

<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:</p> <p>Datum:                      04.04.2019</p> <p>Referent:                    Beese Thomas</p>						
<p><b>Fahrradstadt Bamberg</b> <b>Sachstandsbericht</b></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: right;">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 - Hauptmoorwald

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 Hauptmoorwald 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**

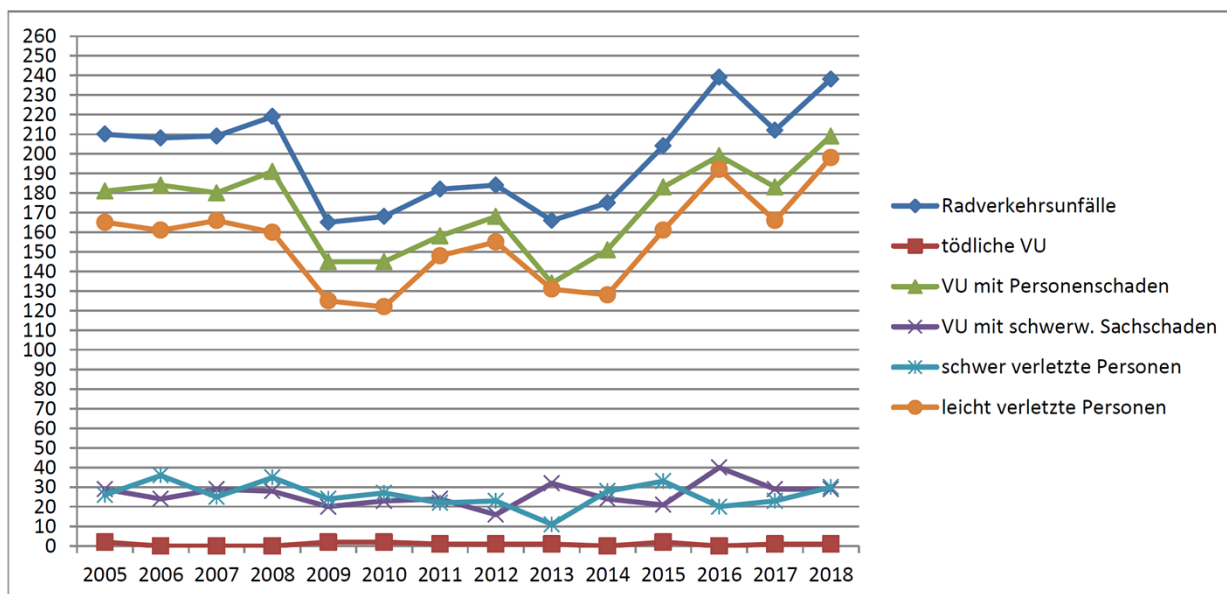
Im Landratsamt wurde inzwischen eine Stabsstelle „Mobilität und Verkehr“ geschaffen, um gerade auch die Belange des Radverkehrs vorantreiben zu können. Aus dem intermodalen Verkehrskonzeptes des Landkreises stehen u.a. folgende Aufgaben an: Verbesserungen für den Alltagsradverkehr, Lademöglichkeiten 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 erzielten 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 Umweltsenatsvorgemerkt (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