

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt 65 Entsorgungs- und Baubetrieb</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2018/2178-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 21.12.2018 Referent: Beese Thomas</p>						
<p>Fahrradstadt Bamberg Sachstandsbericht</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">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
Radweg 1 (neue Spur)	2,25 m
<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

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von ca. 18.000 brutto für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan (Haushaltsstelle 63000.96000 Fahrradprogramm) gegeben ist
	3.	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:
	4.	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