STADT BAMBERG
Stadtplanungsamt

SG Verkehrsplanung
Untere Sandstraße 34
96049 Bamberg
Tel.: 0951 - 871625
Fax: 0951 - 871966
Email:dagmar.spangenberg@stadt.bamberg.de

Protokoll

Thema: **13. Sitzung Fahrradforum Bamberg**

Datum/Zeit: **15.10.2015, 16^{00} – 17^{50} Uhr**

Ort: **Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg, Margaretendamm 40, 96052 Bamberg**

Teilnehmer: **s. Anwesenheitsliste im Anhang**

Text	Zuständig / Termin
1 **Begrüßung und Eröffnung** durch den Baureferenten Herrn Thomas Beese, der den Oberbürgermeister aufgrund einer Terminüberschneidung entschuldigte.	
2 **Ergebnisse aus Umweltsenat und Bausenat** [Baureferat] **s. Anhang** Folgende Beschlüsse zum Radverkehr liegen aktuell vor und wurden kurz von Herrn Beese erläutert: Umwelt- und Verkehrssenat vom 19.05.2015 - Sachstand Laubanger - Sachstand Lange Straße Bau- und Werksenat vom 10.06.2015 - Sachstand Cityroute 8 - Platzgestaltung Egelseestraße	
3 **Radverkehrsführung Markusplatz** **Entwurfsplanung mit Diskussion der Varianten** [Vortrag Ing.-Büro BSV Aachen] s. Vortrag von BSV, vorab am 05.10.2015 an alle Teilnehmer verschickt Frau Reinartz vom Ing.-Büro BSV Aachen stellte, ausgehend von einer detaillierten Bestandsanalyse der heutigen Radverkehrsanlagen und der aktuellen Verkehrsbelastung, die derzeitigen Konflikte der Radverkehrsführung dar. Der Hauptkonflikt besteht zwischen geradeausfahrenden Radlern und dem rechtsabbiegenden Kfz/Bus-Verkehr. Grundansatz der Planung ist eine separate Führung von Radfahrern und Kfz/Bus. Der Lösungsansatz ist dabei eine Entflechtung der Radverkehrsströme in der Kapuzinerstr.. Hierzu hat das Büro BSV vier Varianten mit einer Untervariante (V 1a) entwickelt, die detailliert vorgestellt wurden. Gemeinsamkeiten der Varianten: • Seitenraumführung der Radler entgegen der Einbahnstraße in Richtung Am Kranen • vorgezogene Aufstellbereiche für Radler an allen Knotenpunktzufahrten • Querschnitt im Straßenzug „Markusplatz“ mit der Weiterführung eines Schutzstreifens in Richtung Weide.	**BSV Aachen** **Stadtplanungsamt**

- ungelöst bislang eine regelkonforme und zugleich attraktive Führung des Radverkehrs aus der Kleberstraße
- Querschnitt „Markusstraße" mit (kurzen) Schutzstreifen vor LSA (nicht bei V 3, dort verbleibt der bestehende Auffangradweg)
- Führung des geradeausfahrenden und linksabbiegenden Radverkehrs aus der Kapuzinerstraße auf Schutzstreifen zwischen den IV-Spuren ist in V 1 -3 gleich, nicht bei V 4
- bereits am Knoten Holzmarkt beginnt eine frühzeitige Entflechtung des Radverkehrs mit Vorsortierung der Richtungen (nicht bei V 4)

Unterschiede der Varianten liegen bei der Führung des rechtsabbiegenden Radverkehrs aus der Kapuzinerstraße

- Variante 1:
  rechtsabbiegender Radler auf Schutzstreifen neben 3,00m breiter IV-Spur, nebeneinander Fahren von Bus und Rad möglich, dadurch Konflikt beim Einfahren des Busses in die Haltstelle am Markusplatz
- Variante 2:
  rechtsabbiegender Radler auf Schutzstreifen neben 2,25m breiter (schmaler) IV-Spur (gesamte Fahrbahnbreite 3,75m), dadurch kein nebeneinander Fahren von Bus und Rad möglich, nur hintereinander, damit kein Konflikt beim Anfahren der Bushaltestelle. Problem liegt beim erzwungenen Hintereinanderfahren, erscheint evtl. als „Komforteinbuße" für Rad- und Busverkehr.
- Variante 3:
  rechtsabbiegender Radverkehr verbleibt auf Radweg (Regelbreite von 2,00m) und wird auf Höhe der Haltestelle zwischen Haltekante und Kiosk geführt, damit Konflikte zwischen Radverkehr und wartenden bzw. ein- und aussteigenden Fahrgästen
- Variante 4:
  alle Radler auf einem Fahrstreifen als "Radweg mit Bus und Taxi frei" mit gesonderter Signalisierung; Bus, Rad und Taxen fahren hintereinander, damit kein Konflikt beim Anfahren der Busse an die Haltestelle. Aufgrund vorhandener Verkehrsbelastung zeigt durchgeführter Nachweis der Verkehrsqualität Kapazitätsgrenzen auf, dadurch stark eingeschränkte Leistungsfähigkeit. Lange Rotzeiten für Radler in alle Richtungen lassen Akzeptanz sinken, Behinderung der Busse bei starkem Radverkehr

Ergebnisse der anschließenden Fragen und Diskussion:

- Welche Verkehrsperspektive gibt es für den Markusplatz?
  Das Thema Verkehrsberuhigung Lange Straße wie auch die Fortschreibung des VEP sind Einflussgrößen auf die zukünftige Verkehrsbelastung am Markusplatz.
- Einsatzgrenzen von Schutzstreifen
  Kfz-Verkehrsstärken als Einsatzgrenzen sind entfallen. Ein Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf nur im Bedarfsfall ohne Gefährdung des Radverkehrs von Kfz überfahren werden. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fz Schwerverkehr /Tag) vermieden werden.
- Variante 4 – Leistungsfähigkeit
  Eigene Phase für Rad/Bus-Spur verursacht lange Wartezeiten für Rad/Bus, jedoch wird dadurch hohe Sicherheit für alle gesehen. Problem liegt in der Spitzenstunde, Vereinfachung LSA-Programmierung überprüfen
- Führung Rechtsabbieger über Kleberstraße hinter Kiosk
  Umwegige Führung, Umbau notwendig; war bereits Bestand vor Ausbau innerstädtischer Ring – hatte geringe Akzeptanz durch Radler
- Einengung auf eine IV-Spur in der Kapuzinerstr. bereits im Zulauf auf Höhe Clavius-Gymnasium
  In der Planung bereits auf 5,00m reduziert, damit wird schon eine Beruhigung im Vergleich zum Ist-Zustand erzielt; Auswirkungen müssen geprüft werden
- Führung des rechtsabbiegenden Radverkehrs wie bisher im Seitenraum (Radweg) oder wie geplant auf der Fahrbahn?
  Der Führung auf der Fahrbahn wird zugestimmt, es gab keinen Diskussionsbedarf
- Querschnittsaufteilung Kapuzinerstr. mit geringen Breiten für den Kfz-Verkehr – realistisch?
  Nicht nur Stadtbusse, auch Regionalbusse und Lkw, große Fahrzeuge müssen Schutzstreifen mitbenutzen. Verkehrszählung hat wenig Schwerverkehr ergeben,

Schwerverkehr/Lkws können auf 2,50m Fahrbahnbreite abgewickelt werden, Busse nicht. Grundsätzlich gibt es Spielraum in den Spurbreiten auf der Fahrbahn, da die Borde auf beiden Seiten erneuert werden müssen. Allerdings nur zu Lasten der Gehweg-breiten. Aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens wegen der benachbarten Schulen (Abwicklung von Stoßzeiten) wird dies nicht empfohlen. • Radweg in Einbahnrichtung in beide Richtungen freigeben wird nicht empfohlen, dadurch Verlagerung der Konflikte Rad / Rad und Rad / Fußgänger sowie Probleme an Einmündungen und Verknüpfungsbereichen **Fazit:** Varianten 1 und 4 fanden im Fahrradforum den höchsten Zuspruch. Für Variante 1 sind mögliche Querschnittsvarianten in der Kapuzinerstr. zu prüfen (nicht zu Lasten des Fußgängers). Als Untervariante ist zu untersuchen, ob rechtsabbiegender Radler bereits vor der Haltestelle in den Seitenraum geführt werden kann, damit kein Konflikt mit ein- und ausfahrenden Bussen (zweifaches Kreuzen Bus/Rad wird dadurch vermieden). Für Variante 4 sind die Phasen detailliert zu prüfen.	
4 Umsetzung Fahrradprogramm 2015 und Regensburger Ring Sachstand [Stadtplanungsamt mit EBB] **s. ppt-Vortrag im Anhang mit Tabelle „Fahrradprogramm 2015, Stand 14.10.2015" und Entwurf Fahrradprogramm 2016** Das modifizierte Fahrradprogramm 2015 mit dem Stand der Umsetzung der jeweiligen Projekte wurde vorgestellt. Ca. 83.000 € sind bereits ausgegeben oder durch Aufträge gebunden. Ein erster Entwurf für das Fahrradpro-gramm 2016 wurde verteilt. Nach Abschluss der Haushaltsberatungen und Bekanntgabe der verfügbaren Mittel der Haushaltsstelle „Fahrradwegenetz" wird die Verwaltung den Vorschlag für das Fahrradprogramm Baureferat 2016 aktualisieren und diesen Entwurf im Vorfeld der nächsten Sitzung den Mitgliedern des Fahrradforums zukommen lassen. Die Radverkehrsführung entlang der Nordtangente wird in mehreren Bauabschnitten umgesetzt, in 2015 war die Realisierung des Bauabschnittes Ost Teil 1 (Siechen-kreuzung mit Siechen- / Magazinstr.) geplant. Nachdem aus unwirtschaftlichen Gründen die Ausschreibung aufgehoben werden musste, ergibt sich nunmehr folgende Abfolge der Bauabschnitte, s. Anhang. Für das Jahr 2016 ist Abschnitt Ost Teil 2 (Knoten Margaretendamm / Magazinstraße / Europabrücke) vorgesehen. Für diesen Abschnitt konnte eine zusätzliche Förderung durch die Klimaschutzinitiative erzielt werden. Der Abschnitt Ost Teil 1 soll dann im Anschluss, also 2017, gebaut werden. Dadurch kann auch für diesen Bauabschnitt noch 2016 ein Bundesförderantrag gestellt werden.	**Stadtplanungsamt** **Entsorgungs- und Baubetrieb**
5 Bewerbung AG Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern [Stadtplanungsamt] **s. ppt-Vortrag im Anhang** Beim nationalen Fahrradkongress 2011 in Nürnberg hat sich die AGFK Bayern gegründet. Die Verwaltung wollte als Gründungsmitglied beitreten und hat hierzu einen Antrag gestellt. Der Finanzsenat hat in seiner Sitzung vom 24.05.2011 diesen Antrag aus Kostengründen abgelehnt. Auf Empfehlung des Fahrradforums hat der Umweltsenat am 05.03.2013 die Verwaltung beauftragt, sich um die Aufnahme in die AGFK Bayern zu bemühen. Bisher ungeklärt war die Finanzierung des jährlichen Mitgliedsbeitrages von 3.000 €. Hierüber muss der Stadtrat im Rahmen der Haushaltsberatungen 2016 entscheiden. Sobald die Mittel bereitgestellt worden sein werden, wird das Stadtplanungsamt die notwendigen Schritte (s. Anhang) für die Aufnahme der Stadt Bamberg in die AGFK einleiten.	**Stadtplanungsamt**
6 Themensammlung Fahrradforum (s. Anhang) Die Klärung der Frage, ob bei benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen (Führung im Seitenraum oder Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie) ein direktes Linksabbiegen zulässig ist oder nicht, soll in den Themenspeicher aufgenommen werden. Die Themenliste der im Fahrradforum zu behandelnden Punkte mit aktuellem Bearbeitungs-stand zur Kenntnis.	**Straßenverkehrsamt**

7 Verschiedenes Der ADFC bittet um Überprüfung der Radverkehrsführung in der Judenstraße während der laufenden Baustelle der Stadtwerke.	**Straßenverkehrsamt**
Nächster Termin: Die 14. Sitzung des Fahrradforums wird im Frühjahr 2016 stattfinden. Eine Einladung mit Tagesordnung wird rechtzeitig erfolgen.	**Stadtplanungsamt**

Bamberg, 20.10.2015
Baureferat

Thomas Beese
Baureferent

Aufgestellt am 16.10.2015
Dagmar Spangenberg
Stadtplanungsamt