

<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/2019/2331-61</b></p> <p>Status:                      öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum:                      04.04.2019 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>07.05.2019</td> <td>Umweltsenat</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	07.05.2019	Umweltsenat	
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
07.05.2019	Umweltsenat						

**I. Sitzungsvortrag:**

**I. Sitzungsvortrag:**

Zuletzt wurde in der Sitzung des Umweltsenates am 05.02.2019 ein Sachstandsbericht zur Fahrradstadt Bamberg gegeben (VO/2018/2178-61). Seitdem hat sich der aktuelle Stand zu folgenden Punkten verändert:

**Abschnitt A - aktuelle Sachstände**

**1. Radverkehrsbeauftragte/r**

In Bamberg wird der Radverkehrsförderung schon seit vielen Jahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Eine weitere Stärkung des Radverkehrs mit entsprechendem „Maßnahmen-Paket“ wurde durch den Stadtrat im Januar 2018 im Rahmen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ beschlossen. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen auf 35% bis zum Jahr 2025 ist das politisch erklärte Ziel für die Zukunft. Zu den erklärten Zielen der Stadt gehört auch die dauerhafte, vollwertige Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern).

Voraussetzung für die Aufnahme der Stadt Bamberg in die AGFK ist u.a. die Bereithaltung einer Vollzeitstelle, eines/r Radverkehrsbeauftragten. Der Personalsenat hat in seiner jüngsten Sitzung im Rahmen einer Umstrukturierung diese Stelle im Stadtplanungsamt geschaffen (VO/2019/-2293-11). Dieser Beschluss muss nach Redaktionsschluss für diese Sitzungsvorlage des Mai-Umweltsenates noch durch die Vollsitzung des Stadtrates am 29. Mai 2019 bestätigt werden.

Aufgabe des/der Fahrradbeauftragten ist es, Projektvorschläge zur Radverkehrsförderung zu erarbeiten, deren Umsetzung voranzutreiben und somit eine konstante Weiterentwicklung des Radverkehrs in Bamberg zu gewährleisten. Wichtige Einsatzfelder eröffnen sich anlassbezogen im Stadtrat und in den betroffenen Senaten, im Fahrradforum, der Arbeitsgruppe Radverkehr und Routine Verkehr. Wesentliche Aufgaben sind in diesem Zusammenhang die Erstellung von Sitzungsvorträgen und die Vor- und Aufbereitung der Themen, Durchführung, Nachbereitung, Protokollführung und Berichterstattung in den jeweiligen Gremien. Es ergeben sich etwa 26 Sitzungen im Jahr, an denen der/die Radverkehrsbeauftragte teilnimmt und eigene Vorträge zur Tagesordnung beiträgt.

Es ist daher vorgesehen, die neu geschaffene Stelle möglichst rasch, nach Bestätigung durch die Vollsitzung, zu besetzen

## 2. Image-Kampagne

Nachdem die Imagekampagne zur „Fahrradstadt Bamberg“ im vergangenen Jahr vom Stadtrat zunächst abgesetzt wurde, wurden im November 2018 durch eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung und Politik die Rahmenbedingungen für einen erneuten Versuch zur Logo-Entwicklung festgelegt:

Ein Ideenwettbewerb, der auf die Kreativität der Stadtgesellschaft setzt, um ein möglichst hohes Maß an Identifikation, Begeisterung und Gemeinschaftsgefühl zu erzeugen. Dabei ist das Vorhaben streng genommen dreigeteilt: das Logo für die „Fahrradstadt Bamberg“ steht im Mittelpunkt, daneben eine Sammlung von Kernbotschaften und Statements zum Radverkehr sowie viele Fotos zur Visualisierung seiner Vorzüge als nachhaltiges Verkehrsmittel. Angesprochen sind alle interessierten Bürgerinnen und Bürger ebenso wie Agenturen der Marketing-Branche.

Terminschiene:

- 18. April: Öffentlicher Aufruf für Allgemeinheit und Agenturen (Medieninformation, Internet, Rathaus-Journal)
- 20. Mai: Abgabeschluss zur Einreichung von Wettbewerbsbeiträgen
- 24. Mai: Preisgericht – u.a. mit Vertretern der Fraktionen/Ausschussgemeinschaften – trifft Vorauswahl (10 Logo-Entwürfe)
- 27. Mai
- 14. Juni: Öffentliches Voting (mit Medienpartner und Internet)
- 26. Juni: Präsentation des Ergebnisses des „Ideenwettbewerbs“ und Vorstellung des Wettbewerbssiegers in der Stadtratsvollsitzung

Prämierung:

Jeder der ausgewählten zehn Ideengeber erhält als Preisgeld der ersten Wettbewerbsstufe zunächst einmal 100 Euro. Daran schließt sich ein Preisgeld von 1.500, 1.000 und 500 Euro für den 1., 2. und 3. Platz an. Für die Prämierung von Vorschlägen zum Slogan sowie für den Foto-Wettbewerb stehen attraktive Sachpreise zur Verfügung.

Unter dem Motto "Sicher mit Abstand" soll auf den ausreichenden Seitenabstand beim Überholen von Radfahrenden durch den Kfz-Verkehr hingewiesen werden. Die als „best practice“ prämierte Aktion aus Rostock setzt auf eine nicht-amtliche Beschilderung im Straßenraum an ausgewählten Standorten. Um den Schilderwald nicht weiter aufzuforsten, wird die „Nürnberger Aktion“ favorisiert, die mit Aufklebern an Bussen der VAG zum Mindestvorstand hinweist. Für Bamberg wird zur Beklebung der Heckscheibe der Stadtbusse folgende Abbildung verwendet:



Nachdem die Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STVP) in der Vergangenheit bereits Plakatierungen zum Thema "Einfädeln lassen" oder "Bus ersetzt x Pkws" durchgeführt hat, ist die geschilderte Ergänzung gemeinsam unter dem Slogan "Mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr" eine gute Ergänzung.

### 3. Herstellung von zusätzlichen Fahrradbügeln / Fahrradparkplätzen

Im letzten Umweltsenat wurden 20 Standorte mit ca. 63 Radbügeln abgestimmt. Der Einbau dieses ersten Teils wurde an eine externe Baufirma vergeben, die die Standorte in diesen Wochen realisiert. Derzeit sind vier Standorte (Kirchplatz Wunderburg, Bleichanger 18, Kunigundendamm 52 und 56) mit 13 Radbügeln (26 Radabstellplätze) umgesetzt.

Ein zweiter Teil mit **ca. 77 Radbügeln** (154 Radabstellplätze) auf 18 Standorten ist ressortübergreifend und mit den jeweiligen Bürgervereinen abgestimmt, s. Tabelle.

Somit befinden sich bereits 140 Radbügel (280 Radabstellplätze) für das Jahr 2019 in der konkreten Umsetzung.

Nr.	Standort	Derzeitige Nutzung	Anzahl Radbügel	*	Routine Verkehr	Abstimmung Bürgerverein
1	TKS	Gehwegfläche	3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Kindertagesstätte St. Stephan	Gehwegfläche	3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Hain-Spielplatz	Grünfläche	4		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Hain Bootshaus	Ergänzung Radbügel (Bestand 10 Bügel)	6		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5	ERBA Spielplatz	Freifläche	5		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6	ERBA Cafe Zuckerl	Grünfläche	5		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7	ERBA-Park - Sportbereich	Grünfläche	3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8	Marienplatz 9	Gehwegfläche	4		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
9	Dr. von Schmitt - Straße / Berufsschule 1	Gehwegfläche	3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
10	Dr. von Schmitt - Straße / Berufsschule 2	Sperrfläche	3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
11	Dr. von Schmitt - Straße / Berufsschule 3	Gehwegfläche	6		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
12	Martin-Luther-Str. / Berufsschule	Gehwegfläche	4		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
13	Gabelsberger-/ Gertraudenstraße	Gehwegfläche	4		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
14	Martin-Luther-Straße 10	Gehwegfläche	3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
15	Graf-Stauffenberg-Platz	3 Standorte auf Gehwegfläche	9		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16	Gaustadter Hauptstraße 78	Erweiterung um 4 Radbügel	4		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
17	Schranne	Gehwegfläche	5	*	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
18	Wilhelmsplatz 3 (Fernmeldeamt)	Ergänzung Radabstellanlage	3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

77 \* herausnehmbare Bügel

### Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn

Seit 28.03.2019 liegt das Ergebnis der Flächenprüfung der Deutschen Bahn vor (vgl. VO/2019/2178-61). Im Ergebnis schlägt die Bahn ausschließlich Standorte vor, welche gar nicht auf Bahngrundstücken liegen, sondern auf städtischen Straßengrundstücken bzw. sogar auf privaten Grundstücken Dritter! Die Idee der Bahn, die Fahrradstellplätze für ihre eigenen Fahrgäste von den Bahngrundstücken weg zu verlegen, womöglich um dort lukrative Vermietungsflächen zu vermehren, ist aus Sicht der Stadtverwaltung nicht zielführend. Weitere Gespräche sollen folgen.

### 4. Ausweisen von neuen Fahrradstraßen

In der Klosterstraße wurde der restliche Abschnitt bis zur Ludwigstraße in die Fahrradstraße mit einbezogen.

#### Projekt Fahrradstraßen Bahnhof - Lagarde - Hauptsmoorwald

Mittel- bis langfristig ist auf der Gesamtstrecke von der Brennerstraße (Bahnhof) über die Spiegelfelder zur Neuerbstraße / Heinrich-Weber-Platz und weiter über die Eckbertstraße zur Weißenburgstraße eine attraktive Fahrradachse bis zur Lagarde und langfristig eine Fortführung über den Kennedy Boulevard bis zum Hauptsmoorwald geplant. Damit würde eine neue und attraktive Ost-West-Verbindung im Bamberger Osten entstehen.

Kurzfristig kann die Eckbertstraße als Teilstück dieser Fahrradachse bereits jetzt als Fahrradstraße ausgewiesen werden, Verkehrszeichenplan siehe **Anlage 1**. Der zuständige Bürgerverein Ost ist mit diesem Vorschlag einverstanden.

Es wird daher vorgeschlagen, die Eckbertstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

## **5. Förderprogramm Lasten-Pedelecs**

Ab dem 18. März 2019 können sich Gewerbebetriebe mit Sitz in der Stadt Bamberg wieder für das Programm „Förderung von gewerblichen Lastenfahrräder-/pedelecs“ bewerben. Ziel der Förderung ist es, den Radverkehrsanteil im gewerblichen Lieferverkehr der Stadt zu erhöhen. 2019 stehen dafür insgesamt 25.000 € als Fördermittel zur Verfügung. Die Stadt Bamberg übernimmt dabei jeweils 25 Prozent der Nettoanschaffungskosten, bei Lastenpedelecs maximal 1.000 Euro und bei muskulär betriebenen Lastenfahrrädern maximal 500 Euro.

Der Förderantrag, die Richtlinien und Informationen sind unter [www.stadt.bamberg.de/lastenradfoerderung](http://www.stadt.bamberg.de/lastenradfoerderung) abrufbar.

## **6. Runder Tisch Lange Straße**

Für den Straßenraum Lange Straße aber ebenso für die Friedrichstraße, den Schönleinsplatz und die Südliche Promenade existieren verkehrliche und städtebauliche Defizite, an deren Behebung seit einigen Jahren mit unterschiedlichen Ansätzen gearbeitet wird. Unter dem Oberbegriff „Tor zur südlichen Kernstadt“ soll die straßenräumliche Umgestaltung dieser Verkehrsachsen in ein Gesamtkonzept zur Sanierung des öffentlichen Raumes integriert werden, eingebettet in das Gesamtkonzept des Städtebaulichen Denkmalschutzes. Deshalb ist die satzungsgemäße Ausweisung eines Sanierungsgebietes anzustreben. Ein erster Schritt ist mit der Sitzungsvorlage (VO/2018/2177-61) und dem Beschluss des Bau- und Werkssenates vom 03.04.2019 zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen erfolgt. Der nächste Runde Tisch Lange Straße tagt am 23.05.2019.

## **7. Verkehrsversuch Friedrichstraße**

Für die Cityroute 8 im Abschnitt Friedrichstraße liegt eine beschlossene Planung für die Markierung eines Radfahrstreifens stadteinwärts wie auch stadtauswärts aus dem Jahr 2000 vor. Diese Umgestaltung sollte im Nachgang einer geplanten Kanalbaumaßnahme erfolgen.

Aktueller Stand ist, dass bis heute weder der Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen stadteinwärts noch stadtauswärts realisiert worden ist.

Kurzfristig könnte in der Friedrichstraße stadteinwärts die Situation für Radfahrer durch die Markierung eines Schutzstreifens verbessert werden. Die Auswirkungen dieser Planung können im Rahmen eines Verkehrsversuchs evaluiert werden und die Ergebnisse in die ausstehende Gesamtplanung einfließen, s. hierzu auch Ziffer 6 dieser Vorlage.

Im Fahrradforum am 19.03.2019 (VO/2019/2335-61) wurde die Planung für den Verkehrsversuch „Schutzstreifen Friedrichstraße“ detailliert vorgestellt. Ziel ist, ohne Umbau der Bordsteine, eine kurzfristige Radverkehrsführung stadteinwärts zu realisieren.

Dabei ist vorgesehen, stadteinwärts einen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite anzulegen. Dazu müssten im Bereich der Kreuzung Friedrichstraße/Herzog-Max-Straße/Luisenstraße die Abbiegespuren zugunsten von überbreiten Kfz-Fahrspuren aufgelassen werden. Der Schutzstreifen ist im Gegensatz zum Radfahrstreifen Teil der Fahrbahn und darf in Ausnahmefällen von Kfz befahren werden.

Damit kann ein nahezu störungsfreies Abbiegen gewährleistet werden. Lediglich beim Abbiegen von sehr großen Fahrzeugen kann es kurzfristig zu Störungen kommen, da dann größere Fahrzeuge an diesen abbiegenden Großfahrzeugen u.U. nicht vorbeifahren können. Diese Fälle sind jedoch äußerst selten und können deshalb vernachlässigt werden.

Im Bereich des Abschnittes Schützenstraße bis Schönleinsplatz muss der Linksabbiegestreifen mit dem Geradeausfahrstreifen zusammengelegt werden, um einen Schutzstreifen realisieren zu können. Dies hat zur Folge, dass sich Geradeausfahrer und Linksabbieger ggf. hintereinander aufstellen müssen. Im Kreuzungsbe- reich selbst ist jedoch das Platzangebot so groß, dass die geradeaus fahrenden Kfz so wie heute an den abbie- genden Kfz (die z.B. warten müssen, da sie den bevorrechtigten Fußgängern Vorrang geben müssen) vorbeif- ahren können.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist ohne Umbau nur unter Zusammenlegen von Fahrspuren die Markie- rung eines Schutzstreifens mit der Regelbreite von 1.50 m möglich.

Der Vorschlag wurde im Fahrradforum kontrovers diskutiert. Insbesondere war Kritikpunkt:

- Stadtauswärts: der Radweg hinsichtlich Breite und des sehr schmalen angrenzenden Gehwegs.
- Stadteinwärts: der vorgeschlagene Schutzstreifen hinsichtlich Breite und der zulässigen Überfahrbarkeit.

Das Führungselement „Schutzstreifen“ wurde grundsätzlich in Frage gestellt. Es wurde deshalb der Wunsch geäußert, folgende Varianten zu prüfen:

1. Stadtauswärts: Wegfall der Parker und stattdessen ein Fahrradstreifen
2. Stadteinwärts: Fahrradstreifen mit 2,0 m Breite (Sonderfahrstreifen, abgegrenzt von der Fahrbahn durch Breitstrichmarkierung = Radfahrstreifen).

Als Ergebnis der Diskussion hat das Fahrradforum folgenden Beschluss empfohlen: „Der Umweltsenat beauftragt die Verwaltung, zu prüfen, mit welchem Aufwand es verbunden sein wird, im Bereich Friedrichstraße ab Wilhelmsplatz bis Schönleinsplatz in einem Modellversuch 1 : 1 – und unter Be- rücksichtigung der in der Diskussion genannten Aspekte – eine Radverkehrsführung als Schutzstreifen bzw. Fahrradstreifen in Fahrtrichtung Schönleinsplatz zu testen und zu bewerten“.

Die Verwaltung hat diese Prüfung in der Zwischenzeit bereits vorgenommen:

#### 7.1 Prüfergebnis Fahrradstreifen stadtauswärts

Stadtauswärts sind ein schmaler Gehweg und ein schmaler Radweg vorhanden, der aufgrund der nicht aus- reichenden Breite in der Folge nicht benutzungspflichtig ist. Im Zusammenhang mit der geplanten Kanalbau- stelle 2001/02, im Rahmen der Wiederherstellung der Oberflächen, hätte es die Möglichkeit gegeben, den Misstand der Radverkehrsführung zu beseitigen. Die am 19.12.2000 beschlossene 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.

Die aktuelle Überlegung, kurzfristig durch Auflassen der Parkplätze einen Fahrradstreifen auf der Fahrbahn stadtauswärts zu markieren, hätte folgende Konsequenzen:

- Wegfall von 20 Parkplätzen (9 Kurzzeitstellplätze und 11 Stellplätze mit Mischnutzung)
- Wegfall von zwei Bäumen
- Umbau der Parkbucht, Anpassen der Bordsteinführung (Kosten?)
- parallele Führung von nicht benutzungspflichtigen Radweg und Schutzstreifen; Markierung eines Radfahr- streifens (Breitstrich, benutzungspflichtig) aufgrund des noch baulich vorhandenen Radwegs (mit rot ein- gefärbten Furten über Einmündungen) nicht möglich
- auf Schutzstreifen darf legal bis zu 3 min gehalten werden (eingeschränktes Halteverbot)
- der Gehweg bleibt ohne Umbau zu schmal, Fußgänger werden weiterhin zum Ausweichen den Radweg mitbenutzen

Fazit: Eine klare Radverkehrsführung stadtauswärts, die zur Verbesserung und zur Erhöhung der Verkehrssi- cherheit des Rad- wie auch Fußgängerverkehrs beiträgt, ist durch eine kurzfristige Sofortmaßnahme nicht möglich. Mittelfristig aber muss zwischen Wilhelmsplatz und Schönleinsplatz der Abwasserhauptkanal kom- plett und in großem Querschnitt ausgetauscht und erneuert werden. Dies wird Anlass für die vollständige Neuherstellung der Straßenoberfläche sein. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit können daher aktuell nur echte Sofortmaßnahmen empfohlen werden. Im Zuge der Voruntersuchungen „Tor zur südlichen Kernstadt“ sollen Planungen für die vollständige Neugestaltung der Friedrichstraße erarbeitet werden. Deren Umsetzung kann dann im Idealfall nach der Kanalbaumaßnahme mit hoher Unterstützung der StBauF umgesetzt werden.

## 7.2 Prüfergebnis Fahrradstreifen stadteinwärts

Die Fahrbahnbreite zwischen Bordstein und dem Parkstreifen stadtauswärts liegt bei ca. 9 m. Die Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens ermöglicht jeweils in einer Fahrtrichtung eine überbreite Spur mit ca. 4,50 m, die das kombinierte Links-, Geradeaus/Rechtsabbiegen (Vorbeifahren Pkw/Pkw) ermöglicht, Gegenfahrbahn bei ca. 3,0 m. Die Markierung eines 2,0 m breiten Streifens würde diese kombinierte Links-, Geradeaus/Rechtsabbiegespur auf 4,0 m reduzieren, folglich ist bei einem Abbiegefall kein Vorbeifahren Pkw/Pkw mehr möglich. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit in der Friedrichstraße für beide Fahrtrichtungen stark eingeschränkt. Aus Sicht des Verkehrsbetriebs wird ein 2,0 m breiter Streifen (egal ob als Schutz- oder Radfahrstreifen markiert) stadteinwärts nur mitgetragen, wenn gleichzeitig das Linksabbiegen in die Herzog-Max-Straße, die Luisenstraße und die Schützenstraße verboten wird. Dies wird jedoch mehrheitlich abgelehnt.

Ein 2 m breiter Radstreifen ist im Abschnitt Schützenstraße bis Schönleinsplatz nur möglich, wenn die Kfz-Spuren unter Mindestmaß reduziert würden. Dies ist nicht möglich.

Im Vorentwurf ist bereits im Bereich der LSA Schönleinsplatz die Zusammenlegung der Fahrspuren (Linksabbiegespur und Geradeausspur) im Zuge der Friedrichstraße geplant. In der Bestandssteuerung ist eine 2-phasige Regelung mit zusätzlicher Bussonderphase (Bus-Vorlauf auf Anforderung) vorhanden, außerdem sind alle 4 Furten mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte ausgerüstet (längere Grün- und Räumzeiten).

Da der Linksabbieger von der Friedrichstraße Richtung Hainstraße zweitstärkster Verkehrsstrom im Zuge der Friedrichstraße ist, bei Grünbeginn der parallele, bevorrechtigte starke Fuß-/Radverkehr über die Hainstraße mitgeschaltet wird, kann es zu Spitzenverkehrszeiten durch Rückstau der Linksabbieger bis zur Blockierung des Geradeausverkehrs (und damit der im Verkehrsfluss „mitschwimmenden“ Busse kommen). Da für die LSA Schönleinsplatz zukünftig Busbeschleunigungsprogramme (ÖPNV-Beschleunigung) für alle Richtungen vorgesehen sind, wird dadurch u.U. auch zeitweise der Buseingriff blockiert. Eine Änderung der Schaltung (z.B. Grünpfeil für Linksabbieger bei Buseingriff) ist nur bei Einzelspuren, bzw. bei getrennten Fahrspuren möglich, jedoch nicht bei Kombispuren).

Durch die geforderte Anlage eines 2,0 m breiten, nicht überfahrbaren Radfahrstreifens würde sich die Situation für den Bus weiter verschlechtern.

## 7.3 Gesamtbewertung und finanzieller Aufwand:

Die im Fahrradforum vorgestellte Planung ist eine verwaltungsintern von allen Seiten mitgetragene Kompromisslösung, deren Auswirkungen für den Bus-, Rad- und Kfz-Verkehr in einem Verkehrsversuch festgestellt werden sollen. Aus Sicht der Verwaltung wird die Radverkehrsführung durch die Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens im Vergleich zur bestehenden Führung des Radverkehrs im Mischverkehr deutlich verbessert. Es werden die derzeit gültigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) bezüglich Einsatzbereich und Breiten regelkonform eingehalten.

Eine Lösung mit 2 m breiten Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen sollte aus Sicht der Verwaltung angestrebt werden. Dabei ist die Lösung aus dem Jahr 2000 (Vollumbau nach Kanalbau und Wegfall aller Stellplätze) sicherlich nur mittelfristig umsetzbar.

Eine kurzfristiger umsetzbare Variante, ohne Umbau unter Beibehalt der Stellplätze mit 2 m breiten Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen, ließe sich dagegen nur in Verbindung mit einer Einbahnregelung realisieren. Dazu müssten die Friedrichstraße für den Kfz-Verkehr zur Einbahnstraße gemacht werden:

- Stadteinwärts: Dies hätte die Vorteile, dass stadtauswärts ohnehin das geringere Verkehrsaufkommen besteht und dass das Parkhaus Schützenstraße weiterhin auf kürzestem Weg angefahren werden kann.
- Stadtauswärts: Dies hätte den Vorteil, dass die Spuraufteilung am Schönleinsplatz besonders leicht fällt und den Nebeneffekt, dass das Kraftverkehrsaufkommen in der Langen Straße zurückgehen wird, was aufwertende Veränderungen in der Langen Straße erleichtern wird.

Jede Einbahnstraßenlösung hat aber natürlich auch Nachteile. Es müssen Buslinien verlegt werden und es wird zu Verkehrsverlagerungen im MIV kommen. Die Auswirkungen einer Einbahnstraßenlösung sollten genauer betrachtet werden. Deshalb wird vorgeschlagen, dass im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet „Tor zur südlichen Kernstadt“ diese Einbahnstraßenidee ergebnisoffen untersucht wird.

Zugleich wird vorgeschlagen, auf jeden Fall im Jahr 2019 ein Zeichen für Verbesserungen zu setzen und den Verkehrsversuch in der von den Fachämtern vorgeschlagenen Form umzusetzen. (**Anlage 2**) Die Kosten für den Verkehrsversuch werden auf ca. 11.500 € [brutto] geschätzt.

7.4 Anträge von Herrn Stadtrat Pöhner „Fahrradschutzstreifen in der Friedrichstraße noch im Jahr 2019 einzeichnen - Verkehrsversuch durchführen“ vom 09.03.2019 und „Ergänzungsantrag zu Lange Straße-weiteres Vorgehen“ vom 21.04.2017

Der erstgenannte Antrag (**Anlage 5**) gliedert sich in vier Punkte:

1. Im Rahmen des Verkehrsversuchs soll ein durchgehender Schutzstreifen für Radfahrer stadteinwärts vom Wilhelmsplatz bis zum Schönleinsplatz markiert werden
2. In der Friedrichstraße zum Schönleinsplatz sind die Abbiegespuren zu verändern, zugunsten einer separaten Linksabbiegespur Richtung Hainstraße werden Geradeaus- und Rechtsabbiegespur zu einer Spur zusammengefasst

Diese Ziffer deckt sich inhaltlich mit dem Ergänzungsantrag vom 21.04.2017 (**Anlage 4**)

3. Start des Verkehrsversuchs im Jahr 2019
4. Evaluierung des Verkehrsversuchs nach einem Jahr

Stellungnahme zu den Punkten 1, 3 und 4:

Der Antrag zu diesen Punkten deckt sich mit der im Fahrradforum vorgestellten Planung. Der Verkehrsversuch kann nach positivem Beschluss des Umweltsenates kurzfristig umgesetzt werden. Eine Evaluierung der Auswirkungen auf Bus-, Rad- und Kfz-Verkehr ist bei einem Verkehrsversuch immer vorgesehen. Die im Rahmen eines Verkehrsversuchs lediglich provisorische Führung ist zeitlich beschränkt. Ist der Verkehrsversuch positiv, kann die Planung, mit den gewonnenen Erkenntnissen evtl. modifiziert, dauerhaft umgesetzt werden.

Stellungnahme zu Punkt 2 und zu Ergänzungsantrag:

Die hier beantragte Variante vor der LSA Schönleinsplatz wurde ressortübergreifend fachlich geprüft und mit folgendem Ergebnis diskutiert: Bei dieser Spuraufteilung würden aufgrund des sehr starken Radverkehrs- wie auch Fußgängerstroms rechtsabbiegende Kfz lange warten müssen und würden somit den Geradeausverkehr blockieren. Der Bus als Rechtsabbieger (7 Fahrten/Stunde) und als Geradeausfahrer (4 Fahrten/Stunde) wäre davon doppelt betroffen. Zwar werden auch die linksabbiegenden PKW aufgrund des starken Fußgängerstroms warten müssen. Weil aber an dieser Kreuzung kein Kfz-Verkehr in Gegenrichtung stattfindet, steht für linksabbiegende Kfz die gesamte Kreuzung als Stauraum zur Verfügung. Daher wird von den Fachämtern die Kombination „kombinierte Geradeaus-/Linksabbiegespur und eigene Rechtsabbiegespur“ als Grundlage für den Verkehrsversuch favorisiert.

7.5 Antrag GAL-Stadtratsfraktion „Mehr Platz für den Radverkehr in der Friedrichstraße - Neuplanung“ vom 01.04.2019

Der Antrag (**Anlage 6**) gliedert sich in drei Punkte:

- 1a) Planung eines 2,0 m breiten Radfahrstreifens vom Wilhelmsplatz zum Schönleinsplatz stadteinwärts mit Reduzierung der Kfz-Kombispur auf 4,0 m Breite
  - 1b) Planung eines Radfahrstreifens stadtauswärts anstelle des Parkstreifens und Verbreiterung des Gehweges
2. Kostenschätzung der Maßnahmen 1a) und 1b) mit Finanzierungsvorschlag

Stellungnahme zu Punkt 1a):

Der Antrag zu diesem Punkt deckt sich mit dem Prüfauftrag aus dem Fahrradforum, siehe Prüfergebnis Punkt 7.2. Eine Reduzierung der Fahrspur auf 4,0 m Breite schränkt die Leistungsfähigkeit in der Friedrichstraße für beide Fahrtrichtungen stark ein. Ein Verbot des Linksabbiegens zum Aufrechterhalten der Leistungsfähigkeit führt zu Umwegen und in einem Wohngebiet (Hain) zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Die Förderung des Umweltverbundes beinhaltet auch, gute Bedingungen für den ÖPNV zu schaffen. Die Querschnittsaufteilung mit 4,50 m Kombi-Spur und 1,50 m breiter Schutzstreifen ist ein vom Verkehrsbetrieb und der Radverkehrsförderung mitgetragener Kompromiss.

Stellungnahme zu Punkt 1b):

Der Antrag zu diesem Punkt entspricht der beschlossenen Planung, Stand 19.12.2000, siehe auch Prüfergebnis 7.1. Eine solche Radverkehrsführung stadtauswärts, die zur Verbesserung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Rad- wie auch Fußgängerverkehrs beiträgt, ist durch eine kurzfristige Sofortmaßnahme nicht möglich.

## Stellungnahme zu Punkt 2:

Kosten werden von der Planung abhängen, die gemäß Stellungnahme zu Punkt 7.1 erst im Zuge der Voruntersuchung zum Sanierungsgebiet „Tor zur südlichen Kernstadt“ erarbeitet wird.

### **8. Markusplatz – Kapuzinerstraße**

Die Markierungsarbeiten zum Verkehrsversuch Markusplatz, den der Umweltsenat am 05.02.2019 beschlossen hat (VO/2018/2178-61) sind nach den Pfingstferien geplant.

Parallel zu den Vorbereitungen dazu wurde im Jahr 2018 vorsorglich ein Förderantrag Markusplatz/ Kapuzinerstraße für den „Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr“ erarbeitet. Nachdem der Projektantrag einen hohen innovativen Anspruch voraussetzt, folgten Ergänzungen im Fahrradparken, um eine Mobilitätsstation sowie im Bereich Kommunikation, so dass am Ende mit Investitions- und Installationskosten in Summe von ca. 1.729.000 € zu rechnen war. Nach einer ersten positiven Bewertung durch den Fördergeber wurden weitere Informationen zum Programm nachgefragt. Im Sommer 2018 hat der Fördergeber das Signal zeitlicher Flexibilität bei Baubeginn und Bauende gegeben.

Nach Einreichen der Förderanträge am 15.10.2018 sah der Projektzeitplan der Stadt Bamberg vor, zunächst 2019/2020 den Modellversuch zu beobachten, dann 2020/2021 die finale Planung zu erstellen und 2021/2022 oder 2022/2023 zu bauen.

Demgegenüber stand zu Beginn 2019 überraschend die Forderung des Fördergebers, dass der Baubeginn spätestens 2020 zu erfolgen habe. Dies setzte die Stadt Bamberg vor folgende Probleme:

- a) Aufgrund fehlender Kapazitäten bei den Planungsbüros ist es sehr problematisch kurzfristig ein geeignetes Planungsbüro zu finden.
- b) Die Bauausführung 2020 parallel zum Umleitungsverkehr ist wegen der Arbeiten am Regensburger Ring (zeitweise Umleitungssituation) sehr problematisch.
- c) Die Erkenntnisse aus dem Modellversuch Markusplatz könnten nicht mehr in die Planungen einfließen.
- d) Durch den beschlossenen Modellversuch ist der Innovationscharakter reduziert, so dass möglicherweise die Förderfähigkeit nicht mehr gegeben ist.
- e) Die Initiative Radentscheid sieht das Vorhaben im Zweifelsfall nicht als Leuchtturmprojekt.
- f) Der Zusatznutzen eines Vollumbaus für 1,7 Mio. € nach einem Modellversuch für 18.000 € erscheint fraglich.

Wie bereits am 05.02.2019 in der Sitzung des Umweltsenates mündlich angekündigt, hat die Stadt Bamberg inzwischen aus den dargestellten Gründen den Förderantrag zurückgezogen.

### **9. Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen im Fahrradprogramm**

Mit Wirkung vom 01.01.2019 werden nunmehr auch alle Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Radverkehrsanlagen in der Haushaltsstelle des Fahrradprogramms abgebildet. Aktuell läuft die Sanierung des Radweges (auch des Gehweges, aber dieses im allgemeinen Straßenunterhalt) entlang der Galgenfuhr von der Schleusenbrücke auf die Jahn-Halbinsel.

## **Abschnitt B - weitere aktuelle Informationen und Entwicklungen**

### **10. Zusammenarbeit Stadt und Landkreis Bamberg**

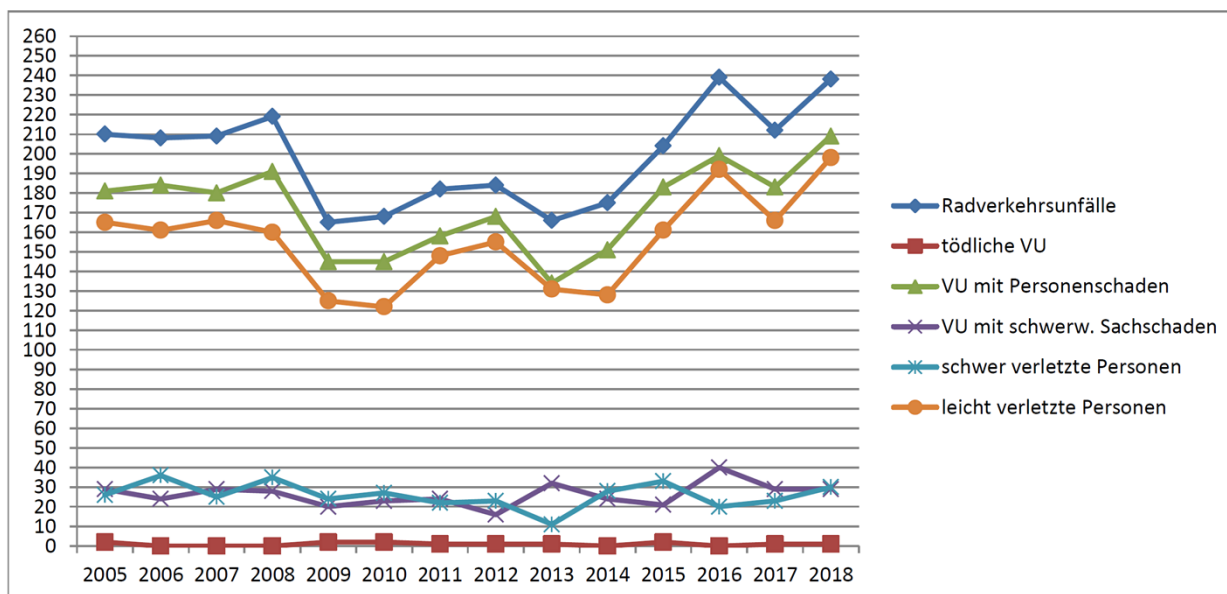
Im Landratsamt wurde inzwischen eine Stabsstelle „Mobilität und Verkehr“ geschaffen, um gerade auch die Belange des Radverkehrs vorantreiben zu können. Aus dem intermodalen Verkehrskonzeptes des Landkreises stehen u.a. folgende Aufgaben an: Verbesserungen für den Alltagsradverkehr, Lademöglichkeiten für Pedelecs (bereits über 100 Ladestationen), sichere Fahrradabstellanlagen (mit Mobilstationen), Verbesserung der Schülermobilität per Fahrrad und nicht zuletzt der intensive Austausch über die Kreisgrenzen hinweg,

Aktuell hat der Landkreis Bamberg eine „Grundlagenplanung Alltagsradverkehr“ in Auftrag gegeben. Gegenstand ist eine flächendeckende Bestandsanalyse bei den Gemeinden und die Identifikation nötiger Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz. Auf dieser Grundlage soll eine Netzplanung bis Ende 2019 erfolgen und ab 2020 unter Inanspruchnahme von Fördermitteln mit der Umsetzung begonnen werden. Die Stadt Bamberg hat Kontakt zum beauftragten Büro aufgenommen und wird bei regionalen Radverbindungen mit eingebunden.



## 11. Auswertung des Unfallgeschehens 2018

Im Freistaat Bayern sind landesweit 2018 die Unfallzahlen mit Fahrradbeteiligung gestiegen. Dies wird auf die Zunahme des Radverkehrs insgesamt und auf die wetterbedingt lange Radsaison zurückgeführt. Insgesamt sind die Radunfallzahlen auch in Bamberg 2018 angestiegen.



In der Radunfallstatistik sind in 2018 folgende Kreuzungen / Einmündungen auffällig geworden:

Bei einer näheren Betrachtung des dreijährigen Unfallgeschehens (2016 - 2018) lässt sich grundlegend feststellen, dass die Unfallörtlichkeiten quer über das Stadtgebiet verteilt sind. Lediglich an folgenden Örtlichkeiten wurden vermehrt Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung in den letzten 3 Jahren registriert:

- Kronacher Straße/Am Börstig
- Berliner Ring/Zollnerstraße
- Berliner Ring/Starkenfeldstraße
- Berliner Ring/Moosstraße
- Bamberger Straße/Buger Straße
- Pfisterstraße/Schwarzenbergstraße

Unfallhäufungspunkte werden über einen Zeitraum von drei Jahren beobachtet. Bis 2018 waren auch folgende Örtlichkeiten auffällig, die durch umgesetzte verkehrliche Maßnahmen seitdem weitestgehend entschärft werden konnten:

- Annastraße/Starkenfeldstraße (nach Ummarkierung im Jahr 2018 nur noch 1 Verkehrsunfall)
- Lichtenhaidestraße/Margaretendamm (seit Einrichtung der provisorischen Radverkehrsführung am 5.7.2018 hat es dort keinen Radverkehrsunfall mehr gegeben). Diese Zahlen geben Anlass zu der Vermutung, dass die ergriffenen Maßnahmen zu einer Reduzierung von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden führen.

## 11. Durchgeführte polizeiliche Kontrollen im Jahr 2018 im Radverkehrsbereich:

Durch die PI Bamberg-Stadt wurden im Jahr 2018 32 Verkehrskontrollen mit dem Schwerpunkt Radverkehr durchgeführt. Die Beanstandungen reichten hierbei von Missachtungen des Rotlichtes, über verbotswidriges Befahren der Fußgängerzone, Handybenutzung und Befahren des Radweges in falscher Richtung. Vor allem in der dunklen Jahreszeit wurden hierbei gezielt die Beleuchtungseinrichtungen überprüft und entsprechend geahndet. Hierbei muss jedoch hervorgehoben werden, dass ein Großteil der Radfahrer mit den vorgeschriebenen lichttechnischen Einrichtungen am Straßenverkehr teilnahm.

## 12. Abbiegeassistent Lkw für mehr Verkehrssicherheit

Die Auswertung der amtlichen Unfallstatistik der Jahre 2013 mit 2017 für das Stadtgebiet Bamberg verzeichnet 11 Unfälle zwischen abbiegendem LKW und Radfahrer bzw. Fußgänger, davon 2014 und 2015 jeweils einer mit Todesfolge – übersehen von meist rechts abbiegenden Lastkraftwagen, da außerhalb des

Sichtfeldes des Fahrers. Selbst die vorgeschriebenen Spiegel für die indirekte Sicht – Weitwinkel-, Front- und Nahbereichsspiegel – decken die Gefahrenbereiche vor, genau hinter sowie rechts und links neben einem Großfahrzeug nur unbefriedigend ab. Um dieses Sicherheitsrisiko für Radfahrer und Fußgänger durch den „toten Winkel“ erheblich zu reduzieren, werden im EBB Großfahrzeuge mit einem neuen Abbiegeassistenzsystem nachgerüstet.

Das vom EBB getestete und für die umfassende Nachrüstung vorgesehene Sicherheitspaket ist ein ausgereiftes wie preisgünstiges System. Bestehend aus Seitenmarkierungsleuchten auf gesamter Fahrzeuglänge, die beim Abbiegen blinken, ist es eine Kamera samt Monitor sowie Ultraschallsensoren, die akustische Signale auslösen und so Abbiegeunfälle künftig vermeiden helfen.

Das System wurde in eingebautem Zustand in Fahrzeugen zur Sitzung des Bau- und Werkssenates am 13.03.2019 auf dem Maxplatz allen interessierten Mitgliedern des Stadtrates und den Medien vorgestellt. Siehe VO/2019/2264-65. Die Vorführung traf auf sehr positive Resonanz.

Inzwischen hat der EBB die positiven Erfahrungen auch gegenüber den Stadtwerken kommuniziert.



Abbiegeassistenzsysteme stellen hier einen Sicherheitsgewinn dar, ersetzen aber nicht gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr, vorausschauendes und defensives Fahren sowie Verständnis für die Schwierigkeiten und Fehler der anderen Verkehrsteilnehmer.

### **13. ADFC-Landesversammlung in Bamberg**

Am 30.03.2019 hat die ADFC-Landesversammlung im UNESCO-Welterbe Bamberg stattgefunden. Dies stellt eine Auszeichnung und Bestätigung für die Fahrradstadt Bamberg dar. Zudem hat der ADFC damit an die erste deutsch-deutsche ADFC-Bundeshauptversammlung im Jahr 1990 in Bamberg angeknüpft.

### **14. ADFC-Fahrradklimatest**

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) führt seit 1988 den sogenannten „Fahrradklimatest“ durch. In den Anfangsjahren wurde er ausschließlich per Post und Fax abgewickelt. Beim Fahrradklimatest 2005 beispielsweise mussten 26.000 Einsendungen ausgewertet werden. Dieser enorme, handwerkliche Aufwand bewirkte, dass in den Anfangsjahren der Fahrradklimatest nicht regelmäßig stattfand, sondern in sehr unregelmäßigen Abständen. Seit 2012 wird der Fahrradklimatest über das Internet durchgeführt. Seitdem ist es möglich, ihn alle zwei Jahre durchzuführen. Die Zahl der teilnehmenden Menschen ist auf diese Weise in den sechsstelligen Bereich gestiegen.

Zugleich hat sich in diesen letzten sechs Jahren ein deutlicher Trend gezeigt, dass die Anspruchs- und Erwartungshaltungen der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger schneller wachsen, als die infrastrukturellen Möglichkeiten der Städte. So haben sich beispielsweise die Städte Münster, Kiel, Erlangen, Oldenburg, Potsdam, Bocholt, welche über alle Jahre hinweg auf den vordersten Plätzen zu finden sind, im Votum der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowohl von 2014 auf 2016 als auch von 2016 auf 2018 in ihren Benotungen verschlechtert, teilweise deutlich. Dies dürfte nicht wirklich daran liegen, dass die betroffenen Städte systematisch eine Anti-Radverkehrs-Politik betrieben haben, sondern daran, dass diejenigen Menschen, die sich an dieser Umfrage beteiligen, ihre Erwartungshaltungen und Wünsche zum Ausdruck bringen wollen.

Dadurch hat sich der Fahrradklimatest wegbewegt von einem Instrument, welches den aktuellen subjektiven Zustand in den einzelnen Städten abbildet, hin zu einem Instrument, welches Wunschvorstellungen und Erwartungshaltungen abbildet. Somit hat die Aussagekraft der absoluten „Schulnoten“ stetig an Wertigkeit verloren. Praktisch alle Städte in Deutschland erzielen Schulnoten schlechter als 3,0. Selbst die Spitzenstadt Bocholt hat sich seit 2014 von 2,04 auf 2,39 verschlechtert.

Aussagekräftig bleibt allerdings, die relative Entwicklung zwischen den Städten. Hier hat Bamberg von 2016 auf 2018 immerhin einen Sprung von Platz 93 auf Platz 55 in der Liste aller deutschen Städte über 50.000 Einwohner vollzogen. Dieser Sprung muss als großer Erfolg gesehen werden. Kaum eine andere Stadt hat sich – gegen den Trend - so stark oder stärker verbessert.

Dennoch sollte dieser Sprung nicht überbewertet werden, denn es gibt in der Rangfolge doch einige sehr große Sprünge nach oben oder unten, welche vermutlich am ehesten durch das statistische Problem zu erklären sind, das möglicherweise bei zu vielen Städten zu geringe Teilnehmerzahlen in die Wertung aufgenommen worden sind. In Bamberg betrug die Teilnahme 414 Fragebögen auf 78.000 Einwohner. Dies relativiert insgesamt ohnehin sehr die Aussagekraft.

Nichtsdestotrotz stellt der Fahrradklimatest mit Sicherheit einen großen Ansporn dar und in diesem Sinne ist er auch seinerzeit erfunden worden. Sicherlich werden alle Entscheidungsträger in Bamberg, denen der Radverkehr am Herzen liegt, daraufhin arbeiten, dass die Stadt Bamberg beim nächsten Fahrradklimatest sich erneut verbessert. Dies wird durchaus einiger Anstrengungen bedürfen, weil auch andere Akteure in anderen Städten an Platzierungsverbesserungen arbeiten. (**Anlage 3**)

#### **15. Antrag der GAL-Stadtratsfraktion „Sachstandsbericht zur Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen Radentscheid-Ziele 2018“ vom 28.01.2019 (Anlage 7).**

Mit Beschluss des Stadtrates am 31.01.2018 (VO/2018/1459-R1) wurden die zugelassenen Zielvorgaben (2, 3, 5, 6, 8, 9, 10) des Bürgerbegehrens „Radentscheid Bamberg“ übernommen. Unter Punkt 3 hat der Stadtrat zur Umsetzung dieser übergeordneten Ziele als konkrete Maßnahmen bereits im Haushaltsjahr 2018 das „Maßnahmen-Paket -2018“ beschlossen.

##### Sachstand Umsetzung Maßnahmen-Paket 2018

Zur Information des Stadtrates sind seitdem zum Stand der Umsetzung Sachstandsberichte zur „Fahrradstadt Bamberg“ für alle Umweltsenatsorgane vorgemerkt (VO/2018/1476-61, VO/2018/1616-61, VO/2018/1853-61, VO/2018/1955-61, VO/2018/2178-61). Zudem wurde im Fahrradforum am 08.11.2018 ein zusammenfassende Kurzbericht über die Maßnahmen 2018 gegeben, s. Protokoll Fahrradforum VO/2018/2029-61). In diesen Sitzungsvorlagen wurde detailliert informiert, sodass hier nur stichpunktartig auf den jeweiligen Umsetzungsstand eingegangen wird. Der Sachstand zum Maßnahmen-Paket 2018 ist jeweils entsprechend Beschluss vom 31.01.2018, Punkt 3 gegliedert:

- a) Imagekampagne
  - Einrichtung Homepage „Fahrradstadt Bamberg“,
  - 4. Auflage Fahrrad-Stadtplan Bamberg,
  - Flyer Fahrradstraßen,
  - Stadtradeln,
  - Projekt „Kommunikationskonzept und Imagekampagne“ beschlussreif vorbereitet.
- b) Herstellung von zusätzlichen Fahrradbügeln/Fahrradparkplätzen  
17 Standorte mit 67 Radbügeln und Car Bike Port, somit gesamt 144 neue Radabstellplätze
- c) Ausweisen von neuen Fahrradstraßen
  - Fahrradquartier Mayersche Gärtnerei (2 Fahrradstraßen),
  - Bereich „Herrenstraße-Schranne-Geyerswörthplatz-Lugbank-Untere Karolinenstraße“ wird zu Fahrradstraßen (Umsetzung nach Beendigung Baustelle Sutte),
  - Fahrradquartier „Bamberg-Mitte“
  - Auch die Fahrradstraßen Kleberstraße und Leinritt wurden nachträglich mit einheitlicher Markierung mit Fahrradstraßen-Logos auf den Fahrbahnen ausgestattet.
- d) Errichtung einer Radzählanlage  
Aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen mussten Prioritäten gesetzt werden. Daher ruht dieses Vorhaben.

e) Sicherheit an Kreuzungen

Maßnahmen umgesetzt an:

- Einmündung Annastraße,
- Margaretendamm/Lichtenhaidestraße,
- Kastanien-/ Pödeldorfer Straße,
- Berliner Ring/Kronacher Straße,
- ARAS Zollner-/Pestalozzistraße,
- Schutzstreifen Nürnberger Straße/Geisfelder Unterführung,
- Memmelsdorfer-/ Ludwigstraße Verbreiterung Schutzstreifen,
- Modellversuch „Grünpfeil für Radfahrende“
- Erneuerung Rotmarkierung an der Kreuzung Siechenstraße/Löwenstraße
- Erneuerung Rotmarkierung an der Kreuzung Memmelsdorfer-/Ludwigstraße

f) AGFK-Mitgliedschaft

Durchführung Aufnahmeprozess, seit September 2018 Mitglied in der AGFK Bayern

g) Umsetzung „Förderprogramm Lasten-Pedelecs“

Programm ausgeschöpft, insgesamt elf Lastenfahrräder gefördert (neun E- und zwei mechanische Lastenräder), Fortführung Förderprogramm

h) Runder Tisch Lange Straße

Mehrere Sitzungen haben stattgefunden. Erster Schritt zur Neuordnung der Verkehrsbeziehungen wurde beschlossen, Ausweisung als Halteverbotszone seit 01.12.2018. Gesamtkonzept zum öffentlichen Straßenraum über ein auszuweisendes Sanierungsgebiet wird angestrebt.

i) Leuchtturmprojekt Peuntstraße-Wilhelmsplatz-Schönleinsplatz

Teilstück Planung Knoten Nürnberger-/Peuntstraße liegt ausführungsfähig vor, Teilstück, Planung Schutzstreifen Friedrichstraße stadteinwärts beschlussreif koordiniert

Sachstand Haushaltsstelle:

Für die Umsetzung der Radentscheid-Ziele standen für das Haushaltsjahr 2018 Finanzmittel in Höhe von 160.000 € bereit. Davon wurden rund 80.000 € ausgegeben.

## **II. Beschlussvorschlag:**

1. Der Umwelt- und Verkehrssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Umwelt- und Verkehrssenat beschließt die Einführung einer Fahrradstraße in der Eckbertstraße und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.
3. Der Umwelt- und Verkehrssenat beschließt den Verkehrsversuch Friedrichstraße mit der Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.
4. Der Umweltsenat beauftragt die Verwaltung, im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet „Tor zur südlichen Kernstadt“ Einbahnstraßenlösungen für die Friedrichstraße mit 2 m breiten Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen untersuchen zu lassen.
5. Die Anträge der GAL-Stadtratsfraktion vom 28.01.2019 und 01.04.2019 und von Herrn Stadtrat Pöhner vom 21.04.2017 und vom 14.03.2019 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 für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan 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.

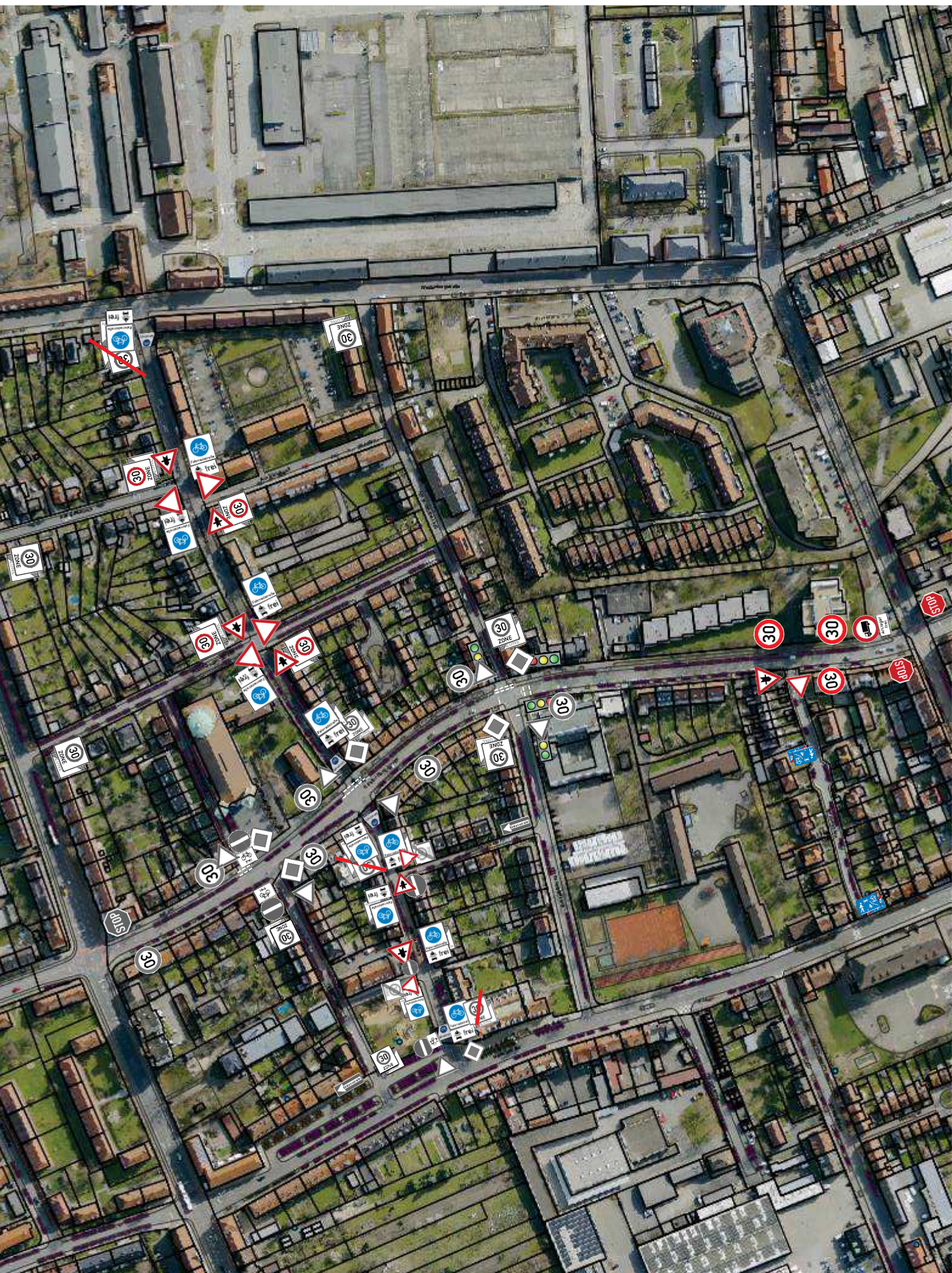
Stellungnahme des **Finanzreferates**:

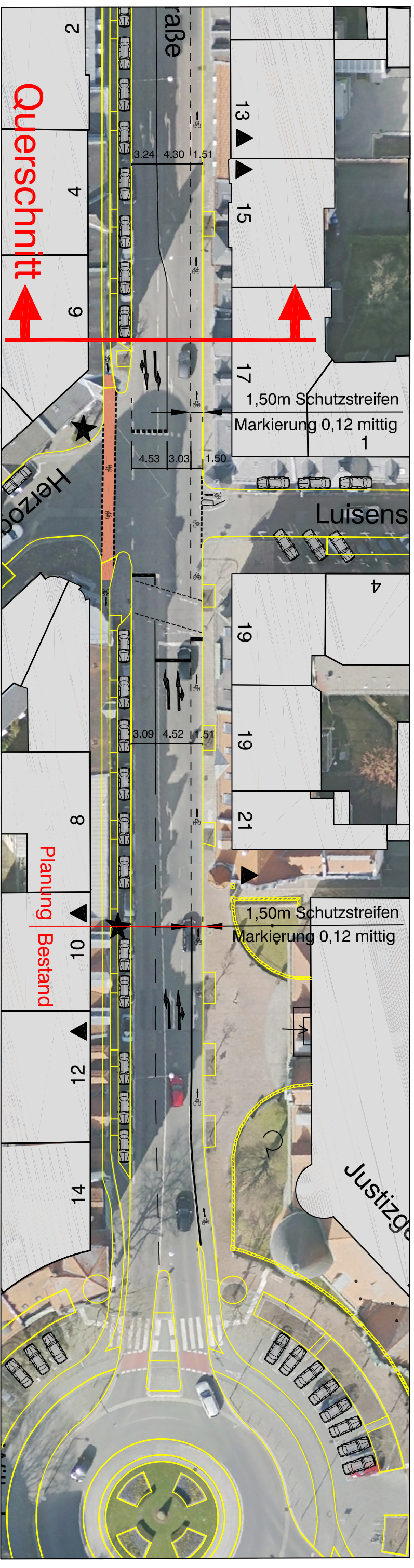
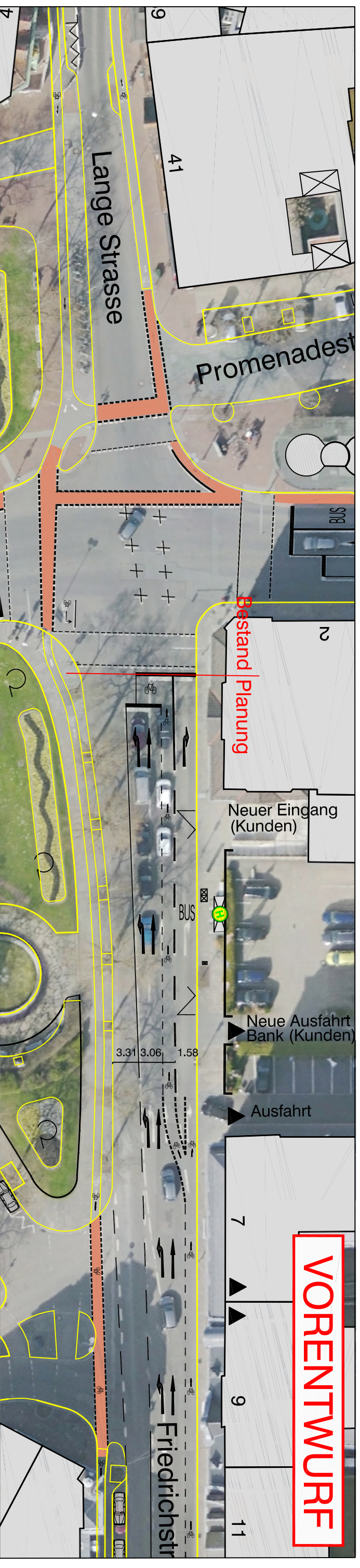
#### **Anlage/n:**

1. Fahrradstraße Eckbertstraße
2. Planung Verkehrsversuch Friedrichstraße, Stand 11.04.2019
3. Ergebnis ADFC Fahrradklima-Test 2018 für Bamberg
4. Antrag von Herrn Stadtrat Pöhner vom 21.04.2017
5. Antrag von Herrn Stadtrat Pöhner vom 14.03.2019
6. Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 01.04.2019
7. Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 28.01.2019

#### **Verteiler:**

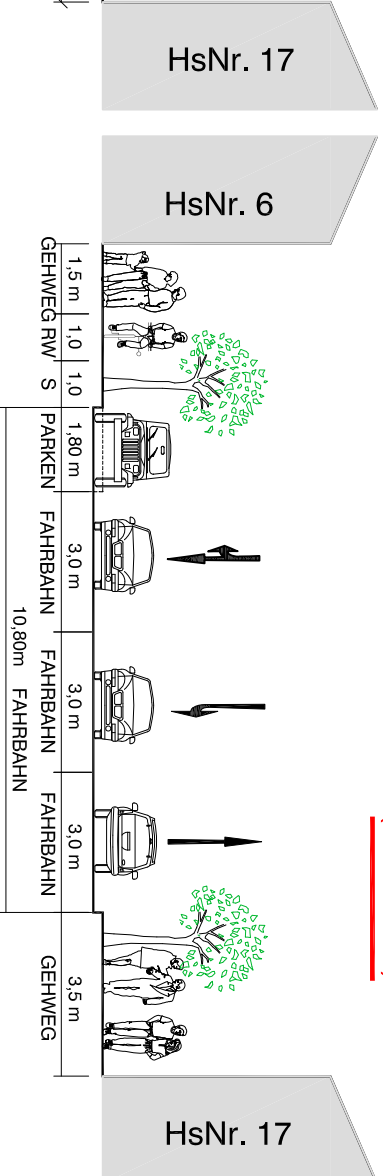
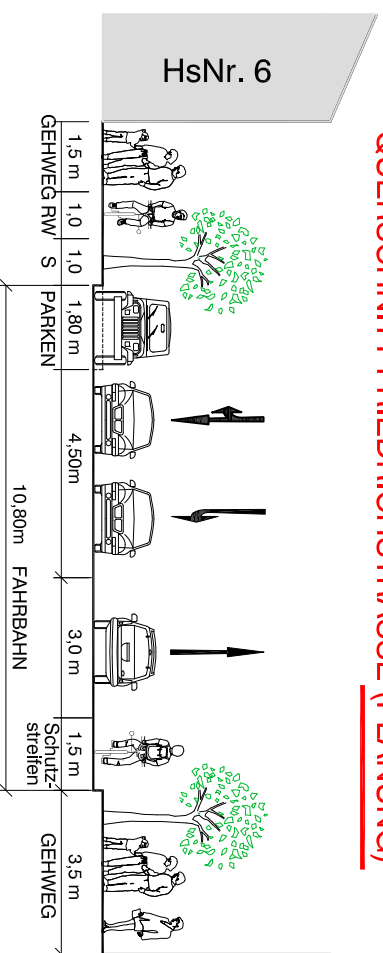
Amt 31  
EBB  
Amt 38





QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE (PLANUNG)

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE (BESTAND)



**STADT BAMBERG**  
STADTPLANUNGSAMT  
SG Verkehrsplanung

Projekt: Cityroute 8  
**Abschnitt Friedrichstraße**

Darstellung: Schutzstreifen für Radfahrer  
stadteinwärts

Bamberg, den 11.04.2019

Sparngenberg  
Bearbeiter

Schnitt  
Layout



ADFC  
Fahrradklima-Test  
2018

AUSWERTUNG Stadtgrößenklasse: 50.000-100.000 Einwohner

# Bamberg

## KURZÜBERBLICK

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,9
Rangplatz in Stadtgrößenklasse	37 von 106 Städten
Vergleich zu 2016	keine Veränderung (o)

## STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

im Städtevergleich

### positiv

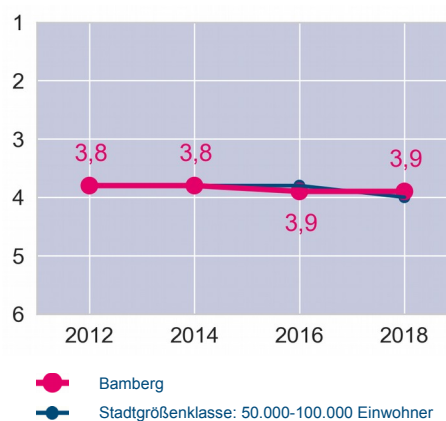
- Radfahren durch Alt und Jung
- regelmäßige Reinigung der Radwege
- glatte und ebene (Rad)wege

### negativ

- häufiger Fahrraddiebstahl
- schlechte oder keine Wegweisung für Radfahrer
- schmale (Rad)wege

## ENTWICKLUNG

seit 2012



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

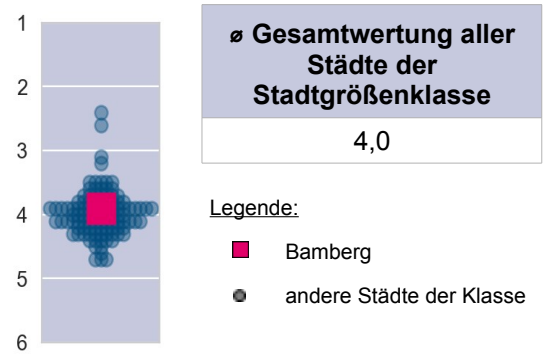
aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



## Überblick Bamberg

<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>414</b>
<b>Gesamtbewertung<sup>1</sup></b>	<b>3,9</b>
<b>Rangplatz Bund</b> in Stadtgrößenklasse	<b>37 von 106</b>
<b>Rangplatz Land</b> in Stadtgrößenklasse	<b>5 von 9</b>
<b>Vergleich Gesamtbewertung</b> zu 2016 <sup>2</sup>	<b>o</b>

## Stadtgrößenklasse: 50.000-100.000 EW



## STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

...in der Einzelbewertung <sup>3</sup>	
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,5
Radfahren durch Alt und Jung	2,7
zügiges Radfahren	2,7
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,9
Wegweisung für Radfahrer	3,5
Spaß oder Stress	3,5
Konflikte mit Fußgängern	3,7
Reinigung der Radwege	3,7
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,8
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,8
Oberfläche der (Rad)wege	3,9
Winterdienst auf Radwegen	3,9
Werbung für das Radfahren	3,9
Hindernisse auf Radwegen	4,0
Medienberichte	4,0
Abstellanlagen	4,1
Sicherheitsgefühl	4,1
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,3
Konflikte mit Kfz	4,3
Fahrraddiebstahl	4,3
Fahrradmitnahme im ÖV	4,4
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,4
Öffentliche Fahrräder	4,4
<b>Führung an Baustellen</b>	<b>4,6</b>
<b>Breite der (Rad)wege</b>	<b>4,7</b>
<b>Falschparkerkontrolle auf Radwegen</b>	<b>4,7</b>

Stärken



Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Städten <sup>4</sup>	
Radfahren durch Alt und Jung	+0,5
Reinigung der Radwege	+0,5
Oberfläche der (Rad)wege	+0,4
zügiges Radfahren	+0,4
Winterdienst auf Radwegen	+0,3
Fahrradförderung in jüngster Zeit	+0,3
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,3
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	+0,2
Werbung für das Radfahren	+0,2
Sicherheitsgefühl	+0,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	+0,1
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,1
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,1
Hindernisse auf Radwegen	+0,1
Spaß oder Stress	0,0
Konflikte mit Fußgängern	0,0
Führung an Baustellen	0,0
Öffentliche Fahrräder	0,0
Konflikte mit Kfz	-0,1
Medienberichte	-0,1
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,1
Fahrradmitnahme im ÖV	-0,1
Abstellanlagen	-0,2
<b>Breite der (Rad)wege</b>	<b>-0,2</b>
<b>Wegweisung für Radfahrer</b>	<b>-0,2</b>
<b>Fahrraddiebstahl</b>	<b>-0,3</b>

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2016, fünfstufige Skala

++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung -- starke Verschlechterung

3 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt

4 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.

Lesebeispiel für F11: Sicherheitsgefühl wird 0,1 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

## FAHRRAD- UND VERKEHRSKLIMA

Bei uns...

	(Angaben in %)								Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (106 Städte)
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...macht Radfahren Spaß.	10	19	20	19	25	7	0	...ist Radfahren Stress.	3,5	3,5
...werden Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	6	15	20	21	26	12	1	...wird man als Radfahrer/in nicht ernst genommen.	3,8	3,9
...fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	20	30	22	13	10	2	2	...fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).	2,7	3,2
...wird viel für das Radfahren geworben.	5	14	22	16	20	19	2	...findet keine Werbung für das Radfahren statt.	3,9	4,1
..wird in den Medien meist positiv über Radfahrer/innen berichtet.	2	9	21	20	24	12	11	..wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet.	4,0	3,9

## STELLENWERT DES RADFAHRENS

Bei uns...

	(Angaben in %)								Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (106 Städte)
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	5	13	26	19	23	14	1	...wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.	3,8	4,1
...überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	4	6	11	12	20	44	2	...wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken.	4,7	4,6
...werden Radwege regelmäßig gereinigt.	5	17	20	20	20	13	6	...werden Radwege selten gereinigt.	3,7	4,2
...sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	5	9	12	16	25	31	2	...sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	4,4	4,5
...werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	6	13	17	20	21	15	8	...werden im Winter Radwege nicht geräumt gestreut.	3,9	4,2

## SICHERHEIT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

	(Angaben in %)								Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (106 Städte)
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher.	5	10	18	20	29	18	0	...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet.	4,1	4,2
...gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	4	20	18	24	20	11	1	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	3,7	3,7
... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	2	12	15	21	28	21	1	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	4,3	4,2
...gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	5	13	16	24	26	16	1	...gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (...).	4,0	4,1
...kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	3	6	14	23	24	21	9	...werden Fahrräder oft gestohlen.	4,3	4,0
...sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	4	10	16	24	28	17	2	...kann man auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.	4,1	4,3
...kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	3	9	17	22	25	22	2	...wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.	4,3	4,4

## KOMFORT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

	(Angaben in %)								Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (106 Städte)
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...sind Wege für Radfahrer/innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen.	3	8	8	15	29	35	1	...sind Wege für Radfahrer/innen oft zu schmal.	4,7	4,5
... sind Wege für Radfahrer/innen angenehm glatt und eben.	4	16	20	21	22	16	1	...sind Wege für Radfahrer/innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.	3,9	4,3
...findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten.	4	11	15	30	26	14	1	...findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.	4,1	3,9
...werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt.	2	7	14	15	26	34	2	...werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.	4,6	4,6
...kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.	3	6	12	16	18	22	22	...ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.	4,4	4,3

## INFRASTRUKTUR UND RADVERKEHRSNETZ

Bei uns...

	(Angaben in %)							ø Bamberg (414 TN)	ø 50.000- 100.000 EW (106 Städte)	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen.	28	33	16	13	7	3	0	...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.	2,5	2,8
...kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.	20	33	21	12	9	5	1	...wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren.	2,7	3,1
...sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen freigegeben.	13	30	23	17	11	3	3	...ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen nicht erlaubt.	2,9	3,0
...können sich Radfahrer/innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.	4	19	26	21	15	7	7	...gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer/innen.	3,5	3,3
...sind öffentlich zugängliche Leihfahräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.	2	4	12	17	23	16	27	...gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten.	4,4	4,4

## ZUSATZFRAGEN 2018: FAMILIENFREUNDLICHKEIT

Bei uns...

	(Angaben in %)							ø Bamberg (414 TN)	ø 50.000- 100.000 EW (106 Städte)	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...kann man selbst Kinder im Grundschulalter (bis 4. Klasse) ohne schlechtes Gewissen allein Rad fahren lassen.	2	5	12	17	26	13	26	...kann man selbst größere Kinder nicht mit gutem Gewissen allein Rad fahren lassen.	4,3	4,3
...können kleine Kinder sicher auf den Gehwegen fahren (Gehwege sind breit und übersichtlich).	2	8	17	16	21	14	23	...können kleine Kinder nicht sicher auf den Gehwegen fahren (Gehwege sind schmal und unübersichtlich).	4,1	4,2
...kann man auf den Radwegen gut mit Kinderanhänger oder Lastenrad fahren.	2	7	16	16	18	15	26	...kann man auf den Radwegen nicht gut mit dem Kinderanhänger oder Lastenrad fahren.	4,2	4,4
...wird unterstützt, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren (z.B. durch Rad-Schulwegpläne).	1	3	10	14	17	9	46	...wird abgeraten, mit dem Rad zur Schule zu fahren.	4,3	4,2
...ist es üblich, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren.	3	9	14	17	14	6	37	...ist es unüblich, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren.	3,8	3,8

## ENTWICKLUNG SEIT 2012

### Legende:

Entwicklung	Verschlechterung		Konstant	Verbesserung	
Symbol					
Differenz zur letzten Bewertung	- >0,3	- 0,2 - 0,3	+/- 0,1	+ 0,2 - 0,3	+ >0,3

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018
Spaß oder Stress	3,3	3,3	3,6	3,5
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,5	3,7	3,8	3,8
Alle fahren Fahrrad	2,6	2,6	2,7	2,7
Werbung für das Radfahren	3,8	4,2	4,0	3,9
Medienberichte	4,4	4,4	4,2	4,0

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018
Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,1	4,1	4,3	3,8
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,5	4,6	4,8	4,7
Reinigung der Radwege	3,6	3,7	3,7	3,7
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,5	4,4	4,5	4,4
Winterdienst auf Radwegen	4,1	3,9	3,9	3,9

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Sicherheitsgefühl	3,8	4,0	4,2	4,1
Konflikte mit Fußgängern	4,1	3,8	3,9	3,7
Konflikte mit Kfz	4,2	4,1	4,4	4,3
Hindernisse auf Radwegen	4,0	3,9	4,2	4,0
Fahrraddiebstahl	4,0	4,2	4,6	4,3
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	4,1	4,1	4,4	4,1
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1	4,1	4,3	4,3

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Breite der (Rad)wege	4,8	4,6	4,8	4,7
Oberfläche der (Rad)wege	3,9	3,7	3,9	3,9
Abstellanlagen	3,7	3,7	4,0	4,1
Führung an Baustellen	4,7	4,6	4,6	4,6
Fahrradmitnahme im ÖV	4,4	4,3	4,7	4,4

Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2	2,1	2,3	2,5
zügiges Radfahren	2,6	2,4	2,6	2,7
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,1	2,8	2,8	2,9
Wegweisung für Radfahrer	3,3	3,0	3,4	3,5
Öffentliche Fahrräder	4,3	4,0	4,4	4,4

Eine Übersicht der Ergebnisse aller Teilnehmerstädte des ADFC-Fahrradklima-Tests 2018 gibt es auf der Internetseite [www.fahrradklima-test.de/karte](http://www.fahrradklima-test.de/karte).

Dort findet man auch die Ergebnisse der Online-Zusatzbefragung zur Bedeutung der abgefragten Themen in der jeweiligen Stadt („Wie wichtig sind die folgenden Aspekte für das Radfahren in Ihrer Stadt?“)

#### **Gesamtleitung und Kontakt:**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.  
Mohrenstr. 69  
10117 Berlin  
Telefon: 030 2091498-0  
Telefax: 030 2091498-55  
E-Mail: [fahrradclimatest@adfc.de](mailto:fahrradclimatest@adfc.de)  
[www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de)  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

#### **Datenerhebung und -aufbereitung:**



teamred

Projektleitung: Hannes Schreier  
Städte-Übersichten: Jakob Baum

[www.team-red.net](http://www.team-red.net)

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**

**Lange Straße – weiteres Vorgehen**

**Ergänzung zu Antrag Nummer 2017-39 vom 6.3.2017**

21.04.2017

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit Datum vom 7.3.2016 habe ich zwei Änderungsanträge zu TOP 6 der Sitzung des Umweltsenates vom 7.3. gestellt, die aus Geschäftsordnungsgründen als eigenständiger Antrag in den Geschäftsgang der Verwaltung übernommen wurden. Nach Rücksprache mit dem Baureferat möchte ich Ihnen hierzu mitteilen:

Teil 1 meines Antrages, der die Nichtauflösung des Radweges am Obstmarkt zum Ziel hatte, betrachte ich mit der seinerzeit im Senat geführten Diskussion als erledigt, weil sich abgezeichnet hat, dass es dafür zu meinem Bedauern leider keine Mehrheit im Verkehrssenat gibt. Eine erneute Behandlung und Abstimmung aus formalen Gründen in der nächsten Sitzung des Verkehrssenates halte ich daher nicht für notwendig, zumal die laufenden Bauarbeiten in der Langen Straße bereits Tatsachen geschaffen haben.

Teil 2 meines Antrages, der eine erneute Behandlung und Diskussion der bereits beschlossenen Zusammenlegung von Linksabbiegerspur und Geradeausspur der Friedrichstraße zu einer Kombispur an der Kreuzung Schönleinsplatz zum Ziel hatte, halte ich aufrecht und bitte um Behandlung der Thematik in einer der nächsten Umweltsenatssitzungen. Zur Vollständigkeit zitiere ich den diesbezüglichen Teil meines Antrags vom 6.3.2017 hier nochmal kurz wörtlich:

*Im Grundsatzbeschluss des Umweltsenates vom 11.5.2016 wurde beschlossen, an der Kreuzung Schönleinsplatz in der Friedrichstraße die Geradeausspur Richtung Lange Straße und die Linksabbiegerspur Richtung Hainstraße zu einer Spur zusammenzulegen (Kombispur, vgl. S.17 im damaligen Sitzungsvortrag). Die Erfahrung an der Kreuzung Luitpoldstraße / Obere Königstraße hat gezeigt, dass das nicht unproblematisch ist. Deshalb beantrage ich folgende Ziffer 3 in den Beschlussantrag zu TOP 6 einzufügen:*

*3. Die Frage der Zusammenlegung von Geradeausspur und Linksabbiegerspur in der Friedrichstraße zu einer Kombispur wird dem Umweltsenat erneut zur Diskussion und Beschlussfassung vorgelegt. Dabei wird die Stadtverwaltung insbesondere beauftragt, alternativ zum bisher beschlossenen Konzept auch einen alternativen Vorschlag für die Führung des Radverkehrs zur Auswahl vorzulegen, der weiterhin getrennte Spuren für Geradeaus-Fahrer und Linksabbieger in der Friedrichstraße in Richtung Schönleinsplatz ermöglicht.*

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads "Martin Pöhner". The script is cursive and fluid.

Martin Pöhner  
Stadtrat der FDP



**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**

**Fahrradschutzstreifen in der Friedrichstraße noch im Jahr 2019  
einzeichnen – Verkehrsversuch durchführen**

09.03.2019

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wie Sie wissen, ist es mir ein wichtiges Anliegen, die Erreichbarkeit der Bamberger Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern. Dazu gehören insbesondere auch die Fahrradfahrer.

Bereits mit Datum vom 17.12.2018 habe ich ein Gesamtkonzept für die Innenstadt beantragt mit dem Ziel, einen durchgehenden Fahrradschutzstreifen vom Wilhelmsplatz über den Schönleinsplatz und die Lange Straße bis hin zum Markusplatz zu schaffen.

Nachdem bereits ein Verkehrsversuch im Bereich Markusplatz beschlossen wurde, möchte ich nun den konkreten Antrag stellen, bereits im Jahr 2019 einen solchen Verkehrsversuch auch in der Friedrichstraße durchzuführen.

Diesen Vorschlag habe ich bereits in der letzten Sitzung des Verkehrs- und Umweltsenates mündlich vorgebracht und möchte ihn hiermit noch in Antragsform einreichen.

Im Rahmen dieses Verkehrsversuchs soll

1. ein durchgehender Fahrradschutzstreifen stadteinwärts vom Wilhelmsplatz bis zum Schönleinsplatz eingezeichnet werden. Da stadtauswärts bereits ein Radweg existiert, könnte die Friedrichsstraße in beide Richtungen künftig für Fahrradfahrer eine attraktive und sichere Strecke auf dem Weg in die Innenstadt bzw. wieder heraus werden.
2. Im Vorfeld des Schönleinsplatzes sind die Abbiegespuren in der Friedrichsstraße so zu verändern, dass –orientiert am tatsächlichen Verkehrsaufkommen – die Linksabbiegerspur Richtung Hainstraße als separate Spur erhalten bleibt und die Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur zu einer Spur zusammengefasst werden. Dadurch entsteht genügend Raum, um entlang des Gehsteigs auf der Straße einen

durchgehenden Fahrradschutzstreifen einzuzeichnen (für Geradeausfahrer und Rechtsabbieger).

3. Der Verkehrsversuch wird zeitnah bereits im laufenden Kalenderjahr 2019 gestartet.
4. Der Verkehrsversuch wird nach einem Jahr evaluiert, ob er in eine Dauereinrichtung umgewandelt werden kann.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, die bisherige Haltung der Stadtverwaltung, dass bei den meisten Fahrradwege- bzw. Fahrradschutzstreifenschaffungen in der Innenstadt erst die ganze Straße umgebaut werden müsse, halte ich nicht für zielführend. Vielmehr sollte an den Stellen, wo Fahrradschutzstreifen bzw. Radwege sinnvoll sind, zügig durch Ummarkierungen im Rahmen von Verkehrsversuchen eine Verbesserung der Situation des Radverkehrs ausprobiert werden, sodass auch in der Öffentlichkeit bereits jetzt deutlich wird, dass die Stadt sich intensiv um Verbesserungen für den Radverkehr bemüht und diese zügig umsetzt.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Pöhner  
Stadtrat der FDP

03.04. 2019

STADTPLANUNGSAMT					
Eing. 05. April 2019 <i>mw</i>					
<input type="checkbox"/> Rücksprache					
AL	FNP	BPlan	Stadt	Verk.	VenwFi
				X	

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 - 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz  
  
96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg  
Sekretariat OB  
03. April 2019

ALB	Stadt Bamberg	bR
WLB	Baureferat	StN
JF61	04. April 2019	zdA
JF62		Antw schr
WV		Cont

*Bitte im Top über die GO-maßnahme abstimmen*

Bamberg, 1. April 2019

## Antrag

### Mehr Platz für den Radverkehr in der Friedrichstraße - Neuplanung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Straßenraum in unserer Stadt ist begrenzt und wir müssen ihn so verteilen, dass möglichst emissionsfreie Mobilität in Form von Fuß- und Radverkehr gefördert wird. Aus diesem Grund muss beiden Verkehrsarten der benötigte Platz für einen sicheren Verkehr zugesprochen werden. In der Friedrichstraße ist dies bislang nicht der Fall – im Gegenteil, der Radverkehr ist in diesem Straßenzug die am meisten benachteiligte Verkehrsform, mit den meisten Gefahren für die Nutzer\*innen. Der aktuell in der Planung befindliche Fahrradschutzstreifen von 1,50 m Breite stadteinwärts ist hier nur eine symptomatische Verbesserung, greift das Problem „Platzverteilung“ aber nicht im Kern an. Wir halten daher eine alternative und umfassendere Neuplanung für notwendig.

Wir beantragen als Neuplanung:

1. Die Stadtverwaltung erarbeitet für die Friedrichstraße
  - a) eine Planung für einen Radfahrstreifen vom Wilhelmsplatz zum Schönleinsplatz von 2,0 m Breite. Hierzu soll die geplante Kfz-Kombispur in Abänderung der aktuellen Planung von 4,50m auf 4,0m verschmälert werden.
  - b) eine Planung, die den Radverkehr stadtauswärts zwischen Schützenstraße und Wilhelmsplatz an Stelle der sich dort aktuell befindlichen Kfz-Parkreihe auf einem 1,80 m breiten Radfahrstreifen führt. Die Parkplätze werden in die Schützentiefgarage verlagert. Der Gehweg wird von 1,5 m auf 2,5 m verbreitert.
2. Die Stadtverwaltung gibt eine Kostenschätzung für die unter 1a) und 1b) aufgeführten Maßnahmen ab und macht einen Vorschlag zur Finanzierung im städtischen Haushalt.

Anmerkung zu 2:

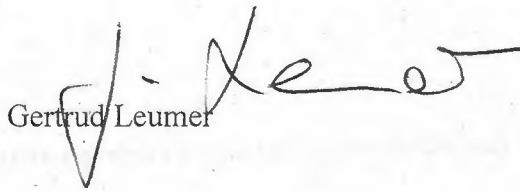
Für die Realisierung eines Fahrradstreifens in der Friedrichstraße stehen im Haushalt 2019 bereits 50.000 Euro zur Verfügung, weitere Mittel für tiefbauliche Maßnahmen stadtauswärts können aus Maßnahmen entnommen werden, für welche für 2019 zwar Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt wurden (Cityroute Kapuzinerstr.-Markusplatz: 1,3 Mio Euro / Regensburger Ring: 1 Mio

Euro), die aber nach aktuellem Stand so 2019 nicht realisiert werden. Des Weiteren können auch noch Mittel von den 400.000 Euro zur Radverkehrsförderung verwendet werden.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.  
Mit freundlichen Grüßen



Petra Friedrich



Gertrud Leumer

*P.O.A.*

# GAL

426

Stadtratsfraktion

STADTPLANUNGSAMT					
Eing. 04. Feb. 2019					
<input type="checkbox"/> Rücksprache					
AL	FNP	BPlan	Stadt	Verk.	VerwFi

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz  
  
96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg  
Sekretariat OB  
29. Jan. 2019

ALB	Stadt Bamberg	bR
WLB	Baureferat	StN
JF61	30. Jan. 2019	zdA
JF62		Antw schr
WV	61 GR EBB 6	Contr

Bamberg, 28. Januar 2019  
*Für 6/61 befürwortet*

### Antrag

### Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen Radentscheid-Ziele 2018 Sachstandsbericht und Diskussion

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vor fast genau einem Jahr, in der Vollsitzung am 31.1.2018, übernahm der Bamberger Stadtrat sieben der zehn Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid Bamberg“. Aus meiner Sicht haben die Bürgerinnen und Bürger nun ein Recht darauf, zu erfahren, was aus ihren Forderungen, die sie immerhin mit 9000 Unterschriften in Form eines Bürgerbegehrens eingereicht haben, geworden ist und wie sich der Stadtrat dazu verhält.

Die Stadtverwaltung hatte in Kooperation mit den Radentscheid-Vertreter\*innen übernommenen Ziele in konkrete Handlungsmaßnahmen gegossen, so dass der Stadtrat sich zur Umsetzung klarer und überprüfbarer Vorgaben bekennen konnte und dies auch mit großer Mehrheit tat. Eine ganze Reihe dieser Vorgaben bezieht sich konkret auf das Jahr 2018, so dass nun, nach Ablauf des Jahres, eine aussagekräftige Bilanz gezogen werden kann.

Ich stelle daher namens meiner Fraktion den Antrag, darüber zu berichten, durch welche konkreten Maßnahmen der Stadtratsbeschluss realisiert wurde. Falls Beschlusspunkte nicht oder nicht vollständig umgesetzt wurden, erbitte ich eine Begründung dafür und einen korrigierten Zeitplan. Insbesondere bitte ich zu folgenden Beschlusspunkten der Sitzung vom 31.1.2018 Stellung zu nehmen (ich zitiere aus dem Beschluss laut Protokoll):

- **Ziel 2:** *Fahrradgerechte und sichere City- und Schulwegrouten*  
(Die Stadt Bamberg entwickelt das Konzept der Fahrrad-City-Routen weiter und stattet ab einschließlich 2018 pro Jahr eine Cityroute mit eindeutiger Wegführung und Wegweisung aus. Die Anlage der Radverkehrsführung soll dabei durchgängig mindestens in Regelbreite, bevorzugt getrennt von anderen Verkehrsarten und nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.)
- **Ziel 3:** *Schutz für Rad fahrende an vielbefahrenen Hauptstraßen*  
(Die Stadt Bamberg stellt in ihrem Zuständigkeitsbereich an allen Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen - sofern nicht anderweitig, z. B. als Fahrradstraße, gelöst - ab einschließlich 2018 pro Jahr zwei Kilometer beidseits verlaufende, zwei Meter breite reine Radverkehrsanlagen mit einem Puffer von einem Meter zu parkenden Kraftfahrzeugen her. Die Radverkehrsführung soll dabei getrennt von anderen Verkehrsarten erfolgen. Ist die Radverkehrsführung nur auf Fahrbahnniveau möglich, werden Schutzeinrichtungen nach



dem Vorbild der sog. „protected bike lanes“ hergestellt. Die Herstellung der neuen Radverkehrsanlagen erfolgt nicht zu Lasten des ÖPNV oder des Fußverkehrs.)

- **Ziel 5:** Drei Kreuzungen pro Jahr für alle sicherer machen  
(Die Stadt Bamberg baut ab einschließlich 2018 jährlich mindestens drei der gefährlichsten Kreuzungen um und beseitigt Gefahrenquellen für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Mittels geeigneter Bürgerbeteiligung werden auch subjektiv unsichere Kreuzungen identifiziert und in den Aktionsplan aufgenommen. Nach jedem schweren Unfall mit Fahrradbeteiligung prüft die Stadt Bamberg, ob die Gestaltung der Kreuzung zu den Ursachen gezählt werden muss.  
Falls ja, erfolgt innerhalb von sechs Monaten eine Beseitigung der Gefahren durch bauliche Maßnahmen oder Änderung der Verkehrsführung. Die Stadt Bamberg prüft in diesem Zusammenhang, ob das sogenannte „dutch junction design“ Anwendung finden kann.)
- **Ziel 6:** 5.000 neue Fahrradparkplätze bis 2025  
(Die Stadt Bamberg richtet im gesamten Stadtgebiet mindestens 5.000 weitere Fahrradabstellplätze bis zum Jahr 2025 ein. Bis Ende des Jahres 2018 entstehenden die ersten 1.000 neuen Radstellplätze. Die Radabstellplätze werden als Gehwege nicht verengende Fahrradbügel installiert, welche eine Sichtbeziehung zum nächsten Abstellplatz aufweisen. Die Verwaltung prüft die Errichtung von überdachten Radabstellanlagen, insbesondere an ÖPNV-Knotenpunkten. Die steigende Bedeutung von Lastenrädern und E-Bikes wird durch einen barrierefreien Zugang berücksichtigt.)
- **Ziel 8:** Radschnellwege für den Pendlerverkehr  
(Die Stadt Bamberg entwickelt mögliche Trassen für Radschnellwege. Die Stadt Bamberg bemüht sich um einen Dialog mit dem Landkreis Bamberg und den Nachbargemeinden, um die Trassen möglichst in die Nachbargemeinden weiterzuführen. Bis Ende des Jahres 2018 soll eine Trassenführung festgelegt sein, deren Umsetzung bis Ende des Jahres 2020 von der Stadt Bamberg in deren Zuständigkeitsbereich realisiert wird.)

Zur Umsetzung der Radentscheid-Ziele stellte der Stadtrat 60.000 Euro zusätzlich zu den schon im Haushalt eingestellten 100.000 Euro bereit. Ich **beantrage**, in der Sitzung einen Sachstand über die Verausgabung dieser Mittel in Höhe von 160.000 Euro zu geben.

Ich **beantrage ausdrücklich eine Behandlung im Gremium** (keine schriftliche Antwort), um eine Sachdiskussion zu ermöglichen. Außerdem möchte ich anregen, den Tagesordnungspunkt in einer Vollsitzung anzuberaumen, da auch der Beschluss zur Übernahme der sieben Radentscheid-Ziele von der Vollsitzung getroffen wurde.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.  
Mit freundlichen Grüßen



Petra Friedrich