

<p><b>Sitzungsvorlage</b></p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt 65 Entsorgungs- und Baubetrieb</p>	<p><b>Vorlage- Nr:</b>      <b>VO/2018/2178-61</b></p> <p>Status:                      öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum:                      21.12.2018 Referent:                    Beese Thomas</p>						
<p><b>Fahrradstadt Bamberg</b> <b>Sachstandsbericht</b></p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05.02.2019</td> <td>Umweltsenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	05.02.2019	Umweltsenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
05.02.2019	Umweltsenat	Entscheidung					

## I. Sitzungsvortrag:

Zuletzt wurde in der Sitzung des Umweltsenates am 27.11.2018 ein Sachstandsbericht zur Fahrradstadt Bamberg gegeben (VO/2018/1955-61). Seitdem hat sich der aktuelle Stand zu folgenden Punkten verändert:

### 1. Herstellung von zusätzlichen Fahrradbügeln / Fahrradparkplätzen

Ende November und im Dezember 2018 konnten aufgrund der milden Witterung noch sechs Standorte realisiert werden:

Markusbrücke / Fischerei - 2 Radbügel  
 Luitpoldstraße - 3 Radbügel  
 Laurenziplatz - 5 Radbügel  
 Kunigundendamm 40 - 3 Radbügel  
 Kunigundendamm 41 - 3 Radbügel  
 P Berggebiet - 3 Radbügel

Im Jahr 2018 wurden damit insgesamt 17 Standorte mit 67 Radbügeln und der Car Bike Port am Kranen umgesetzt. Somit sind insgesamt 144 neue Radabstellplätze geschaffen worden. Zum Vergleich:

Bestand 12 / 2017:      85 Standorte mit ca. 691 Fahrradbügeln für ca. 1382 Fahrräder  
 (innerhalb 25 Jahre sukzessive realisiert)  
 Bestand 12 / 2018:      102 Standorte mit ca. 763 Fahrradbügeln für ca. 1526 Fahrräder

### Planung Radabstellplätze 2019

Zur Umsetzung ressortübergreifend - und mit den jeweiligen Bürgervereinen abgestimmt - sind derzeit weitere 20 Standorte mit **ca. 63 Radbügeln** (126 Radabstellplätze) bereit. Bei zwei Standorten (Gönnerstraße 11 und Gabelsbergerstraße 27) wird jeweils ein Lizenzstellplatz zugunsten von jeweils zehn Radabstellplätzen umgewandelt. Dies ist mit den betroffenen Bürgervereinen koordiniert.

Nr.	Standort	Derzeitige Nutzung	Anzahl Radbügel	Routine Verkehr	Abstimmung Bürgerverein
1	Marienplatz / Peuntstraße	Gehwegfläche (m.d.B. um Sanierung Pflasterbelag)	2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Peunt-/ Egelseestraße	Gehwegfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Gönnerstraße Hsnr. 2 / Ecke Marienplatz	Gehwegfläche - Aufstellung der Bügel am Gebäude	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Gönnerstraße Hsnr. 11	1 Lizenzstellplatz auf Gehweg	5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Hemmerleinstraße 8	Gehwegfläche - Aufstellung der Radbügel am Gebäude	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Gönnerstraße Hsnr. 32	Fahrbahn / Sperrfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Hirtenstraße Hsnr. 7	Gehwegfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8	Hirtenstraße Hsnr. 1	Fahrbahn / Sperrfläche	2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
9	Egelseestraße Hsnr. 94/96	Gehwegfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
10	Bleichanger / Gönnerstraße	Gehwegfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
11	Kunigundendamm Hsnr. 56	Gehwegfläche - Verschieben zum Gebäude	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
12	Kunigundendamm 52 / Hirtenstraße	Erweiterung der Radbügel	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
13	Bleichanger / Kunigundendamm	Gehwegfläche	2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
14	Kirchplatz Wunderburg	Austausch alte Fahrradabstellanlage	4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
15	Neuerb-/ Dürrwächterstraße	Gehwegfläche	4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16	Siechen-/ Gasfabrikstraße (vor Apotheke)	Gehwegfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
17	Memmelsdorferstraße 2d	Gehwegfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
18	Memmelsdorferstraße (gegenüber Ottokirche), vor Bäckerei	Gehwegfläche	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
19	Martin-Luther-/ Trimbergstraße	Gehwegfläche / Streukiste	3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
20	Gabelsbergerstr. 27	1 Lizenzstellplatz	5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

63

### Thematik Schrottfahrräder

Nicht abgesperrte Fahrräder sind Fundräder, die in einem technisch soliden Grundzustand auf öffentlichem Verkehrsgrund vom Finder im Ordnungsamt gemeldet oder abgegeben werden.

Als „klassisches Schrottrad“ wird ein Fahrrad bezeichnet, das aufgrund seines technischen Zustandes nicht am Straßenverkehr teilnehmen kann (fehlende Räder oder nur Rahmen vorhanden, keine Kette, kaputte Schaltung, etc.). Schrotträder auf öffentlichem Verkehrsgrund werden vom Ordnungsamt durch Markierungsaufkleber gekennzeichnet, die Abholung der Schrotträder erfolgt (nach einer Wartefrist von ca. 2-8 Wochen) durch den EBB.

Kein „klassisches Schrottrad“ (aber meist ein „zukünftiges Schrottfahrrad“) ist ein Fahrrad, das durch geringfügige Reparaturen wieder in Ordnung gebracht werden kann, z.B. fehlender Sattel, platter Reifen, Rost, etc..

Wenn solche Fahrräder versperrt an öffentlichen Abstellplätzen stehen, gibt es keine zwingende Handhabe für eine Zwangsentfernung, da weder unmittelbare Gefahr oder schwere Behinderung vorliegt. Das Abstellen der Fahrräder ist im öffentlichen Raum nicht verboten oder zeitlich beschränkt, ebenso nicht nach ästhetischen Vorgaben begrenzt. Leider werden diese Fahrräder meist nach Jahren doch zu „klassischen Schrottfahrrädern“, weil der Eigentümer sie aufgegeben hat. Bis dahin blockieren sie wertvolle Radabstellplätze und mindern die Akzeptanz bei der Standortsuche nach neuen Radabstellplätzen. Grundstückseigentümer befürchten, dass sich die Radbügel mit der Zeit in eine mit Schrotträdern unansehnliche Radabstellanlage verwandeln.

## **Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn**

Mit Förderung des Bundesumweltministeriums (BMU) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative sollen bis 2022 bundesweit 100.000 neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen. Das gemeinsame Ziel von BMU und DB ist, die Kommunen für Fahrradfahrende attraktiver zu gestalten und geordnetes Fahrradparken am Bahnhof zu ermöglichen. Dazu wird eine Komplettlösung zur Schaffung von Bike+Ride-Stellplätzen an Bahnhöfen angeboten.

Durch die neu aufgelegte Bike+Ride-Offensive der Bahn werden Kommunen mit bis zu 40 Prozent der zuwendungsfähigen Investitions- und Installationsausgaben vom Bund bei der kurzfristigen Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf Bahngelände finanziell unterstützt. Die Kommune muss 60 Prozent der förderbaren Kosten übernehmen, kann aber bis auf einen Sockelbetrag von 10 Prozent bzw. 15 Prozent Dritt-Mittel einbeziehen (Länderprogramme werden derzeit angepasst).

Die DB stellt für diese neuen Fahrradabstellplätze mietfrei Flächen zur Verfügung. Für die Ausarbeitung eines Gestattungsvertrages fallen Gebühren in Höhe von 950 € an. Bestandteil des Gestattungsvertrages wird ein „Kooperationsvertrag Betrieb“, in dem die auf die Kommune übertragenen Verkehrssicherungs- und Betreiberpflichten geregelt werden. Diese Vorgehensweise, dass Gemeinden auf (zwar mietfreien) Bahngrund dauerhaft zu Unterhalt und Verkehrssicherung verpflichtet werden sollen, ist aufgrund der Folgekosten problematisch und muss im weiteren Planungsverlauf abgewogen werden.

Am 8. Januar 2019 fand eine Begehung mit Vertretern der DB-Offensive, dem Bahnhofsmanagement und dem Baureferat statt. Derzeit werden in Absprache mit Kommune und Bahnhofsmanagement verfügbare Flächen geprüft und Kosten für mögliche Fahrradabstellplätze ermittelt.

Die GAL-Stadtratsfraktion hat in ihrem Antrag vom 14.01.2019 beantragt, dass die Stadt Bamberg umgehend einen Antrag auf Fördermittel aus der Bike+Ride Offensive des Bundesumweltministeriums stellt (**Anlage 1**). Sobald die bereits angestoßene Flächenprüfung und Kostenermittlung abgeschlossen ist, wird das Baureferat im Umweltsenat über eine mögliche Antragsstellung berichten.

## **2. Markusplatz Verkehrsversuch**

Der Umweltsenat hat am 27.11.2018 die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, mit welchem Aufwand es verbunden sein wird, im Bereich Kapuzinerstraße/Markusplatz ab Holzmarkt in einem Modellversuch 1: 1 eine Radverkehrsführung in ca. 3 Meter Breite auf der rechten Seite zu testen.

Der Verkehrsversuch wurde in der Routine Verkehr und in der AG Rad am 23.01.2019 mit folgendem Ergebnis behandelt (siehe hierzu die nachfolgende Abbildung):

1. Rückbau der Sperren im früheren Radweg stadteinwärts
2. Kein Wiedereinbau Hochbord, sondern zwei durchgezogene Linien rechts und links der aktuellen Rinne
3. Verlagerung der beiden heutigen Kfz-Fahrstreifen
4. Eindeutige Führung des Radverkehrs in Richtung Markusplatz auf einer Spur auf Fahrbahnniveau
  - keine parallele Führung von richtungsbezogenen Radwegen
  - Absperrung des baulichen Radwegs in Richtung Markusplatz auf der gesamten Länge durch Absperrvorrichtung (wie derzeit zwischen Baustellenzufahrt und stadteinwärts gerichteten Geh-(Rad)weg,
  - Restfläche baulicher Radweg rechts der Absperrvorrichtung wird dem Fußverkehr zugeordnet
  - Radspur nicht benutzungspflichtig, Breitstrich mit Piktogrammen und absolutes Halteverbot
  - linksabbiegender Radverkehr in Richtung Markusstraße / Markusbrücke im Mischverkehr oder indirekt möglich (wie heute)
  - vorgezogene Haltelinie für Radverkehr, keine Roteinfärbung der neuen Radspur (könnte nicht mehr ohne größere Schäden entfernt werden)
5. Eindeutige Radverkehrsführung über die Kreuzung
6. Provisorische Markierung Schutzstreifen (Breite 1,50 m) in Richtung Weide bis Höhe Anfang Bushaltestelle um klare Einfahrtsituation Kfz/Rad zu schaffen
7. Provisorische Markierung Schutz-/ Vorbeifahrstreifen (Breite 1,50 m) aus Richtung Markusplatz/Weide mit (eingerrücktem) Aufstellstreifen für Radfahrer (ARAS)
8. Vorbeifahrstreifen Markusstraße aus Richtung Markusbrücke (1,25 m) um Erreichen des bestehenden Auffangradwegs zu ermöglichen (Verkürzung Parkstreifen um einen Parkplatz)
9. Aktualisierung LSA-Programm LSA Markusplatz, zzgl. LED-Schutzblinker für Radfahrer

Wie in der Darstellung ersichtlich ergeben sich folgende Breiten (Maße beziehen sich jeweils auf Strichmitte, von West nach Ost):

Gehweg (Bestand)	2,60 m
Radweg (Bestand)	1,55 m
Doppelmarkierung	0,40 m
Fahrbahn (geradeaus/links)	3,25 m
Fahrbahn (rechts)	3,10 m
Breitstrich-Markierung	0,25 m
<b>Radweg 1 (neue Spur)</b>	<b>2,25 m</b>
<i>Radweg 2 (wird gesperrt)</i>	<i>1,25 m</i>
Gehweg (Bestand)	3,20 m
Querschnitt gesamt:	17,85 m

Die neue Radverkehrsführung beträgt demnach 2,25m.

Aufgrund dieser Planung werden Kosten in folgender Höhe angesetzt für

Markierungsarbeiten	ca. 10.000 €
Umsetzung Absperrvorrichtung	ca. 3.500 €
Programmierung LSA	ca. 4.500 €

(evtl. erforderliche Tiefbau- oder Kabelverlegearbeiten sind hier nicht enthalten)

Insgesamt werden Kosten in Höhe von **ca. 18.000 € brutto** anfallen. Hierfür stehen entsprechende Haushaltsmittel unter der Haushaltsstelle 63000.96000 Fahrradprogramm zur Verfügung.

Die zeitliche Umsetzung ist vom Baufortschritt und der Entbehrlichkeit der Baustellenzufahrt Hinterer Graben abhängig, vorgesehen im Frühjahr 2019.





### 3. Umsetzung „Förderprogramm Lasten-Pedelecs“

Im Haushalt 2019 stehen Haushaltsmittel in Höhe von 15.000 € unter der Haushaltsstelle 63000.96000 (Fahrradprogramm) für das Förderprogramm bereit. Erste Anträge sind bereits im Umweltamt eingegangen.

### 4. Modellversuch „Grünfeil für Radfahrende“

Die Stadt Bamberg nimmt an einem Modellversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) teil, bei dem der Grünfeil für Radfahrende getestet wird. Hierzu gibt es einen gesonderten Sachstandsbericht (VO/2019/2198-31 Durchführung des Modellversuchs "Grünfeil für Radfahrende).

### 5. Runder Tisch Lange Straße

In der letzten Sitzung des Runden Tisch Lange Straße am 26.11.2018 wurden folgende Ergebnisse festgehalten:

- die seit 1.12.2018 in Kraft getretene Parkregelung wird für einen dreimonatigen Übergangszeitraum beobachtet (keine Ahndung durch Strafzettel). Danach erfolgt eine Ahndung mit Strafzetteln.
- im Februar / März 2019 Zwischen-Evaluation, ggf. kurzfristige Nachbesserung
- abschließende Evaluation im Herbst 2019 (nach der Fertigstellung der Baumaßnahme Lange Straße 22-24)
- Haushaltsmittel für Planungen wurden für 2019 eingestellt. Auf der Grundlage einer nun zu bearbeitenden Planung könnten in den Haushaltsberatungen 2020 Haushaltsmittel für konkrete Maßnahmen im Jahr 2020 eingestellt werden
- qualitative Aufwertung der Langen Straße notwendig, nur Wegfall von Parkplätzen zu wenig
- nächster Termin Runder Tisch im 2. Quartal 2019 mit Vorstellung von grundsätzlich möglichen Planungsvarianten
- Shared Space ist aufgrund der ca. 500 Busse pro Tag nach Meinung der Stadtwerke nicht umsetzbar

Die CSU-Stadtratsfraktion hat in ihrem Schreiben vom 22.10.2018 beantragt, dass die Verwaltung im Zuge der Planungsüberlegungen zur Zukunft der Langen Straße erneut die Grundintentionen des CSU-Antrags vom 10.06.2015 - Berücksichtigung des Shared Space-Gedankens - prüft (**Anlage 2**). Die Prüfung wird im Rahmen der grundsätzlich möglichen Planungsvarianten erfolgen.

Der Stadtrat hat im Haushalt 2019 Mittel für die Promenade sowie für Planungen im Bereich Lange Straße und Friedrichstraße bereitgestellt. Um hier perspektivisch eine optimale Förderkulisse aufzubauen, bietet es sich an, für alle diese Bereiche ein Sanierungsgebiet satzungsmäßig auszuweisen. Um dies vorzubereiten, wird voraussichtlich im März-Bausenat der Einleitungsbeschluss für Vorbereitende Untersuchungen empfohlen werden. Entsprechende Abstimmungen zwischen den Referaten erfolgen derzeit.

### 6. Sonstiges

**6.1** Herr Stadtrat Pöhner hat mit Schreiben vom 17.12.2018 beantragt, einen durchgängigen Fahrradschutzstreifen von Wilhelmsplatz über den Schönleinsplatz und die Lange Straße bis zum Markusplatz zu schaffen (**Anlage 3**).

Der Antrag gliedert sich in drei Punkte:

1. Markierung eines durchgängigen Schutzstreifens für Radfahrer auf der Fahrbahn von Wilhelmsplatz bis Markusplatz (Abschnitte Friedrichstraße, Lange Straße, Obstmarkt, Am Kranen, Kapuzinerstraße)
2. Radverkehrskonzept für Kapuzinerstraße / Markusplatz dem Umweltsenat vorstellen und zur Entscheidung vorlegen
3. Bordsteinanpassung Lange Straße im Bereich Einmündung Hellerstraße

Zu Punkt 1:

Eine einheitliche und kontinuierliche Verkehrsführung ist grundsätzlich erstrebenswert. Die Verkehrsbelastungen, Straßenfunktionen und die Randbedingungen sind in jedem einzelnen Teilabschnitt der Achse Wilhelmsplatz bis Markusplatz allerdings so unterschiedlich, dass verschiedene Lösungen fachlich empfohlen werden müssen.

Nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (aktueller Stand der Technik als Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen) werden den unterschiedlichen Belastungsbereichen geeignete Führungsformen für den Rad-



verkehr zugeordnet. Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke (werk-tägliche Spitzenstunde) und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab.

**Vorauswahl von geeigneten Führungsformen für den Radverkehr für den Straßenzug Wilhelmsplatz bis Markusplatz**

Abschnitt	vorhandene Kriterien			Zuordnung und Vorauswahl		
	Kfz/24 h	Spitzenstunde Kfz/h	zulässige Höchst-geschwindigkeit	Belastungs-bereich	geeignete Führungs-form Radverkehr	Wechsel aufgrund situationsbezogener Besonderheit
Friedrichstraße Abschnitt Wilhelmsplatz - Luisestraße	13.718 [2015]	1.173 [2015]	30 km/h	I - II	a) Schutzstreifen b) Kombination Mischverkehr mit Radweg ohne Benutzungspflicht c) Kombination Schutzstreifen mit (vorhandenem) Radweg ohne Benutzungspflicht	kombinierte Führungsformen mit "Gehweg - Radfahrer frei" werden hier aufgrund der Fußverkehrsstärken nicht weiter betrachtet
Abschnitt vor Schönleinsplatz	12.396 [2015]	964 [2015]				
Lange Straße	9.376 [2015] 7.993 [2018]	677 [2015] 591 [2018]	20 km/h	I	Mischverkehr	bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein
Obstmarkt	keine Zählung vorhanden, wie Lange Straße		20 km/h	I	Mischverkehr	s. Lange Straße
Am Kranen	keine Zählung vorhanden, wie Lange Straße		30 km/h	I - II	a) - c) s.o.	s. Friedrichstraße
Kapuzinerstraße	11.128 [2015]	899 [2015]	30 km/h	I - II	a) - c) s.o.	s. Friedrichstraße

Im Belastungsbereich I ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Angebote aus Sicherheitsgründen grundsätzlich vertretbar. Wenn für einen Belastungsbereich mehrere Führungsformen geeignet sind, soll geprüft werden, welche davon aufgrund der verkehrlichen und straßenräumlichen Randbedingungen (Kfz-Stärke, Geschwindigkeit, Schwerverkehrsstärke, Parken, Grundstückszufahrten, Knotenpunkte, Längsneigung) besonders zweckmäßig ist. Auch die Präsenz unterschiedlicher Nutzergruppen, z.B. Schulwege, fließt in die Entscheidungsfindung mit ein.

Die Prüfung der jeweils geeigneten Führungsform für den Radverkehr auf der Achse Wilhelmsplatz bis Markusplatz wird im Rahmen der grundsätzlich möglichen Planungsvarianten erfolgen.

Zu Punkt 2:

Wie bereits dargestellt, hat das Fahrradforum für die Radverkehrsführung in der Kapuzinerstraße / Markusplatz einen Verkehrsversuch empfohlen, dessen Prüfung der Umweltsenat auch beschlossen hat (s. Ziffer 2 mit vorliegendem Plan).

Als mittelfristige Lösung liegt eine Entwurfsplanung vom Ing.-büro BSV, Aachen, für den Bereich Kapuzinerstraße / Markusplatz vor, die auch Grundlage für das Förderprogramm „Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr“ mit dem Projekt „Fahrradstadt Bamberg – Ausbau einer Cityroute unter Wegfall von Bordsteinradwegen“ ist. Abhängig vom Ergebnis des Verkehrsversuchs (s. Absatz 1) wird die Planung für die mittelfristige Lösung in einer der kommenden Umweltsenate behandelt werden.

Zu Punkt 3:

Die Bordsteinanpassung soll umgesetzt werden, sobald die Baustellen-Einrichtung Lange Straße 22 entbehrlich ist. Dies soll nach Angaben des Architekten in den Sommerferien der Fall sein.

**6.2 Cityroute 8 Wilhelmsplatz-Schönleinsplatz**

Hierzu liegt eine beschlossene Planung für die Markierung eines Radfahrstreifen stadteinwärts wie auch stadtauswärts aus dem Jahr 2000 vor.

Im Verkehrssenat vom 11.07.2000 wurden die Planungen für den Lückenschluss der Cityroute 8 Starkenfeldstraße-Zentrum beschlossen. In der Friedrichstraße ist in diesem Zusammenhang damals geplant worden, stadteinwärts einen 1,50 m breiten Radfahrstreifen zu markieren.

Stadtauswärts sind ein schmaler Gehweg und ein schmaler Radweg vorhanden. Dieser Radweg wurde 1989 ausgebaut, wobei damals verkehrspolitische Rahmenbedingung war, die bestehenden Parkplätze auf der Südseite der Friedrichstraße zu erhalten. Dies führte dazu, dass ein sehr schmaler Gehweg und ein sehr schmaler Radweg verwirklicht wurden. In der Folge traten (und treten nach wie vor) immer wieder Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf. Entsprechend der StVO und der VwV ist der Radweg zu schmal und nicht benutzungspflichtig. Ende 2001/2002 hieß es, dass der Kanal in der Friedrichstraße auf der Südseite neu verlegt werden würde. In diesem Zusammenhang, im Rahmen der Wiederherstellung der Oberflächen,

hätte es die Möglichkeit gegeben, den Missstand der Radverkehrsführung zu beseitigen. Die Planung sieht vor, den Parkstreifen (20 Stellplätze) aufzulassen und stattdessen einen Radfahrstreifen stadtauswärts zu markieren. Der derzeitige Radweg ist dem Gehweg zuzuschlagen. Der Bordstein muss im Bereich der Einmündungen angepasst werden. Diese Planung ist am 19.12.2000 so beschlossen worden.

Aktueller Stand ist, dass bis heute weder der Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen stadteinwärts noch stadtauswärts realisiert worden ist. Die Führung stadtauswärts ist mit einem größeren Umbau verbunden, so dass diese Planung weiterhin erst mit einer anstehenden Kanalbaumaßnahme verwirklicht werden sollte.

Für den Abschnitt Wilhelmsplatz bis Schönleinsplatz stehen im Haushalt 2019 Planungsmittel in Höhe von 50.000 € zur Verfügung, siehe hierzu auch Ziffer 5 dieser Vorlage.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Umwelt- und Verkehrssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Umwelt- und Verkehrssenat beschließt den Verkehrsversuch Markusplatz gemäß Ziffer 2 der Sitzungsvorlage und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.
3. Die Anträge der GAL-Stadtratsfraktion vom 14.01.2019, der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.10.2018 und von Herrn Stadtrat Pöhner vom 17.12.2018 sind hiermit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	<b>1.</b>	keine Kosten
<b>X</b>	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von ca. 18.000 brutto für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan (Haushaltsstelle 63000.96000 Fahrradprogramm) gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

### Anlage/n:

Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 14.01.2019

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.10.2018

Antrag von Herrn Stadtrat Pöhner vom 17.12.2018

### Verteiler:

Wirtschaftsförderung

STVP

EBB

Umweltamt

Straßenverkehrsamt



GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bam

Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Bamberg, 14. Januar 2019

## Antrag

### **Bike+Ride-Offensive: Förderprogramm des Bundes für Radabstellanlagen an Bahnhöfen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bundesumweltministerium hat im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative ein neues Förderprogramm aufgelegt: „Bike+Ride-Offensive“.

Damit soll der Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen für Kommunen erleichtert werden. Bis Ende 2022 sollen 100.000 zusätzliche Bike+Ride-Plätze deutschlandweit entstehen. Über die Kommunalrichtlinie erhalten die Kommunen eine anteilige Finanzierung in Höhe von 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Kooperationspartner ist außerdem die Deutschen Bahn (DB), die Flächen zur Verfügung stellt und bei Planung, Koordination, Materialbestellung, Ausführung und Betrieb unterstützt.

Mehr Informationen hier:

<https://www.klimaschutz.de/bikeandride>

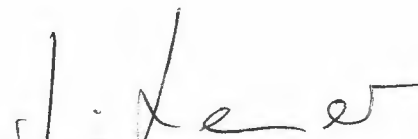
<https://www1.deutschebahn.com/bikeandride/Neuer-Inhalt--1->

Das Programm scheint wie geschaffen, um die haltlose Abstell-Situation für Fahrräder auf der stadtseitigen Bahnhofseite endlich zu beenden und stattdessen sichere und attraktive Angebote für Radfahrende und ihre Fahrräder zu schaffen.

**Wir beantragen daher, dass die Stadt Bamberg umgehend einen Antrag auf Fördermittel aus der Bike+Ride-Offensive des Bundesumweltministeriums stellt.**

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.  
Mit freundlichen Grüßen

  
Petra Friedrich

  
Gertrud Leumer

GAL-Fraktionsbüro  
Grüner Markt 7 – 96047 Bamberg  
Telefon und Fax 0951/23 777  
post@gal.bamberg.de



GAL-Fraktion Kto.Nr. 578 205 486  
B90/GRÜNE Kto.Nr. 578 012 304  
Sparkasse Bamberg BLZ 770 500 00  
www.gal.bamberg.de

22.10. Dr.

# Christlich-Soziale Union

## Fraktion des Bamberger Stadtrats



Geschäftsstelle  
Grüner Markt 7  
96047 Bamberg

Telefon  
0951 / 203311

Telefax  
0951 / 204713

E-Mail  
csu@bnv-bamberg.de

Internet  
www.csu-bamberg.de

Vorsitzender  
Dr. Helmut Müller

CSU-Stadtratsfraktion · Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Bamberg  
Herrn Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

22. Oktober 2018

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Namen der CSU-Stadtratsfraktion stelle ich den folgenden

### Antrag:

In die Überlegungen des von Ihnen angekündigten „Runden Tisches“ zur Zukunft der Langen Straße bringt die Verwaltung die Grundintentionen des CSU-Antrags vom 10. Juni 2015 – den ich in Ablichtung beifüge – erneut ein.

### Begründung:

Die Lange Straße ist eine der wichtigsten Straßen in der Innenstadt. Aus diesem Grunde hat sich die CSU-Stadtratsfraktion mit dem genannten Antrag schon vor 3 Jahren zu Wort gemeldet. Er sah u.a. die Berücksichtigung des „Shared Space“ – Gedankens, den höhengleichen Ausbau des Straßenraumes unter Verzicht auf Borde sowie gestalterische Elemente wie Teilaufpflasterungen, Blumenkübel etc. vor. Wir meinen, daß angesichts der grundlegenden Entscheidung, die verbliebenen Kurzzeitparkplätze aufzulösen, der richtige Zeitpunkt gekommen ist, die schon damals zukunftsweisenden Gedanken der CSU-Stadtratsfraktion erneut in die aktuelle Diskussion einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Helmut Müller  
Fraktionsvorsitzender

FDP-Ortsverband Bamberg-Stadt  
Stadtrat Martin Pöhner  
Katharinenstraße 1,  
96052 Bamberg  
Tel. 0170-3225084  
Mail: [Martin.Poehner@t-online.de](mailto:Martin.Poehner@t-online.de)



Herrn  
Oberbürgermeister Andreas Starke  
Stadt Bamberg  
Maximiliansplatz 3  
96047 Bamberg

### Antrag der FDP

## **Durchgängigen Fahrradschutzstreifen vom Wilhelmsplatz über den Schönleinsplatz und die Lange Straße bis zum Markusplatz schaffen**

17.12.2018

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Haushalt 2019 wurden zwar sowohl Planungskosten für die Friedrichstraße als auch für die Lange Straße eingestellt und für Kapuzinerstraße/Markusplatz auch die Umsetzungskosten für die Verbesserung des Radverkehrs dort.

Bislang fehlt aber ein schlüssiges Gesamtkonzept für den Radverkehr in diesen Bereichen der Innenstadt.

Deshalb stelle ich folgenden Antrag:

1. Vom Wilhelmsplatz über die Friedrichstraße, den Schönleinsplatz und die Lange Straße bis zum Markusplatz wird in dieser Fahrtrichtung ein durchgängiger Fahrradschutzstreifen auf der Straße eingezeichnet. Da in der umgekehrten Fahrtrichtung bereits ein separater Fahrradweg besteht, könnte so ein schlüssiges Gesamtkonzept für diesen wichtigen Kernbereich der Innenstadt entstehen.

### **„Fahrradkonzept auf dieser Achse aus einem Guss“**

Bekanntlich gibt es viele Klagen über die gegenwärtige problematische Situation für Radfahrer in der Langen Straße. Diese ist bekanntlich entstanden, weil auf Wunsch der Grünen vor ein paar Jahren der früher bestehende separate Radweg ersatzlos abgeschafft wurde. Hier haben sich also die Grünen für die Beseitigung eines bestehenden Radwegs eingesetzt – entgegen den Intentionen des Radentscheids, der ja auf mehr Radwege abzielt!

Da nun einmalig die Chance besteht, in den drei aufeinanderfolgenden Straßen auf dieser Gesamtachse eine einheitliche Lösung zu finden und anschließend umzusetzen, sollte diese auch ergriffen werden. Ein Fahrradkonzept aus einem Guss ist möglich! **Ich fordere den Mut, die grüne Ideologie der Vergangenheit, dass Fahrradfahrer auf die Straße zwischen die Autos gezwungen werden sollen, zu den Akten zu legen!**

Vielmehr sollen Fahrradfahrer durch den genannten Fahrradschutzstreifen künftig mehr Sicherheit bekommen und gleichzeitig auch die Möglichkeit, die Autos, die sich in der Friedrichstraße und der Langen Straße durchaus bisweilen stauen, auch überholen zu können. Dies würde beides das Fahrradfahren in diesem Straßenzug deutlich attraktiver machen. In Abschnitten, wo es auf dieser Strecke bereits einen baulich abgetrennten Fahrradweg gibt, kann dieser natürlich in das Konzept der Fahrradschutzstreifen integriert werden.

Die Ersetzung der Kurzzeitparkplätze in der Langen Straße durch eine Stunde kostenfreies Parken in den städtischen Parkhäusern der Innenstadt bietet zudem die Möglichkeit, für die Einzeichnung eines Fahrradschutzstreifens auch in der Langen Straße den notwendigen Platz bereit zu stellen.

2. Ich beantrage, dass das konkrete Konzept zur Verbesserung des Radverkehrs in der Kapuzinerstraße und am Markusplatz dem Umwelt- und Verkehrssenat in seiner nächsten Sitzung zur Entscheidung vorgelegt wird. Die bisherigen Aussagen des Baureferats zu dieser Thematik sind völlig verwirrend und widersprüchlich. Bisher wurde nur im Senat berichtet. Abgestimmt wurde über die Ausgestaltung dieser Radmaßnahme inhaltlich bisher nicht. Inhaltliche Änderungsanträge konnten zu der Thematik nach der Geschäftsordnung gar nicht gestellt werden. Es wurde nur der Finanzrahmen im Haushalt beschlossen.

Zur totalen Verwirrung hat beigetragen, dass im Fränkischen Tag vom 13.12., S. 9 folgende Aussage des Pressesprechers des Baureferates steht:

1,3 Millionen Euro wurden für die Erneuerung der Radstrecke Kapuzinerstraße-Markusplatz in den Haushalt aufgenommen. Dafür sollen unter anderem die Verkehrsführungen für Abbieger verbessert werden, erläutert Claus Reinhardt aus dem städtischen Baureferat. Zudem wolle man den Bordsteinradweg entfernen und die Radfahrer im Straßenverkehr mitlaufen lassen – wie in der Langen Straße.

Das ist das Gegenteil von dem, was im Bericht der Verwaltung in der letzten Sitzung des Umwelt- und Verkehrssenats gesagt wurde: Da war von Fahrradstreifen die Rede! Und eben nicht von einer Lösung wie aktuell in der Langen Straße, wo der Fahrradfahrer zwischen die Autos gezwungen wird!

3. Bei den aktuellen Baumaßnahmen in der Langen Straße zur Veränderung des Gehwegs auf der rechten Seite vom Schönleinsplatz (Maßnahmen Quartier an der Stadtmauer und Renovierung des Gebäudes der MGO Lange Straße 22) in Richtung Obstmarkt ist die neue Bordsteinkante so zu setzen, dass Ausbuchtungen in den Straßenraum beseitigt werden und damit die Einzeichnung eines durchgängigen Fahrradschutzstreifens auf der Straße ermöglicht wird. Das gilt insbesondere für den Bereich der Einmündung der Hellerstraße in die Lange Straße.

Bereits im Voraus vielen herzlichen Dank für Ihre Bemühungen und die Bemühungen der Stadtverwaltung!

Mit freundlichen Grüßen



Martin Pöhner  
Stadtrat der FDP  
FDP-Ortsvorsitzender