträume. Neues Ende des Geltungszeitraums wäre in Anlehnung an die aktuelle Stadtratsperiode der 31. Dezember 2033. Der 2032 neu gewählte Stadtrat kann dann bis zum 31.12.2032 über eine Nachfolgeregelung befinden. Die übrige Vereinbarung bleibt unverändert.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, der Verlängerung der Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN anhand des VGN-MobiDex bis zum 31.12.2033 zuzustimmen.

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

Anlagen:

Anlage 1: Das neue Tarifsysteem des VGN

Anlage 2: Vereinbarung VGN-Mobilitätsindex 2023

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

TOP 4.2 – VGN-Tarifreform 27/30



Mobilität – so einfach wie nie.

Das neue Tarifsysteem des VGN

Torsten Heider
GF M

13.07.2026



Ticket kaufen. Einsteigen. Ankommen.

Für die meisten Menschen soll Mobilität einfach funktionieren.

Genau daran richtet sich die Weiterentwicklung des Tarifsystems des VGN aus. Sie macht Mobilität verständlicher, zugänglicher und zeitgemäß.

In der **VGN Strategie 2030** haben wir es gemeinsam beschlossen.



Weniger Tarifvielfalt, mehr
Klarheit – Tickets digital, einfach
nutzbar und überall verfügbar.





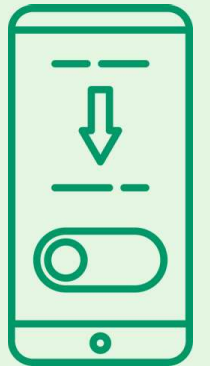
Wie gehen wir vor?

Wir fokussieren das Tarifsysteem auf E-Tarif und Flatrate-Modelle

Wir entwickeln E-Ticketing und digitale Angebote weiter

Wir lösen Barverkauf, Streifenkarte und Fahrerverkauf sukzessive ab

Wir etablieren eine einheitliche digitale Vertriebsstrategie im VGN-Gebiet





Mobilität – so einfach wie nie!

Einfacher für
Fahrgäste

Einfacher für
Kommunen

Einfacher für
den VGN

Übersichtliche Tarife

Weniger Komplexität

Klare Prozesse

Digitale Tickets

Effiziente Strukturen

Einheitliche Systeme

Überall verfügbar

Geringere Kosten

Zukunftsfähiger Betrieb

Mobilität hat sich verändert.
Unsere Strukturen noch
nicht genug.

Zeit, Komplexität abzubauen
und neu zu denken.



Kundenseitiger Ruf nach bezahlbarem ÖPNV
► Akzeptanzgrenzen erreicht

Kundenseitiger Ruf nach Vereinfachung des ÖPNV
► Abbau von Hemmschwellen

Einführung Deutschlandticket
► Wandel im Nachfrage-, Mobilitätsverhalten

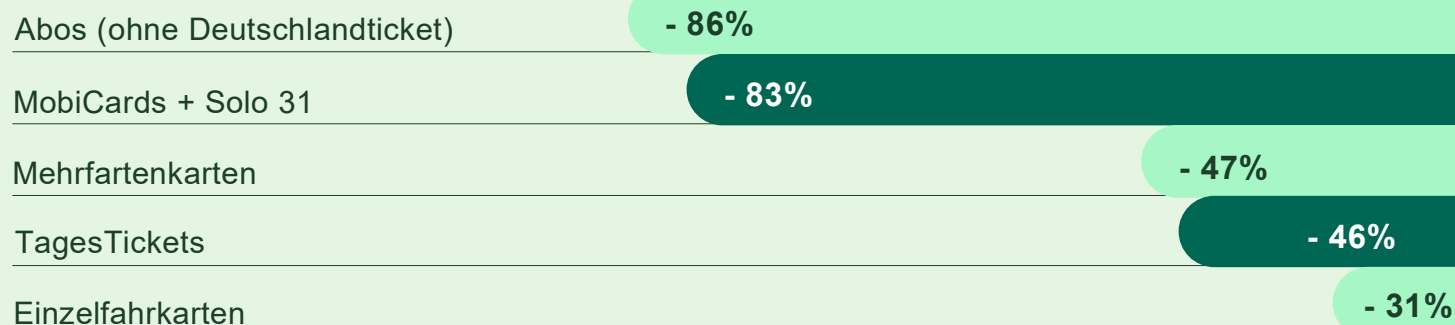
Knappe Kassen bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern
► Zwang zum Sparen

Große Ticketvielfalt
► Einfachheit/Verständlichkeit leidet, kommunikationsintensiv

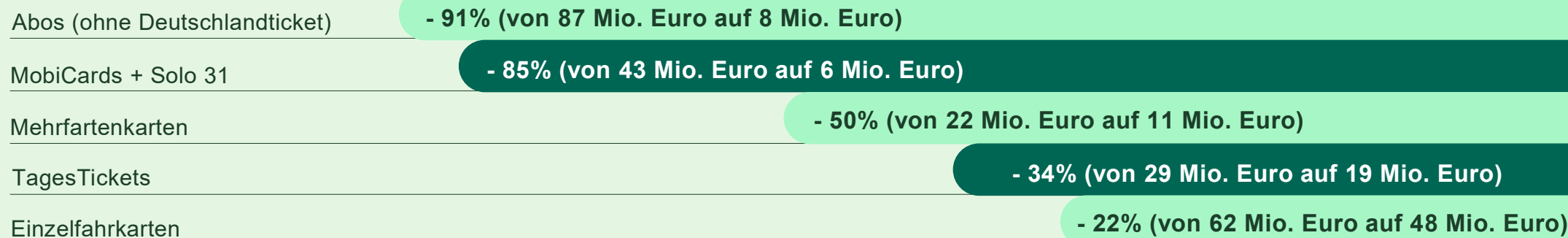
Parallele Vertriebswege
► kosten- und kommunikationsintensiv

Ausgangslage 2026

Rückgang bei verkauften Tickets – Vergleich 2019 mit 2025



Rückläufige Einnahmen – Vergleich 2019 mit 2024

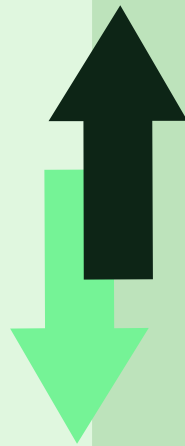


DIGITALE TRENDS IN ZAHLEN

87%

der Fahrten im VGN werden mit digitalen Tickets durchgeführt*

*ohne Schüler und Azubis



Debitkarten verdrängen Bargeld als bevorzugtes Zahlungsmittel.

Q: PwC



97%

der deutschen Bevölkerung besitzt mindestens eine Debitkarte

Q: Bundesbank

42

Durchschnittlich Apps haben Menschen in Deutschland auf ihrem Smartphone.

Q: Bitkom

Mobilität Apps gehören zu den top **Smartphone first** Diensten. Fahrplanauskunft, digitale Tickets und Echtzeitinformationen sind ein wichtiger Serviceaspekt.

84%

der deutschen Bevölkerung ab 14 Jahren besitzen ein Smartphone

Q: Statista

Schritt für Schritt zu einfacher,
digitaler Mobilität bis 2030.



2026

520 Tarifstellen

2027

103 Tarifstellen

Inkl. 1 zusätzliche Tarifstelle
(Zusatzkarte)

2030

69 Tarifstellen

Umstellung digitale Vertriebswege

Egon (seit 2022)

Egon NEXT LEVEL

Einzelfahrkarten

Einzelfahrkarten digital

TagesTickets

TagesTickets digital

4er-/10er Ticket

MobiCards

FirmenAbos

JahresAbo Plus

JahresAbo

KombiTicket

Schrittweise Abschaffung

Entwerter

Barverkauf

Papierfahrtscheine

Umstellung auf

digitale Vertriebswege

Reduzierung von

Fahrkartenautomaten

Deutschlandticket (seit 2023)

Zusatzkarte

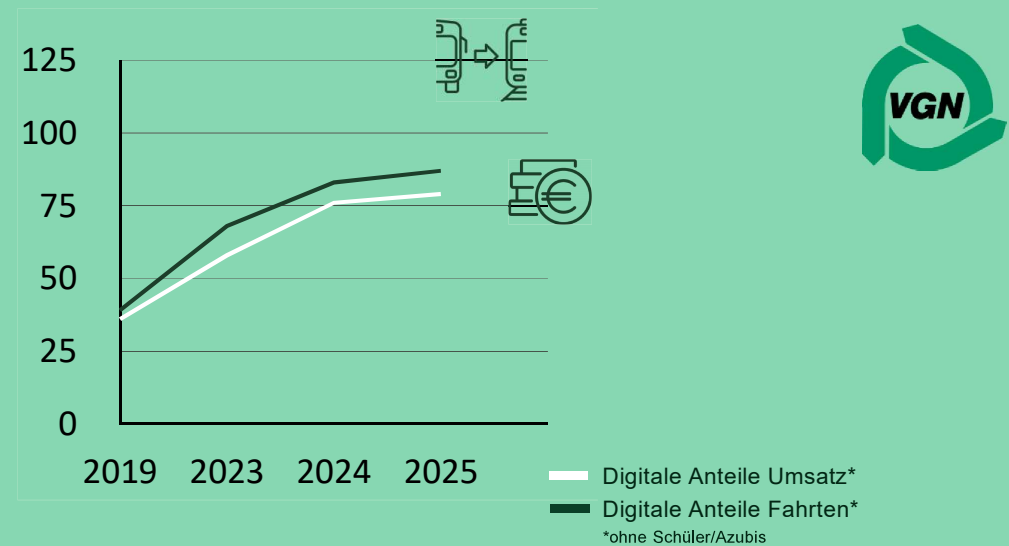
Zusatzkarte digital

11

UNSERE MEILENSTEINE

Seit 2007 arbeiten wir kontinuierlich an unseren digitalen Services. Bereits jetzt macht der VGN 79%* seines Umsatzes mit digitalen Tickets.

*ohne Schüler-/Azubi-Tickets



VGN App



3 Mio Downloads
bis Ende 2025

2014

eTicket



10,5 Mio verkaufte
Tickets im Jahr 2025

2018

365 Euro Ticket



130.000 verkaufte
Tickets im Jahr 2025

2020

Egon



1,45 Mio Fahrten
im Jahr 2025

2022

Mein VGN und Deutschlandticket



440.000 Nutzer
mein VGN
(Ende 2025) 300.000
verkaufte
Tickets in
2025

2023

Mein VGN smaxi



85.000
registrierte Nutzer
(Ende 2025)

2024

Egon NEXT LEVEL



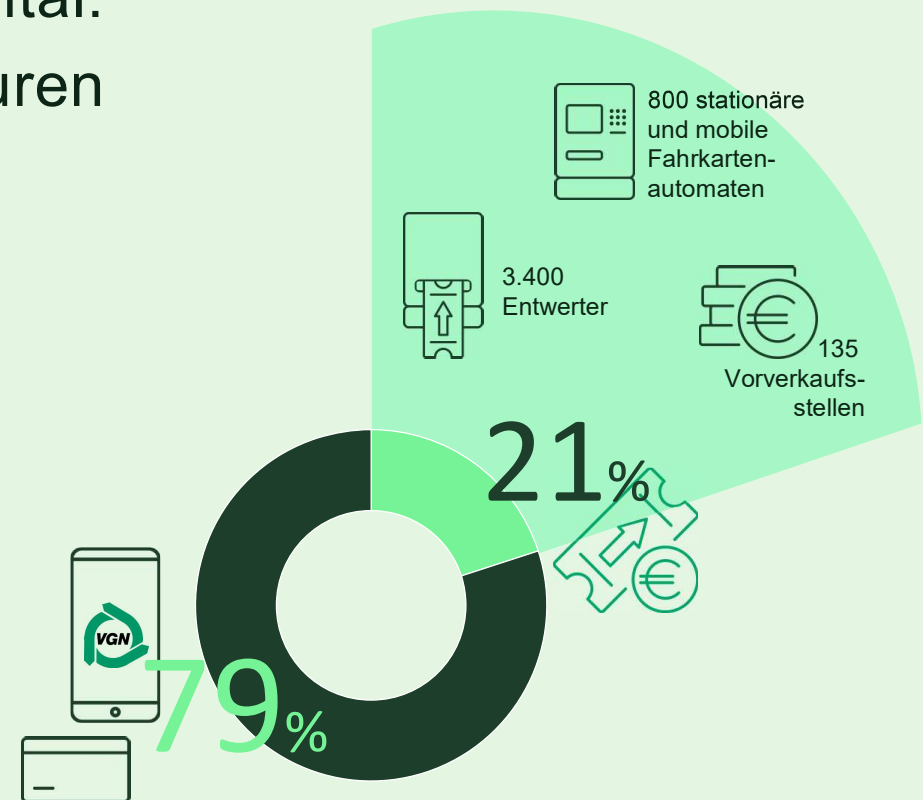
2026

Die letzten 21% machen den Unterschied

79%* unserer Umsätze laufen bereits digital.
Doch die verbleibenden analogen Strukturen verursachen unverhältnismäßig hohe Komplexität und Kosten.

Ein vollständig digitales Tarifsystem ist deshalb kein Nice-to-have, sondern der entscheidende Schritt zu dauerhafter Effizienz.

*ohne Schüler und Azubis



Was das neue Tarifsystem leistet



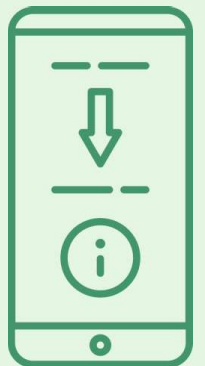
Tarif- und Vertriebsstrukturen werden deutlich vereinfacht

Höhere Kosteneffizienz als Beitrag zur Sicherung des Verkehrsangebots

Das Deutschlandticket wird wesentlicher Teil der Tariflogik

Der ÖPNV wird konsequent digital weiterentwickelt

Tickets sind jederzeit verfügbar – unabhängig vom Kaufort



Jetzt entscheidet sich,
wie Mobilität morgen funktioniert.

Mut zu neuen Strukturen.

Weniger Hürden.

Mehr Orientierung.

Dafür steht der VGN.



Das neue Tarifsystem des VGN

Weiteres Vorgehen und konkrete Maßnahmen
in den Bereichen Tarif und Vertrieb

Stand: 13.07.2026

Aktueller Stand - Gremienbefassung:

130. GV / 116. GA: Erstvorstellung des neuen Tarifsystems

131. GV am 11.06.2026:

- › **Richtungsbeschluss** der Preistabellen 2027, wie sie sich aus dem Konzept „Sortiment der Zukunft“ zum 01.01.2027 ergeben (Papierfahrtschein weiterhin vorhanden!)
- › **Richtungsbeschluss** zur Ausrichtung des VGN auf ein durchgehend digitales Tarifsoriment und eines bargeldlosen Vertriebs ab dem 01.01.2030

AK ÖPNV am 25.06.2026 & Infoveranstaltungen am 30.06./01.07.26:

- › Vorstellung der Maßnahmensteckbriefe & Diskussion

Aktueller Stand - Feedback:

Feedback Änderungen 2027:

- › Erweiterungsgebiete erwarten Betroffenheiten wegen erneuter Veränderungen im Tarif; aus VGN-Sicht überschaubarer Kundenkreis
- › Abschaffung Mehrfartenkarten vsl. in den Städten nicht ohne Kundenfeedback machbar => wir brauchen gute Argumente
- › zu klären: mögliche Auswirkungen auf Förderungen i.R. der Verbunderweiterungen (Stichwort Entwerter)

Feedback Pfad 2030:

- › Pfad der weiteren Digitalisierung (bargeld- und papierlos) kann zur Herausforderung für einzelne Kunden werden
- › Wir müssen die Kunden mitnehmen, in dem wir vorhandene Alternativen sichtbarer machen, Hilfestellung bei den digitalen Diensten geben und die Zeit bis 2030 nutzen, um die Vorteile zu kommunizieren. Ein wesentlicher Baustein wird „VGN – einfach erklärt!“

Weiteres Vorgehen:

Heute:

- › **Richtungsbeschluss** der Preistabellen 2027, wie sie sich aus dem Konzept „Sortiment der Zukunft“ zum 01.01.2027 ergeben (Papierfahrtschein weiterhin vorhanden!)
- › **Richtungsbeschluss** zur Ausrichtung des VGN auf ein durchgehend digitales Tarifsortiment und eines bargeldlosen Vertriebs ab dem 01.01.2030

Geplantes weiteres Vorgehen:

kommende Wochen:

- › **Information der Öffentlichkeit** via Pressetermin (nur bei entsprechendem Beschluss)
- › **Vorstellung** der Strategie in **weiteren Gremien** (AR, SR, ...)
- › **Konkretisierung** der Beschlüsse zu 2027 und 2030 bis Oktober

Finale Beschlüsse:

- › **GV am 05.10.2026**
- › **GA am 28.10.2026**

Schritt 1:

Bereinigung des Sortimentes zum 01.01.2027

Aktuelles Preisblatt 2026 (ohne Schüler und Sondertickets)

PS	EF online (Erw.)	EF online (Kind)	EF (Erw.)	EF (Kind)	4er (Erw.)	4er (Kind)	TT Solo	TT Plus	PS	Solo 31	MC 7	MC 31	MC 31/9	JahresAbo (Monats-betrag)	JahresAbo Plus (Monats-betrag)	9-Uhr JahresAbo (Monats-betrag)	DT	DT ermäßigt						
A	3,80	1,85	4,10	2,00	15,60	7,80	11,30	16,50	A	109,90	36,20	123,10	100,80	84,40	92,40	51,70	63,00	43,00						
B	3,08	1,54	3,50	1,70	12,80	6,40	7,50	11,70	B	91,70	30,80	104,10	83,50	67,80	74,20	33,80								
C	2,78	1,39	3,30	1,60	11,30	5,60	6,60	10,60	C	73,90	24,10	83,20	67,60	55,90	61,20	33,30								
D	2,34	1,17	2,70	1,40	9,90	4,90	5,90	9,60	D	57,80	19,30	64,20	51,40	44,90	49,20	27,80								
E	1,95	0,97	2,20	1,10	8,10	4,00	4,80	7,60	E	50,80	16,60	56,60	45,70	39,90	43,70	24,30								
F	1,55	0,76	1,80	0,90	6,60	3,30	3,90	6,50	F	40,70	13,80	46,90	37,70	31,20	34,20	19,10								
K	1,97	0,98	2,20	1,10	8,20	4,10	---	---	K	---	---	---	---	---	---	---								
1	2,34	1,17	2,70	1,40	9,90	4,90	5,90	12,20	1	57,80	19,30	64,20	51,40	44,90	49,20	27,80								
2	3,23	1,57	3,50	1,70	---	---	7,70		2	99,00	32,20	110,40	89,90	77,50	84,90	47,30								
3	4,71	2,36	5,20	2,60	Streifenkarte 10er		---	17,80	2+T	118,40	38,80	132,10	106,50	92,50	101,30	67,00								
					Erw.	Kind			3	131,50	43,20	146,90		103,10	112,90									
17,10	8,50			3+T	155,80	50,80			173,70	121,60	133,20													
				4	170,50	55,60			190,50	132,70	145,30													
				4+T	183,10	59,70			204,50	142,90	156,50													
				4	6,38	3,14			6,90	3,40					5	198,80	64,90	221,90	132,90	155,40	170,20	106,80		
															5+T	212,30	69,30	237,10		166,20	182,00			
															6	222,80	72,70	248,60		174,40	191,00			
															6+T	242,80	79,20	270,70		190,40	208,50			
															7	260,80	84,90	290,60		204,10	223,50			
	23,30	7+T	279,30	91,20	311,40	218,60		239,40	145,30	233,20	255,40	128,60												
		28,10	8	297,30	96,80	331,80		245,40		268,70	259,70		284,40											
			8+T	313,80	102,20	349,80		272,10		297,90	287,50		314,80											
			9	331,60	108,20	369,70		308,80		338,10														
			9+T	347,40	113,50	387,40																		
	10		367,50	119,50	410,00																			
	10+T	395,10	128,80	440,60																				
4	6,38	3,14	6,90	3,40	17,10	8,50	---	23,30	6+T	242,80	79,20	270,70	132,90	155,40	170,20	106,80								
5	7,86	3,93	8,60	4,30					7	260,80	84,90	290,60		204,10	223,50									
6	9,53	4,72	10,30	5,10					8	297,30	96,80	331,80		218,60	239,40									
7	11,10	5,50	12,00	6,00					9	331,60	108,20	369,70		245,40	268,70									
8	12,68	6,29	13,70	6,80					10	367,50	119,50	410,00		259,70	284,40									
9	14,26	7,08	15,40	7,70	17,10	8,50	---	28,10	9+T	347,40	113,50	387,40	145,30	272,10	297,90	128,60								
10	15,74	7,87	17,10	8,50					10+T	395,10	128,80	440,60		287,50	314,80									

Mögliches Preisblatt 01.01.2027 (ohne Schüler und Sondertickets)

Preise 2027	EF online (Erw.)	EF online (Kind)	EF Papier (Erw.)	EF Papier (Kind)	TT Solo	TT Plus	JahresAbo (Monatsbetrag)	9-Uhr JahresAbo (Monatsbetrag)	Zusatzkarte persönlich *	DT	DT ermäßigt
A	3,80	1,85	4,10	2,00	11,30	16,50	84,40	51,70	13,00	63,00	43,00
B	3,08	1,54	3,50	1,70	7,50	11,70	67,80	33,80			
C	2,78	1,39	3,30	1,60	6,60	10,60	55,90	33,30			
D	2,34	1,17	2,70	1,40	5,90	9,60	44,90	27,80			
E	1,95	0,97	2,20	1,10	4,80	7,60	39,90	24,30			
F	1,55	0,76	1,80	0,90	3,90	6,50	31,20	19,10			
K	1,97	0,98	2,20	1,10	---	---	---	---			
1	2,34	1,17	2,70	1,40	5,90	12,20	44,90	27,80			
2	3,23	1,57	3,50	1,70	7,70		77,50	47,30			
3	4,71	2,36	5,20	2,60		17,80					
4	6,38	3,14	6,90	3,40		23,30					
5	7,86	3,93	8,60	4,30							
6	9,53	4,72	10,30	5,10							
7	11,10	5,50	12,00	6,00							
8	12,68	6,29	13,70	6,80		28,10					
9	14,26	7,08	15,40	7,70							
10	15,74	7,87	17,10	8,50							

* gilt 1 Monat nur mit entspr. persönlicher Hauptkarte und Hauptnutzer für Jabo und DT (Mitnahme werktags ab 18.00 Uhr, am Wochenende und feiertags ganztägig, Mitnahme 5 Personen, max .1 > 18)

MobiCards: Abschaffung zum 01.01.27

Produkte:

- MobiCard 7
- MobiCard 31
- MobiCard 31/9

Einn.-Entw. 19 vs. 25

- 5,0 / 1,3 Mio. € (- 84 %)
- 11,8 / 1,7 Mio. € (- 85,6 %)
- 15,9 / 2,5 Mio. € (- 84,3 %)

Stck.-Entw. 19 vs. 25

- 173,5 / 41,3 Tsd. (- 76,2 %)
- 128,5 / 11,4 Tsd. (- 91,1 %)
- 195,8 / 31,7 Tsd. (- 93,8 %)

Digitalisierungsgrad



Vertriebswege

- Website (Versand)
- Automaten
- Agenturen
- Fahrscheindrucker

Daten zur Kundengruppe

▪ Berufstätig	49,6 %	▪ Arbeit	28,7 %
▪ Schüler/Azubi	4,7 %	▪ Schule, Ausbildung	1,8 %
▪ Studierende	1,2 %	▪ Einkauf, Erledigung	31,8 %
▪ Rentner	24,2 %	▪ Freizeit	34,1 %
▪ Sonstige	20,3 %	▪ Sonstige	3,6 %

relevante Produktinfos/-hintergründe

- eingeführt 1992/1993 (MC31/9), beworben als „Ersatz für Autoschlüssel“
 - Mitnahme 2 Erw., beliebig viele eigene Kinder (Familie)
 - Übertragbarkeit zu best. Zeiten (Idee: v. a. Familie)
- führte zu ungewolltem Verleih

Folgeangebote bei Entfall

- JahresAbo (mit Zusatzkarte) – monatlich kündbar seit 01.01.2026
- egon
- Deutschlandtickets (mit Zusatzkarte) – monatlich kündbar

Kommunikationsstrategie

- Online, Presse eingebettet in Kom. Tarifsortiment
- erhöhte Flexibilität und Komfort in Alternativprodukten
- Angebot DT-Ticket und egon

NextSteps

1. 11.06. Richtungsbeschluss GV
2. 30.06. + 01.07. Info Aufgabenträger
3. 13.07. Richtungsbeschluss GA
4. Informieren Presse

Beschlüsse

GV am 05.10.2026 - Beschluss
GA am 28.10.2026 - Beschluss

4er/10er-Karten: Abschaffung zum 01.01.27

Produkte:

- 4er-Ticket
- 10er Streifenkarte

Einn.-Entw. 19 vs. 25

- 16,0 / 9,2 Mio. € (- 42,5 %)
- 6,0 / 1,8 Mio. € (- 70,0 %)

Stck.-Entw. 19 vs. 25

- 1,8 / 0,9 Mio. (- 50,0 %)
- 518 / 125 Tsd. (- 75,9 %)

Digitalisierungsgrad

0%



Vertriebswege

- Website (nur Versand)
- Automaten
- Kundenbüros/Fahrscheindrucker
- notwendige Entwerter

Daten zur Kundengruppe

- | | | | |
|-----------------|--------|-----------------------|--------|
| ▪ Berufstätig | 40,1 % | ▪ Arbeit | 19,2 % |
| ▪ Schüler/Azubi | 10,8 % | ▪ Schule, Ausbildung | 4,2 % |
| ▪ Studierende | 2,3 % | ▪ Einkauf, Erledigung | 35,4 % |
| ▪ Rentner | 35,9 % | ▪ Freizeit | 37,6 % |
| ▪ Sonstige | 10,9 % | ▪ Sonstige | 3,6 % |

relevante Produktinfos/-hintergründe

- eingeführt, um Kosten zu sparen (Entwerter statt Personal),
- um mit weniger Kaufvorgängen immer Ticket parat zu haben (Vorrat) => Für Gelegenheitsnutzer
- Variantenvielfalt führt kundenseitig immer wieder zu Irritationen und Fehlnutzung

Folgeangebote bei Entfall

- egon – inkl. Rabattfunktion für Gelegenheitsnutzer
- TT Solo
- TT Plus
- Einzelfahrkarte Papier + online (App und shop – u. a. print@home)

Kommunikationsstrategie

- Vorteile:
 - digital (egon bzw. APP)
 - flexibler & überall verfügbar
 - kein notwendiger Gang zum Automaten/Entwerter

NextSteps

1. 11.06. Richtungsbeschluss GV
2. 30.06. + 01.07. Info Aufgabenträger
3. 13.07. Richtungsbeschluss GA
4. Informieren Presse

Beschlüsse

GV am 05.10.2026 - Beschluss
GA am 28.10.2026 - Beschluss

Solo 31: Abschaffung zum 01.01.27

Produkt:

- Solo 31

Einn.-Entw. 19 vs. 25

- 10,8 / 0,8 Mio. €
- 92,6 %

Stck.-Entw. 19 vs. 25

- 113,8 / 11,9 Tsd.
- 89,6 %

Digitalisierungsgrad

ca. 30%



Vertriebswege

- Apps
- Website (Versand + Ausdruck)
- Automaten/Fahrscheindrucker
- Kundenbüros

Kundengruppe + Zweck

- | | | | |
|-----------------|--------|-----------------------|--------|
| ▪ Berufstätig | 37,4 % | ▪ Arbeit | 23,7 % |
| ▪ Schüler/Azubi | 13,6 % | ▪ Schule, Ausbildung | 9,6 % |
| ▪ Studierende | 2,3 % | ▪ Einkauf, Erledigung | 27,5 % |
| ▪ Rentner | 14,5 % | ▪ Freizeit | 34,7 % |
| ▪ Sonstige | 32,3 % | ▪ Sonstige | 4,5 % |

relevante Produktinfos/-hintergründe

- Nachfrage insbesondere ab PS 2 praktisch nicht mehr gegeben, da
- Deutschlandticket preislich und inhaltlich die attraktivere Alternative

Folgeangebote für Entfall

- JahresAbo (optional mit Zusatzkarte) – monatlich kündbar
- Deutschlandtickets (optional mit Zusatzkarte) – monatlich kündbar
- egon

Kommunikationsstrategie

- Online, Presse eingebettet in Kom. Tarifsortiment
- Bewerbung passgenauer Produkte

NextSteps

1. 11.06. Richtungsbeschluss GV
2. 30.06. + 01.07. Info Aufgabenträger
3. 13.07. Richtungsbeschluss GA
4. Informieren Presse

Beschlüsse

GV am 05.10.2026 - Beschluss
GA am 28.10.2026 - Beschluss

JahresAbo Plus/FirmenAbos: Abschaffung zum 01.01.27

Produkte:

- JahresAbo Plus
- FirmenAbo
- FirmenAbo Plus
- FirmenAbo Azubi

Einn.-Entw. 19 vs. 25

2,5 Mio. € / 0,2 Mio. € (- 92 %)

2,3 Mio. € / 8,0 Tsd. € (- 99,6 %)

Stck.-Entw. 19 vs. 25

35,6 Tsd. / 3,2 Tsd. (- 90,1 %)

30.610 / 50 (- 99,8 %)

Digitalisierungsgrad

ca. 95 %



Vertriebswege

- Kundenbüros
- Websites

Daten zur Kundengruppe

▪ Berufstätig	80,8 %	▪ Arbeit	53,4 %
▪ Schüler/Azubi	0,6 %	▪ Schule, Ausbildung	0,7 %
▪ Studierende	1,3 %	▪ Einkauf, Erledigung	14,2 %
▪ Rentner	8,7 %	▪ Freizeit	28,8 %
▪ Sonstige	8,6 %	▪ Sonstige	2,9 %

relevante Produktinfos/-hintergründe

- Schaffung Premiumprodukt im Abobereich
- FirmenAbomodell zu Neukundengewinnung/-bindung
- Nachfrage tendiert gegen Null
- Deutschlandticket Job attraktiver als FirmenAbos

Folgeangebote für Entfall

- JahresAbo (optional mit Zusatzkarte) – monatlich kündbar
- Deutschlandticket (optional mit Zusatzkarte) – monatlich kündbar
- Deutschlandticket Job (optional mit Zusatzkarte) – monatl. kündbar

Kommunikationsstrategie

- Vorteile alternative Angebote
- Einfachheit digitaler Angebote

NextSteps

1. 11.06. Richtungsbeschluss GV
2. 30.06. + 01.07. Info Aufgabenträger
3. 13.07. Richtungsbeschluss GA
4. Informieren Presse

Beschlüsse

GV am 05.10.2026 - Beschluss
GA am 28.10.2026 - Beschluss

JahresAbo: Abschaffung PS 2+T bis 10 +T zum 01.01.27

Produkt:

- JahresAbo in den Preisstufen 2+T bis 10+T

Einn.-Entw. 19 vs. 25

- 19,4 Mio. / 0,09 Mio. €
- 99,5 %

St.-Entw. 19 vs. 25

- 166,9 Tsd. / 0,9 Tsd.
- 99,6 %

relevante Produktinfos/-hintergründe

- Nachfrage tendiert gegen Null
- Preise ab PS 2+T liegen über dem des Deutschlandtickets
- Sortimentsverschlangung bringt Vereinfachung, baut Hemmschwellen ab
- Sortimentsverschlangung spart Vertriebskosten

NextSteps

1. 11.06. Richtungsbeschluss GV
2. 30.06. + 01.07. Info Aufgabenträger
3. 13.07. Richtungsbeschluss GA
4. Informieren Presse

Beschlüsse

GV am 05.10.2026 - Beschluss
GA am 28.10.2026 - Beschluss

Zusatzkarte: Einführung zum 01.01.27

Produkte:

- Zusatzkarte „Mitnahme“

Digitalisierungsgrad

99 %



Vertriebswege

- HandyTicket
- Chipkarte
- Papier in min. Restmengen

relevante Produktinfos/-hintergründe

- Mitnahme analog MobiCard (Ausnahme: Mo – Fr ab 18.00 Uhr)
- 13 Euro
- Gültigkeit entsprechend Hauptticket, nur im VGN
- Ausschließlich Hauptnutzer kann nur eine ZK erwerben
- Zusatzkarte = Abo = monatlich kündbar (analog DT)

Kommunikationsstrategie

- individuelle Produktvorteile sowie Vorteile Digitalisierung
- hoher Zusatznutzen innerhalb des neuen Sortiments

NextSteps

1. 11.06. Richtungsbeschluss GV
2. 30.06. + 01.07. Info Aufgabenträger
3. 13.07. Richtungsbeschluss GA
4. Informieren Presse

Beschlüsse

GV am 05.10.2026 - Beschluss
GA am 28.10.2026 - Beschluss

egon: Weiterentwicklung in 2026

Produkte:

- egon (eTarif)

Einn.-Entw. 23 bis 25

- 1,9 Mio. €
- 2,1 Mio. € (+11 %)
- 3,1 Mio. € (+48 %)

Digitalisierungsgrad



Vertriebswege

- VGN APP
- NüMo APP (geplant)

Daten zur Kundengruppe

- 18-34 Jahre 26 %
- 35-54 Jahre 43 %
- 55+ Jahre 31 %

Relevante Produktinfos/-hintergründe

- Zielgruppe Gelegenheitsfahrer
- Zonenunabhängiger Kilometertarif mit Tagesgrundpreis
- Rabattstufenmodell, das Vielfahren belohnt.
- Mitnahmemöglichkeit

Kommunikationsstrategie

- Onlinewerbung bei Google & Meta
- Busvollbeklebungen (BA, BT, SW, Nbg. Land)
- Funkspots auf allen Sendern im VGN-Gebiet
- Fahrgast-TV, Infoscreens, Plakate, etc.

NextSteps

1. Integration in App- Verbindungsauskunft
2. Einführung Tagesdeckel
3. Design-Verbesserungen
4. Einführung Kaufmöglichkeit für unter 18-Jährige
5. Integration in „Bayern-In-Out“

Beschlüsse

Bereits erfolgt

Aktuelles Preisblatt 2026 (ohne Schüler und Sondertickets)

PS	EF online (Erw.)	EF online (Kind)	EF (Erw.)	EF (Kind)	4er (Erw.)	4er (Kind)	TT Solo	TT Plus	PS	Solo 31	MC 7	MC 31	MC 31/9	JahresAbo (Monats-betrag)	JahresAbo Plus (Monats-betrag)	9-Uhr JahresAbo (Monats-betrag)	DT	DT ermäßigt			
A	3,80	1,85	4,10	2,00	15,60	7,80	11,30	16,50	A	109,90	36,20	123,10	100,80	84,40	92,40	51,70	63,00	43,00			
B	3,08	1,54	3,50	1,70	12,80	6,40	7,50	11,70	B	91,70	30,80	104,10	83,50	67,80	74,20	33,80					
C	2,78	1,39	3,30	1,60	11,30	5,60	6,60	10,60	C	73,90	24,10	83,20	67,60	55,90	61,20	33,30					
D	2,34	1,17	2,70	1,40	9,90	4,90	5,90	9,60	D	57,80	19,30	64,20	51,40	44,90	49,20	27,80					
E	1,95	0,97	2,20	1,10	8,10	4,00	4,80	7,60	E	50,80	16,60	56,60	45,70	39,90	43,70	24,30					
F	1,55	0,76	1,80	0,90	6,60	3,30	3,90	6,50	F	40,70	13,80	46,90	37,70	31,20	34,20	19,10					
K	1,97	0,98	2,20	1,10	8,20	4,10	---	---	K	---	---	---	---	---	---	---					
1	2,34	1,17	2,70	1,40	9,90	4,90	5,90	12,20	1	57,80	19,30	64,20	51,40	44,90	49,20	27,80					
2	3,23	1,57	3,50	1,70	---	---	7,70		2	99,00	32,20	110,40	89,90	77,50	84,90	47,30					
3	4,71	2,36	5,20	2,60	Streifenkarte 10er		---	17,80	2+T	118,40	38,80	132,10	106,50	92,50	101,30	67,00					
					Erw.	Kind			3	131,50	43,20	146,90		103,10	112,90						
3+T	155,80	50,80	173,70	121,60	133,20																
4	170,50	55,60	190,50	132,70	145,30																
4+T	183,10	59,70	204,50	142,90	156,50																
4	6,38	3,14	6,90	3,40	5	198,80			64,90	221,90	132,90	155,40	170,20	106,80							
					5+T	212,30			69,30	237,10		166,20	182,00								
					6	222,80			72,70	248,60		174,40	191,00								
					6+T	242,80			79,20	270,70		190,40	208,50								
					7	260,80			84,90	290,60		204,10	223,50								
					5	7,86		3,93	8,60	4,30	23,30	7+T	279,30	91,20	311,40	218,60	239,40	145,30	233,20	255,40	128,60
												8	297,30	96,80	331,80	245,40	268,70				
												8+T	313,80	102,20	349,80	259,70	284,40				
												9	331,60	108,20	369,70	272,10	297,90				
												9+T	347,40	113,50	387,40	287,50	314,80				
6	9,53	4,72	10,30	5,10	28,10	10		367,50	119,50	410,00	308,80	338,10									
						10+T	395,10	128,80	440,60												

Mögliches Preisblatt 01.01.2027 (ohne Schüler und Sondertickets)

Preise 2027	EF online (Erw.)	EF online (Kind)	EF Papier (Erw.)	EF Papier (Kind)	TT Solo	TT Plus	JahresAbo (Monatsbetrag)	9-Uhr JahresAbo (Monatsbetrag)	Zusatzkarte persönlich *	DT	DT ermäßigt
A	3,80	1,85	4,10	2,00	11,30	16,50	84,40	51,70	13,00	63,00	43,00
B	3,08	1,54	3,50	1,70	7,50	11,70	67,80	33,80			
C	2,78	1,39	3,30	1,60	6,60	10,60	55,90	33,30			
D	2,34	1,17	2,70	1,40	5,90	9,60	44,90	27,80			
E	1,95	0,97	2,20	1,10	4,80	7,60	39,90	24,30			
F	1,55	0,76	1,80	0,90	3,90	6,50	31,20	19,10			
K	1,97	0,98	2,20	1,10	---	---	---	---			
1	2,34	1,17	2,70	1,40	5,90	12,20	44,90	27,80			
2	3,23	1,57	3,50	1,70	7,70		77,50	47,30			
3	4,71	2,36	5,20	2,60		17,80					
4	6,38	3,14	6,90	3,40		23,30					
5	7,86	3,93	8,60	4,30							
6	9,53	4,72	10,30	5,10							
7	11,10	5,50	12,00	6,00							
8	12,68	6,29	13,70	6,80		28,10					
9	14,26	7,08	15,40	7,70							
10	15,74	7,87	17,10	8,50							

* gilt 1 Monat nur mit entspr. persönlicher Hauptkarte und Hauptnutzer für Jabo und DT (Mitnahme werktags ab 18.00 Uhr, am Wochenende und feiertags ganztägig, Mitnahme 5 Personen, max .1 > 18)

Schritt 2:

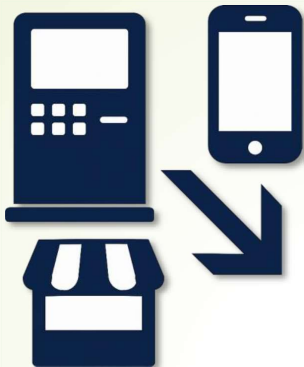
Digitalisierung des Vertriebes – papier- und bargeldlos – bis 2030

Notwendige Aktivitäten und Konzeption bis 2030

› Ganzheitliche Neubetrachtung auf Basis der folgenden Rahmenbedingungen:



Verschlankung des
Tarifsortiments
(Projekt Sortiment der Zukunft)



Reduktion der Anzahl der
Vertriebskanäle



Abschaffung von
Bargeld

Zielbild der zukünftigen Vertriebsgestaltung

- › Konsequente Migration in einen digitalen und papierlosen Vertrieb
- › Nutzung von ABT zur Kosten- und Prozessoptimierung
- › Zentralisierung der Hintergrund- und Vertriebssysteme wo sinnvoll
- › 100% digitaler, papierloser Vertrieb im Zielbild
 - Smartphonebasiertes Konzept
 - Kartenbasiertes Konzept (Bankkarten, VGN-Kundenkarte, ggfs. Personalausweis)
 - ggf. Prepaidkarte als Ergänzung für Bartarifprodukte (**teuer!**)
- › ggf. CheckIn-CheckOut / TapIn-TapOut Konzept (**mit zus. Kosten verbunden!**)
 - Sowohl am Smartphone als auch **über Karten**
- › Terminals mit digitalem, reduziertem Produktsortiment zur Auswahl durch Kunden
- › Validatoren als Zielbild des zukünftigen Ticketing im Bereich Gelegenheitsverkehr denkbar **aber kostenintensiv**

Umsetzungskonzept

Vereinbarung aus dem Arbeitskreis eTicket:

- 1) passende zukünftige Vertriebstechnologie auf Basis eines deutschlandweiten, standardisierten Ticketspeichers (durch die VDV-ETS):

Account-Based-Ticketing / ID-Based-Ticketing

- 2) Entwicklung von Umsetzungs-/ Migrationsszenarien für ABT / ID-BT-Lösung
- 3) Mitwirkung an zentraler, deutschlandweiter Plattform im ÖPNV Kontext:

multi-client Product Owner System (kurz: MPS)

Umsetzungskonzept

Entwicklung von Umsetzungs-/ Migrationsszenarien für ABT / ID-Based-Lösung

- 1) Terminals in Stadtgebieten
- 2) Terminals im Verbund
- 3) Validatoren im Verbund

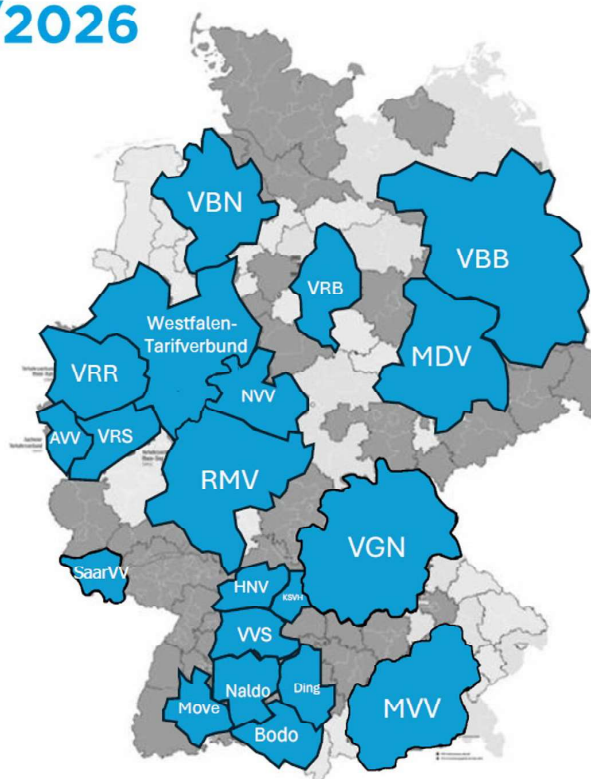
Eine mögliche Ausgestaltung im Rahmen einer Migration befindet sich derzeit in Abstimmungsprozessen

Umsetzungskonzept

- › Mitwirkung an zentraler, deutschlandweiter Plattform im ÖPNV Kontext

MPS-Teilnehmer | Stand 05/2026

SaarVV SNS Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH
VRS Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (Rheinland-Tarif)
VRR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
RMV Rhein Main Verkehrsverbund GmbH
MVV Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
VGN Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
VRB Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH
WT WestfalenTarif GmbH
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VBN Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH
AVV Aachener Verkehrsverbund GmbH
MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
BODO Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH
DING Donau-Ille-Nahverkehrsverbund-GmbH
HNV Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr GmbH
KVSH KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH
MOVE ZV Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg
NALDO Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH
NVV Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH



© VDV-ETS

Mögliches Preisblatt 01.01.2030 (ohne Schüler und Sondertickets)

Preise 2027	EF (Erw.)	EF (Kind)	TT Solo	TT Plus	JahresAbo (Monatsbetrag)	9-Uhr JahresAbo (Monatsbetrag)	Zusatzkarte persönlich *	DT	DT ermäßigt
A	3,80	1,85	11,30	16,50	84,40	51,70	13,00	63,00	43,00
B	3,08	1,54	7,50	11,70	67,80	33,80			
C	2,78	1,39	6,60	10,60	55,90	33,30			
D	2,34	1,17	5,90	9,60	44,90	27,80			
E	1,95	0,97	4,80	7,60	39,90	24,30			
F	1,55	0,76	3,90	6,50	31,20	19,10			
K	1,97	0,98	---	---	---	---			
1	2,34	1,17	5,90	12,20	44,90	27,80			
2	3,23	1,57	7,70		77,50	47,30			
3	4,71	2,36		17,80					
4	6,38	3,14		23,30					
5	7,86	3,93							
6	9,53	4,72							
7	11,10	5,50							
8	12,68	6,29		28,10					
9	14,26	7,08							
10	15,74	7,87							

* gilt 1 Monat nur mit entspr. persönlicher Hauptkarte und Hauptnutzer für Jabo und DT (Mitnahme werktags ab 18.00 Uhr, am Wochenende und feiertags ganztägig, Mitnahme 5 Personen, max .1 > 18)

Tariffortschreibung 2023 ff.

VGN Mobilitätsindex

Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN

Stand: 6. September 2021

Andreas Mäder / Geschäftsführer



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Zwischen

den Gesellschaftern der VGN GmbH

vertreten durch die beiden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung der
VGN GmbH

und den Partnern des Grundvertrags

vertreten durch die drei Vorsitzenden des Grundvertrags-Ausschusses im VGN

– nachfolgend Vertragspartner genannt –

wird folgende

VEREINBARUNG

getroffen:

P r ä a m b e l

Gemäß Artikel 5 Grundvertrag hat die Verbundgesellschaft „bei [...] der Aufstellung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs anzustreben, dass der Verbundverkehr den größtmöglichen Nutzen für die Bevölkerung bringt und dass die Aufwendungen hierfür soweit wie möglich durch die Erträge gedeckt werden“. Sie hat „den Verbundtarif jährlich zu überprüfen und auf eine Anpassung entsprechend der Aufwands- und Ertragsentwicklung bei den Verbundunternehmen, den Marktgegebenheiten und den Ausgleichsleistungen der Grundvertragspartner hinzuwirken“.

Im Zusammenhang mit der geplanten, differenzierten Tariffortschreibung zum 01.01.2022 haben die Gesellschafter in der 110. Gesellschafterversammlung am 18.11.2020 und die Grundvertragspartner in der 98. Sitzung des Grundvertragsausschusses am 10.12.2020 der Forderung zugestimmt, dass es gleichzeitig mit der Beschlussfassung zur Tariffortschreibung zu einer Vereinbarung kommen muss, wonach ab dem 01.01.2023 der Verbundtarif (Preise) wieder jährlich verbundeinheitlich und indexbasiert fortentwickelt wird.

Diese Vereinbarung ist zumindest für die nächsten 5 Jahre verbindlich und soll Berechenbarkeit, Klarheit und Transparenz bei der Weiterentwicklung des Verbundtarifs schaffen. Neu ist, dass neben der Kostenentwicklung bei den Verbundverkehrsunternehmen auch die Entwicklung der Primäreinkommen der privaten Haushalte in dieser Vereinbarung Berücksichtigung findet.

Inhalt der Vereinbarung

Unter Bezugnahme auf Beschluss Nr. 3/3/2020 der 110. Gesellschafterversammlung der VGN GmbH vom 18.11.2020 sowie Beschluss Nr. 6/3/2020 der 98. Sitzung des Grundvertrags-Ausschusses im VGN vom 10.12.2020 vereinbaren die Vertragspartner folgendes:

- (1) Zum 1. Januar 2023 sowie jeweils zum 1. Januar aller nachfolgenden Jahre werden die Verbundtarife ausschließlich nach den Bestimmungen dieser Vereinbarung fortgeschrieben. Grundlage ist ein VGN-spezifischer Warenkorb, wie er nachstehend beschrieben ist.
- (2) Der VGN-spezifische Warenkorb beinhaltet die folgenden Warenkorbkomponenten
 - Aufwendungen für Fahrstrom,
 - Aufwendungen für Dieselmotorkraftstoff/Erdgas,
 - Aufwendungen für Material und Fremdleistungen,
 - Personalaufwand,
 - Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen),
 - Sonstige (betriebliche) Aufwendungen.

Eine detaillierte Beschreibung über den Inhalt der einzelnen Warenkorbkomponenten findet sich in der Anlage „VGN-spezifischer Warenkorbindex – Nachweis preisinduzierter Aufwandssteigerungen“ mit Stand vom 08.03.2021, die Bestandteil dieser Vereinbarung ist.

- (3) Der VGN-spezifischen Warenkorb beschreibt „die erwartete durchschnittliche preisinduzierte Aufwandssteigerung der Verbundverkehrsunternehmen für das Jahr 2023“. Die Fortschreibung der Warenkorbkomponenten für die Jahre 2024 ff. erfolgt an Hand der für die einzelnen Aufwandsarten prognostizierten Preissteigerungen aus den Wirtschaftsplänen der Verkehrsunternehmen. Mengeninduzierte Aufwandsänderungen werden dabei nicht berücksichtigt.
- (4) Als Indexgewichte dienen die Anteile der Aufwandsarten aus den Gewinn- und Verlustrechnungen (GuV) der einzelnen Unternehmen aus dem Jahr 2019. Damit eine geeignete Basis für die Fortschreibung (Messung/Prognose preisbedingter Veränderungen) der Aufwandsarten vorliegt, ist die GuV von Sondereinflüssen wie einmalige, periodenfremde und außerordentliche Geschäftsvorfälle zu bereinigen.
- (5) Der Gesamtindex für den VGN errechnet sich als gewogenes arithmetisches Mittel aus den Indizes der einzelnen Unternehmen bzw. Unternehmensgruppen. Als Indexgewichte dienen die Anteile der Aufwendungen der einzelnen Unternehmen bzw. Unternehmensgruppen an den gesamten Aufwendungen. Diese sind der Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr für das Jahr 2019 zu entnehmen.

- (6) Der Gesamtindex für den VGN ist abschließend noch mit einem Index zu gewichten, der das Einkommen der Bevölkerung misst. Dadurch soll erreicht werden, dass die Einkommensentwicklung der privaten Haushalte bei der Tariffortschreibung berücksichtigt wird.

Hierfür veröffentlicht das Bayerische Landesamt für Statistik die Fachreihe P1400C – Verfügbares Einkommen und Primäreinkommen der privaten Haushalte in Mittelfranken. Die Indexzahlen der Fachreihe P1400C sind nur mit einem Zeitversatz von vier Jahren im Vergleich zum Prognosewert des VGN-spezifischen Warenkorbindex verfügbar. Um die z. T. stark schwankenden Jahreswerte zu glätten, fließt die Einkommenskomponente der privaten Haushalte als Mittelwert der Einkommensentwicklung der letzten drei Jahre ein.

Das Gewichtungsverhältnis beträgt 0,5 für den Gesamtindex zu 0,5 für den Einkommensindex.

- (7) Sofern es die Aufwands- und oder Ertragssituation der Verbundverkehrsunternehmen erfordert, kann ein Zuschlag auf den Index erhoben werden. Dies wäre beispielsweise eine Maßnahme, um die Defizite bei Verkehrsunternehmen mit nicht kostendeckendem Betrieb zu begrenzen.

Der Einführung eines solchen Zuschlags müssen die Gesellschafterversammlung der VGN GmbH sowie nachfolgend der Grundvertrags-Ausschuss im VGN einstimmig zustimmen.

- (8) Diese Vereinbarung beginnt am 1. Januar 2023 und endet am 31. Dezember 2027 und kann für diesen Zeitraum nicht ordentlich gekündigt werden.

Das Recht auf außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund bleibt davon unberührt.

Die Vertragsparteien verpflichten sich, bis spätestens 31. Dezember 2026 eine Nachfolgeregelung zu vereinbaren, welche die Basis für die Tariffortschreibungen ab dem 1. Januar 2028 bildet. Sollten sich die Vertragsparteien auf keine neue Vereinbarung einigen können, erfolgt die Tariffortschreibung ab dem 1. Januar 2028 allein nach dem in der Anlage zu dieser Vereinbarung beschriebenen VGN-spezifischen Warenkorbindex (sog. „Atzelsberger Vereinbarung“).

- (9) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, so berührt dies die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht. Die Parteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch neue Bestimmungen zu ersetzen, die der in den unwirksamen Bestimmungen enthaltenen Regelungen in rechtlich zulässiger Weise gerecht werden. Entsprechendes gilt für in der Vereinbarung enthaltene Regelungslücken. Zur Behebung der Lücke verpflichten sich die Parteien auf eine Art und Weise hinzuwirken, die dem am nächsten kommt, was die Parteien nach dem

Sinn und Zweck der Vereinbarung bestimmt hätten, wenn der Punkt von ihnen beachtet worden wäre.

Nürnberg, den 14.9.2021



Torsten Heider
Vorsitzender der Gesellschafter-
versammlung der VGN GmbH

Nürnberg, den 09.09.2021



Tim Dahlmann-Resing
Stellvertretender Vorsitzender
der Gesellschafterversammlung
der VGN GmbH

Ansbach, den 22.9.2021



Dr. Thomas Bauer
Vorsitzender des Grundvertrags-
Ausschusses im VGN

Nürnberg, den 29.9.2021



Marcus König
1. stellv. Vorsitzender des Grund-
vertrags-Ausschusses im VGN

Zirndorf, den 11.10.2021



Matthias Dießl
2. stellv. Vorsitzender des Grund-
vertrags-Ausschusses im VGN

VGN-spezifischer ÖPNV-Warenkorbindex

Nachweis preisinduzierter Aufwandssteigerungen
Verfahrensbeschreibung

Stand: 08.03.2021

Andreas Mäder / Geschäftsführer

In Zusammenarbeit mit:

Gerd Mayer
Sachgebiet Wirtschaftsführung



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

1 Die Warenkorbkomponenten – Was ist im Warenkorb enthalten?

Der Begriff ÖPNV-Warenkorbindex entstammt der statistischen Erhebung der Lebenshaltungskosten. Die Veränderung des Indexwertes beschreibt „die durchschnittliche preisinduzierte Aufwandssteigerung von Verkehrsunternehmen“. Mengeninduzierte Aufwandsänderungen werden definitiv onsgemäß nicht berücksichtigt!

Im VGN-spezifischen Warenkorb bilden die Aufwandsarten

- ▣ Aufwendungen für Fahrstrom
- ▣ Aufwendungen für Dieselkraftstoff/Erdgas
- ▣ Aufwendungen für Material und Fremdleistungen
- ▣ Personalaufwand
- ▣ Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen)
- ▣ Sonstige (betriebliche) Aufwendungen

die einzelnen Warenkorbkomponenten. Die Fortschreibung der Warenkorbkomponenten erfolgt an Hand der für die einzelnen Aufwandsarten prognostizierten Preissteigerungen aus den Wirtschaftsplänen der Verkehrsunternehmen.

Grundlagen für die Preisprognosen sind dabei zum Beispiel:

- ▣ Erwartete oder bereits vereinbarte Tarifvertragsabschlüsse (Aufwandsart „Personal“)
- ▣ Energie-Lieferverträge (Aufwandsart „Energie“)
- ▣ Miet- und Versicherungsverträge (Sonstige Aufwendungen)
- ▣ Abschätzung der Entwicklung wichtiger Indikatorpreise, z. B. Kaufpreise von Bussen und Schienenfahrzeugen (Aufwandsart „Kapitalkosten“) oder von Reifen, Ersatzteilen für Fahrzeuge und Gleisbaumaterial (Aufwandsart „Material und Fremdleistungen“) sowie Trassen- und Stationsentgelte (Aufwandsart „Material und Fremdleistungen“).

2 In drei Schritten zum ÖPNV-Warenkorbindex

1. Ermittlung der Aufwandsstruktur je Unternehmen

Aufwandsart	Anteil am Gesamtaufwand
Fahrstrom	3%
Dieselmkraftstoff/Erdgas	2%
Material/Fremdleistungen	20%
Personalaufwand	60%
Kapitalkosten	5%
Sonstige Aufwendungen	10%
Summe	100%

Im Hinblick auf die wesentlichen Rechenvorgänge kann der ÖPNV-Warenkorbindex als gewogenes arithmetisches Mittel aus den Messzahlen für die preisbedingten Aufwandsänderungen bezeichnet werden. Als Indexgewichte dienen die Anteile der Aufwandsarten aus den Gewinn- und Verlustrechnungen (GuV) der einzelnen Unternehmen im Basisjahr (2019).

■ Bereinigung der GuV von Sondereinflüssen

Damit eine geeignete Basis für die Fortschreibung (Messung/Prognose preisbedingter Veränderungen) der Aufwandsarten vorliegt, ist die GuV von Sondereinflüssen zu bereinigen. Vor Ermittlung der Aufwandsstruktur werden

- einmalige,
 - periodenfremde und
 - außerordentliche Geschäftsvorfälle
- eliminiert.

■ Umgruppierung von Aufwendungen zu anderen Aufwandsarten

Die Aufwendungen für Material und Fremdleistungen und die sonstigen Aufwendungen enthalten Positionen, die im Grunde genommen Personalaufwendungen darstellen und sich wie diese entwickeln. Wegen der Organisationsstrukturen der Unternehmen innerhalb eines Konzerns werden diese buchhaltungstechnisch korrekt aber als Fremdleistungen verbucht. Beispiele hierfür sind die Verwaltungsleistungen von StWN und N-ERGIE AG für die VAG sowie die Leistungen der eigenen Busbetriebesgesellschaften bei den Stadtverkehrsunternehmen oder Personal beim OVF, das über Dienstüberlassungsverträge beschäftigt wird. Diese Positionen können bei der Ermittlung der Aufwandsstruktur den Personalaufwendungen zugeordnet werden. Es ist aber auch eine Fortschreibung im Rahmen der Aufwandsart möglich, in der sie verbucht wurden. Hierzu ist jedoch erforderlich, dass sie gesondert ausgewiesen werden.

Eine differenziertere Betrachtung einer Aufwandsart erfolgt außerdem, wenn diese Aufwandsblöcke von erheblicher Bedeutung enthalten, die die Aufwandsstruktur insgesamt maßgeblich beeinflussen. Dies trifft insbesondere auf die Trassen- und Stationsentgelte im SPNV zu.

■ Anmietleistungen

Die Vergütungen für Anmietleistungen sind in der GuV unter den Aufwendungen für Material und Fremdleistungen enthalten. Die Anteile der Anmietleistungen am Betriebsleistungsangebot und damit auch die Anteile der Aufwendungen für Material und Fremdleistungen am Gesamtaufwand variieren von Unternehmen zu Unternehmen stark. Um unter den Unternehmen vergleichbare Aufwandsstrukturen zu schaffen, werden die Anmietleistungen als gesonderte Aufwandsart erfasst. Die Fortschreibung erfolgt auf Basis der Aufwandsstruktur der assoziierten Verkehrsunternehmen.

■ Basisjahr

Die Aufwandsstrukturen aller Verkehrsunternehmen müssen einheitlich für das gleiche Basisjahr vorliegen. Gemäß der Vereinbarung zum neuen Indexverfahren ab dem Jahr 2023 ist dafür der Jahresabschluss für das Wirtschaftsjahr 2019 heranzuziehen.

Eine Fortschreibung der Aufwandsstrukturen im Basisjahr 2019 kann notwendig werden, wenn größere Änderungen in der Aufwandsstruktur eines Unternehmens oder im VGN insgesamt bekannt werden oder zu erwarten sind. Dies ist insbesondere der Fall, wenn in einem Unternehmen mit mehreren Betriebszweigen das Leistungsangebot eines Betriebszweiges räumlich aus- oder zurückgebaut wird (was in der Regel wiederum zu Änderungen im Leistungsangebot bei den/dem anderen Betriebszweig(en) führt) sowie bei Verbundraumerweiterungen. Die Entscheidung über eine ggf. notwendig werdende Fortschreibung trifft der Arbeitskreis Wirtschaft.

■ Aufwandsstruktur assoziierter privater und kommunaler Unternehmen

Die Aufwandsstrukturen der einzelnen assoziierten Verkehrsunternehmen liegen nur sehr unvollständig vor. Für diese Unternehmensgruppe und damit auch für die Anmietleistungen der anderen Unternehmen wird die Struktur verwendet, die der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO) in seiner Veröffentlichung der Kostensteigerungsrate für das private Omnibusgewerbe in Bayern ausweist.

2. Verknüpfung der Aufwandsstruktur mit den entsprechenden Preisprognosen

Aufwandsart	Messzahl Basisjahr	Preissteigerung	Berechnung der Messzahl für Folgejahr	Gewichtung	Neue Aufwandsartenstruktur
Fahrstrom	100,00	4,0%	$100,00 \cdot 1,040 = 104,00$	$0,03 \cdot 104,00 = 3,12$	3,0%
Dieseldkraftstoff/Erdgas	100,00	10,0%	$100,00 \cdot 1,100 = 110,00$	$0,02 \cdot 110,00 = 2,20$	2,1%
Material/Fremdleistungen	100,00	1,5%	$100,00 \cdot 1,015 = 101,50$	$0,20 \cdot 101,50 = 20,30$	19,8%
Personalaufwand	100,00	3,0%	$100,00 \cdot 1,030 = 103,00$	$0,60 \cdot 103,00 = 61,80$	60,2%
Kapitalkosten	100,00	1,0%	$100,00 \cdot 1,010 = 101,00$	$0,05 \cdot 101,00 = 5,05$	4,9%
Sonstige Aufwendungen	100,00	2,0%	$100,00 \cdot 1,020 = 102,00$	$0,10 \cdot 102,00 = 10,20$	9,9%
Gesamt	100,00			102,67	100,0%

Die durchschnittliche preisbedingte Aufwandsveränderung in Prozent errechnet sich nach der Formel

$$\frac{\text{Neuer Indexstand} \cdot 100}{\text{Alter Indexstand}} - 100$$

Im Beispiel:

$$\frac{102,67 \cdot 100}{100} - 100 = 2,67 \%$$

Durch Normierung der Summe auf 100 errechnet sich aus dem Index eine neue Aufwandsartenstruktur, die bei Beibehaltung des Basisjahres die Grundlage für die weitere Fortschreibung bildet.

3. Ermittlung des verbundweiten Warenkorbindex

Unternehmen	Anteil am gesamten Aufwand	Warenkorb- Index	Berechnung Gesamtindex (Gewichtung)
SPNV-Unternehmen	45,0%	103,30	0,45 * 103,30 = 46,49
Regionaler Busverkehr	15,0%	103,70	0,15 * 103,70 = 15,56
ÖPNV - Großstadt	32,0%	102,67	0,32 * 102,67 = 32,85
ÖPNV - Mittlere Stadt	8,0%	102,40	0,08 * 102,40 = 8,19
Summe	100,0%		103,09

Der Gesamtindex für den Verbund errechnet sich als gewogenes arithmetisches Mittel aus den Indizes der einzelnen Verbundverkehrsunternehmen. Als Indexgewichte dienen die Anteile der Aufwendungen der einzelnen Unternehmen an den gesamten Aufwendungen. Diese werden der Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr für das jeweilige Basisjahr entnommen.

Die durchschnittliche preisbedingte Aufwandsveränderung im Verbund beträgt somit:

$$\frac{103,09 \cdot 100}{100} - 100 = 3,09 \%$$

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

GKV-Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR
mit Sitz in Ansbach
(„**Vollmachtgeberin**“)

Herrn Torsten Heider,
geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München
(„**Bevollmächtigter**“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,
geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5,
90429 Nürnberg

die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Ansbach, den 25.08.2021



Roland Moritzer
Geschäftsführer
**Ansbacher Bäder- und
Verkehrs GmbH**
Rügländer Straße 1
91522 Ansbach

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

Stadtwerke Neumarkt i.d.OPf. Freizeit & Leben KU

mit Sitz in Neumarkt i.d.OPf., eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Nürnberg unter HRA 18058,

(„**Vollmachtgeberin**“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„**Bevollmächtigter**“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Neumarkt i.d.OPf., den 19.07.2021


D. Kinzhofer
(Vorstand)

Stadtwerke Neumarkt i.d.OPf.
Freizeit & Leben KU
Ingolstädter Straße 18
92318 Neumarkt



Vollmacht

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

DB Regio Aktiengesellschaft mit Sitz in Frankfurt am Main, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Frankfurt am Main unter HRB 50977, **(„Vollmachtgeberin“)**

Herrn Torsten Heider,
geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,
geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5,
90429 Nürnberg **(„Bevollmächtigte“)**

die Vollmachtgeberin **gemeinsam** bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten. In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Frankfurt am Main, den 12.Juli 2021

DB Regio AG


Ralph Rohde

ppa. 
ppa. Rainer Müller

DB Regio AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 977
USt-IdNr.: DE199861724

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Berthold Huber

Vorstand:
Dr. Jörg Sandvoß, Vorsitzender
Frank Klingenhöfer
Ralph Rohde
Ulrike Haber-Schilling
Oliver Terhaag

Unser Anliegen:





Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)
Breslauer Str. 376 • 90471 Nürnberg

Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)
Breslauer Str. 376
90471 Nürnberg
www.ovf.de

Holger Waldhausen
Tel.: +49 911 98978120
Mobil: +49 1709184500
holger.waldhausen@deutschebahn.com
Zeichen: P.RS-BY-OVF_1

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)

mit Sitz in Nürnberg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Nürnberg unter HRB 8616,

(„Vollmachtgeberin“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstraße 3, 80634 München

(„Bevollmächtigter“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5,
90429 Nürnberg

Omnibusverkehr Franken GmbH
(OVF)
Sitz Nürnberg
Amtsgericht Nürnberg
HRB 8616
USt-IdNr. DE 133531126

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Mario Barth

Geschäftsführer:
Jörg Konrad
Stefan Kühn
Petra Küster
Arndt von Hollen
Holger Waldhausen

Bankverbindung:
Postbank Berlin
IBAN DE66 1001 0010 0346 0681 07
BIC PBNKDEFF



VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

mit Sitz in Nürnberg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Nürnberg
unter HRB 1072,

(„Vollmachtgeberin“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„Bevollmächtigter“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5,
90429 Nürnberg

die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

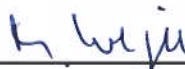
In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Nürnberg, den 20.07.2021



Josef Hasler
Vorsitzender des Vorstands



Magdalena Weigel
Mitglied des Vorstands

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

infra fürth verkehr gmbh

mit Sitz in 90763 Fürth eingetragen im Handelsregister B des Amtsgerichtes Fürth unter HRB 8090,

(„Vollmachtgeberin“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„Bevollmächtigter“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Fürth, den 20.07.2021


Herr Marcus Steuerer
Geschäftsführer infra fürth verkehr gmbh

 **infra fürth**

infra fürth verkehr gmbh
Leyher Straße 69 ■ 90763 Fürth

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

Firma Erlanger Stadtwerk Stadtverkehr GmbH

mit Sitz in Erlangen, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Fürth unter HRB 8583,

(„Vollmachtgeberin“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„Bevollmächtigter“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Erlangen, den 19. Juli 2021

Matthias Exner
(Geschäftsführer)

Ralf Wurzschnitt
(Geschäftsführer)

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtige ich namens der

Stadtverkehr Schwabach GmbH

mit Sitz in 91126 Schwabach, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes
Nürnberg unter HR B 18531,

(„Vollmachtgeberin“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„Bevollmächtigter“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5,
90429 Nürnberg

die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

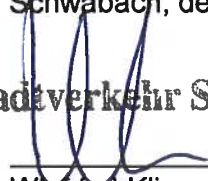
Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Schwabach, den 20.07.2021

Stadtverkehr Schwabach GmbH



Winfried Klinger
Geschäftsführer

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

Firma

GPV GmbH mit Sitz in 90402 Nürnberg, Hallplatz 2, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Nürnberg unter HRB 13902,

(„**Vollmachtgeberin**“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„**Bevollmächtigter**“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

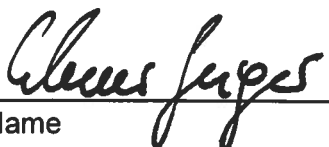
die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Nürnberg, den 26.07.2021


Name

(Vorstand / Geschäftsführer / Prokurist)

Name

(Vorstand / Geschäftsführer / Prokurist)

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH

mit Sitz in Margaretendamm 28, 96052 Bamberg, eingetragen im Handelsregister des
Amtsgerichtes Bamberg unter HRB 3862,

(„Vollmachtgeberin“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„Bevollmächtigter“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5,
90429 Nürnberg

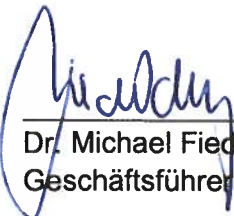
die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Bamberg, den 19.07. 2021



Dr. Michael Fiedeldey
Geschäftsführer



Peter Scheuenstuhl
Prokurist

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH

mit Sitz in Bayreuth, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Bayreuth unter HRB 2611,

(„**Vollmachtgeberin**“)

Herrn Torsten Heider,

geschäftsansässig DB Regio AG, Richelstr. 3, 80634 München

(„**Bevollmächtigter**“)

und

Herrn Tim Dahlmann-Resing,

geschäftsansässig VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

die Vollmachtgeberin gemeinsam bei dem Abschluss der „**Tariffortschreibung 2023ff - Vereinbarung über eine verbundweit einheitliche, indexbasierte Fortschreibung der Fahrpreise im VGN**“ zu vertreten.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit dem Abschluss der oben genannten Vereinbarung für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigten sind berechtigt, ganz oder teilweise Untervollmachten zu erteilen.

Bayreuth, den 23.08.2021

Stadtwerke Bayreuth
Verkehr und Bäder GmbH

Postfach 10 10 63 Birkenstraße 2
95410 Bayreuth 95447 Bayreuth
Jürgen Bayer
Geschäftsführer

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/394/2026

RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Vorplanung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, 31, 23, EBE, EB77, Inklusionsbeauftragte, ZV StUB
Stadt Herzogenaurach
20 z.K.

StBR Anger, StBR Bruck, OBR Frauenaurach, OBR Kriegenbrunn jeweils zur Info

I. Antrag

1. Die Vorplanung der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach wird beschlossen.
2. Der Aufnahme der nächsten Planungsstufe 2 (HOAI-Leistungsphase 3) und der dazugehörigen Gutachten wird zugestimmt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Nach Zusage der Förderung durch den Bund gemäß der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 (Förderquote 75 %) wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung für die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Erlangen und Herzogenaurach aufzunehmen. Nach der erfolgreichen Vergabe der Planungsleistungen wurde im 1. Quartal 2024 mit der Planungsstufe 1, welche die Leistungsphasen 1 und 2 gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beinhaltet, begonnen.

Ziel der ersten Planungsstufe ist es, in einer Variantenuntersuchung die Vorzugstrasse anhand klarer Kriterien zu definieren und das grundlegende Planungskonzept zu erstellen. Die Variantenuntersuchung fokussiert sich dabei auf kleinräumige Varianten, da mit der Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach, Schwabach und umgebende Landkreise“ von 2017 bereits großräumige Varianten untersucht und Vorzugstrassen definiert wurden. Das Planungskonzept fußt auf dem aktuellen Stand der Technik, den gültigen Rechtsvorschriften sowie den Vorgaben der Förderrichtlinie.

Die folgenden Ausführungen erläutern die zentralen Planungsergebnisse, die mit den Lageplänen in zeichnerischer Form zum Beschluss vorliegen (siehe Anlage 1).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Variantenbewertung und Findung der Vorzugstrasse

Der 11,5 km lange Trassenkorridor wurde zu Beginn in 22 Abschnitte unterteilt. Innerhalb dieser Abschnitte wurden dann bis zu drei Varianten vertieft untersucht, die in Anlage 2 kartographisch dargestellt sind. Die Analyse wurde anschließend in eine umfassende Bewertungsmatrix überführt und bewertet (siehe Anlage 3). In den drei Themenschwerpunkten Infrastruktur und Verkehr, Umwelt sowie Bau- und Kostenaufwand wurden 20 Bewertungskriterien bewertet und flossen in das Gesamtbewertungsergebnis ein. Zusätzlich wurde auf die Unterscheidung der Lage in Stadtraum und Naturraum Rücksicht genommen.

Im Gesamtergebnis wurde so eine Vorzugstrasse definiert. Diese sieht die Führung wie folgt vor:

- Beginn an der Gleisunterführung parallel der Werner-von-Siemens-Straße
- Michael-Vogel-Straße
- Brucker Radweg
- Am Brucker Bahnhof
- Wladimirstraße
- Radwegbrücke über A 73
- Gleisparalleler Weg zwischen Birkenstraße und Fürther Straße
- Landwirtschaftlicher Weg am Fuß des Bahndamms
- Radwegbrücke über Kraftwerkstraße und Main-Donau-Kanal
- Bahnhofsgelände Frauenaurach
- Slyvaniastraße, Hüttendorfer Straße
- Londoner Straße, Wallensteinstraße, Gustav-Adolf-Straße, Kriegenbrunner Straße
- Landwirtschaftlicher Weg parallel der ehemaligen Aurachtalbahn (inkl. Bieberweg und Vacher Straße) bis Galgenhofer Straße
- Ende am Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße

Auf einige Planungsergebnisse soll hier, aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Planung im Detail eingegangen werden. Grafische Darstellungen sind Anlage 4 zu entnehmen.

Erstens wurden die Endpunkte der ursprünglichen Trasse um einige Meter zurückversetzt.

Der Erlanger Endpunkt wurde vom Knoten Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße um ca. 260 m zurückverlegt und liegt nun am östlichen Ende der Gleisunterquerung. Um die Nägelsbachstraße mit ausreichendem Standard zu queren wäre ein zusätzliches Brückenbauwerk auf der Südseite der Werner-von-Siemens-Straße nötig, da das nordseitige Bauwerk nicht weiter verbreitert werden kann. Aufgrund des potentiell nötigen Eingriffs in den ebenfalls von der StUB beplanten Knoten Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße wird hier die Planung zurückgestellt, bis die StUB-Planung für diesen Bereich abgeschlossen ist. Sollte unter Berücksichtigung der StUB-Planung keine RSV-taugliche Querung hergestellt werden können, soll der Anschluss der RSV an die Innenstadt aufgefächert werden, d.h. auf mehrere Routen mit geringerem Ausbaustandard (vorzugsweise als Radvorrangroute (RVR)) ausgewichen werden.

Der Endpunkt in Herzogenaurach wurde vom Knoten Hans-Maier-Straße/Bahnhofsstraße zum Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße zurückverlegt (ca. 500 m), da unter Berücksichtigung der StUB-Trasse und des Gewässerschutzes im Überflutungsberiecht der Mittleren Aurach ein Ausbau auf RSV-Standard schwierig ist. Das Ende wird ebenfalls aufgefächert und über verschiedene Routen an das Radverkehrsnetz der Stadt Herzogenaurach angebunden.

Zweitens der Knoten Felix-Klein-Straße/Am Brucker Bahnhof. Die Einbindung des Brucker Radwegs in den Knoten ist aufgrund der seitlich versetzten Lage zur Straße Am Brucker Bahnhof sowie der vorhandenen Busbeschleunigung weder planerisch trivial noch nutzerseitig intuitiv verständlich. Die planerische Vorzugsvariante wäre die Einbindung des Brucker Radwegs als echter Knotenarm, der bis zur Einfahrt des hinter dem Autohaus liegenden Grundstücks als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“

geführt würde. Da hierzu jedoch in die Zufahrt und Parkplatzfläche des Autohauses eingegriffen werden müsste, wurde eine Variante erarbeitet, die ohne Eingriff in die privaten Zufahrten umgesetzt werden kann.

Drittens die Überquerung der Kraftwerkstraße und des Main-Donau-Kanals. Um einen eigenständigen Brückenneubau zu vermeiden, wurde die Möglichkeit einer Verlagerung der RSV-Trasse auf die vorhandenen Brücken der Sylvaniastraße geprüft. Dazu würde die südliche Fahrspur als zwei-Richtungs-Radweg genutzt, während eine Engstellensignalisierung den Kfz-Verkehr auf der nördlichen Fahrspur regeln würde (d.h. beide Fahrtrichtungen würden ampelgesteuert abwechselnd dieselbe Fahrspur nutzen). Hierzu wurden zwei HBS-Berechnung durchgeführt, die eine prinzipielle Machbarkeit bestätigen, die mittlere Wartezeit für den Kfz-Verkehr betrage in der Spitzenstunde knapp 42 Sekunden. Da die Lösung mittels Engstellensignalisierung von Straßenverkehrsbehörde und Anwohnern abgelehnt wird sieht der aktuelle Planstand weiterhin die Lösung mittels Brückenneubau vor, die in der Wertungsmatrix aufgrund der Bau- und Unterhaltskosten sowie dem Eingriff in den Naturraum schlechter abschneidet.

Viertens bestehen rechtliche Widersprüche zwischen einer straßenrechtlich zu widmenden Radverbindung und einer eisenbahnrechtlichen Widmung. In den Bereichen, in denen zwar in das gewidmete Flurstück, aber nicht in den Gleisbereich eingegriffen wird (v.a. Verbreiterung des Brucker Radwegs & des bahnparallelen Wegs östlich der Fürther Straße), ist nach erster Stellungnahme der DB eine Lösung möglich.

Im Abschnitt Frauenaarach-Kriegenbrunn müsste nach gegenwärtiger Rechtslage jedoch die stillgelegte Aurachtalbahn erst förmlich entwidmet werden, was jedoch aufgrund der Verfahrenslängen nicht innerhalb des Förderzeitraums realistisch und zudem nicht Ziel der Verwaltung ist, um langfristig die Option zur Reaktivierung der Bahntrasse weiterhin offen zu halten. Die ursprünglich geplante Lösung mit einem im Falle einer Reaktivierung rück- bzw. umbaupflichtigen Weg ist aufgrund straßen- und eisenbahnrechtlicher Schwierigkeiten damit so nicht umsetzbar.

Aus diesem Grund wurde eine Alternativroute entlang der Sylvaniastraße/Hüttendorfer Straße und durch Kriegenbrunn geplant. Westlich der Kriegenbrunner Straße ist kein Eingriff in den Gleisbereich nötig. Eingriffe in das Bahnflurstück werden soweit möglich ebenfalls minimiert.

Planungskonzept der Vorplanung

Fokus Radverkehr

Aufbauend auf die damit festgelegte Vorzugsvariante wurde ein durchgehendes Planungskonzept erarbeitet, das zusätzlich zur folgenden textlichen Ausführung den Lageplänen entnommen werden kann (Anlage 1).

Die RSV beginnt mit der bereits auf RSV-Standard ausgebauten Gleisunterführung und biegt am Zentralfriedhof in südlicher Richtung auf die Michael-Vogel-Straße ein. Die bestehende Fahrradstraße wird um den nördlichen Abschnitt (von der Fließbachstraße zum Schnittpunkt mit dem Radweg nördlich des Friedhofs) erweitert. Die Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße wird entsprechend des städtischen „Leitfadens für Fahrradstraßen“ umgestaltet. Der Brucker Radweg wird mittels einer Stützmauer in Richtung der Bahngleise verbreitert. Im Abschnitt Am Brucker Bahnhof bis Wladimirstraße wird die RSV als Fahrradstraße geführt. An der Einmündung des Remarwegs wird die Trasse über einen Kreisverkehr von der Fahrbahn getrennt und quert als eigenständiger Radweg die Tennenloher Straße. Die bestehende, aber deutlich zu schmale Fuß-/Radwegebrücke über die A 73 wird mit einem Ersatzneubau ersetzt, der neben der Gleisbrücke auf den Birkenweg trifft. Zwischen Birkenweg und Fürther Straße wird der Weg analog zum Brucker Radweg mittels einer Stützmauer in Richtung Gleise verbreitert. Die Querung der Fürther Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit mit einer LSA geregelt.

Die RSV erhält eine eigene Regnitzquerung, die im Wiesengrund auf den auszubauenden landwirtschaftlichen Weg trifft. Nach der Wiesengrundquerung wird ein straßenbegleitender Radweg mit

eigenen Brückenbauwerken auf der Südseite der Sylvaniastraße geschaffen. Eine neue Querungshilfe auf der Kanal-Westseite erleichtert die Anbindung an den Kanalbetriebsweg (Trasse des künftigen Metropolradwegs Nürnberg-Bamberg). Nach einem kurzen Abschnitt als Fahrradstraße über das Bahnhofsgelände in Frauenaaurach quert die RSV-Trasse die Sylvaniastraße im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs und setzt sich erneut als straßenbegleitender Radweg entlang der Sylvania- und Hüttendorfer Straße bis zum Ortseingang Kriegenbrunn fort. Durch Kriegenbrunn wird die RSV über die Londoner, Wallenstein- und Gustav-Adolf-Straße als Fahrradstraße geführt. Am ehemaligen Bahnübergang in der Kriegenbrunner Straße setzt sich die Trasse auf dem auszubauenden landwirtschaftlichen Weg fort. Nach der Stadtgrenze geht der Weg in den Bieberweg in Niederndorf über, der als Fahrradstraße umgestaltet wird. An der Vacher Straße besteht ein Anschluss an die vom Staatlichen Bauamt Nürnberg geplante Radverbindung Niederndorf-Vach. Im Anschluss setzt sich der Ausbau des landwirtschaftlichen Weges an Hauptendorf vorbei bis zum Endpunkt am Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße am Schaeffler-Osttor fort.

Fokus Fußverkehr

Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist entlang der RSV der Fußverkehr getrennt zu führen. Eine gemeinsame Führung ist nur außerorts und bei entsprechend schwacher Fußverkehrsfrequenz zulässig. Innerorts wird der Fußverkehr prinzipiell auf den bestehenden Gehwegen geführt. Wo möglich wird eine Verbreiterung des Gehweges eingeplant, um die notwendige sichere Führung herzustellen. Besonders Schulwege finden bei der Planung Berücksichtigung. Schwachstellen im Fußverkehrsnetz können durch die Planung der RSV optimiert werden. Somit sind zu Fuß Gehende als schwächste Verkehrsteilnehmer ebenfalls Profiteure der RSV-Planung.

Der Ausbau des bereits im Bestand sehr stark von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden frequentierten Brucker Radwegs gehört durch die höhere Breite und klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr zu den Teilprojekten mit dem größten Mehrwert für den Fußverkehr. Selbiges gilt für den (allerdings etwas weniger frequentierten) gleisparallelen Weg zwischen Birkenweg und Fürther Straße. Weitere Projekte mit deutlichem Mehrwert für den Fußverkehr sind der Neubau einer Regnitzbrücke für den Radverkehr, wodurch die bestehende barrierefreie Rampe ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten bleibt, sowie der Neubau der Brücken über Main-Donau-Kanal und Kraftwerkstraße, durch die sich auch die Fußverkehrsverbindung von Frauenaaurach in den Wiesengrund verbessert. Auch der Ausbau der landwirtschaftlichen Wege im Wiesengrund und Aurachtal hat positive Auswirkungen auf den Fußverkehr, da auch hier eine Entflechtung vom Radverkehr vorgesehen ist. Zudem wird auch der Begegnungsverkehr mit dem hier zugelassenen landwirtschaftlichen Verkehr sicherer, da mehr Platz zum Ausweichen vorhanden ist.

Fokus ÖPNV

Durch die direkte Anbindung des S-Bahnhofs Erlangen-Bruck verbessert sich insbesondere für Frauenaaurach, Kriegenbrunn und den Südwesten Brucks die intermodale Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr. Langfristig wird zudem eine mögliche Reaktivierung der Aurachtalbahn durch die Freihaltung der weiterhin gewidmeten Bahnflächen offengehalten.

Im Bereich der Straße Am Brucker Bahnhof besteht einerseits eine gute Anbindung an eine wichtige Haltestelle des Busnetzes, andererseits ergeben sich durch die Einbindung der RSV in den dortigen Knoten gegebenenfalls Einschränkungen für die bestehende ÖPNV-Beschleunigung in der Signalisierung. Diese muss in den anstehenden Planungsphasen weiter optimiert werden.

Fokus fließender und parkender Kfz-Verkehr

Der fließende Kfz-Verkehr wird entlang der RSV weiter wie im Bestand geführt. Anpassungen gibt es an Stellen, wo sie zur Erhöhung der Sicherheit und der Qualität der RSV sowie zur Erfüllung der Richtlinienkonformität notwendig sind. Durch geeignete Infrastruktur sollen Durchgangs- oder Schleichverkehre auf den Teilen der RSV ausgeschlossen werden, in der eine Mischnutzung mittels Fahrradstraße geplant wird. Dies bietet darüber hinaus den Vorteil, dass neben dem Radverkehr, auch die Haupt- und Durchgangs-Kfz-Verkehre auf den für diese Nutzung zur Verfügung stehenden Straßen gebündelt und Anwohner von Verkehrslärm entlastet werden. Die Erreichbarkeit für den Quell- und

Zielverkehr ist weiterhin gegeben.

In der Michael-Vogel-Straße soll die zuletzt mit BV 613/172/2022 beschlossene Einrichtungsführung für den Kfz-Verkehr umgesetzt werden, was gemeinsam mit einer Reduktion des Fahrbahnrandparkens eine besser einsehbare und damit sicherere Straße bewirkt. In Bereichen mit neu anzuordnenden Fahrradstraßen (vor allem Kriegenbrunn) ist ebenfalls zu prüfen, ob bisher mögliches Parken am Fahrbahnrand entfallen muss. Durch die Anlage eines Kreisverkehrs an der Einmündung Remarweg/Wladimirstraße und die Trennung der RSV von der Wladimirstraße westlich davon muss eine geringe Anzahl an Stellplätzen in den Senkrechtparkbuchten entfallen.

Fokus landwirtschaftlicher Verkehr

Durch den Ausbau der landwirtschaftlichen Wege im Wiesengrund sowie entlang der Aurach entstehen auch für den landwirtschaftlichen Verkehr Vorteile, da durch die erhöhte Breite der Begegnungsfall mit Radfahrenden sicherer abzuwickeln ist. Bei einem Regelausbau auf volle 6 m Breite (4m Radweg, 2m Gehweg) ist zudem auch ohne weiteres der Begegnungsfall zwischen zwei landwirtschaftlichen Fahrzeugen möglich.

Fokus Umwelt

In der Planung der RSV wird aktiv darauf geachtet, unnötige Versiegelungen zu vermeiden und Chancen der Entsiegelung zu ergreifen. Wo möglich, werden Baumneupflanzungen eingeplant. Nichtsdestotrotz handelt es sich um eine Ausbauplanung, die daher auch mit einer zusätzlichen Flächenversiegelung und im unvermeidbaren Ausnahmefall auch mit Baumfällungen einher geht. Beides geschieht gemäß Planungsrecht nur im Einklang mit dem Umweltgutachten, das parallel und in Abstimmung mit der vorliegenden Planung erstellt wird.

Entsiegelungspotential besteht hierbei vorrangig auf dem Bahnhofsvorplatz Frauenaurach, wo im Zuge der Neuanlage des Weges auch bestehende, aber nicht mehr benötigte Asphaltflächen entfernt werden können. An der Kreuzung Michael-Vogel-Straße/Fließbachstraße besteht durch die Umliegung des Parkplatzes die Möglichkeit, diesen stellenweise zu entsiegeln und zu begrünen.

Zudem wurde eine Nachhaltigkeitsbewertung des Gesamtprojekts (Trasse Erlangen-Herzogenaurach und Erlangen-Nürnberg) durchgeführt, aus der sich weitere Handlungsempfehlungen ergaben. Diese werden soweit technisch und wirtschaftlich möglich berücksichtigt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das vorliegende Planungskonzept wurde im Vorfeld mit den entsprechend zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt. Die Stellungnahmen, deren Inhalt sich auf den jetzigen Planungsstand bezogen, wurden bereits berücksichtigt. Alle weiteren Anmerkungen werden in der nächsten Planungsphase bearbeitet. Die Vorzugstrasse und das Planungskonzept wurden am 21.11.2024 in der AG Rad den Teilnehmenden vorgestellt. Die Öffentlichkeit wurde über Präsentationen in der öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirats Anger/Bruck am 25.03.2025, im Ortsbeirat Kriegenbrunn am 19.03.2025 und im Ortsbeirat Frauenaurach/Neuses am 26.03.2025 über die Vorzugstrasse und das Planungskonzept informiert. Die Herzogenauracher Öffentlichkeit wurde bei der Sitzung des dortigen Planungs- und Umweltausschusses am 08.04.2025 informiert. Vorschläge aus den Veranstaltungen zur kleinräumigen Trassenführung konnten noch in die Variantenuntersuchung aufgenommen und bewertet werden. Rückmeldungen zum Planungskonzept wurden geprüft und bestmöglich berücksichtigt.

Im September und Oktober 2025 wurden die fortgeschrittenen Planungen erneut mittels mehrstündiger Infostände und Befahrungen der Öffentlichkeit vorgestellt und weitere Anregungen aufgenommen (Erlangen Zentrum (Infostand auf dem Mobilitätstag am Rathaus) am 17.09.2025; Herzogenaurach (nur Befahrung) am 29.09.2025; Anger/Bruck am 01.10.2025; Kriegenbrunn/Frauenaurach am 15.10.2025).

Mit Aufnahme der nächsten Planungsstufe wird auf Grundlage der Vorplanung bis voraussichtlich

zum 2. Quartal 2028 der Entwurf erarbeitet und die dazugehörigen Gutachten erstellt (unter anderem Sicherheitsaudit, Kampfmittelvorerkundung, Baugrundgutachten). Im Zuge dieser Phase wird geplant, die Trasse mit der interessierten Öffentlichkeit erneut zu begehen oder zu befahren, um die Planungen im Detail erläutern zu können.

Die Abstimmung mit dem ZV StUB (Projektüberschneidungen im Stadtgebiet Herzogenaurach) und der Stadt Herzogenaurach werden fortgeführt. Zudem steht die Verwaltung im Austausch mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Regierung von Mittelfranken, um das geeignete Verfahren zur Baurechtsschaffung zu fixieren.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass eine Umsetzung auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücken nur nach vorangehender Freistellung des betreffenden Grundstücks beziehungsweise Grundstücksteils von Bahnbetriebszwecken möglich ist. Im Vorfeld sind die Planungseingriffe daher zwischen mit der Deutschen Bahn abzustimmen sowie die entsprechenden Anträge auf Freistellung beim Eisenbahnbundesamt in Nürnberg zu stellen. Dies stellt eine zwingende Voraussetzung dar, um die spätere Durchführung des Grunderwerbes rechtssicher und erfolgreich gewährleisten zu können.

Um auch außerhalb von Veranstaltungen über den Planungsstand und Fragen rund um die Rad-schnellverbindungen in Erlangen informieren zu können, wurde die städtische Website um relevante Informationen ergänzt. Diese können unter dem Link www.erlangen.de/radschnellweg erreicht werden.

Die Verwaltung weist ausdrücklich darauf hin, dass die Aufnahme der nächsten Planungsstufe nur vorbehaltlich der gegebenen Finanzierung stattfinden kann. Dafür müssen die Haushaltsmittel für 2027 ff wie beantragt zur Verfügung stehen. Eine Verzögerung der Planung und Beauftragung der nächsten Stufe gefährdet das Projektziel auf mehreren Ebenen (siehe BV 613/310/2024) sowie die Zuschussfähigkeit mit einer Förderquote von 75 %.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ *ja, positiv: Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs als nachhaltige Mobilitätsformen*
- ☒ *ja, negativ*: Die Umsetzung ist mit baulichen Aktivitäten verbunden, welche nicht ohne entsprechenden Ressourceneinsatz möglich sind.*
- ☐ *nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☒ *ja*: Mögliche Einstellung des Projektes mit allen negativen Konsequenzen auf Finanzen und Mobilitätsplanung.*
- ☒ *nein*: Um mehr Menschen für eine nachhaltige Mobilitätsform wie das Radfahren zu gewinnen, braucht es die dafür notwendige Infrastruktur als Pullfaktor. Diese denkt möglichst alle Menschen mit ihren individuellen Fähigkeiten mit und ermöglicht ein attraktives, direktes sowie zügiges und vor allen Dingen sicheres Fahrradfahren.*

**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:	ca. 380.000 €	bei IPNr.: 541.862
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	Rückflüsse durch Förderung (75 %) & anteilige Übernahme der Stadt Herzogenaurach (30 % nach Abzug Förderung) i.H.v. ca. 314.000 €	

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
☒ sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.862
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1 – Lagepläne
- Anlage 2 – Übersichtskarte
- Anlage 3 – Bewertungsmatrix
- Anlage 4 – Darstellungen Planungsfokusse

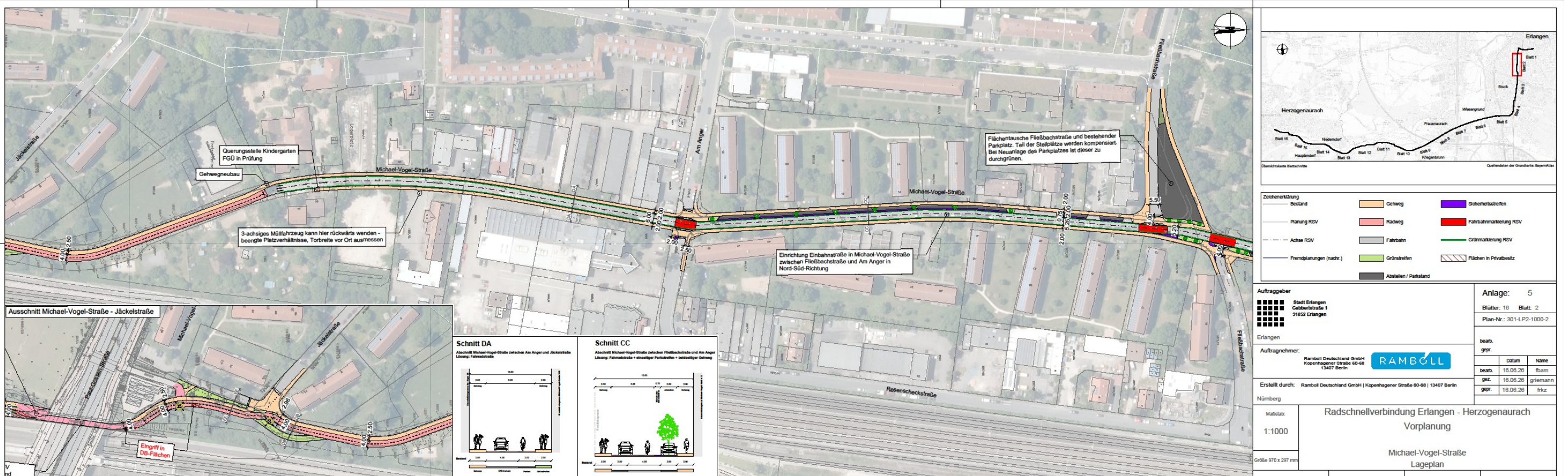
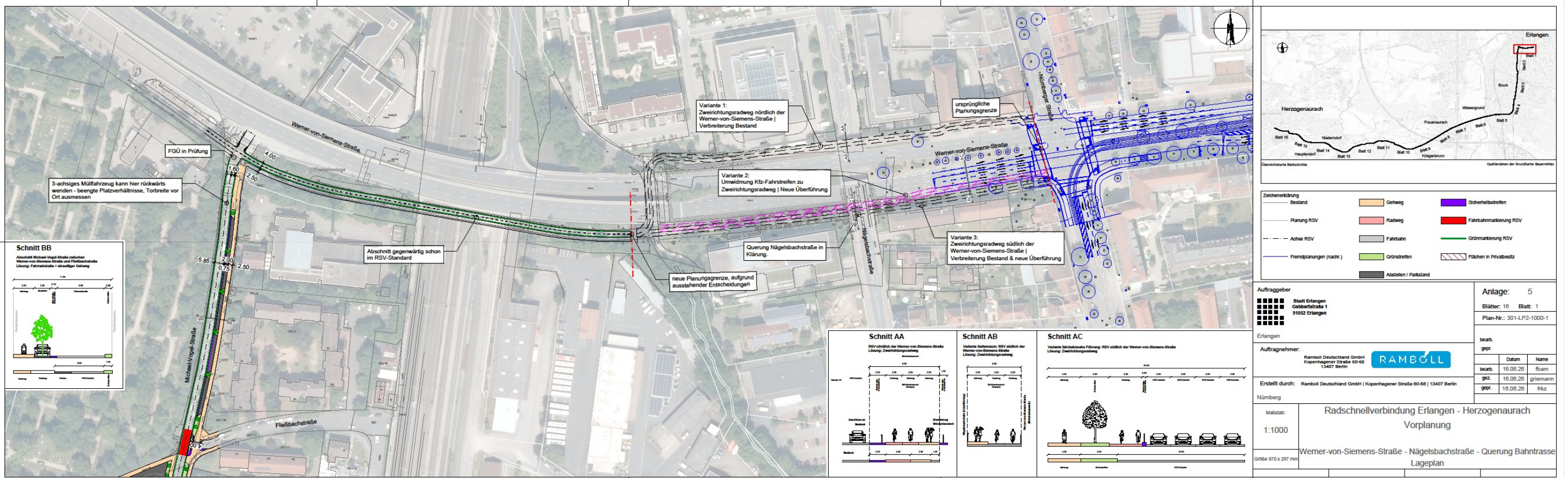
III. Abstimmung

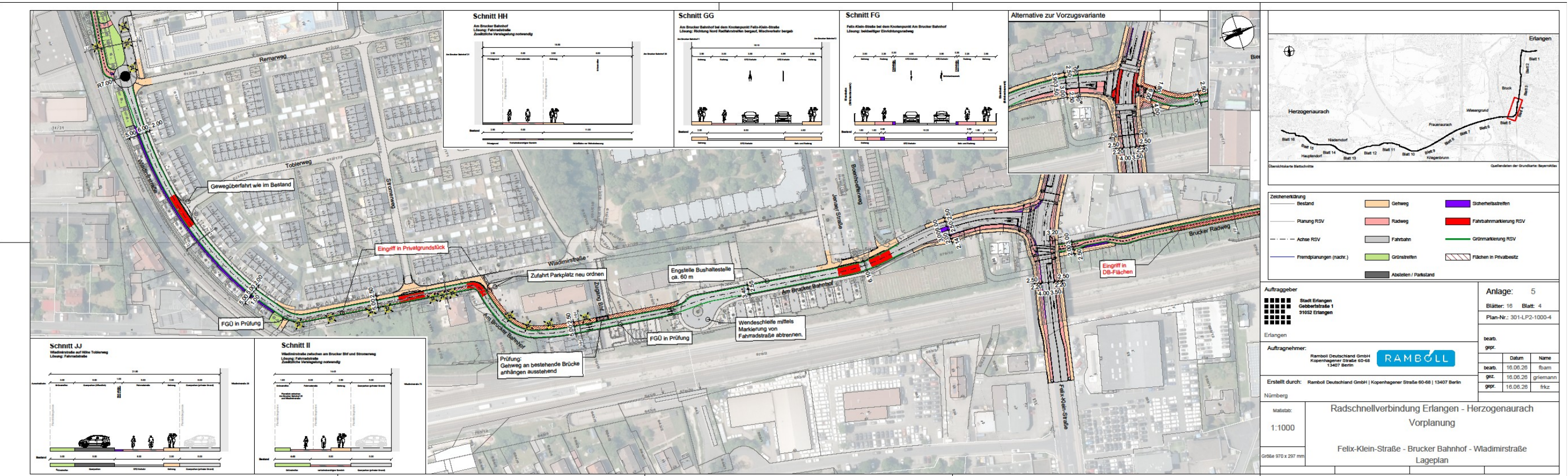
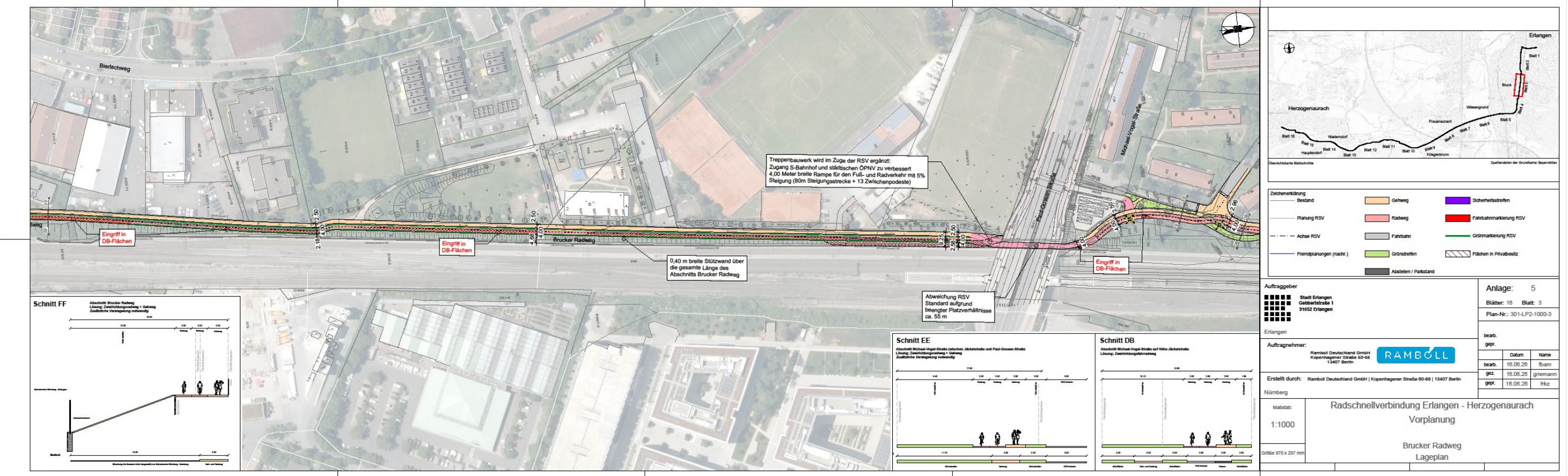
siehe Anlage

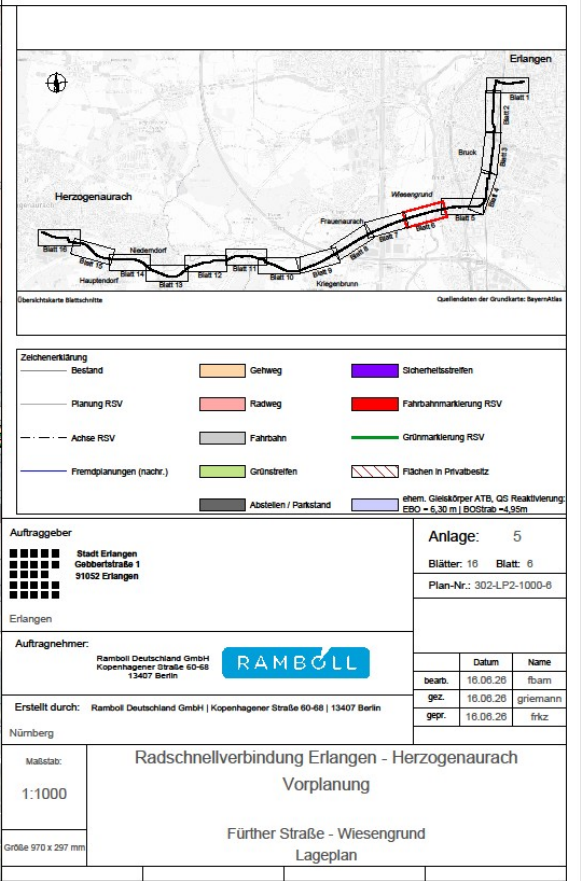
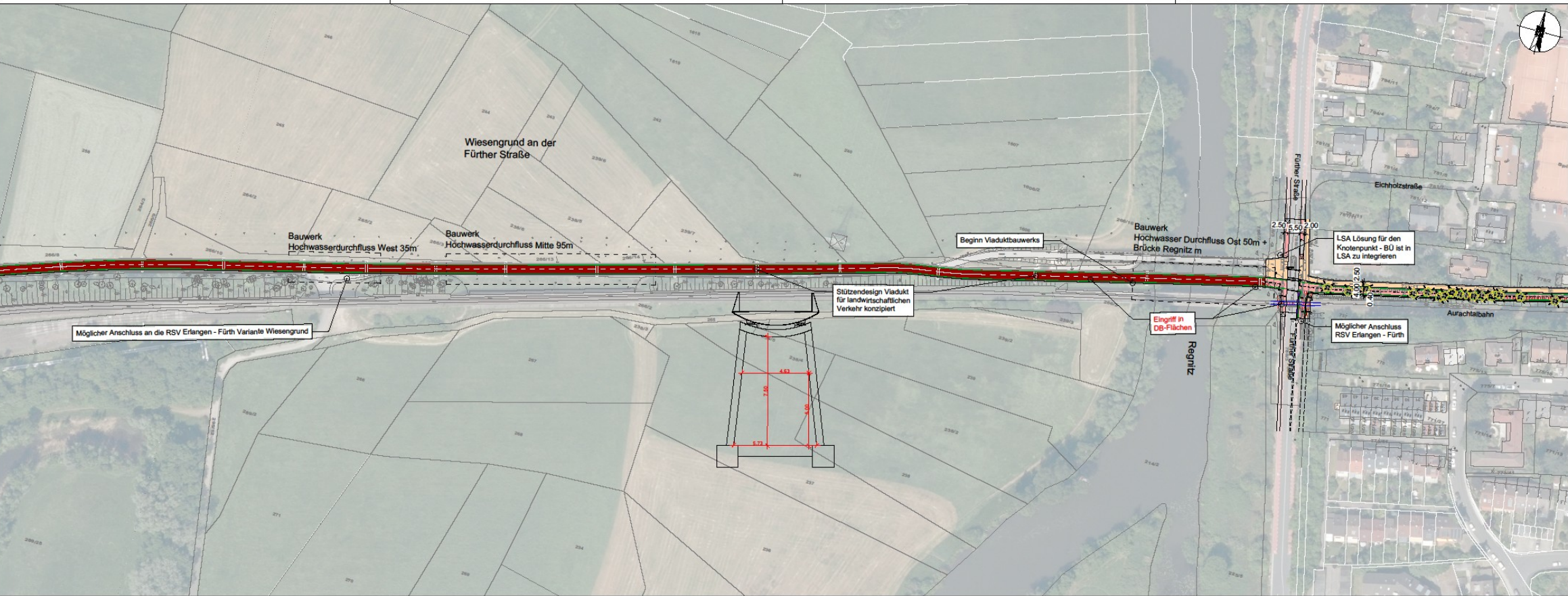
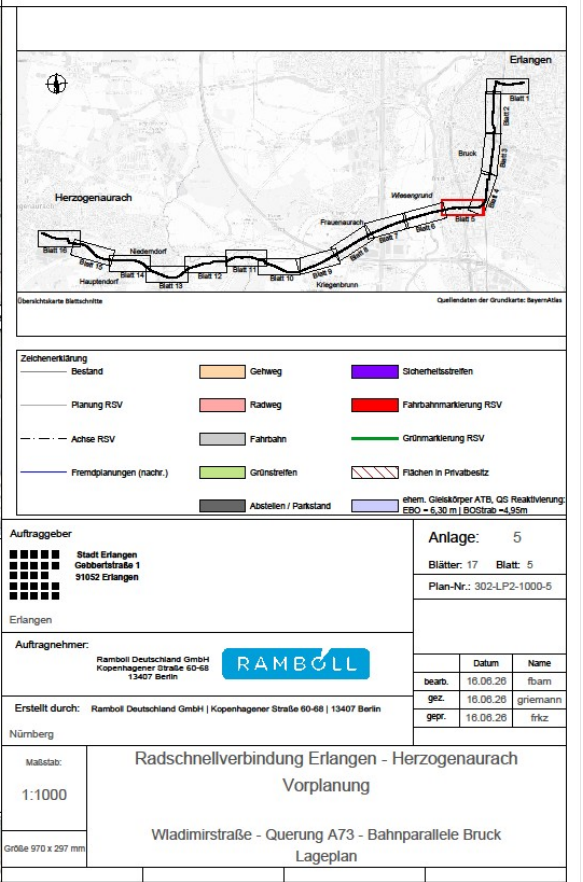
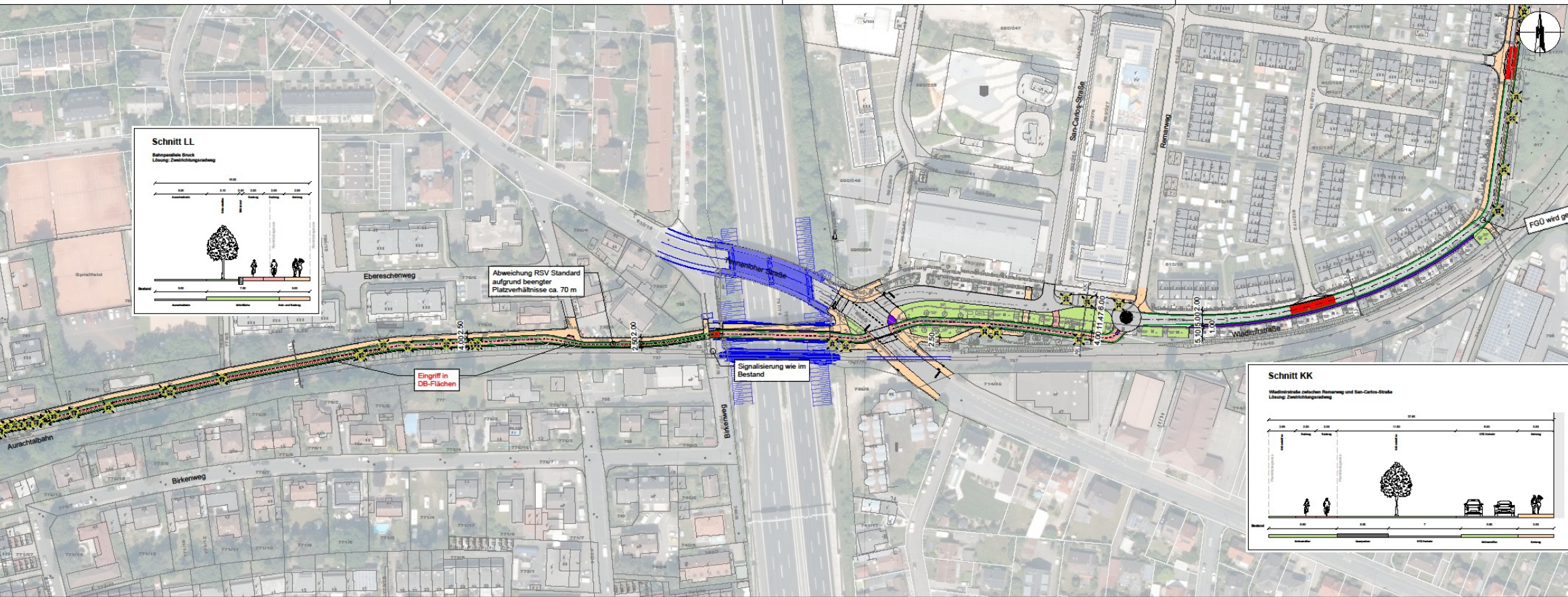
IV. Beschlusskontrolle

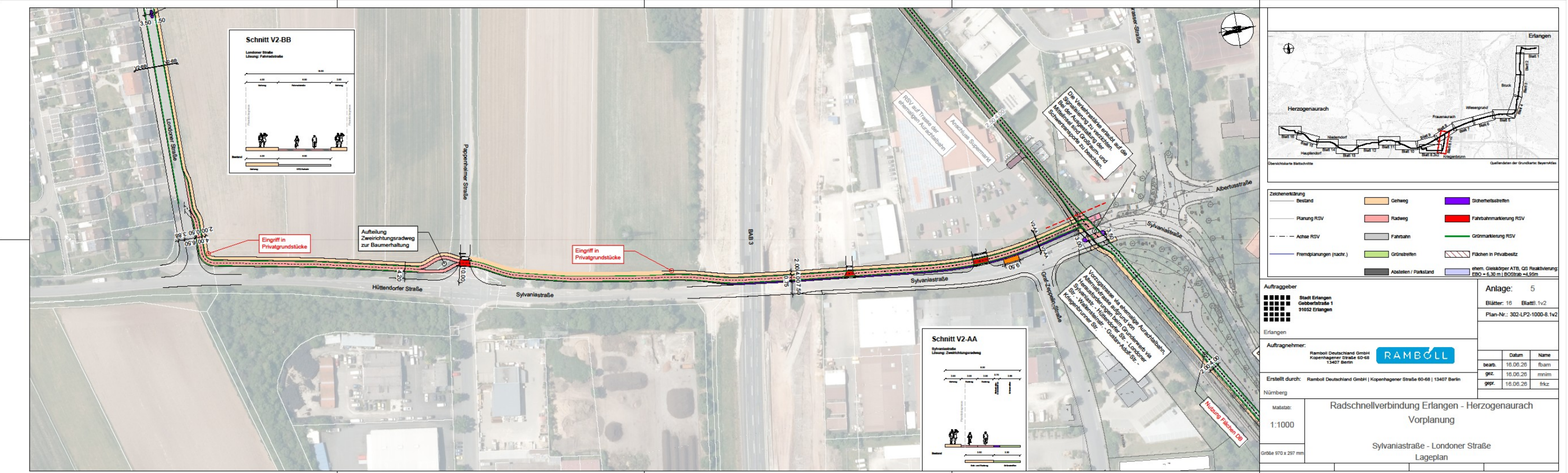
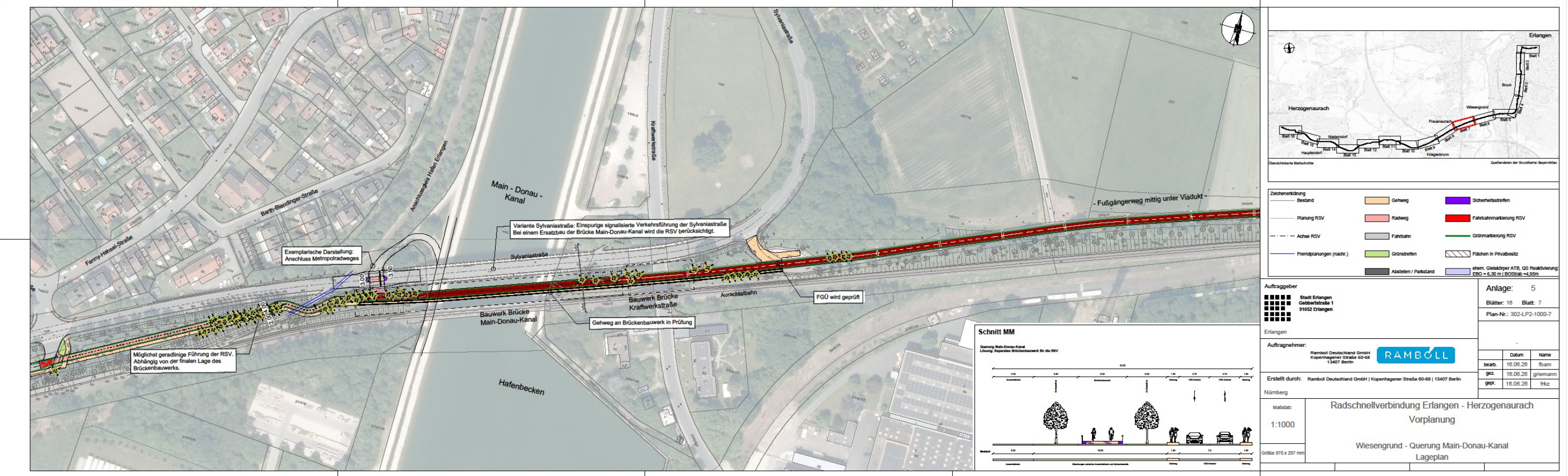
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

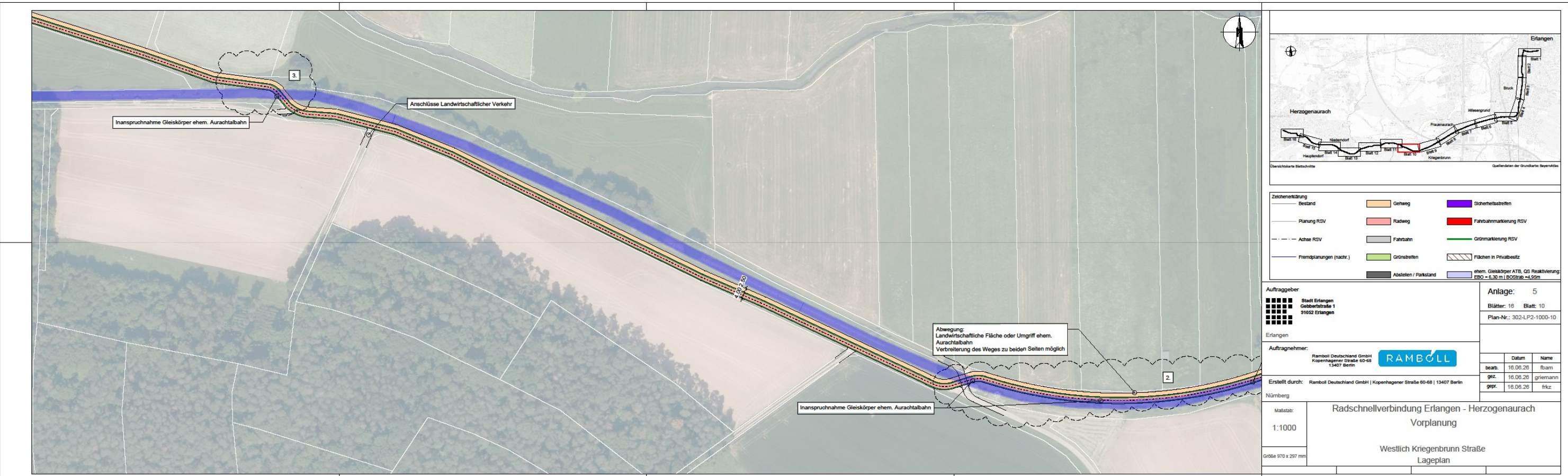
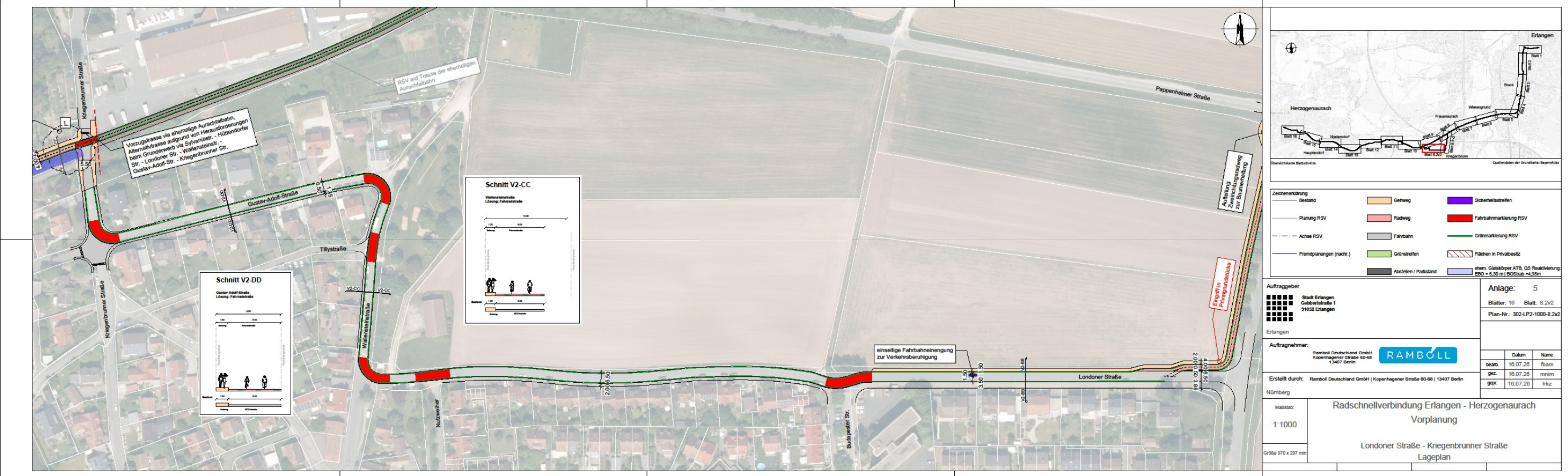
VI. Zum Vorgang

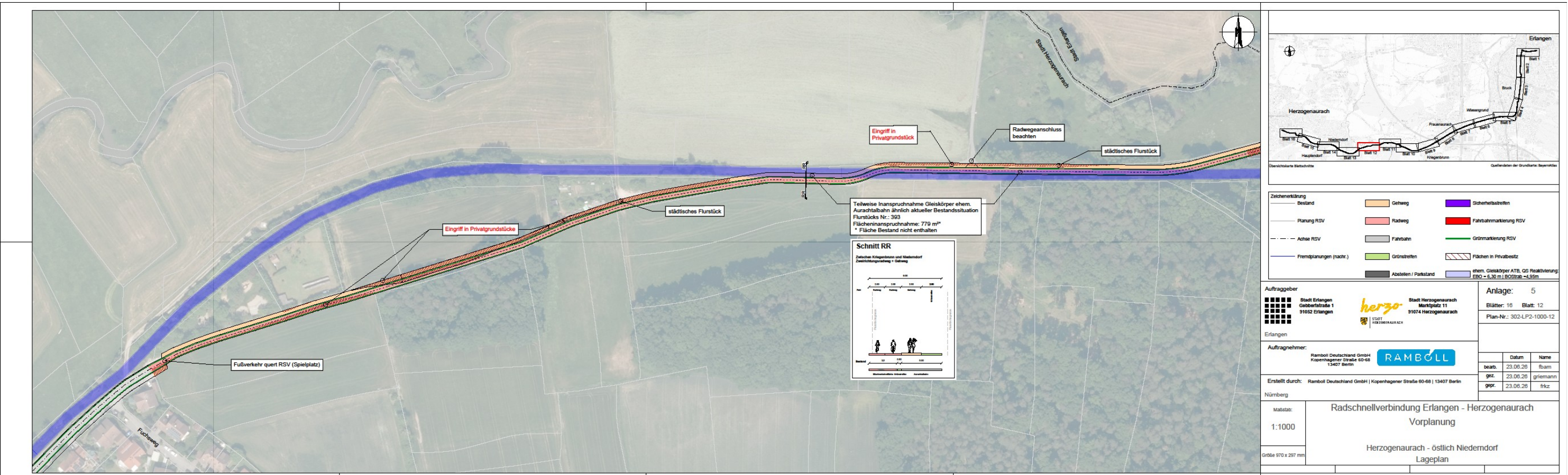
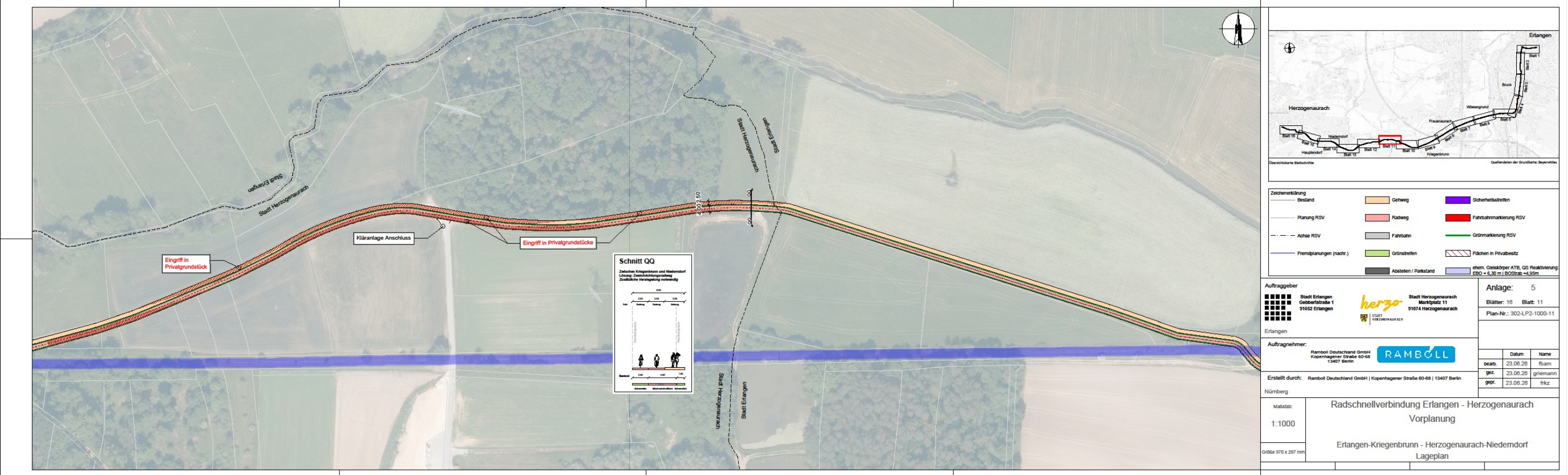


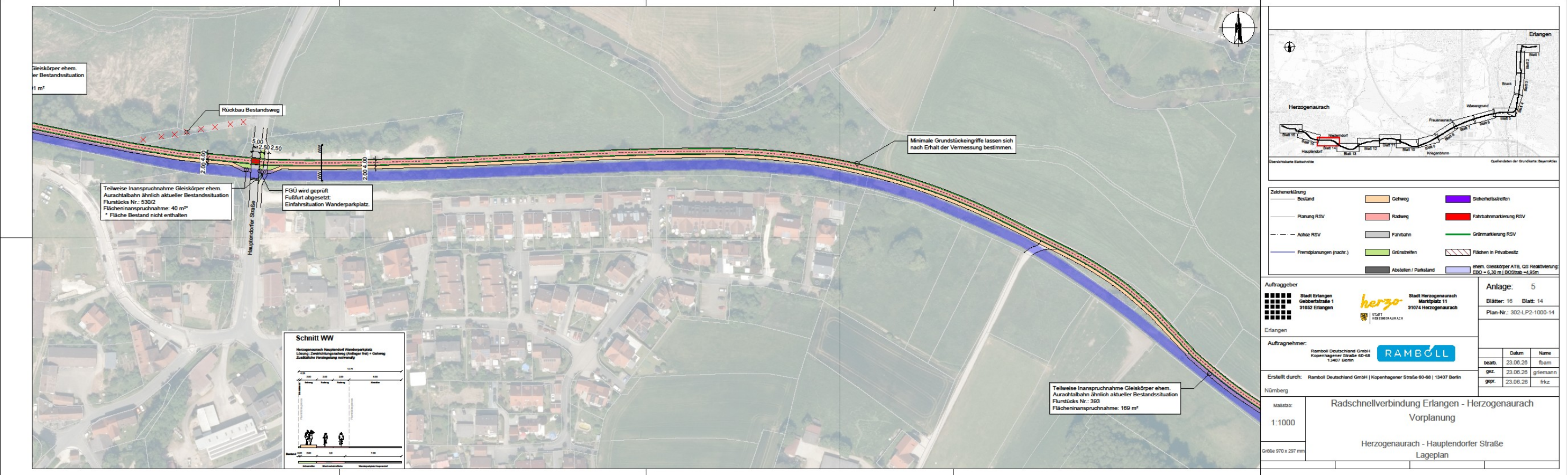
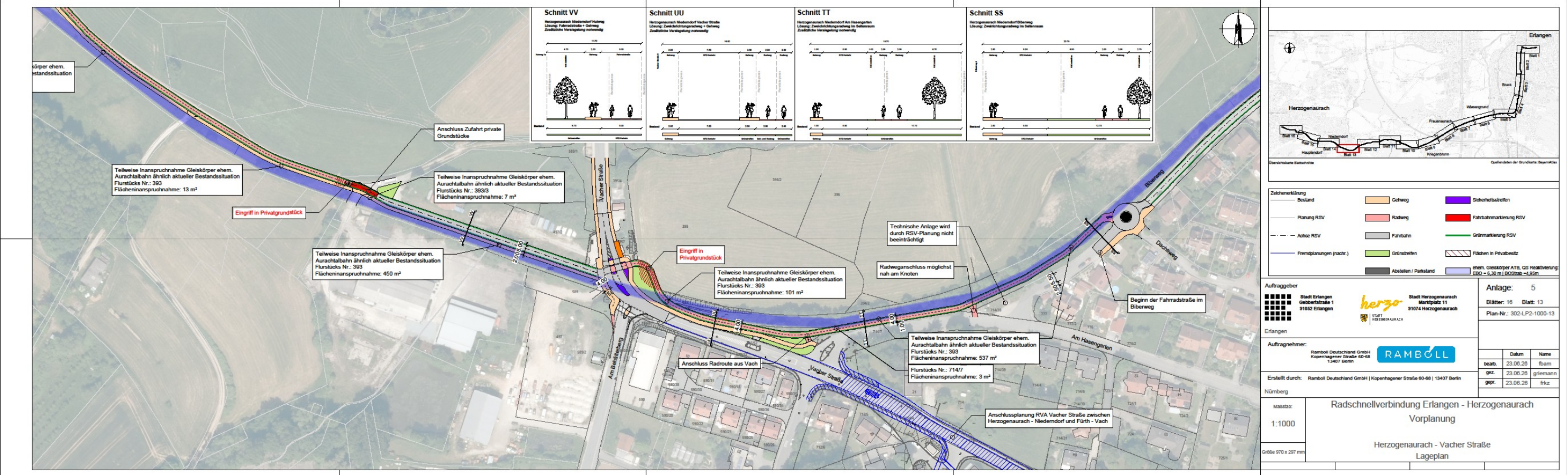


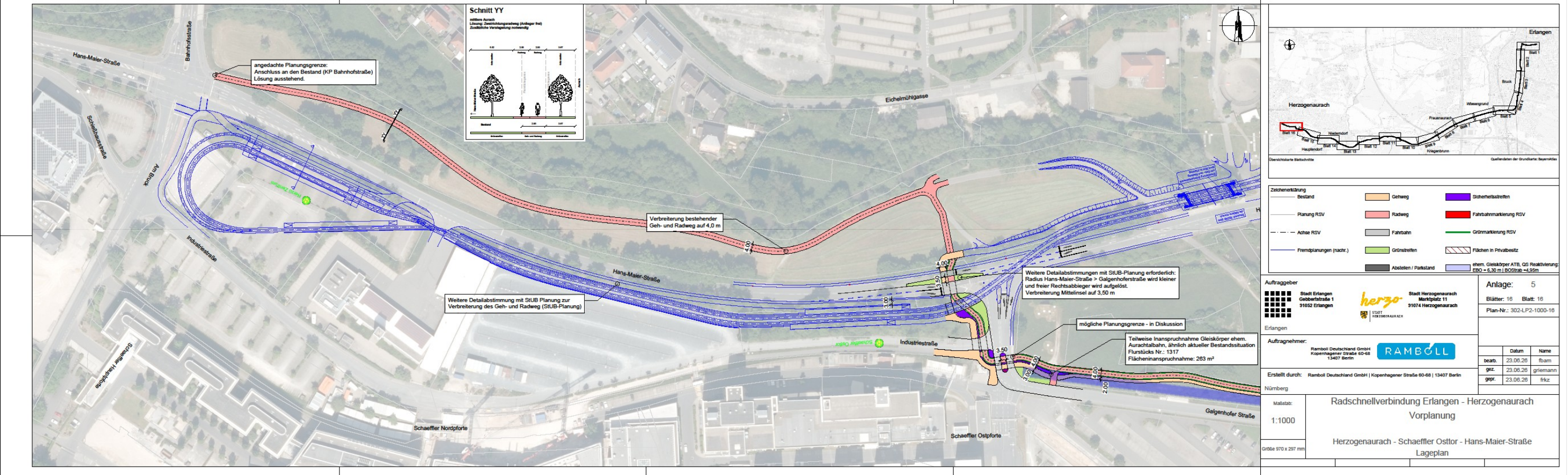
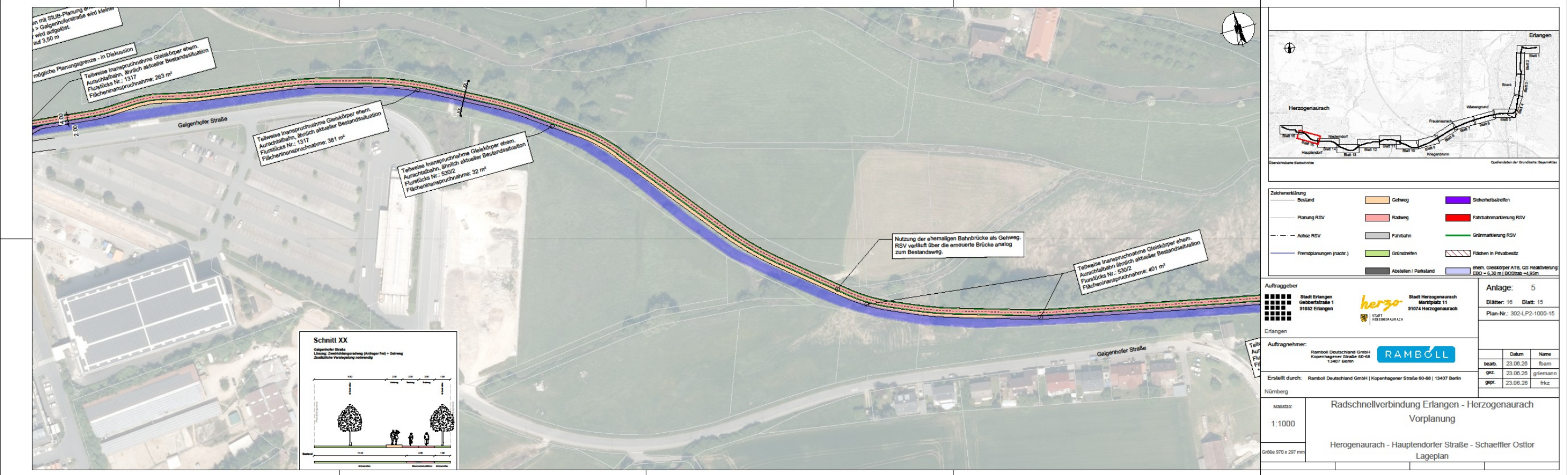












Legende

Radschnellverbindung

Trassenvarianten

Untersuchungsgebiet

Trassenkorridor

--- Grenzen zw. Untersuchungsabschnitten

1 Nummern der Untersuchungsabschnitte

Landkreisgrenzen

Sonstiges

Blattschnitte der Lagepläne

Anlage 2 zu BV
613/394/2026

0 0,5 1 1,5 km

1:20.000

© OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org)
© Bayrische Vermessungsverwaltung (www.gisdaten.bayern.de)

Radschnellverbindung (Vorplanung)

Erlangen - Herzogenaurach

Bearbeitung und inhaltliche Darstellung:

Ramboll Deutschland GmbH
Königsplatz 1, 91074 Herzogenaurach
Telefon: +49 (0) 91 31 3407

RAMBOLL

Im Auftrag von:

Stadt Erlangen

Stadt Herzogenaurach

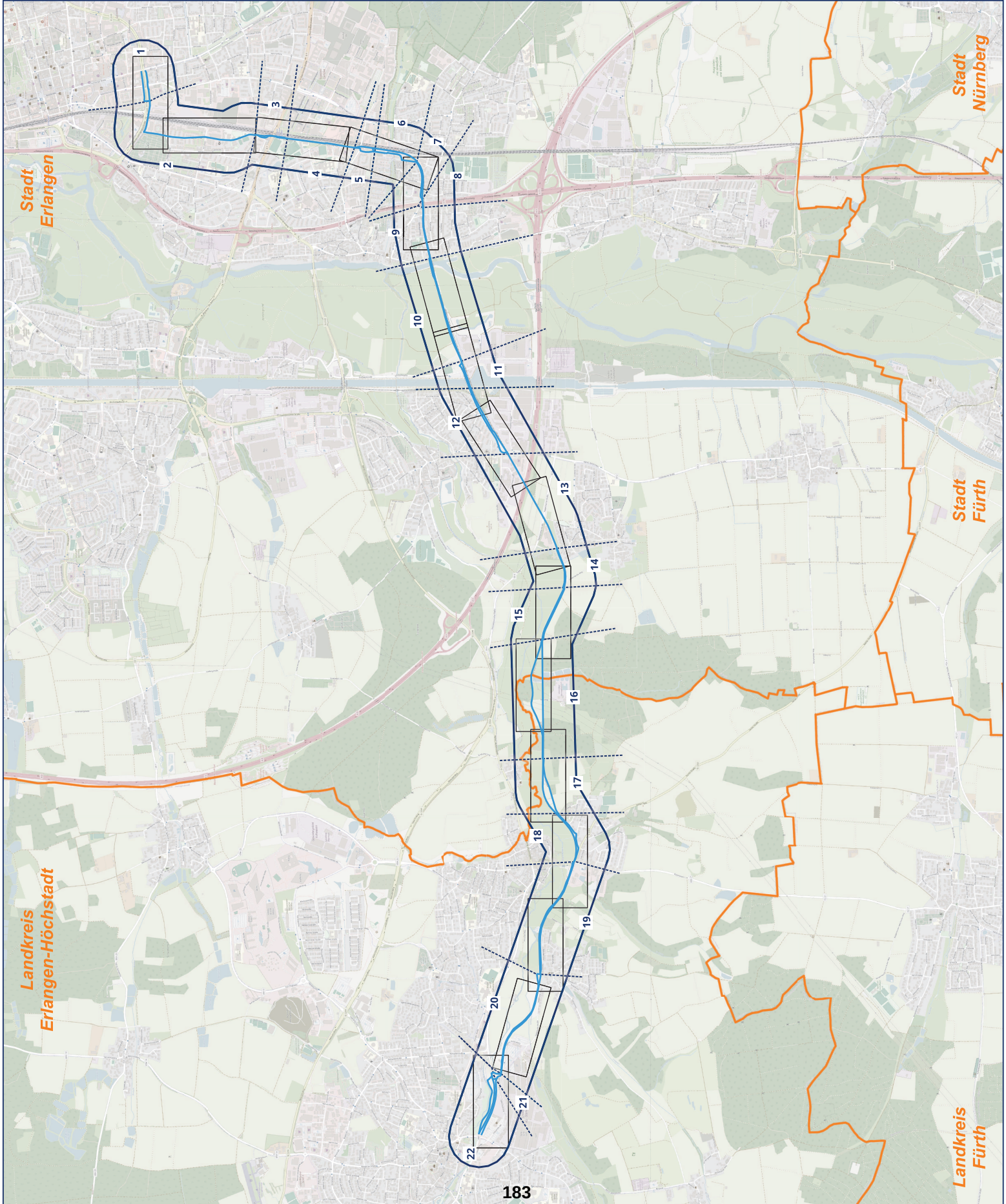
herzo

HERZOGENAUACH

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Göbelsstraße 1, 91052 Erlangen

Stadt Herzogenaurach
Amt für Planung, Natur und Umwelt
Herzogenplatz 11, 91074 Herzogenaurach

Datum: 25.03.2025



Anlage 3 zu BV 613/394/2026

Bewertung RSV-Korridor Erlangen - Herzogenaurach	Gewichtung		Abschnitt 1		Abschnitt 2	Abschnitt 3		Abschnitt 4	Abschnitt 5		Abschnitt 6		Abschnitt 7		Abschnitt 8		Abschnitt 9		Abschnitt 10	
			1.1	1.2	2.0	3.1	3.2	4.0	5.1	5.2	6.1	6.2	7.1	7.2	8.1	8.2	9.1	9.2	10.1	10.2
Bewertungskriterien Infrastruktur und Verkehr	100%		2,1	1,9	1,7	2,0	1,8	1,8	2,2	2,2	2,2	2,4	2,2	1,7	2,0	1,8	2,2	1,5	2,4	2,1
Trassenmerkmale	45%		2,1	1,8	1,4	1,5	1,9	1,7	2,5	2,6	1,7	2,8	2,0	1,4	1,4	1,9	2,6	1,4	2,6	1,7
Direktheit/Umwegefaktor	5%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Knotenpunkte	10%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5,0	1,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0
Steigungsstrecken	10%		3,0	3,0	1,4	2,7	3,3	3,0	2,4	3,0	1,1	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5,0	1,0	3,3	1,0
Hochwasserschutz (HQ)	5%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,4	1,0	1,0	1,0	1,0	4,5	1,0	1,0
Stressfaktor/Erholung (Gesundheitsbelastung)	5%		5,0	3,4	2,6	1,2	1,2	1,0	3,8	5,0	3,0	5,0	3,0	1,0	0,8	5,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Soziale Kontrolle	5%		3,0	2,2	1,9	2,3	3,2	3,0	1,0	5,0	1,0	5,0	1,0	1,0	3,0	3,0	1,5	3,0	5,0	5,0
Städtebauliche Auswirkungen (Denkmalschutz und Grunderwerb)	5%		1,0	1,0	1,0	1,0	2,4	1,0	1,0	3,0	1,0	5,0	1,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,6	3,0
Trassenpotenziale	20%		2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	2,5	2,2	3,5	3,4	4,0	2,5	2,5	3,0	3,0	2,5	2,5	3,0	5,0
Einzugsbereich (Einwohnende & Areltsplätze)	5%		1,0	1,0	1,0	3,0	3,0	3,0	1,6	3,0	2,5	3,0	3,0	3,0	5,0	5,0	3,0	3,0	5,0	5,0
Regionale ÖPNV-Intermodalität	5%		5,0	5,0	5,0	1,0	1,0	5,0	5,0	5,0	1,0	3,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Verknüpfung Radverkehr (Netzeinbindung)	10%		1,0	1,0	1,0	4,0	4,1	1,0	1,0	3,0	5,0	5,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5,0
Auswirkungen/Konflikte Verkehrssystem	35%		2,1	1,9	2,1	2,1	1,1	1,6	1,8	1,0	2,1	1,0	2,1	1,6	2,1	1,0	1,6	1,0	1,6	1,0
Fußverkehr	10%		5,0	4,2	1,9	4,8	1,2	3,0	1,6	1,0	2,5	1,0	1,0	1,0	5,0	1,0	3,0	1,0	3,3	1,0
ÖPNV	10%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,4	1,0	1,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
MIV (fließend)	5%		1,0	1,0	2,6	1,0	1,0	1,0	2,4	1,0	2,2	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
MIV (ruhend)	5%		1,0	1,0	3,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	5,0	5,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Wirtschaftsverkehr	5%		1,0	1,0	2,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Bewertungskriterien Umwelt	100%		1,0	2,3	1,0	2,4	2,7	2,7	1,5	3,1	1,0	4,0	1,0	4,4	1,4	3,1	2,7	3,1	3,8	4,0
Auswirkungen auf die Naherholung	15%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete	65%		1,0	2,6	1,0	2,7	2,6	3,0	1,6	3,0	1,0	5,0	1,0	5,0	1,0	3,0	3,0	3,0	4,7	5,0
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima und Fläche)	20%		1,0	2,6	1,0	2,7	4,1	3,0	1,6	5,0	1,0	3,0	1,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	3,0
Bewertungskriterien Bau- und Kostenaufwand	100%		3,0	2,6	1,0	1,8	3,7	3,6	1,2	5,0	1,2	2,2	1,0	2,2	3,0	5,0	3,0	5,0	1,9	5,0
Neu-/Umbau	30%		3,0	4,2	1,0	3,0	4,8	5,0	1,6	5,0	1,7	5,0	1,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	3,3	5,0
Ingenieurbauwerke (Über-/Unterführungen)	70%		3,0	1,8	1,0	1,3	3,2	3,0	1,0	5,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	5,0	3,0	5,0	1,3	5,0
Gesamtbewertungsergebnis	100%	100%	2,1	2,2	1,4	2,1	2,5	2,5	1,8	3,1	1,6	2,8	1,6	2,5	2,1	2,9	2,5	2,8	3,0	3,8
Platzierung je Variante je Abschnitt			1	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2

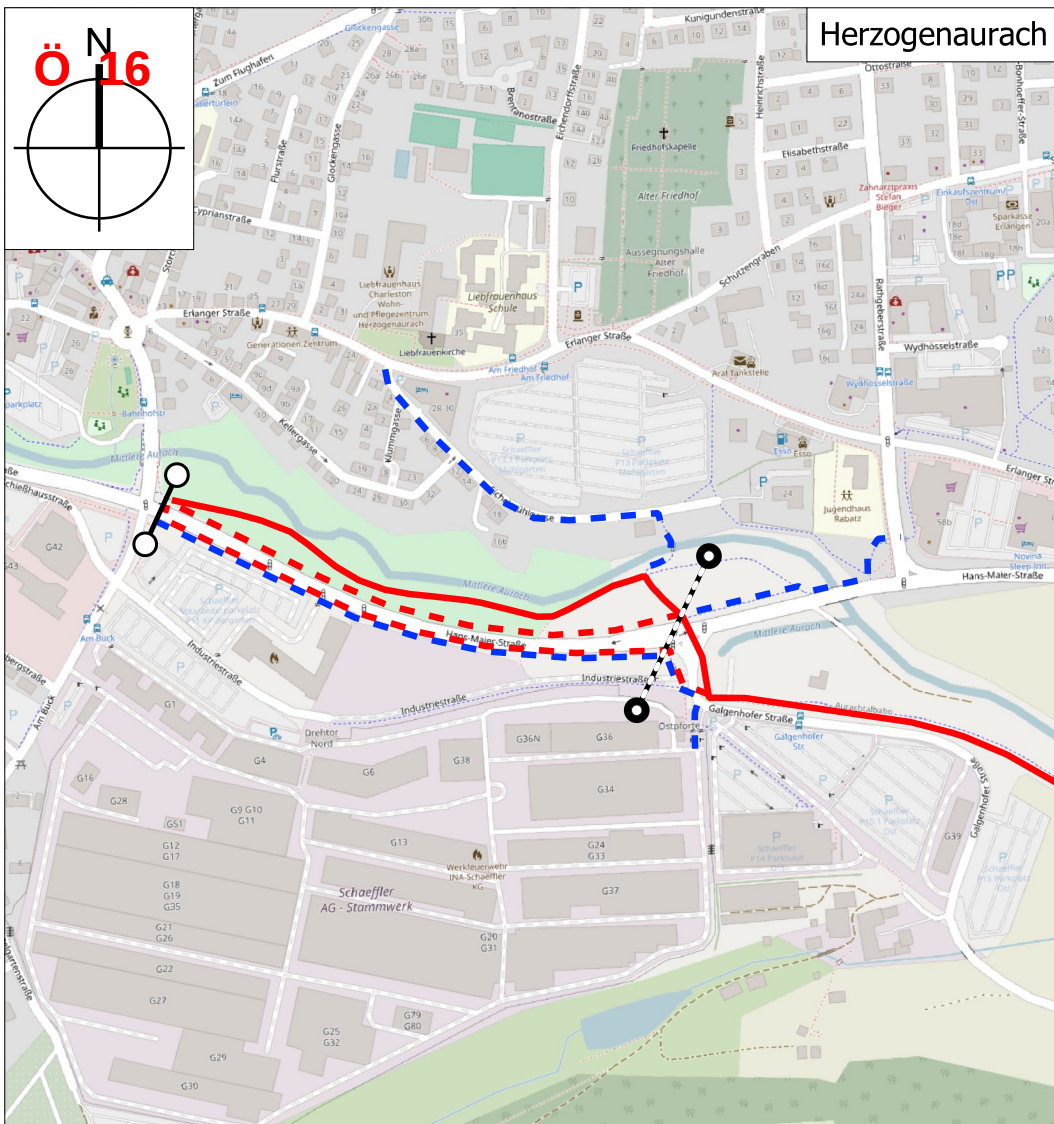
Anlage 3 zu BV 613/394/2026

Bewertung RSV-Korridor Erlangen - Herzogenaurach	Gewichtung		Abschnitt 11		Abschnitt 12		Abschnitt 13	Abschnitt 14		Abschnitt 15		Abschnitt 16		Abschnitt 17		Abschnitt 18		Abschnitt 19	
			11.1	11.2	12.1	12.2	13.0	14.1	14.2	15.1	15.2	16.1	16.2	17.1	17.2	18.1	18.2	19.1	19.2
Bewertungskriterien Infrastruktur und Verkehr	100%		2,7	2,1	2,5	2,5	2,6	1,9	1,7	1,8	1,7	1,9	1,8	2,2	2,0	1,8	1,9	1,8	1,5
Trassenmerkmale	45%		1,9	1,8	2,8	2,7	1,7	1,7	1,7	1,4	1,7	1,4	1,7	1,4	1,4	1,7	1,2	1,6	1,5
Direktheit/Umwegefaktor	5%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Knotenpunkte	10%		1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0
Steigungsstrecken	10%		1,4	1,0	4,4	4,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
Hochwasserschutz (HQ)	5%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,6	1,0
Stressfaktor/Erholung (Gesundheitsbelastung)	5%		4,6	3,0	3,0	5,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,5	1,0	1,4	1,0
Soziale Kontrolle	5%		3,4	5,0	3,0	1,2	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	1,0	3,0	4,6	5,0
Städtebauliche Auswirkungen (Denkmalschutz und Grunderwerb)	5%		2,6	1,8	2,7	1,0	3,0	3,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Trassenpotenziale	20%		4,2	5,0	4,1	4,5	6,3	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	5,0	5,0	2,6	4,0	2,5	2,5
Einzugsbereich (Einwohnende & Aareitsplätze)	5%		2,0	5,0	3,0	3,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	3,0	5,0	5,0
Regionale ÖPNV-Intermodalität	5%		5,0	5,0	3,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Verknüpfung Radverkehr (Netzeinbindung)	10%		5,0	5,0	5,0	5,0	7,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5,0	5,0	2,2	5,0	1,0	1,0
Auswirkungen/Konflikte Verkehrssystem	35%		2,7	1,0	1,0	1,2	1,6	1,6	1,0	1,6	1,0	1,9	1,1	1,6	1,0	1,4	1,6	1,6	1,0
Fußverkehr	10%		4,6	1,0	1,0	1,4	3,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	1,5	3,0	3,0	1,0
ÖPNV	10%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
MIV (fließend)	5%		4,3	1,0	1,0	1,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0
MIV (ruhend)	5%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
Wirtschaftsverkehr	5%		2,6	1,0	1,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,0	1,0	1,0
Bewertungskriterien Umwelt	100%		1,3	3,6	4,0	3,8	4,0	2,7	4,0	2,7	4,0	2,7	4,0	2,7	4,0	1,4	4,0	3,8	4,0
Auswirkungen auf die Naherholung	15%		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
Auswirkungen auf Biotop, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete	65%		1,4	4,2	4,9	4,7	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	1,5	5,0	4,6	5,0
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima und Fläche)	20%		1,4	3,8	3,2	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,5	3,0	3,0	3,0
Bewertungskriterien Bau- und Kostenaufwand	100%		1,5	3,3	2,2	2,1	2,2	1,6	2,2	1,6	2,2	1,6	2,2	1,6	2,2	1,1	2,2	1,6	2,2
Neu-/Umbau	30%		2,6	5,0	5,0	4,8	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	1,5	5,0	3,0	5,0
Ingenieurbauwerke (Über-/Unterführungen)	70%		1,0	2,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Gesamtbewertungsergebnis	###	###	2,0	2,8	2,8	2,8	3,2	2,2	3,0	2,2	3,0	2,2	3,0	2,3	3,1	1,4	3,0	2,7	2,9
Platzierung je Variante je Abschnitt			1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2

Anlage 3 zu BV 613/394/2026

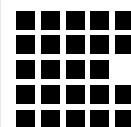
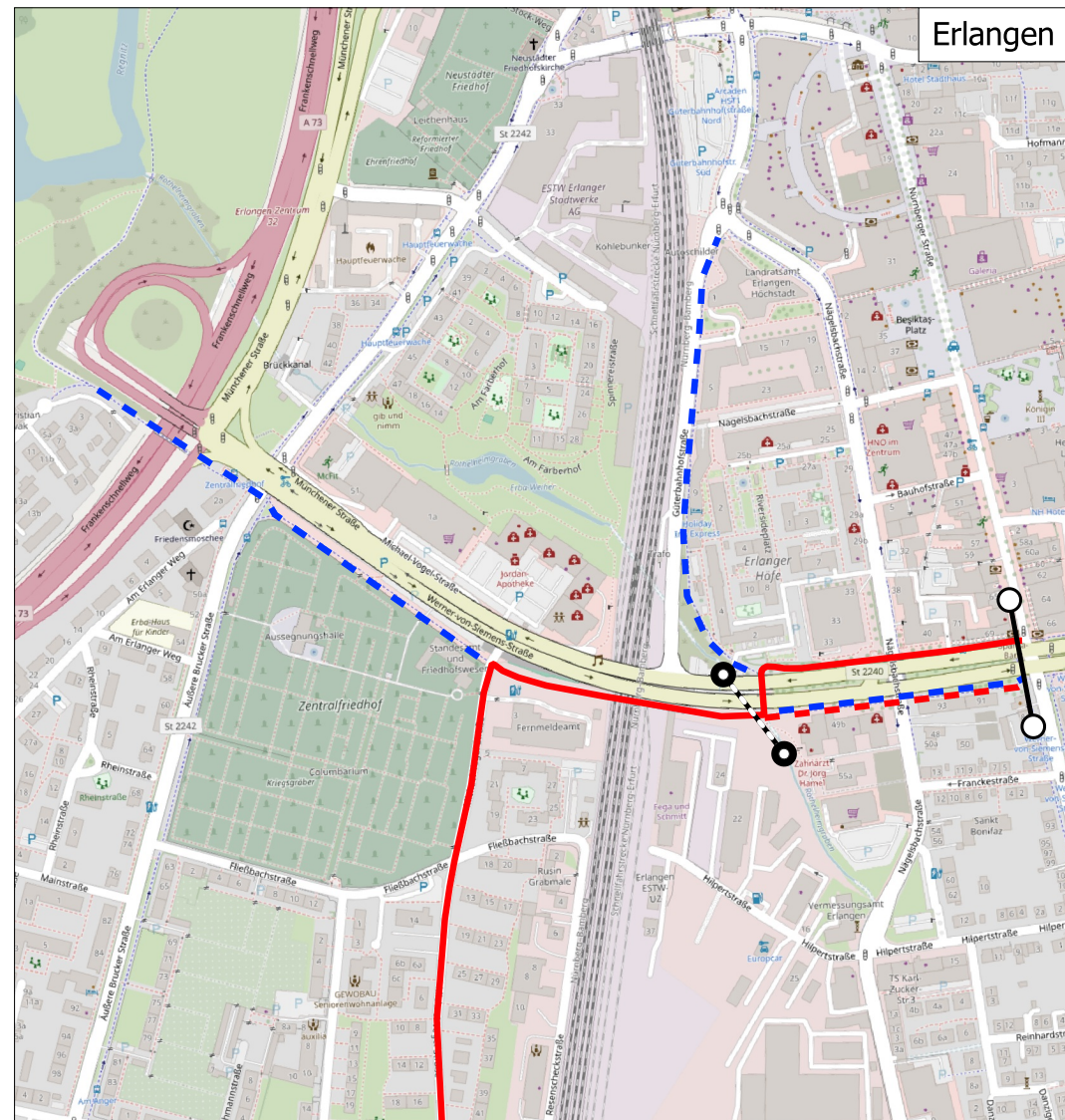
11
80

Bewertung RSV-Korridor Erlangen - Herzogenaurach	Gewichtung	Abschnitt 20		Abschnitt 21		Abschnitt 22		
		20.1	20.2	21.1	21.2	22.1	22.2	22.3
Bewertungskriterien Infrastruktur und Verkehr	100%	1,7	1,4	2,2	1,3	1,7	1,5	2,0
Trassenmerkmale	45%	1,7	1,4	2,3	1,0	1,7	1,9	1,4
Direktheit/Umwegefaktor	5%	1,0	1,0	1,1	1,0	1,1	1,0	1,0
Knotenpunkte	10%	1,0	1,0	5,0	1,0	1,0	3,0	1,0
Steigungsstrecken	10%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Hochwasserschutz (HQ)	5%	3,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0
Stressfaktor/Erholung (Gesundheitsbelastung)	5%	1,0	1,0	5,0	0,7	3,0	5,0	5,0
Soziale Kontrolle	5%	5,0	5,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0
Städtebauliche Auswirkungen (Denkmalschutz und Grunderwerb)	5%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Trassenpotenziale	20%	2,0	2,0	1,0	1,5	2,0	1,5	1,0
Einzugsbereich (Einwohnende & Areitsplätze)	5%	3,0	3,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0
Regionale ÖPNV-Intermodalität	5%	3,0	3,0	1,0	3,0	3,0	3,0	1,0
Verknüpfung Radverkehr (Netzeinbindung)	10%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Auswirkungen/Konflikte Verkehrssystem	35%	1,6	1,0	2,7	1,6	1,6	1,0	3,3
Fußverkehr	10%	3,0	1,0	5,0	1,0	3,0	1,0	5,0
ÖPNV	10%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5,0
MIV (fließend)	5%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
MIV (ruhend)	5%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	5,0	5,0	1,0	1,0	1,0
Bewertungskriterien Umwelt	100%	4,0	4,0	2,7	3,1	4,0	4,4	3,1
Auswirkungen auf die Naherholung	15%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete	65%	5,0	5,0	3,0	3,0	5,0	5,0	3,0
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima und Fläche)	20%	3,0	3,0	3,0	5,0	3,0	5,0	5,0
Bewertungskriterien Bau- und Kostenaufwand	100%	1,6	2,2	1,6	2,2	1,6	2,2	2,2
Neu-/Umbau	30%	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	5,0
Ingenieurbauwerke (Über-/Unterführungen)	70%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Gesamtbewertungsergebnis	###	###	2,8	2,9	2,3	2,4	2,8	3,1
Platzierung je Variante je Abschnitt			1	2	1	2	2	3
			1	2	1	2	3	1



Legende

- Vorzugstrasse
- - Auffächerung
- - untersuchte Variante
- Planungsgrenze (alt)
- Planungsgrenze (neu)



Amt für Stadtplanung und Mobilität

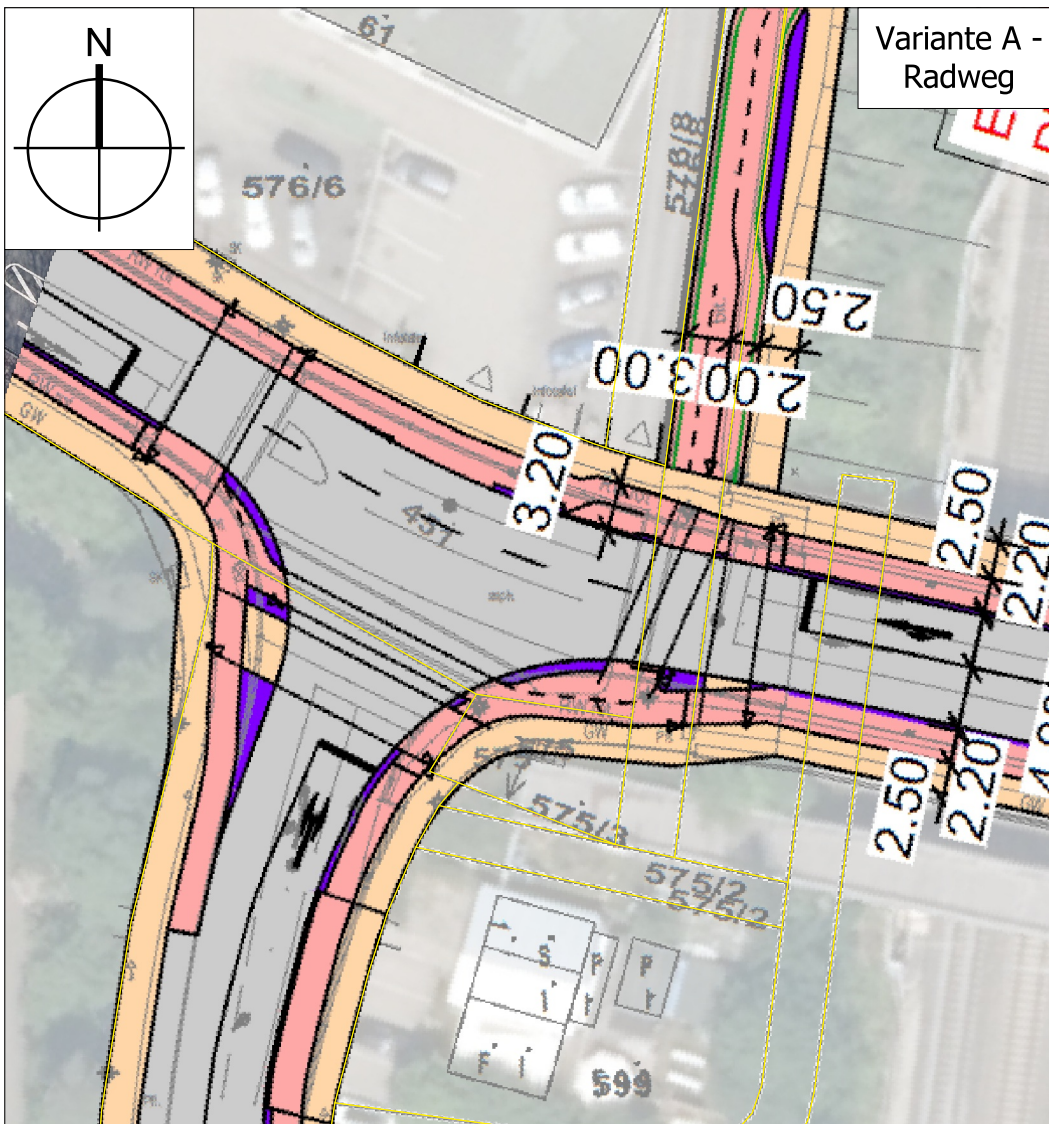
Anlage 4 zu BV 613/394/2026

(1/4) Auffächerung der Endstrecken

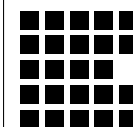
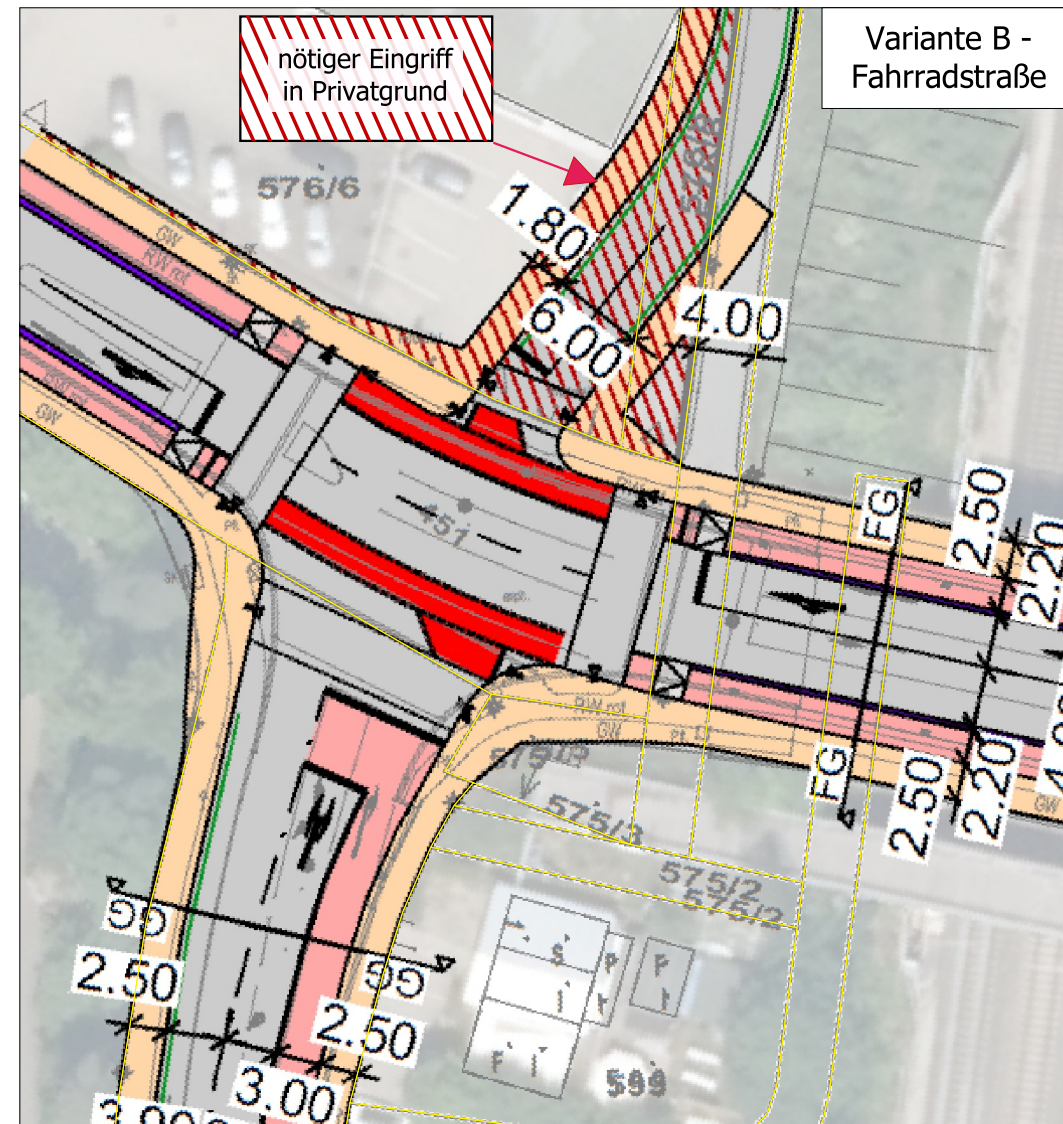
Maßstab: 1:7.000 (in A4)

Gezeichnet: 613 / Wagner

Erstellt am: 25.08.2026



Die Variante A wird weiterverfolgt, da die Umsetzung ohne Eingriff in private Grundstücke nordwestlich des Knotens möglich ist. Die Knotenpunktgestaltung wird im Verlauf der Entwurfsplanung in einem Sicherheitsaudit geprüft und gegebenenfalls weiter angepasst. Die in der Signalsteuerung vorhandene Busbeschleunigung soll beibehalten werden.



Amt für Stadtplanung und Mobilität

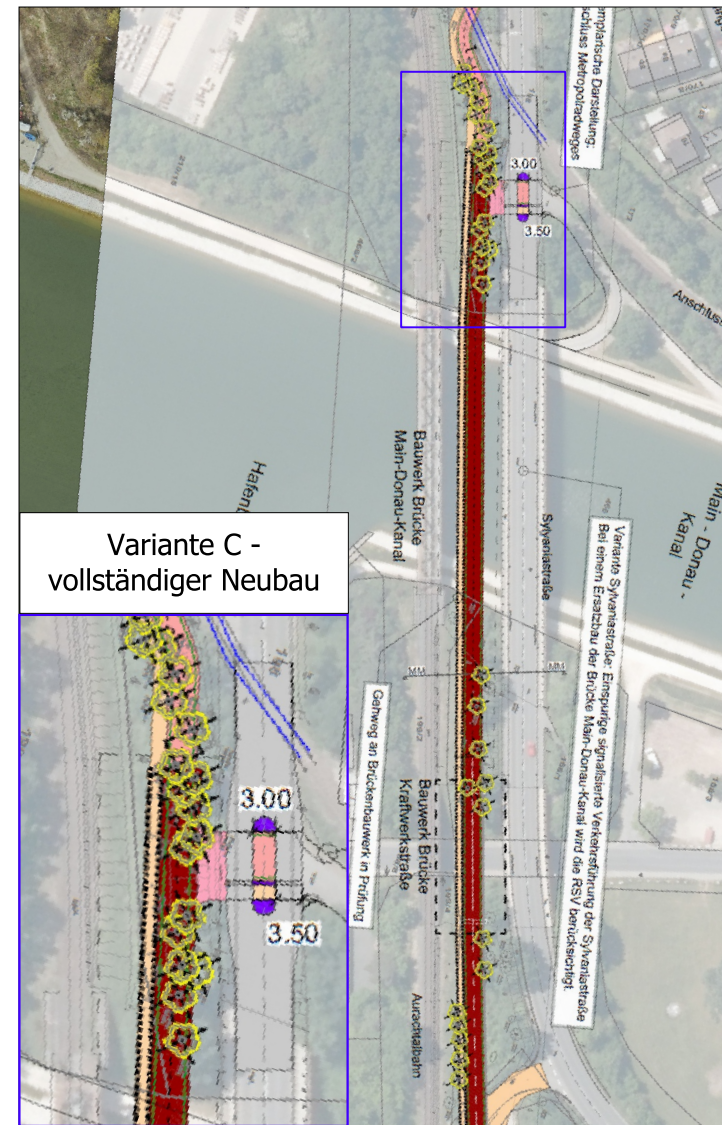
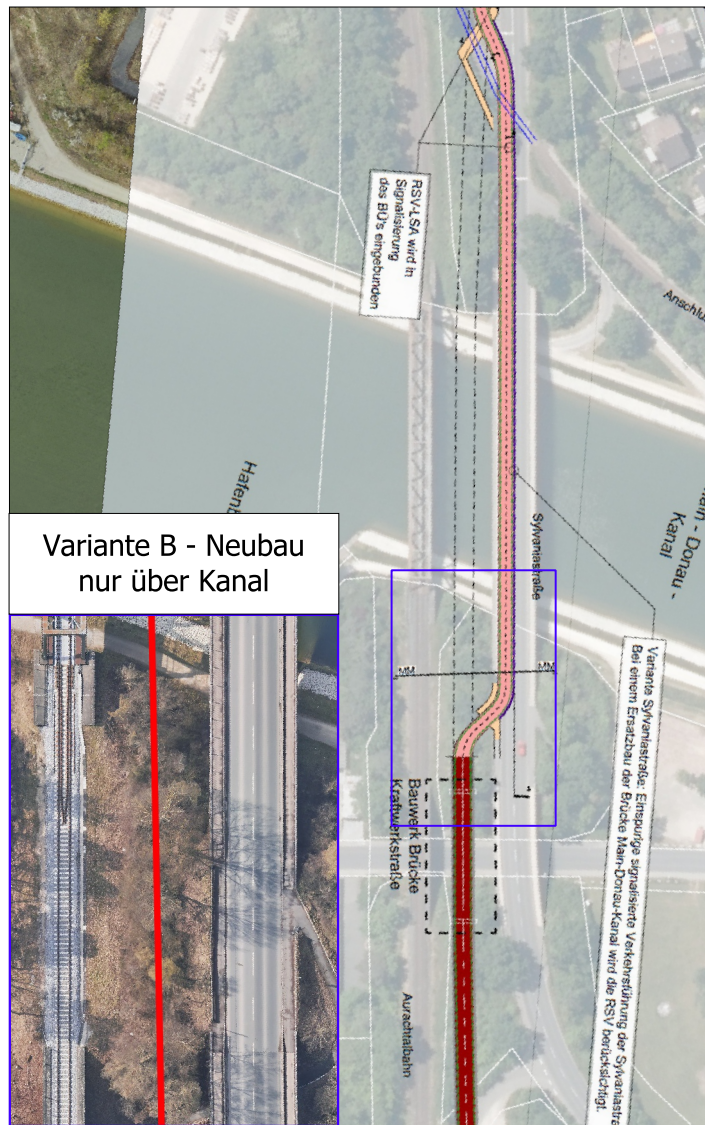
Anlage 4 zu BV 613/394/2026

(2/4) Felix-Klein-Straße / Am Brucker Bahnhof / Brucker Radweg

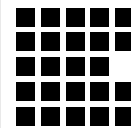
Maßstab: 1:500 (in A4)

Gezeichnet: 613 / Wagner

Erstellt am: 25.08.2026



Für einen möglichen Verzicht auf einen Brückenneubau über den Main-Donau-Kanal und die Kraftwerkstraße (Var. A und B) wurde eine Engstellensignalisierung nach HBS berechnet, d.h. der Kfz-Verkehr würde signalisiert abwechselnd auf dem nördlichen Fahrstreifen und der Radverkehr davon unabhängig im Zwei-Richtungs-Verkehr auf dem südlichen Fahrstreifen. Diese ergibt eine durchschnittliche Wartezeit für den Kfz-Verkehr von 64 s (Var. A; entspricht QSV D) bzw. 42 s (Var. B; entspricht QSV B/C) für die ungünstigere Richtung in der Spitzenstunde. Da die Varianten A und B von verschiedenen Beteiligten kritisch gesehen werden wird Variante C weiterverfolgt, d.h der Neubau einer Rad- & Fußbrücke über Kanal und Kraftwerkstraße.



Amt für Stadtplanung und Mobilität

Anlage 4 zu BV 613/394/2026

(3/4) Überquerung Main-Donau-Kanal & Kraftwerkstraße bei Frauenaarach

Maßstab: 1:2.000 (in A4)

Gezeichnet: 613 / Wagner

Erstellt am: 25.08.2026



Die Variante Bierweg sowie die vermittelnden Varianten schneiden in der Nachuntersuchung aus Umwelt- und Gewässerschutzgründen, hohem Umbau-Aufwand und Flächenbedarf sowie der nur bedingt möglichen Umsetzung des RSV-Standards schlechter ab als die Variante "Ortsdurchfahrt Kriegenbrunn". Daher wird diese Variante weiterverfolgt.

	Amt für Stadtplanung und Mobilität		
Anlage 4 zu BV 613/394/2026			
(4/4) Aurachtalbahnhof Frauenaurach-Kriegenbrunn			
Maßstab: 1:5.000 (in A4)	Gezeichnet: 613 / Wagner	Erstellt am: 25.08.2026	

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/396/2026

RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Fortschreibung der Kooperationsvereinbarung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, 30
Stadt Herzogenaurach

I. Antrag

Die Verwaltung (vertreten durch den Referenten für Planen und Bauen Harald Lang) wird ermächtigt, die fortgeschriebene Kooperationsvereinbarung mit der Stadt Herzogenaurach zu unterzeichnen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Planung der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach soll gemeinsam fortgesetzt werden und die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Stadt Herzogenaurach erhalten bleiben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Am 23.04.2020 wurde die Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung für die HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 im Stadtrat beschlossen (BV 613/318/2020). Die Vereinbarung am 14.05.2020 von Bürgermeister Dr. German Hacker für Herzogenaurach und am 19.05.2020 vom Referenten für Planen und Bauen Josef Weber für Erlangen unterzeichnet.

Mit dem Beginn der HOAI-Leistungsphase 3 ist daher eine Fortschreibung der Kooperationsvereinbarung nötig. Dies wird zum Anlass genommen Änderungen, Ergänzungen und Klarstellungen einzupflegen, die im Projektverlauf abgestimmt wurden und bereits gelebt werden. Die als Anlage 1 beigelegte Fassung ist mit der Stadt Herzogenaurach abgestimmt.

Die Fortschreibung soll in Vertretung für die Stadt Erlangen vom Referenten für Planen und Bauen Harald Lang und in Vertretung für die Stadt Herzogenaurach vom Ersten Bürgermeister Dr. German Hacker unterzeichnet werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die wesentlichen Änderungen betreffen Maßnahmen, die nur einem Projektpartner zuzurechnen sind und künftig von diesem getragen werden, statt auf beide Partner verteilt zu werden. Dies betrifft ebenso die kommenden Planungskosten der Ingenieurbaumaßnahmen, da deren Menge und Umfang erst in der Leistungsphase 2 final festgelegt wurden. Die Planungskosten für Verkehrsanlagen und Umweltplanung werden wie bisher im Verhältnis 70:30 (ER:HZGA) geteilt.

Die dem UVPa mit BV 613/394/2026 sowie zeitgleich dem Planungs- und Umweltausschuss in Herzogenaurach zum Beschluss vorgelegte Vorplanung der Verkehrsanlagen wird Anhang der fortgeschriebenen Kooperationsvereinbarung, eine Unterzeichnung ist daher erst nach dem Beschluss beider Gremien möglich.

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

Anlagen:

Anlage 1 - Entwurf der Kooperationsvereinbarung (ohne Anhänge)

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Planungsvereinbarung

zwischen

der Stadt Herzogenaurach
vertreten durch den Ersten Bürgermeister Dr. German Hacker
Marktplatz 11, 91074 Herzogenaurach

- Herzogenaurach -

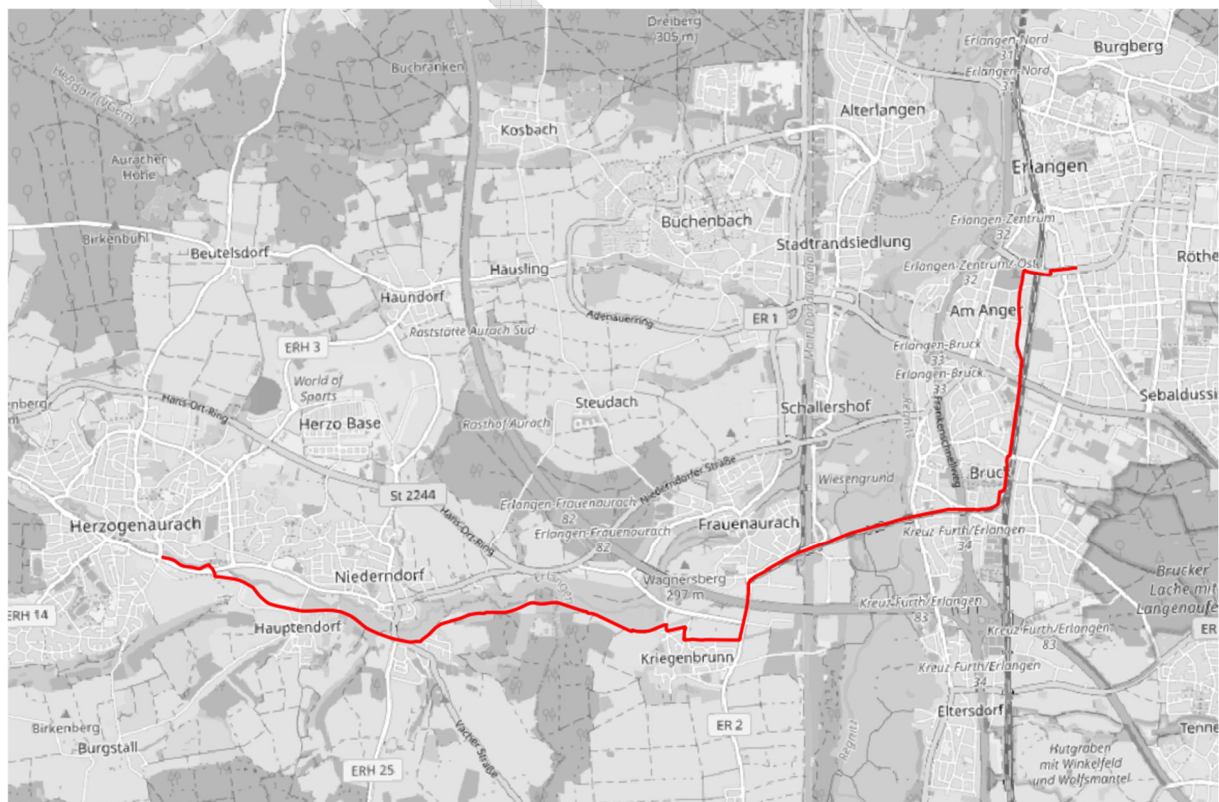
und

der Stadt Erlangen
vertreten durch den Oberbürgermeister Jörg Volleth
dieser vertreten durch den Referenten für Planen und Bauen (Referat VI)
Harald Lang, Werner-von-Siemens-Straße 61, 91052 Erlangen

- Erlangen -

über

**die gemeinschaftliche Planung
der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach**



I. Allgemeines

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Projektpartner sind die Stadt Erlangen und die Stadt Herzogenaurach.
- (2) Die Projektpartner kommen überein, die Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach zwischen dem Knotenpunkt Werner-von-Siemens-Straße und Nürnberger Straße in Erlangen und dem Knotenpunkt Hans-Maier-Straße und Bahnhofstraße in Herzogenaurach gemäß der „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg - Fürth - Erlangen - Herzogenaurach - Schwabach und umgebende Landkreise“ (August 2017), dem bewilligten gemeinsamen Förderantrag vom 27.05.2020 und dem in Stufe 1 erarbeiteten Vorplanungsbericht Verkehrsanlagen (Anlage 1) gemeinsam zu planen.
- (3) Ziel der Vereinbarung ist die Durchführung der HOAI-Leistungsphasen 3 bis 5 (Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung) für die Verkehrsanlagen der Gesamttrasse und die nötigen Ingenieurbauwerke sowie die Fertigstellung der bereits beauftragten umweltfachlichen Leistungen (insbesondere des landschaftspflegerischen Begleitplans).
- (4) Grundlagen dieser Vereinbarung sind das Bundesfernstraßengesetz (FStrG), das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) und die sonst geltenden Vorschriften und Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung.
- (5) Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein auf Basis der Leistungsphasen 1 und 2 aktualisierter Übersichtslageplan mit der Vorzugstrasse und den geplanten Ingenieurbauwerken (Anlage 2).

§ 2

Durchführung der Planung

- (1) Erlangen und Herzogenaurach planen den Neubau der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach gemäß der in den Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) festgelegten Standards in enger Abstimmung. Die Straßenbaulast und die Planungshoheit verbleiben bis zur Gemarkungsgrenze beim jeweiligen Projektpartner.
- (2) Die Durchführung der nötigen Baurechtsverfahren wird bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung gesondert geregelt.
- (3) Die Federführung für die Ausschreibungen und Vergaben aller notwendigen Planungsleistungen und Gutachten liegt bei der Stadt Erlangen. Die Stadt Erlangen ist Vertragspartner der Planungsbüros für die Gesamtstrecke Erlangen-Herzogenaurach und stellt die anfallenden Kosten gemäß Kostenschlüssel in § 3 (2) der Stadt Herzogenaurach nach § 5 in Rechnung.
- (4) Die Zuarbeit für die Planungsbüros (Informationen, Auskünfte, etc.) übernimmt jede Stadt separat für den jeweils eigenen Abschnitt. Ein regelmäßiger Austausch findet über regelmäßige Planungstreffen unter Beteiligung der relevanten Auftragnehmer statt.
- (5) Bereits beauftragt sind die DB Engineering & Consulting GmbH für umweltfachliche Belange (siehe Anlage 3) sowie die Rambøll Deutschland GmbH für die Fachplanungen Verkehrsanlagen sowie Tragwerks- und Objektplanung Ingenieurbau (siehe Anlagen 4 und 5).
- (6) Die Rambøll Deutschland GmbH wird jeweils stufenweise für die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs-, Genehmigungsplanung) sowie anschließend Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) nach HOAI 2021 beauftragt. Die Leistungsphasen 6 bis 9 können ebenfalls über den bestehenden Stufenvertrag abgerufen werden.

II. Kostentragung

§ 3 Planungskosten

- (1) Planungskosten sind die durch Rambøll Deutschland GmbH in Rechnung gestellten Bruttokosten für die Planung der Verkehrsanlagen, Tragwerke, Ingenieurbauwerke sowie die durch DB Engineering & Consulting GmbH in Rechnung gestellten Bruttokosten für naturschutzfachliche und umwelttechnische Planungen und Untersuchungen.
- (2) Herzogenaurach und Erlangen tragen die nach dieser Vereinbarung anfallenden Kosten nach Abzug der durch die Stadt Erlangen abgerufenen Fördermittel (derzeit Fördersatz 75 % der zuwendungsfähigen Kosten; siehe Anlage 5) anteilig gemäß einem Kostenschlüssel von 70 % für Erlangen und 30 % für Herzogenaurach.
- (3) Abweichend zu § 3 Absatz 2 werden die Planungskosten für Ingenieurbauwerke (einschl. Tragwerksplanung) bauwerksscharf abgerechnet und von dem Partner getragen, auf deren Gemeindegebiet sich das jeweilige Bauwerk befindet.
- (4) Interne Personal-, Sach- und Verwaltungskosten werden gegenseitig nicht in Rechnung gestellt.
- (5) Der Kostenteilungsschlüssel aus Abs. 2 gilt ausschließlich für die Leistungsphasen 3, 4 und 5. Für die darauffolgenden Leistungsphasen wird nach Abschluss der Genehmigungsplanung sowohl der Kostenteilungsschlüssel als auch Art und Umfang der gemeinsamen Planung neu vereinbart.

§ 4 Weitere Kosten

- (1) Weitere Kosten sind Kosten für planungsbegleitende Untersuchungen, Kartierungen, Vermessungen, Gutachten und Unterlagen. Wenn die Leistung beide Projektpartner betrifft, werden diese analog zu den Planungskosten der Verkehrsanlage geteilt. Es wird der in § 3 Abs. 2 angegebene Kostenschlüssel angewandt.
- (2) Aufträge, die weitere Kosten im Sinne von Absatz 1 verursachen und fördertechnisch relevant sind, werden nur bei Einvernehmen zwischen der Stadt Erlangen und der Stadt Herzogenaurach erteilt.
- (3) Durch politische Beschlüsse, Bürgerentscheide und ähnlichem besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass das Projekt vorzeitig gestoppt wird. Sollte dies eintreten, werden nur die bereits verbindlich beauftragten Leistungen entsprechend dem Kostenschlüssel in § 3 Abs. 2 und 3 abgerechnet. Sollte der Abbruch eine Rückforderung von Fördermitteln auslösen ist diese Rückforderung gemeinsam entsprechend dem in § 3 Abs. 2 vereinbarten Kostenschlüssel zu begleichen.

§ 5 Zahlungspflicht und Abrechnung

- (1) Herzogenaurach und Erlangen verpflichten sich, die nach dieser Vereinbarung auf sie entfallenden Kostenanteile zu übernehmen.
- (2) Die endgültige Abrechnung erfolgt auf Grundlage der Schlussabrechnung mit den Auftragnehmern und des Schlussverwendungsnachweises für den Fördergeber.
- (3) Abschlagsrechnungen zwischen den Projektpartnern werden einmal jährlich im Oktober gestellt, sofern keine anderen Absprachen im Einzelfall erfolgen.
- (4) Der Fördermittelabruf erfolgt gesammelt durch die Stadt Erlangen.

III. Sonstige Regelungen

§ 6 Schriftform

Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 7 Salvatorische Klausel

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam oder undurchführbar sein oder nach Vertragsschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit der Vereinbarung im Übrigen unberührt.
- (2) An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der Zielsetzung am nächsten kommen, die die Vertragsparteien mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt haben.
- (3) Abs. 1 und 2 gelten entsprechend für den Fall, dass sich die Vereinbarung als lückenhaft erweist.

Für Erlangen

Erlangen, den

Für Herzogenaurach

Herzogenaurach, den

Harald Lang
Referent für Planen und Bauen (Referat VI)

Dr. German Hacker
Erster Bürgermeister

Verteiler:

1. Fertigung: Stadt Herzogenaurach
2. Fertigung: Stadt Erlangen

Anlagen:

- Anlage 1 – Vorplanungsbericht Verkehrsanlagen
- Anlage 2 – Übersichtplan inkl. Vorzugstrasse und Ingenieurbauwerke
- Anlage 3 – Verträge DB E&C (Umweltplanung und -untersuchungen)
- Anlage 4 – Vertrag Rambøll Los 1 (Tragwerks- und Objektplanung Ingenieurbau)
- Anlage 5 – Vertrag Rambøll Los 2 (Verkehrsanlagenplanung)
- Anlage 6 – Zuwendungsbescheid

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/614

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
614/111/2026

Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg, Erhöhung der Überwachungstunden bei der Geschwindigkeitsüberwachung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, die Überwachung des fließenden Verkehrs durch den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg zu intensivieren. Es sollen weitere 25 Wochenstunden, maximal 30 Wochenstunden, beauftragt werden unter der Voraussetzung, dass die anderen Mitgliedsstädte die übrigen Überwachungsstunden übernehmen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit der Beschlussvorlage 614/102/2025 wurde die Verwaltung beauftragt, die Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung zu prüfen.

Hintergrund ist, dass aus fachlicher Sicht eine Ausweitung der Geschwindigkeitskontrollen angezeigt ist. An vielen Örtlichkeiten werden im Stadtgebiet im Mittel Übertretungen von über 10 % gemessen, an einzelnen Örtlichkeiten auch annähernd 20% (Bsp. Palmsanlage). Dazu kommt die Ausweitung der 30 km/h Regelungen im Stadtgebiet, die nach der Aufstellung der Beschilderung zunächst verstärkt überwacht werden müssen. Immer wieder werden an die Verwaltung Beschwerden über zu schnell fahrende Kfz herangetragen. Insofern ist aufgrund der Verkehrssicherheit eine Ausweitung der Kontrollen sinnvoll und notwendig.

Hierzu muss der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung ein neues Kfz mit Messanlage anschaffen sowie entsprechend Personal einstellen. Ein Kfz mit Messanlage erreicht ca. 60 Überwachungsstunden in der Woche, dies entspricht ca. 3.000 Überwachungsstunden im Jahr. Derzeit hat die Stadt Erlangen 50 Wochenstunden (ca. 2.500 Jahresstunden) beauftragt.

Die Verwaltung geht davon aus, dass weitere 25 Wochenstunden (entspricht ca. weitere 1.250 Überwachungsstunden) einen erheblichen Sicherheitsgewinn im fließenden Verkehr mit sich bringt und hält diese auch für notwendig, um die Sicherheit des fließenden Verkehrs zu steigern. Die übrigen Überwachungsstunden müssen hierbei von den anderen Mitgliedsstädten übernommen werden, die bereits Interesse gezeigt haben.

Insgesamt sind die Fallzahlen der Geschwindigkeitsüberwachung in der Vergangenheit auf hohem Niveau leicht gesunken und liegen derzeit ca. 21.900 Fälle/Jahr.

Jahr	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Fallzahl (gerundet auf Hundert)	21.900	22.100	22.600	25.100	23.500	21.600

Vor dem Hintergrund der sinkenden Fallzahlen wurde die vorgeschlagene Erweiterung um 35 Wochenstunden auf 25 Wochenstunden korrigiert (vgl. Beschlussvorlage 614/102/2025). Die Erhöhung um 25 Wochenstunden entspricht eine Steigerung um 50%. Inwieweit die Fallzahlen (und damit die Erträge) mit der Erhöhung der Überwachungsstunden steigen, kann nicht seriös beurteilt werden. Es ist sicherlich nicht skalierbar. Beeinflusst werden die Fallzahlen durch die Ausweitung der Tempo 30 Strecken, die auf Hauptverkehrsstraßen liegen ebenso wie das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, die auf einen höheren Überwachungsdruck üblicherweise mit einer langsameren Fahrweise reagieren.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Auswirkungen auf den städtischen Haushalt:

Die Prognose bei einer Erweiterung um 25 Wochenstunden auf 75 Wochenstunden beruht auf der Annahme, dass die Kosten weitgehend skalierbar sind und damit um 50% steigen sowie zusätzlich eine jährliche Kostensteigerung um 5% (allgemeine durchschnittliche Kostensteigerung des Zweckverbandes der letzten Jahre). Ab dem Jahr 2027 greifen dann alle Neuregelungen des § 2bUStG, wodurch auf bestimmte Dienstleistungen der Verbandsgemeinden Umsatzsteuer anfällt. Deshalb wurde für das Jahr 2027 eine Erhöhung der Aufwendungen um 7,5 % einkalkuliert.

Die weitgehende Skalierbarkeit der Kosten gilt jedoch nicht gleichermaßen für die Erträge. Bei den Erträgen sind deshalb drei Annahmen genannt, eine eher positive Annahme mit ca. 40% Steigerung, eine vermutlich realitätsnahe Annahme mit 30% Steigerung der Erträge und eine vorsichtige Annahme mit 20% Steigerung der Erträge. Aufgrund des unberechenbaren Verhaltens der Autofahrer kann nicht vorhergesagt werden, welche der Annahmen am ehesten der Realität entspricht. Vermutet wird seitens der Verwaltung, dass die reale Steigerung bei ca. 30 % liegen dürfte aufgrund der Hoffnung, dass die neuen kommenden Tempo 30 Strecken den Ertrag steigern.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Umsetzung:

In der nächsten Verbandsversammlung (voraussichtlich im Laufe des Novembers) findet der Beschluss des Haushaltes des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung statt. Wenn im September 2026 noch ein entsprechender Beschluss zur Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung gefasst wird, könnte die Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung in der nächsten Verbandsversammlung beschlossen werden. Im Jahr 2027 könnte dann die Anschaffung des Kfzs, des Messgerätes sowie die Einstellung des Personals erfolgen, sodass wahrscheinlich 2028 dann die neue Messanlage den Betrieb aufnehmen könnte.

Hinzuweisen ist, dass auch die anderen Städte, die bereits Interesse an einer Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung gezeigt haben, diese Beschlüsse ebenfalls noch fassen müssen. Sollten diese Beschlüsse nicht rechtzeitig gefasst werden, bedeutet dies eine Verzögerung um ein Jahr, womit die Messanlage erst 2029 in Betrieb gehen könnte.

Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass der Beschluss die Stadt Erlangen mehrere Jahre binden wird und eine Rückabwicklung des Beschlusses nur langfristig möglich 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:
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: Geschwindigkeitsüberwachung zu BV 614/111/2026

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Anlage Geschwindigkeitsüberwachung zu BV 614/111/2026

	Aufwendungen		Erträge				Ergebnis			
	ohne Änderung der Wochenstunden	mit Erhöhung der Wochenstunden auf 75h	Erträge ohne Änderung der Wochenstunden	Prognose bei 75 Wochenstunden und 20 % Steigerung der Erträge	Prognose bei 75 Wochenstunden und 30 % Steigerung der Erträge	Prognose bei 75 Wochenstunden und 40 % Steigerung der Erträge	ohne Änderung der Wochenstunden	Prognose bei 75 Wochenstunden und 20 % Steigerung der Erträge	Prognose bei 75 Wochenstunden und 30 % Steigerung der Erträge	Prognose bei 75 Wochenstunden und 40 % Steigerung der Erträge
2024	430.649 €		963.013 €							
2025	424.495 €		951.829 €							
Basis für Hochrechnung	425.000 €		950.000 €							
2026 (5% Aufwandssteigerung)	446.250 €	669.375 €	950.000 €							
2027 (7,5% Aufwandssteigerung)	479.719 €	719.578 €	950.000 €	1.140.000 €	1.235.000 €	1.330.000 €	470.281 €	420.422 €	515.422 €	610.422 €
2028 (5% Aufwandssteigerung)	503.705 €	755.557 €	950.000 €	1.140.000 €	1.235.000 €	1.330.000 €	446.295 €	384.443 €	479.443 €	574.443 €

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/614

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
614/113/2026

Antrag: Eltersdorf Regnitzweg: Schlechte Sicht verbessern, Antrag Nr. 50/2026 der SPD Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 50/2026 der SPD-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag 050/2026 hat die SPD-Fraktion einen Verkehrsspiegel für die Einmündung des Schwemmseeweges in den Regnitzweg beantragt. Aufgrund der Grundregel Rechts-vor-Links ist der Schwemmseeweg bevorrechtigt. Der Schwemmseeweg ist – bei angepasster mäßiger Geschwindigkeit (vgl. § 8 Abs. 2 StVO) – seitens des aus dem Regnitzweg kommenden Verkehrsteilnehmer gut einsehbar, so dass eine Gefahr bei korrekter Annäherung regelmäßig nicht erkennbar ist. Bei zu hoher Fahrgeschwindigkeit seitens des aus dem Regnitzweg kommenden Verkehrsteilnehmers ist ein Verkehrsspiegel wenig hilfreich, verführt zu einer Annäherung mit zu hoher Fahrgeschwindigkeit und vermittelt damit einen nicht vorhandenen Sicherheitsgewinn. Polizeiliche Erkenntnisse zu Vorfahrtsverletzungen liegen nicht vor. Eine Verbesserung der Verkehrssituation ist somit mit einem Verkehrsspiegel nicht möglich. Bzgl. des Wunsches nach einem Piktogramm 30 km/h ist mitzuteilen, dass dies nur in sehr großen 30km/h Zonen zulässig ist und der Bereich hierunter nicht fällt.

Im Ergebnis sind beide Maßnahmen nicht notwendig.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

Anlagen: Antrag Nr. 50/2026 der SPD-Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

SPD-Stadtratsfraktion Erlangen

SPD Fraktion
Erlangen

SPD-Stadtratsfraktion Erlangen • Rathausplatz 1 • 91052 Erlangen

Oberbürgermeister Jörg Volleth
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: **16.06.2026**
Antragsnr.: **050/2026**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **VI / 61**
mit Referat:

16. Juni 2026

Antrag: Eltersdorf Regnitzweg: Schlechte Sicht verbessern

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

den nachfolgenden Antrag hatte die SPD-Fraktion bereits in der letzten Wahlperiode gestellt (207/2025), dort konnte er nicht abschließend bearbeitet werden. Das Thema ist aber weiterhin aktuell, daher stellen wir den Antrag erneut.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in Eltersdorf gibt es Hinweise von Anwohner*innen, dass die Sicht im Regnitzweg schlecht ist und dies für die Verkehrssicherheit Probleme bereitet. Konkret geht es um die Einmündung Regnitzweg/Regnitzweg, siehe:

https://maps.app.goo.gl/mzFrxdSCgUXZbYa68?g_st=ipc

Um die Situation dort zu verbessern, stellt die SPD-Fraktion folgenden Antrag:

An der betreffenden Stelle soll ein Verkehrsspiegel angebracht werden, damit der aus der Seitenstraße abbiegende Verkehr eine bessere Sicht hat.

Auf der Fahrbahn soll zur besseren Verdeutlichung eine Aufschrift mit 30 km/h angebracht werden, um auf die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung hinzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Philipp Dees
Fraktionsvorsitzender

Dr. Andreas Richter
Sprecher für Verkehr



f.d.R. Katja Rabold-Knitter
Geschäftsführerin der SPD-Fraktion