



Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr: VO/2020/3180-61	
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status: öffentlich	
Beteiligt: Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH 65 Entsorgungs- und Baubetrieb 31 Straßenverkehrsamt	Aktenzeichen: Datum: 28.05.2020 Referent: Herr Bürgermeister Jonas Glüsenkamp	
Fahrradstadt Bamberg		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.07.2020	Mobilitätssenat	Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

Zuletzt wurde in der Sitzung des Umweltsenates am 26.11.2019 ein Sachstandsbericht zur Fahrradstadt Bamberg gegeben (VO/2019/2824-61). Seitdem hat sich der aktuelle Stand zu folgenden Punkten verändert:

Abschnitt A - aktuelle Sachstände

1. Imagekampagne

Im Rahmen der „Fahrradstadt Bamberg – Imagekampagne“ wurden Informationsstelen zum Thema Fahrradstraße aufgestellt.

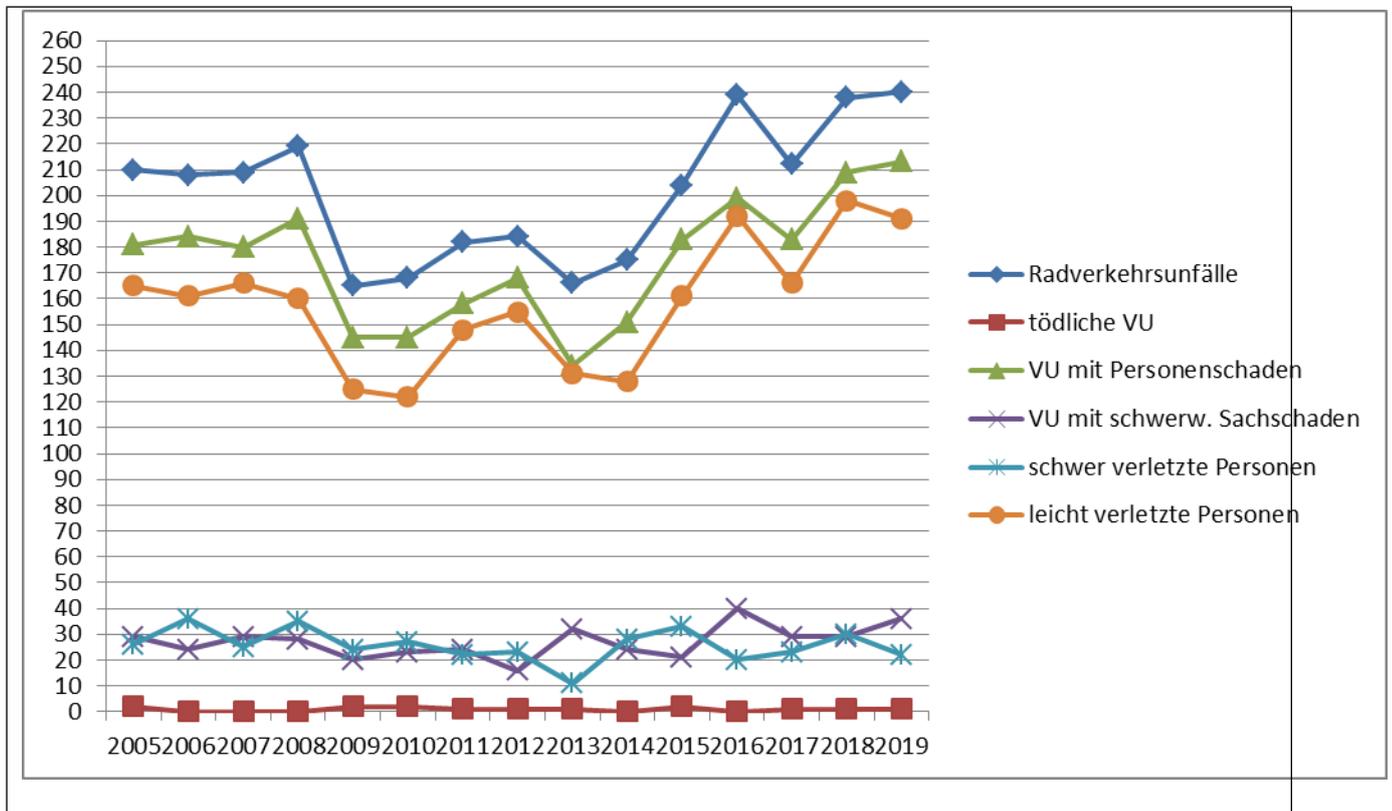
Durch den Umstand, dass der Haushalt 2020 bis heute noch nicht freigegeben ist, konnten keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Imagekampagne umgesetzt werden.

2. Unfallstatistik 2019

Im Vergleich zum Jahr 2018 erhöhte sich die Gesamtzahl der Radverkehrsunfälle um zwei Unfälle von 238 auf 240. Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen Radfahrer hauptunfallursächlich handelten, ging jedoch von 153 im Jahr 2018 auf 141 im Jahr 2019 zurück. Hierzu muss erwähnt werden, dass in diese Zahl immer auch alle Radverkehrsunfälle einfließen, bei denen Radfahrer alleinbeteiligt stürzten.

Entgegen dem Anstieg der Verletzten bei den letztjährigen Zahlen ist im Jahr 2019 ein Rückgang zu verzeichnen. Während im Vorjahr 30 Radfahrer bei Verkehrsunfällen schwer verletzt wurden, sank die Zahl im Jahr 2018 auf 22. Im Bereich der leicht verletzten Radfahrer ist ebenfalls ein leichter Rückgang von 198 auf 191 zu registrieren.

Bei einer näheren Betrachtung des dreijährigen Unfallgeschehens 2017-2019 lässt sich grundlegend feststellen, dass die Unfallörtlichkeiten quer über das Stadtgebiet verteilt sind. Im 3-Jahres-Vergleich (2017 - 2019) mussten an den nachfolgend genannten Örtlichkeiten Unfallhäufungen mit Radverkehrsbeteiligung festgestellt werden:



Durchgeführte polizeiliche Kontrollen im Jahr 2019 im Radverkehrsbereich:

Durch die PI Bamberg-Stadt wurden 78 Verkehrskontrollen im Jahr 2019 mit dem Schwerpunkt Radverkehr durchgeführt. Bei den kontrollierten Radfahrenden reichten die Beanstandungen 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 darf hervorgehoben werden, dass der Großteil der Radfahrenden mit den vorgeschriebenen lichttechnischen Einrichtungen am Straßenverkehr teilnahm.

Bei den Kontrollen beim Kfz-Verkehr wurde auch auf das verbotswidrige Befahren von Fahrradstraßen, die für den motorisierten Verkehr gesperrt sind, ein verstärktes Augenmerk gelegt. Im Rahmen dieser Kontrollen muss immer wieder festgestellt werden, dass bei einem Großteil der Bevölkerung zur Rechtslage viel Unwissenheit herrscht. Deshalb hat die Verkehrsbehörde in den entsprechenden Abschnitten in der Mittelstraße und Heiliggrabstraße mit entsprechenden, gut sichtbaren, Zusatzzeichen reagiert.

3. StVO Novelle

Die StVO-Novelle ist am 28. April 2020 in Kraft getreten. In dieser Novelle wurden einige Änderungen für den Radverkehr aufgenommen. Diese Änderungen sind in einer Publikation des Bundesverkehrsministeriums anschaulich zusammengestellt (Vgl. Anlage 1).

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Abk. VwV-StVO) ist eine Verwaltungsvorschrift des Bundesverkehrsministeriums in Deutschland. Sie regelt die Umsetzung der Straßenverkehrs-Ordnung und die Ausführung von Verkehrseinrichtungen durch die kommunalen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbauämter. Diese Verwaltungsvorschrift zur neuen Straßenverkehrsordnung liegt noch nicht vor, nach Bekanntgabe der in dieser Verwaltungsvorschrift näher definierten Einsatzkriterien werden von der Verwaltung folgende Aspekte geprüft:

- Grünpfeil für Radfahrende
- Neuregelung des Halteverbots an Einmündungen entlang von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen
- Einsatzorte der Beschilderung „Überholverbot von ein- und mehrspurigen Fahrzeugen“
- Fahrradzonen
- Parkflächen für Lastenfahräder
- konsequentere Ahndung des Haltens auf Geh- und Radwegen sowie auf Schutz- und Radfahrstreifen (Erhöhung Bußgeldkatalog, generelles Halteverbot auf Schutzstreifen)

4. Herstellung von zusätzlichen Fahrradbügeln / Fahrradparkplätzen

Seit dem letzten Umweltsenat im November 2019 konnten lediglich 3 Fahrradbügel umgesetzt werden.

Derzeit befinden sich weitere 108 Radbügel (also 216 Stellplätze) in der Abstimmung, die dann zeitnah umgesetzt werden. Der Zukauf neuer Radbügel ist aufgrund der Haushaltslage gestoppt.

5. Thematik Schrottfahrräder

Seit dem letzten Umweltsenat fanden drei Schwerpunktaktionen zum Entfernen von Schrottfahrrädern statt. Am Bahnhofsvorplatz entlang der Ludwigstraße wurden am 29.11.2019 insgesamt 15 Fahrräder und am 05.05.2020 insgesamt 17 Schrottfahrräder gekennzeichnet und abgeholt. Am 11.02.2020 wurden an 30 Standorten in der Innenstadt insgesamt 87 Schrottfahrräder gekennzeichnet und entfernt.

Das Thema Schrottfahrräder wird kontinuierlich weiter beobachtet und bei Bedarf entsprechende Aktionen durchgeführt. Wenn Schrottfahrräder von Bürger*innen gemeldet werden, wird umgehend reagiert.

6. Verkehrsversuch Markusplatz

Der Verkehrsversuch läuft seit Mitte Juni 2019.

Die Evaluierung war für das Frühjahr 2020 vorgesehen. Dazu waren auch Verkehrserhebungen geplant. Diese Erhebungen konnten bisher aufgrund der Pandemie (nicht repräsentatives Mobilitätsverhalten) und fehlender Haushaltsmittel (Haushaltsstelle bis auf weiteres gesperrt) nicht vollumfänglich durchgeführt werden.

Im letzten Umweltsenat wurde in einer Zwischenbilanz bereits über mehrheitlich positive Rückmeldungen berichtet. Nach der Wahrnehmung der Fachdienststellen hat sich die Maßnahme grundsätzlich bewährt.

Die Verwaltung schlägt vor, die Maßnahme in eine Dauerlösung zu überführen. Die Umsetzung der Dauerlösung wird voraussichtlich nicht kurzfristig erfolgen, weil die Ressourcen auf weitere kurzfristige Verbesserungen an anderer Stelle konzentriert werden sollen.

7. Verkehrsversuch Friedrichstraße

Dieser Verkehrsversuch läuft seit Mitte August 2019.

Die Verwaltung hat die Verkehrssituation großräumig und am Schönleinsplatz beobachtet.

Die Evaluierung war für das Frühjahr 2020 vorgesehen. Dazu waren auch Verkehrserhebungen geplant. Diese Erhebungen konnten bisher aufgrund der Pandemie (nicht repräsentatives Mobilitätsverhalten) und fehlender Haushaltsmittel (Haushaltsstelle bis auf weiteres gesperrt) nicht vollumfänglich durchgeführt werden.

Nach der Zwischenbilanz im letzten Umweltsenat kamen vereinzelt weitere positive wie auch negative Rückmeldungen aus der Bevölkerung hinzu. Nach der Wahrnehmung der Fachdienststellen hat sich die Maßnahme grundsätzlich bewährt. Zur Erfassung objektiver Einschätzungen zum Verkehrsfluss wurden die Verkehrsbetriebe hinzugezogen. Der Verkehrsbetrieb konnte lediglich geringfügige Fahrzeitverlängerungen messen, die den Betrieb jedoch nicht beeinträchtigt haben.

Derzeit besteht auf der Nordseite keine befriedigende Liefermöglichkeit. Es sollte deshalb auf der Südseite unter Umwandlung einiger Stellplätze eine Liefermöglichkeit geschaffen werden.

Die Maßnahme hat sich vor dem Hintergrund des Gewinns an Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer bewährt. Die Verwaltung schlägt deshalb die Umsetzung vor.

8. Schutzstreifen Obere Königstraße

In der Königstraße endet der Radweg in Einbahnrichtung an der Kettenbrückstraße. Der Radler wird anschließend bis ca. zur Einmündung der Letzengasse auf einem schmalen Schutzstreifen geführt. Das Stadtplanungsamt hat untersucht, inwieweit dieser Schutzstreifen verbreitert werden kann (vgl. Plan Anlage 2).

Das Thema wurde in der Sitzung der Routine Verkehr am 17.06.2020 behandelt und zur Umsetzung empfohlen. Die Maßnahme kostet ca. 4.000 €.

9. Neumarkierung Radfahrstreifen Peuntstraße stadteinwärts (Abschnitt Marienplatz)

Aus Richtung Bamberg-Ost (Cityroute 8) ist ab der Pfisterstraße bis zum Marienplatz keine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur in Richtung Innenstadt vorhanden.

In der Straßenhierarchie, Stand 01/2019 ist der Straßenzug Pfister-, Peuntstraße, Marienplatz als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Die Verkehrsbelastung Kfz und Rad beträgt aktuell (Verkehrszählung am 24.07.2019) im Straßenzug:

Pfisterstraße	ca. 16.700 Kfz/24h	und ca. 2.700 Rad/24h
Peuntstraße	ca. 14.900 Kfz/24h	und ca. 2.150 Rad/24h
Marienplatz	ca. 13.600 Kfz/24h	und ca. 2.000 Rad/24h

Für den Radverkehr hat die Cityroute 8 eine sehr hohe Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) hängt die Wahl der geeigneten Radverkehrsführung im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab. Das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 30 wird als Führungsform nur bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 10.000 Kfz/24h als sicher bewertet. Bei höheren Verkehrsbelastungen sind gesonderte Führungsformen für den Radverkehr vorzusehen.

Der Verkehrssenat vom 11.07.2000 (!) hat den Lückenschluss der Cityroute 8 beschlossen und das Baureferat mit der Umsetzung beauftragt. Die Entwurfsplanung (Markierung eines Schutzstreifens bis zur Marienbrücke mit Umgestaltung Einmündungsbereich Egelseestraße) ist abgeschlossen, die Ausführungsplanung liegt in der Endabstimmung vor.

Am Marienplatz wurde aktuell die Fahrbahndecke erneuert. Damit kann im Zuge der erforderlichen Neumarkierung in der Peuntstraße die vorliegende Planung stadteinwärts in diesem Abschnitt sehr kostengünstig und zeitnah (ohne Maßnahmen der Barrierefreiheit etc.) umgesetzt werden. Die Neumarkierung soll von der Einmündung der Trimbergstraße bis zum Kunigundendamm erfolgen.

Mit E-Mail vom 13.04.2020 hat der ADFC Ergänzungsvorschläge zur Planung eingebracht: anstatt eines 1,50 m breiten Schutzstreifens einen 2,00 breiten Radfahrstreifen, die Kfz-Spuren für Geradeaus und Links sollen zu einer Kombispur zusammengefasst und vor der LSA ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) markiert werden. Um die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen, wird eine Kombispur und auch der ARAS aus Sicht der Leistungsfähigkeit nicht empfohlen. Dennoch kann ein Radfahrstreifen im Regellaß von 1,85m verwirklicht werden.

Die Spuraufteilung (eigene Spuren jeweils für Geradeaus und Links) bleiben erhalten, die Linksabbiegespur wird um ca. 6 m (eine Autolänge) verkürzt. Durch das Verschieben der Spuren müssen die Haltelinien angepasst werden, damit wird eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung erforderlich. Hierfür fallen Kosten in Höhe von ca. 2.000 € an. Der Mehraufwand für die Markierung des Radfahrstreifens ist gering, da ohnehin neu markiert werden muss.

Im Zusammenhang mit der Neumarkierung des Radfahrstreifens werden auf Wunsch des Verkehrsbetriebes die Bushaltestellen im Umfeld des Marienplatzes neu geordnet. In Fahrtrichtung Pfisterbrücke wird die Haltestelle aus der Kurve heraus in die Gerade verlegt. In Fahrtrichtung Innenstadt werden die bisherigen zwei Bushaltestellen zu einer Haltestelle auf Höhe Marienplatz 11/13 zusammengelegt. Damit entfallen dort sechs Anwohnerstellplätze. Diese Anwohnerstellplätze können im Gebiet kompensiert werden (siehe Ausführungen zu Kapitel 10 und Anlage 5)

Die Planung (vgl. Lageplan in Anlage 3) wurde in der Routine Verkehr am 13.05.2020 verwaltungsintern abgestimmt und zur Umsetzung empfohlen. Das Straßenverkehrsamt weist darauf hin, dass auf dem Straßenzug zwischen Egelseestraße und Marienbrücke es nur noch eine Bushaltestelle geben wird, auf denen – mit der Maßgabe, dass der ÖPNV nicht behindert wird – Ladetätigkeiten legal möglich sind.

In der Gegenrichtung (von der Marienbrücke kommend) ist Laden und Liefern auf kleinen Teilstücken auf der Fahrbahn neben dem baulichen Radweg noch möglich (in den Bereichen, wo es keine Fahrspuraufteilung gibt).

10. Neumarkierung Radfahrstreifen Peuntstraße stadteinwärts (Abschnitt zwischen Egelseestraße und Trimbergstraße)

Für den **Lückenschluss zwischen Egelseestraße und Trimbergstraße** wurden die bereits bestehenden Planungen unter Berücksichtigung eines möglichst 2,0 m breiten Radfahrstreifens aktualisiert und entsprechende Planskizzen erarbeitet (vgl. Anlage 4). Um dort eine Radverkehrsanlage schaffen zu können, müssen Parkplätze verlagert werden.

Dazu wurde im Februar 2020 eine Parkraumerhebung durchgeführt und die Auslastung der Stellplätze an verschiedenen Zeitschnitten erhoben.

Ergebnis:

- Die Auslastung der Lizenz-/Mischparkplätze liegt tagsüber bei ca. 70% und nachts bei ca. 85%.
- Die wegfallenden 9 Lizenzstellplätze (+ 3 Parkscheibenstellplätze) aus der Peuntstraße und 6 Lizenzstellplätze am Marienplatz können im Lizenzgebiet O „Alte Berufsschule“ kompensiert werden (Dauerstellplätze abändern zu Lizenzparkplätzen in der Trimbergstraße, Gabelsbergerstraße oder am Kunigundendamm)
- Evtl. könnten Stellplätze für Gäste von Anwohnern, Gaststättenbesucher (z.B. im Zeitraum 18:00-5:45 Uhr) auf einem Teilbereich des Parkplatzes der Berufsschule/Finanzamt zur Verfügung gestellt werden.
(Das Finanzamt hat auf eine entsprechende Anfrage des Stadtplanungsamtes mit Mail vom 3. April 2020 wie folgt geantwortet:
„...Allerdings können wir 14 Parkplätze oberhalb des Hofes (Gabelsberger Str.) zur Nutzung am Wochenende bzw. Wochentags nach Geschäftsschluss anbieten bzw. werden diese bereits teilweise von den Anwohnern genutzt. Jedoch muss natürlich auch hier gewährleistet sein, dass die Parkplätze an den Wochentagen von Montag bis Freitag jeweils spätestens um 05.45 Uhr wieder geräumt und für die Beschäftigten des Finanzamts frei sind.“)

Zur Anbindung vieler Familien aus Bamberg-Ost wird dieser wichtige Lückenschluss nach einer weiteren Einbindung des Bürgervers, der Anwohnenden und der Verkehrsverbände im Mobilitätssenat am 07.10.2020 zum Beschluss vorgelegt.

11. Fahrradprogramm 2020

Im aktuellen Haushaltsjahr stehen für die Haushaltsstelle Fahrradwegenetz theoretisch Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 400.000 € zur Verfügung. Derzeit ist die Haushaltsstelle bis zu weiteren Beschlüssen im Stadtrat gesperrt. Unter Berücksichtigung der Beschlussempfehlungen aus dieser Sitzungsvorlage sind die Haushaltsmittel für folgende Maßnahmen vorgesehen:

Maßnahmenpaket „Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit“

(gesamt: ca. 50.000 €)

- Förderprogramm Lastenpedelecs
- Imagekampagne Fahrradstadt Bamberg

Maßnahmenpaket „Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr“ (Abstellanlagen)

(gesamt: ca. 160.000 €)

- Radbügelbeschaffung 500 Stück
- Montage der Radbügel
- Bike & Ride Würzburger Straße

Maßnahmenpaket „Infrastruktur für den fließenden Radverkehr“ (Ausbau Radwegenetz)

(gesamt: ca. 259.000 €)

- Schutzstreifen Margaretendamm
- Schließen der Radweglücke Regensburger Ring im Abschnitt Mußstraße bis Gaustadter Hauptstraße
- Cityroute 9 - Knoten Nürnberger-/Holzgarten-/Moosstraße: aufgeweitete Radaufstellstreifen in der Nebenrichtung im Zuge der Fahrbahnsanierung
- Neumarkierung Radfahrstreifen Peuntstraße stadteinwärts (Abschnitt Marienplatz)
- Verkehrssituation Kaulbergfuß

- Radwegsanierung Memmelsdorfer Straße im Abschnitt Am Heidelsteig-Feldkirchenstraße
- Cityroute 7 Zollner-/Weißenburgstraße: Lückenschluss mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen in der Nebenrichtung
- Trimbergstraße - Öffnen der Einbahnstraße für den Radverkehr
- Fahrradachse Wunderburg
- Konzept Radschnellwege - Planungsmittel
- Auffrischen von Rotmarkierungen

12. Pop-up-Radwege - Verkehrsversuche

Ein Pop-up-Radweg (auch Corona-Radweg) ist ein kurzfristig eingerichteter Radweg, der in einer akuten Gefahren- oder Krisensituation oder bei plötzlich veränderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehr schnell für mehr Platz und Sicherheit im Radverkehr sorgen soll.

Die meist mit gelben Linien und Baustellenbaken markierten Radwege wurden in mehreren Städten in der Regel auf breiten Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 4 Fahrstreifen durch Umwidmung des rechten Fahrstreifens oder eines bisherigen Parkstreifens zum Radfahrstreifen eingerichtet.

Die Einrichtung von Pop-up-Radwegen setzt voraus, dass ausreichend Raum in Form eines Parkstreifens oder einer zweiten MIV-Fahrspur zur Verfügung steht, und dort ein solcher Pop-up-Radweg errichtet werden kann. Diese Ausgangslage ist in Bamberg nur an einigen Stellen gegeben. Der Münchner Ring und der Berliner Ring kommen nach Auffassung der Verwaltung nicht realistisch für die Umwandlung eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung in Betracht.

Das Baureferat hat einige Straßenzüge bereits untersucht.

Folgende Ideen wurden überprüft (Einzelheiten siehe Anlage):

- Buger Straße stadtauswärts (von Würzburger Straße bis Lobenhofferstraße)
- Starkenfeldstraße stadtauswärts (von Schildstraße bis zur Wirtschaftseinfahrt des Bambados)
- Nürnberger Straße (von Geisfelder Straße bis zum Berliner Ring)
- Regensburger Ring (von Mußstraße bis zur Schweinfurter Straße)

Die Ideenskizzen wurden in der Routine Verkehr am 17.6.2020 mit folgendem Ergebnis diskutiert:

- Buger Straße stadtauswärts
Der Abschnitt zwischen Würzburger Straße und Lobenhofferstraße stadtauswärts wurde untersucht (vgl. Anlagen 6 und 7). Da in diesem Abschnitt bereits eine akzeptable Radverkehrsanlage vorhanden ist und die Umsetzung relativ wenig Verbesserung für den Radverkehr brächte, wird diese Maßnahme nicht zur Umsetzung empfohlen.
- Starkenfeldstraße stadtauswärts
Der Abschnitt zwischen Schildstraße und Bambados stadtauswärts wurde untersucht (vgl. Anlagen 8 und 9). Im fraglichen Abschnitt ist bereits ein baulicher Radweg vorhanden. Dieser ist jedoch schmal und wird ohne Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen geführt. Die bauliche Abgrenzung zum Gehweg als Kante ist bei Ausweichmanövern unfallträchtig. Die Radverkehrsanlage ist deshalb in der Analyse des VEP als verbesserungswürdig eingestuft. Im Ergebnis kommt die Untersuchung jedoch zu dem Schluss, dass der Aufwand einer solchen Maßnahme für eine kurzfristige Umsetzung relativ hoch wäre. An Knotenpunkten werden zusätzliche Probleme generiert. Die Maßnahme wird deshalb nicht vorrangig zur Umsetzung empfohlen.
- Nürnberger Straße
Der Abschnitt zwischen Geisfelder Straße und Berliner Ring wurde untersucht. Dem Radverkehr wird derzeit stadtauswärts bis ca. Höhe Münchner Ring ein „Gehweg, Rad frei“ angeboten und danach ein straßenbegleitender Wirtschaftsweg. Die Radverkehrsanlage ist deshalb in der Analyse des VEP als verbesserungswürdig eingestuft. Stadteinwärts fehlen Radverkehrsanlagen ganz, der Radler wird auf der Fahrbahn geführt. Um beidseits Radfahrstreifen einzurichten, reicht die vorhandene Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinen nicht aus. Da stadteinwärts keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden sind, stadtauswärts zumindest jedoch eine verbesserungswürdige

Radverkehrsanlage, wird in einem ersten Schritt deshalb ein Radfahrstreifen stadteinwärts vorgeschlagen (vgl. Anlage 10, 11 und 12). Eine solche Maßnahme würde ca. 17.000 € kosten. Allerdings müsste auf eine Länge von ca. 800 m das Parken untersagt werden. In diesem Bereich sind derzeit bis zu 50 Kfz am Straßenrand abgestellt.

Es müssen daher noch weitere Gespräche geführt werden.

Im Zuge des Bahnausbaus könnte dann die Nürnberger Straße beidseits mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden.

- Regensburger Ring

Der Abschnitt zwischen Mußstraße und Gaustadter Hauptstraße wurde untersucht. (vgl. Anlagen 13 und 14). Diese Maßnahme wird zur Umsetzung empfohlen. Die u.a. im fraktionsübergreifenden Antrag geforderte Breite für den Radfahrstreifen von 2,0 m ist jedoch nicht durchgehend möglich, da ansonsten die Mindestbreite für die Restfahrbahn für Busbegegnungsverkehr (6,5 m) unterschritten wird. Dort, wo dies aufgrund der zur Verfügung stehenden Breiten möglich ist, wird eine Mindestbreite von 2,0 m eingehalten.

Die Maßnahme kostet ca. 20.000 € und könnte (Freigabe der Haushaltsstelle vorausgesetzt) in diesem Sommer umgesetzt werden.

Die Maßnahme wird zur Umsetzung empfohlen.

Die grundsätzliche Problematik der Erreichbarkeit des baulichen Radweges auf der Südseite wird damit nicht gelöst. Dieser Radweg ist derzeit aus Richtung Caspersmeyer- und Gaustadter Hauptstraße nicht erreichbar, da durch den hohen Bordstein Radfahrende nicht direkt auf den Radweg fahren können. Nur durch bauliche Maßnahmen kann der Radweg so angerampelt werden, dass dieser Radweg aus Fahrtrichtung Caspersmeyerstraße erreicht werden kann.

Weiterhin ist mit der kurzfristig empfohlenen Maßnahme keinerlei barrierefreier Ausbau an den Haltestellen und Querungen verbunden. Der große Förderantrag für die restlichen Bauabschnitte wird deshalb unbedingt weiter verfolgt; hierfür wurden für den Haushalt 2021 entsprechende Planungsmittel angemeldet.

Darüber hinaus wurden noch für folgende Straßenabschnitte Planungen eingeleitet:

- Luitpoldstraße

Hier wurde in der Vergangenheit bereits schon einmal untersucht, wie Radverkehrsanlagen geplant werden könnten. Wenn die Parker erhalten werden, sind nur Schutzstreifen möglich. Bei einer solchen Lösung muss der Bus bei Gegenverkehr immer den Schutzstreifen befahren. Dies ist als Regelfall nicht zulässig. Der Schutzstreifen darf nur in Ausnahmefällen befahren werden. Da noch nicht klar ist, wie die Verwaltungsvorschrift das Halten an Schutzstreifen zukünftig im Detail regelt, muss vor einem weiteren Planungsschritt die Verwaltungsvorschrift abgewartet werden. Ansonsten würde die Anordnung eines Schutz- oder Radfahrstreifens bedeuten, dass in der Luitpoldstraße auf der Fahrbahn nicht mehr zum Liefern und Laden gehalten werden kann.

Jede Schutzstreifenlösung - auch bei Wegfall der Stellplätze - hat das Problem, dass nirgendwo sinnvoll geliefert werden kann. Zudem lädt ein Schutzstreifen dazu ein, mit weniger als dem jetzt gesetzlichen Mindestabstand Radelnde zu überholen. Ferner muss speziell in der Luitpoldstraße die Querung auf voller Länge für Fußgänger erleichtert werden, auch um die Geschäftslagen zu stärken.

Diese Überlegungen zeigen, dass für die Luitpoldstraße über eine Standardlösung hinaus auch andere Querschnittslösungen betrachtet werden müssen. Die Verwaltung wird deshalb verschiedene Lösungsmöglichkeiten erarbeiten und zur Diskussion stellen.

- Ludwigstraße und Schwarzenbergstraße

In der Ludwigstraße soll im Bereich des Atriums eine von Stadt und Landkreis Bamberg gemeinsam finanzierte Planung in Auftrag gegeben werden, die sowohl Bushaltestellen als auch Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der durch den Bahnausbau notwendigen Erneuerung der Pfisterbrücke ist dann weiterhin die Verlängerung dieser Radverkehrsanlagen bis zur Pfisterbrücke vorgesehen.

Aufgrund des notwendigen Aufwands bei der Umprogrammierung von Lichtsignalanlagen, Demarkierungen etc. empfiehlt die Verwaltung grundsätzlich KEINE Pop-up-Corona-temporären Lösungen, sondern strebt ausschließlich Dauerlösungen an, sofern nicht ausdrücklich ein Verkehrsversuch vorgesehen ist.

13. Radfahrstreifen Lichtenhaidestraße

Der Radfahrstreifen Lichtenhaidestraße wurde immer wieder von nach rechts in die Hallstadter Straße abbiegenden Kfz verbotswidrig benutzt, um am Rückstau von links abbiegenden Fahrzeugen vorbei zu fahren. Um hier die geltende Rechtslage zu verdeutlichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurde kurzfristig der Fahrradstreifen durch Baken geschützt (vgl. Anlage 15).

Es handelt sich um einen Verkehrsversuch im Sinne des „geschützten Fahrradstreifens“, mit dem Erfahrungen auch für mögliche andere Anwendungsfälle gesammelt werden sollen.

14. Lange Straße

Die Lange Straße ist Teil eines Voruntersuchungsgebietes im Sinne des Besonderen Städtebaurechtes. Hierzu sollen Vorbereitende Untersuchungen durchgeführt werden, die u.a. das Ziel haben, für die Lösung der verkehrlichen und gestalterischen Probleme in der Langen Straße Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten. Die weiteren Planungsschritte zur Langen Straße sollen deshalb im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen erfolgen.

Der Vergabevorschlag für die Vergabe der Vorbereitenden Untersuchungen wird dem Bausenat zur Beschlussfassung vorgelegt werden, wenn die Freigabe der geplanten Haushaltsmittel zu erwarten steht.

15. Fahrradstraßen

Die Trimbergstraße ist Teil einer Fahrradachse Luitpoldbrücke – Wunderburg und weiter in die Gereuth (vgl. Lageplan Anlage 16). Die Trimbergstraße ist Einbahnstraße. Sie konnte bisher nicht für den Radverkehr in zwei Richtungen freigegeben werden, da der Radverkehr aus der Trimbergstraße in Richtung Peuntstraße nicht in der dort vorhandenen Lichtsignalanlage berücksichtigt ist.

Es ist vorgesehen, die Lichtsignalanlage entsprechend anzupassen. Sobald die Lichtsignalanlage entsprechend angepasst ist (diese Maßnahme ist im Maßnahmenpaket „Infrastruktur für den fließenden Radverkehr“ enthalten), kann die Trimbergstraße für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben werden. Im Anschluss daran kann dann die Fahrradachse probeweise als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Die Maßnahme kostet ca. 7.000 €.

Im Vorgriff auf den VEP wird die Verwaltung weitere Strecken auf Eignung für die Ausweisung als Fahrradstraße prüfen und dem Mobilitätssenat zur Beschlussfassung vorlegen.

16. Radverkehrsführung Kaulbergfuß

Die Planung für die Radverkehrsführung am Kaulbergfuß wurde im Umweltsenat am 26.11.2019 vorgestellt (siehe Anlage 17) und die Verwaltung beauftragt, die Maßnahme mit allen Beteiligten, insbesondere dem Bürgerverein, den Anwohnern sowie der Pfarrgemeinde abzusprechen und erneut zu berichten (VO/2019/2836-R5).

Das Stadtplanungsamt hat folgende Personen bzw. Institutionen beteiligt:

- Bürgerverein Kaulberg
- Seelsorgebereichsrat Dom /Obere Pfarre
- Internationales Künstlerhaus
- Mieter des Anwesens Unterer Kaulberg 2 (insgesamt 5 Familien sowie die Physiotherapie-Praxis)

Eingegangene Stellungnahmen:

- Seelsorgebereichsrat Dom
- Internationales Künstlerhaus
- Zweier Familien (per Schreiben bzw. persönlicher Termin im Stadtplanungsamt)
- Physiotherapie-Praxis

Die Betroffenen äußerten sich kritisch gegenüber der aktuellen Radwegführung und plädieren für eine Maßnahme, die den Radverkehr im Bereich der Engstelle entschleunigt.

Eine Entfernung der Parkplätze wird im Besonderen von den Anwohnern sowie der Physiotherapie-Praxis kritisch gesehen.

Die aktuelle Entwicklung zeigt jedoch, dass diese schon vorhandene Radwegeverbindung rege genutzt wird. Auch ein Verbot wird den Radverkehr über das Pfahlplätzchen kaum aufhalten können. Eine ständige Kontrolle eines Durchfahrungsverbot für Radfahrer ist zudem schwer umsetzbar.

Durch die Maßnahme entfallen ein allgemeiner Behindertenstellplatz und zwei Kurzzeitstellplätze. Diese Nutzung kann durch eine Ausweisung dreier bisher reiner Anwohnerstellplätze in unmittelbarer Nähe zu Mischnutzungsplätzen kompensiert werden.

In der Sitzung des Umweltsenates am 26.11.2019 wurde des Weiteren angeregt, hier zusätzlich Tempo 20 anzuordnen, um sodann den Verwaltungsvorschlag aus der Sitzungsvorlage (s.o.) umzusetzen.

Die Maßnahme kostet ca. 25.000 €.

Empfehlung: Es wird empfohlen, die Maßnahme umzusetzen und für diesen Bereich bergaufwärts Tempo 20 auszuweisen.

17. Sackgassenschilder

Von der Verwaltung wurden umfassend vorhandene Sackgassenschilder überprüft und dort, wo die Sackgasse nur für den Kfz-Verkehr und nicht für den Radverkehr und/oder nicht für den Fußgängerverkehr gilt, dies in der Beschilderung entsprechend berücksichtigt. Ein Großteil der Umbeschilderung (40 Schilderstandorte) ist bereits umgesetzt, der Rest soll zeitnah umgesetzt werden.

Nicht nur für Auswärtige, sondern auch für Bambergerinnen und Bamberger, die in anderen Stadtteilen unterwegs sind, stellt es eine wertvolle Zusatzinformation dar, welche Sackgassen problemlos durchradelt werden können. Auf diese Weise wird das engmaschige Netz unserer Fuß- und Radwegeverbindungen in Bamberg noch bekannter und vertrauter.

18. Rotmarkierungen

Seit dem letzten Sachstandbericht Fahrradstadt im November wurden an folgenden Stellen die Rotmarkierungen erneuert:

- Kreuzung Berliner Ring / Pödeldorfer Str.
- Kreuzung Berliner Ring / Starkenfeldstraße
- Luitpoldbrücke / Heinrichsdamm

Abschnitt B - weitere Informationen und vorliegende Anträge zum Radverkehr

19. Finanzausstattung 2021

Das Bundesverkehrsministerium empfiehlt den Kommunen für die Förderung des Radverkehrs eine angemessene Finanzausstattung. Im Nationalen Radverkehrsplan wird dies näher erläutert (vgl. Anlage 18).

Dazu wird zwischen „Einsteigern“, „Aufsteigern“ und „Vorreitern“ in Sachen Radverkehr unterschieden. Maßstab dafür ist der Radverkehrsanteil an den zurückgelegten Wegen. Nach diesem Maßstab und auch durch den beschlossenen Radentscheid ist Bamberg als „Vorreiter“ einzustufen. Der Finanzmittelbedarf wird weiterhin an der Einwohnerzahl bemessen. Damit ergeben sich folgende Zahlen:

78.000 Einwohner x 18 € je Einwohner = ca. 1.400.000 € jährlicher Gesamtfinanzbedarf für den Radverkehr.

Der Ansatz wurde für den Haushalt 2021 angemeldet.

20. Antrag der Stadtratsfraktion GRÜNES BAMBERG „75 % Förderung für den Bau von Fahrradabstellanlagen“ vom 18.11.2019 (Anlage 19)

Mit diesem Antrag wird die Verwaltung gebeten, zu prüfen, inwieweit der Bau von Fahrradabstellanlagen gefördert werden kann.

Auf die Anfrage des Stadtplanungsamtes hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr am 23.1.2020 wie folgt geantwortet:

„1. Ein bayerisches Förderprogramm zur Förderung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum abseits von ÖPNV-Haltestellen existiert nicht. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auf Bundesebene über die Nationale Klimaschutzinitiative auch Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen gefördert werden können. Weitere Informationen und Ansprechpartner finden Sie unter <https://www.klimaschutz.de/foerderlotse/>.

2. Über BayGVFG sind Fahrradabstellanlagen an Schnittstellen des Öffentlichen Verkehrs (hierzu zählen auch Bushaltestellen) grundsätzlich förderfähig. Um den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollten ein oder zumindest zusammengefasste Förderanträge gestellt werden, die die betroffenen Haltestellen beinhalten. Wir empfehlen, dass Sie sich hierzu möglichst frühzeitig mit der zuständigen Regierung von Oberfranken in Verbindung setzen.“

Zuwendungsfähig sind zum Beispiel Ausgaben für Herrichten der Fläche, Investitionen und Montage der Radabstellanlagen, Überdachung, Sammelschließanlagen ab 10 Stellplätzen, Ingenieurdienstleistungen der Leistungsphase 8 der HOAI.

Nicht zuwendungsfähig sind zum Beispiel Ausgaben für Verkehrssicherung, Planungsleistungen, Baunebenkosten, landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Fahrradboxen und Garagen, Sammelschließanlagen unter 10 Stellplätzen, Ladeinfrastruktur, Schließfächer.

Für beide Programme gilt eine Antragsstellung vor Maßnahmenbeginn. Auch bei der Kommunalrichtlinie muss extern vergeben werden, die Stadtwerke zählen als extern. Hier könnten z.B. mit dem Verkehrsbetrieb gemeinsam die Fahrradabstellplätze am P+R Heinrichsdamm attraktiv und in angemessener Anzahl ausgebaut werden.

21. Antrag von Herrn Stadtrat Martin Pöhner (FDP) „Radweg in der Peuntstraße umsetzen und zusätzliche Anwohnerstellplätze schaffen“ vom 06.01.2020 (Anlage 20)

Mit diesem Antrag wird die Verwaltung gebeten, zu prüfen, inwieweit ein Ersatz für die im Falle der Verwirklichung der Radverkehrsanlage am Marienplatz entfallenden Stellplätze geschaffen werden kann.

Die Verwaltung hat das Thema „Radweg in der Peuntstraße“ bereits auf der Agenda (vgl. Kapitel 10).

Grundsätzlich ist die Verwaltung der Ansicht, dass eine Kompensation durch Umwandlung anderer Stellplätze im öffentlichen Raum im Gebiet noch möglich wäre. Siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer 10.

Die im Antrag vorgeschlagene Nutzung des Parkplatzes des Finanzamtes wäre bereits dann hilfreich und viel kostengünstiger, wenn dieser nachts für Anlieger geöffnet werden könnte. Eine noch weitergehende Variante auf einem staatlichen Grundstück eine städtische Parkpalette zu errichten, erscheint nach allen bisherigen Erfahrungen und Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern unerreichbar. Zudem müsste eine solche Parkpalette auch finanziert werden, wobei mit einem dauerhaften Defizit zu rechnen ist. Die Parkdecklösung wird nicht finanzierbar sein.

22. Antrag der Stadtratsfraktion FW-BuB-FDP „Prüfung einer Bewerbung zur Einführung eines Lastenrad-Mietsystems“ vom 23.05.2020 (Anlage 21)

Mit diesem Antrag wird die Verwaltung gebeten, zu prüfen, inwieweit in Bamberg ein Lastenfahrradmietsystem eingeführt werden könnte.

Die Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STVP) und Stadtplanungsamt haben sich abgestimmt. STVP hat fristgerecht einen Bewerbungsantrag eingereicht.

23. Fraktionsübergreifender Antrag der Fraktionen GRÜNES BAMBERG/ÖDP/Volt/SPD zu Pop-Up-Radwegen in Bamberg (Anlage 22)

Mit diesem Antrag wird die Verwaltung gebeten, die Ausweisung von Pop-up-Radwegen in Bamberg zu untersuchen. Konkret wird gefordert, den Radstreifen am Regensburger Ring im Abschnitt zwischen Mußstraße und Gaustadter Hauptstraße bis zur Sommerpause umzusetzen.

Die Verwaltung hat dieses Thema bereits auf der Agenda. So wurden bereits 4 Straßenzüge auf Eignung untersucht und entsprechende Empfehlungen formuliert (vgl. Kapitel 12).

24. Antragspaket der Stadträte Claudia John (FW), Daniela Reinfelder (BuB) und Martin Pöhner (FDP) vom 8.6.2020 (Anlage 23)

Mit diesem Antragspaket „Für die Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes in der Bamberger Innenstadt“ werden insgesamt 5 Einzelanträge zusammengefasst:

- Verkehrsversuch Radweg in der Luitpoldstraße
- Planung und Umsetzung eines Radwegs stadteinwärts entlang der Peuntstraße und des Marienplatzes
- Verkehrsversuch Radweg in der Langen Straße
- Kostengünstige, dauerhafte Schließung der Radweglücke am Regensburger Ring zwischen Maria-Ward-Straße und der Gaustadter Hauptstraße
- Planung eines Radwegs in der Ludwigstraße und der Schwarzenbergstraße zwischen dem Bahnhof und der Pfisterbrücke.

Die Verwaltung hat diese Themen bereits auf der Agenda (vgl. Kapitel 12).

25. Beschluss des Studentischen Konvents vom 9.6.2020 zum Thema Pop-up-Radwege (Anlage 24)

Mit diesem Beschluss spricht sich der Studentische Konvent für kurzfristige Maßnahmen für den Radverkehr zwischen den Universitätsstandorten aus:

- Radfahrstreifen auf dem Regensburger Ring zwischen Mußstraße und Gaustadter Hauptstraße
- Ausweisung der Achse Markusplatz-Weide-Mußstraße als Fahrradstraße
- Pop-up-Radwege zum Bahnhof

Die Verwaltung hat diese Themen bereits größtenteils auf der Agenda (vgl. Kapitel 12). Der Vorschlag, die Achse Markusplatz-Weide-Mußstraße als Fahrradstraße auszuweisen, ist nicht neu. Er wurde bereits vom Straßenverkehrsamt geprüft.

Ergebnis: Der Straßenzug Mußstraße/Weide/Markusplatz ist aufgrund des hohen Anteils an Schwerlastverkehr, u.a. aufgrund des dortigen Busverkehrs, z.B. durch die Touristenbusse, und dem entsprechendem Verkehrsanteil im Umfeld der Konzerthalle mit Tiefgarage und des dortigen Hotels als nicht geeignet zur Ausweisung als Fahrradstraße.

26. Antrag der Deutschen Umwelthilfe zur Fahrradinfrastruktur Bamberg (Anlage 25)

In diesem Antrag spricht sich die Deutsche Umwelthilfe für kurzfristig eingerichtete Fahrrad-Straßen und Tempo 30 während der Corona-Krise für mehr Sicherheit im Radverkehr aus.

Die Anregungen der Deutschen Umwelthilfe sind sehr pauschal und nicht direkt auf Bamberg anwendbar. Die Anregungen sind jedoch in die Bearbeitung der bereits vorgestellten Maßnahmen eingeflossen.

In diesem Zusammenhang wird auch auf eine Stellungnahme des Städtetages zu dem Antrag der Umwelthilfe hingewiesen (Anlage 26).

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat beschließt, den Verkehrsversuch am Markusplatz als Grundlage für die Dauerlösung und beauftragt die Verwaltung, die weiteren Schritte einzuleiten.
3. Der Mobilitätssenat beschließt, den Verkehrsversuch in der Friedrichstraße als Grundlage für die Dauerlösung und beauftragt die Verwaltung, die weiteren Schritte einzuleiten.
4. Der Mobilitätssenat beschließt die Verbreiterung des bestehenden Schutzstreifens in der Königstraße (Abschnitt Kettenbrückstraße bis Letzengasse) und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.
5. Der Mobilitätssenat beschließt den Radfahrstreifen Peuntstraße stadteinwärts (Abschnitt Trimbergstraße bis Marienbrücke) und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung unter gleichzeitiger Verlegung der Bushaltestellen.
6. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung die Planungen für den Radfahrstreifen Peuntstraße stadteinwärts (Abschnitt Egelseestraße bis Trimbergstraße) mit dem Bürgerverein, den Anwohnenden und den Verkehrsverbänden zu besprechen und erneut zu berichten.
7. Der Mobilitätssenat beschließt, die Planungen für die Radverkehrsanlagen auf dem Regensburger Ring (Abschnitt Mußstraße bis Schweinfurter Straße) und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.
8. Der Mobilitätssenat beschließt die Planung für die Umgestaltung am Kaulbergfuß und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung unter gleichzeitiger Anordnung von Tempo 20 bergaufwärts.
9. Der Mobilitätssenat beschließt, die probeweise Ausweisung der Fahrradachse Luitpoldbrücke – Wunderburg als Fahrradstraße und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.
10. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept für die Öffnung der Erlichstraße für Radler in beide Richtungen zu erstellen.
11. Der Mobilitätssenat empfiehlt dem Finanzsenat, die gesperrten Mittel auf der Haushaltstelle 63000.96000 in Höhe von 288.200 € komplett freizugeben.
12. Folgende Anträge sind hiermit geschäftsordnungsgemäß behandelt:
 - 12.1. Der Antrag der Stadtratsfraktion GRÜNES BAMBERG vom 18.11.2019
 - 12.2. Der Antrag der Stadträte Claudia John (FW), Daniela Reinfelder (BuB) und Martin Pöhner (FDP) vom 23.05.2020
 - 12.3. Der Antrag von Herrn Stadtrat Martin Pöhner (FDP) vom 06.01.2020
 - 12.4. Der Antrag der Fraktionen GRÜNES BAMBERG/ÖDP/Volt/SPD vom 5.6.2020
 - 12.5. Das Antragspaket der Stadträte Claudia John (FW), Daniela Reinfelder (BuB) und Martin Pöhner (FDP) vom 8.6.2020

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von 60.000 € für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage/n:

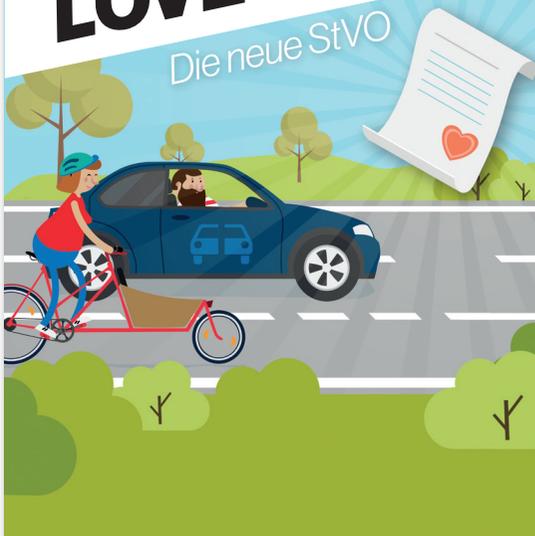
- Anlage 1: Neuerungen der StVO-Novelle, Publikation des Bundesverkehrsministeriums
- Anlage 2: Schutzstreifen Königstraße, Lageplan
- Anlage 3: Radfahrstreifen Marienplatz, Lageplan Abschnitt Trimbergstraße bis Kunigundendamm
- Anlage 4: Radfahrstreifen Peuntstraße, Lageplan Abschnitt Egelseestraße bis Trimbergstraße
- Anlage 5: Radfahrstreifen Peuntstraße, Verlagerung der Parkplätze, Lageplan
- Anlage 6: Radverkehrsanlagen Buger Straße, Erläuterung
- Anlage 7: Radverkehrsanlagen Buger Straße, Lageplan
- Anlage 8: Radverkehrsanlagen Starkenfeldstraße, Erläuterung
- Anlage 9: Radverkehrsanlagen Starkenfeldstraße, Lageplan
- Anlage 10: Radverkehrsanlagen Nürnberger Straße, Erläuterung
- Anlage 11: Radverkehrsanlagen Nürnberger Straße, Lageplan
- Anlage 12: Radverkehrsanlagen Nürnberger Straße, Lageplan Detailausschnitt
- Anlage 13: Radverkehrsanlagen Regensburger Ring, Erläuterung
- Anlage 14: Radverkehrsanlagen Regensburger Ring, Lageplan
- Anlage 15: Geschützter Radfahrstreifen Lichtenhaidestraße, Bilddokumentation
- Anlage 16: Fahrradachse Wunderburg, Übersichtsplan
- Anlage 17: Radverkehrsanlagenführung Kaulbergfuß, Sitzungsvorlage VO/2019/2836-R5
- Anlage 18: Finanzmittelbedarf, Auszug aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2020
- Anlage 19: Antrag der Stadtratsfraktion GRÜNES BAMBERG „75 % Förderung für den Bau von Fahrradabstellanlagen“ vom 18.11.2019
- Anlage 20: Antrag von FDP-Stadtrat Herrn Pöhner „Radweg in der Peuntstraße umsetzen und zusätzliche Anwohnerstellplätze schaffen“ vom 06.01.2020
- Anlage 21: Antrag der Stadtratsfraktion FW-BuB-FDP „Prüfung einer Bewerbung zur Einführung eines Lastenrad-Mietsystems“ vom 23.05.2020
- Anlage 22: Fraktionsübergreifender Antrag der Fraktionen GRÜNES BAMBERG/ÖDP/Volt/SPD zu Pop-Up-Radwegen in Bamberg
- Anlage 23: Antragspaket der Stadträte Claudia John (FW), Daniela Reinfelder (BuB) und Martin Pöhner (FDP) vom 8.6.2020
- Anlage 24: Beschluss des Studentischen Konvents vom 9.6.2020 zum Thema Pop-up-Radwege
- Anlage 25: Antrag DUH Fahrradinfrastruktur Bamberg
- Anlage 26: Stellungnahme des Städtetages zum Antrag DUH Fahrradinfrastruktur Bamberg

Verteiler:

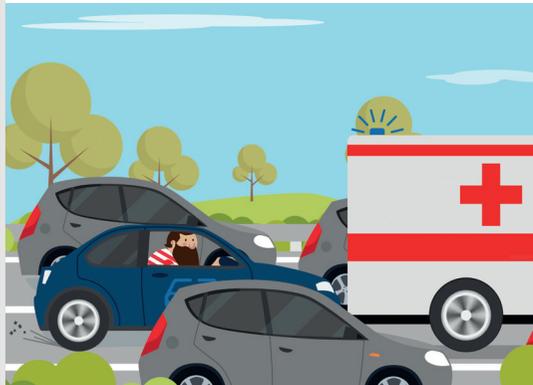
- EBB
- Straßenverkehrsamt
- STVP
- Polizeiinspektion Bamberg-Stadt

STREET LOVE STORY

Die neue StVO

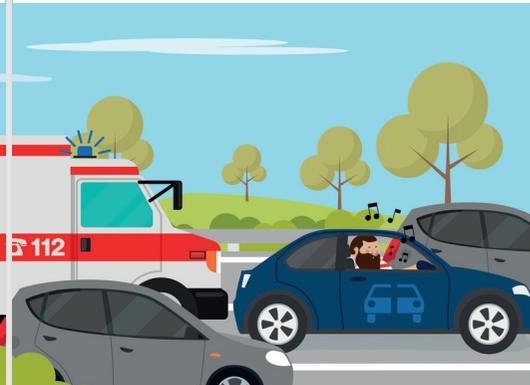


Künftig wird auch das **unerlaubte Nutzen einer Rettungsgasse** bestraft ...



Es drohen Bußgelder zwischen **240 und 320 Euro** sowie **ein Monat Fahrverbot** und **zwei Punkte**.

... wie auch schon das **Nichtbilden einer Rettungsgasse!**



Hier drohen weiterhin Bußgelder zwischen **200 und 320 Euro**, **ein Monat Fahrverbot** und **zwei Punkte**.

Jetzt gibt es **einen Monat Fahrverbot** für zu schnelles Fahren innerorts ...



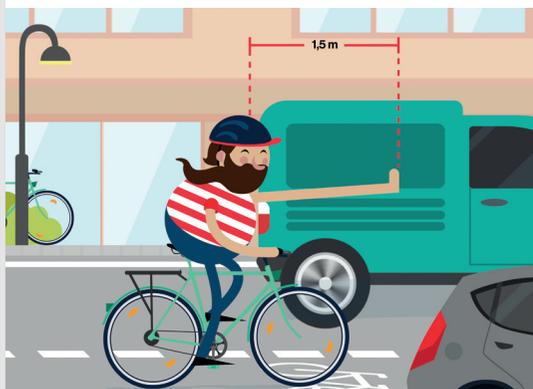
... ab einer **Geschwindigkeitsüberschreitung von 21 km/h**.

Carsharing-Fahrzeuge können jetzt **bevorzugt parken**.



Dafür gibt es nun auch ein **neues Carsharing-Symbol**.

Es gilt jetzt ein Mindestüberholabstand von **1,5 m innerorts** und von **2 m außerorts** ...



... beim Überholen von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und E-Tretrollerfahrer*innen durch Kraftfahrzeuge.

Nun kann ein **Überholverbot** von **ein- und mehrspurigen Fahrzeugen** angeordnet werden...



... z. B. an Engstellen. Hierfür wird ein neues Verkehrszeichen eingeführt.

Es können nun **Fahrradzonen** eingerichtet werden, ...



... die auch E-Tretroller nutzen können. Autoverkehr darf **höchstens 30 km/h** fahren. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.

Es gibt jetzt ein neues Verkehrszeichen für **Radschnellwege**.



Ab jetzt gilt ein **generelles Haltverbot** auf Schutzstreifen!



Bei schweren Verstößen, wenn z. B. andere Verkehrsteilnehmer*innen **behindert** oder **gefährdet** werden, gibt es zusätzlich **einen Punkt**.

Das **Parkverbot** an Kreuzungen und Einmündungen wird **ausgeweitet**.



Um die Sichtbarkeit von Radfahrer*innen auf straßenbegleitenden Radwegen zu erhöhen, gilt nun ein Parkverbot von **8 m Länge vor Kreuzungen und Einmündungen**.

Auf Fahrrädern dürfen künftig **Personen mitgenommen** werden, wenn ...



... die Fahrräder zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind und der/die Fahrer*in mindestens 16 Jahre alt ist.

Ab jetzt gilt innerorts **Schrittgeschwindigkeit** für **rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge** über 3,5 t.



Ein Verstoß wird mit einem Bußgeld in Höhe von **70 Euro** und **einem Punkt** geahndet.

Nun können Extraparkflächen und Ladezonen für **Lastenräder** eingerichtet werden.



Mit dem **neuen Symbol** „Lastenfahrrad“ können zukünftig **eigene Parkflächen** und **Ladezonen** gekennzeichnet werden.

Es gibt jetzt einen eigenen **Grünpfeil** nur für **Radfahrer*innen**.



Hier gilt: Anhalten, schauen und erst dann rechts abbiegen!

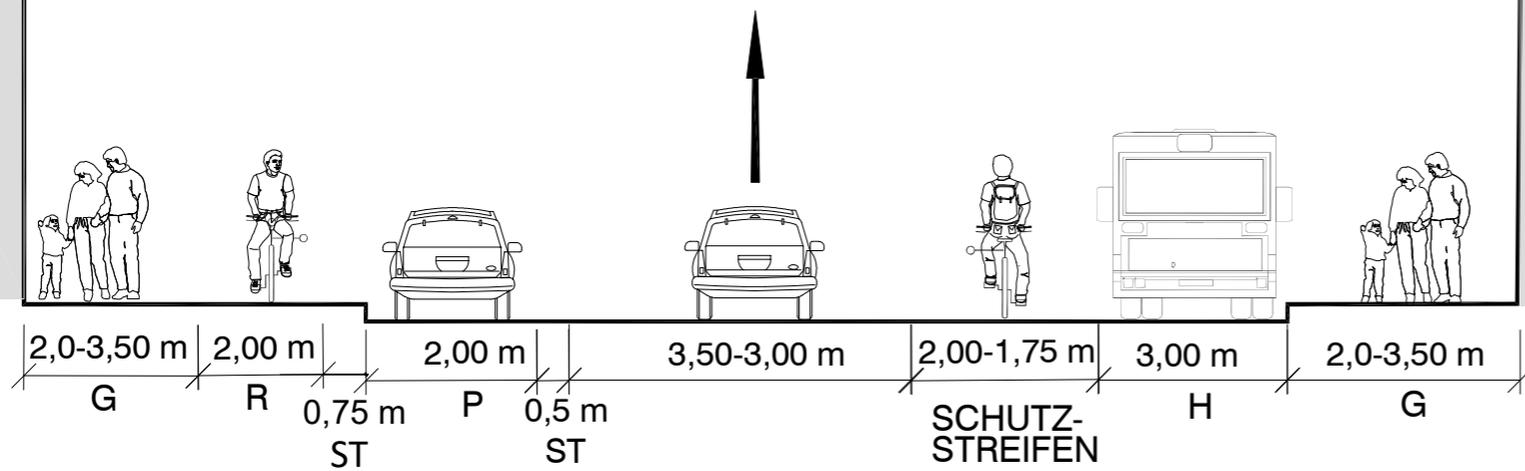
Nebeneinanderfahren ist erlaubt!*



* Wenn dadurch niemand behindert wird.



QUERSCHNITT Obere Königsstraße (PLANUNG) Variante 2



	<p>STADT BAMBERG STADTPLANUNGSAMT SG Verkehrsplanung</p>
<p>Projekt: Verbreiterung Schutzstreifen Obere Königsstraße</p>	
<p>Darstellung: Schutzstreifen (1,75 - 2,00m breit)</p>	
<p>Bamberg, den 18.03.2020</p>	<p>Spangenberg Bearbeiter</p> <p>Bellé Layout</p>

Fahrradstreifen Marienplatz

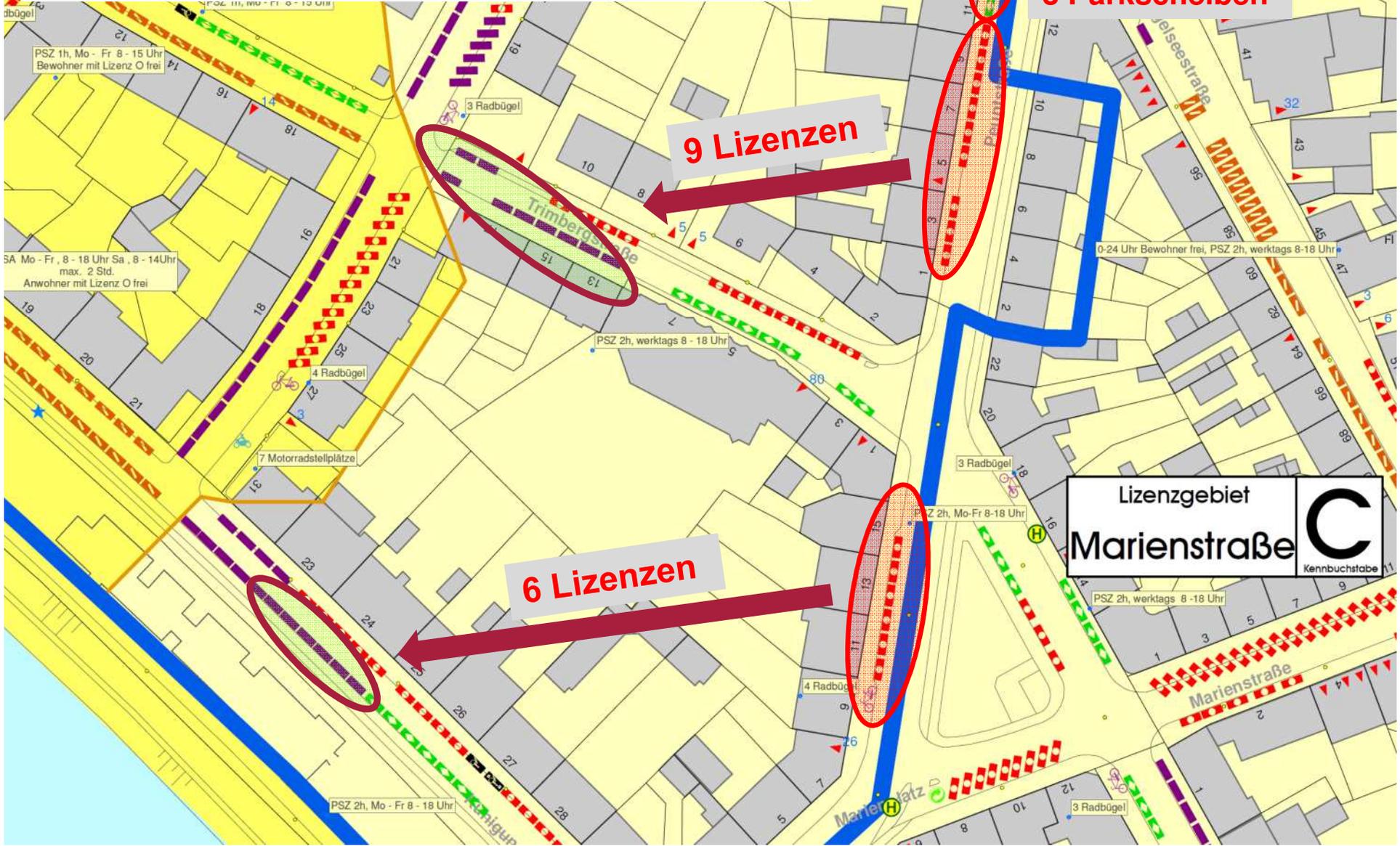


Radfahrstreifen Peuntstraße



Ersatzstellplätze Peuntstraße

Lizenzgebiet	Lizenz	Dauer	Parkschein	Parkscheibe	Mischnutzung	Beh.allg.	Summe Öffentlich	Beh.pers.	Privat	Summe gesamt	Fahrrad	Motorrad	Sonstige
Marienstraße	158	120	0	37	88	1	404	2	307	713	114	0	0
Alte Berufsschule	142	177	20	42	168	9	558	1	755	1314	156	7	6



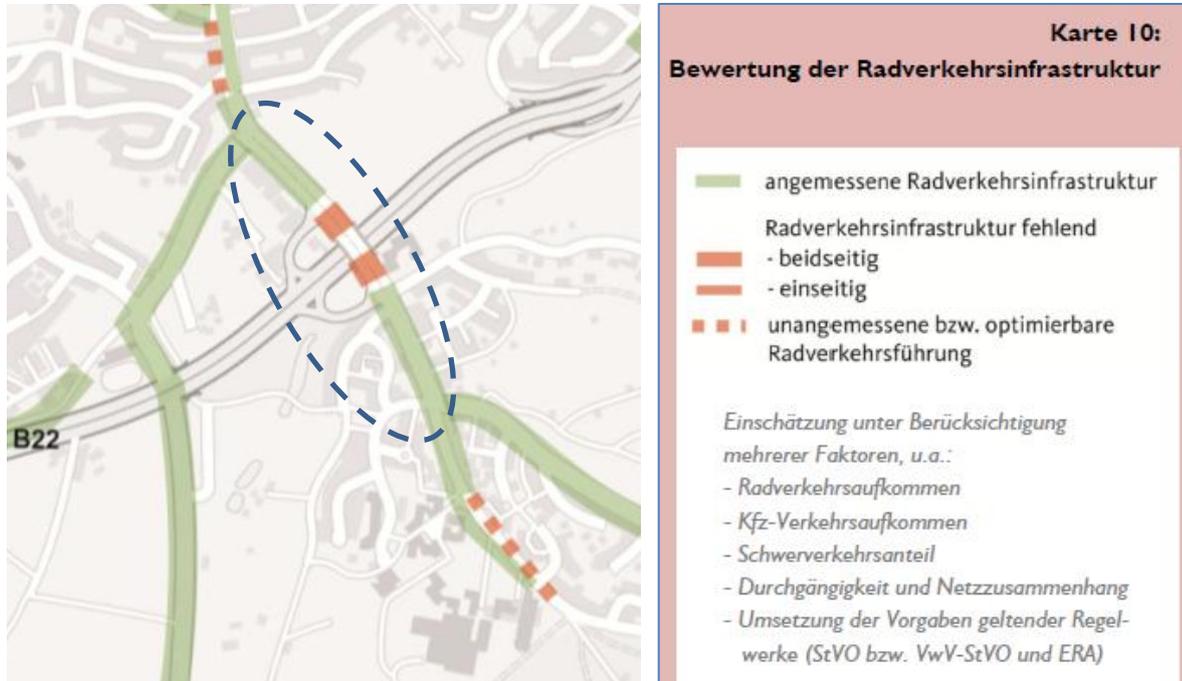
Lizenzgebiet
Marienstraße
 Kennbuchstabe **C**

Pop-Up-Radwege in Bamberg

Hier: Buger Straße stadtauswärts von der Würzburger Straße bis Lobenhoferstraße

Ausgangslage

Die Radverkehrsanlagen im fraglichen Abschnitt der Nürnberger Straße sind in der Analyse im Rahmen der Fortschreibung des VEP wie folgt bewertet:



Quelle: Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg, Analyse 2015

Die Buger Straße weist folgende Verkehrsbelastung auf:

KFZ-Verkehrszählung

- Zählstelle am Knoten Buger Straße – Würzburger Straße, Stand 2015
Querschnittsmessung → 2 Fahrspuren in Richtung Klinikum
ca. 5.420 Kfz/24 h, davon 3 % Schwerverkehr
- Zählstelle am Knoten Buger Straße – Rampe Münchner Ring (Süd), Stand 2015
- Querschnittsmessung → 2 Fahrspuren in Richtung Klinikum
ca. 6.780 Kfz/24 h, davon ca. 3% Schwerverkehr

Radverkehrszählung

- Zählstelle an der Buger Straße zwischen Würzburger Straße und Bruderwaldbrücke
Querschnittsmessung → Gesamter Straßenquerschnitt Stadteinwärts und Stadtauswärts
ca. 609 Radler/24 h

Die Buger Straße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m bis ca. 9,70 m im Kreuzungsbereich auf.

In dem betreffenden Straßenabschnitt besteht die Buger Straße aus zwei Fahrspuren.

Ein baulicher Rad- und Fußweg verläuft parallel der Buger Straße. Dieser befindet sich in einem guten Zustand.

In der Buger Straße verkehrt der ÖPNV.

Rettungsfahrzeuge passieren die Buger Straße um schnell ans Klinikum zu kommen.

Planungsüberlegungen

Um Radverkehrsanlagen schaffen zu können, sind folgende 2 Varianten denkbar:

- **VARIANTE 1:** Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 2,0 m anlegen (**mit Leitbaken**)
2,0 m Radfahrstreifen
1,0 m Sicherheitstrennstreifen inklusive Leitbaken
3,5 m Fahrbahn
- **VARIANTE 2:** Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 2,0 m anlegen (**nur Markierung**)
2,0 m Radfahrstreifen
1,0 m Sicherheitstrennstreifen
3,5 m Fahrbahn

Bei der Ausführung muss die Bushaltestellen entsprechend berücksichtigt werden.

Empfehlung

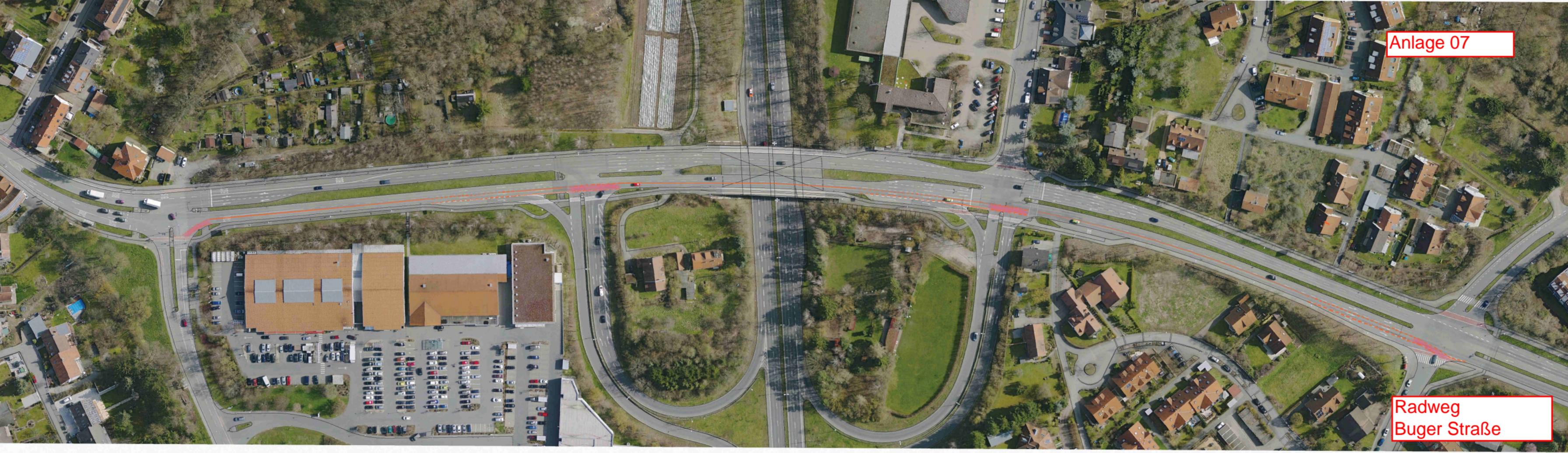
Da sich parallel des geplanten Pop-Up-Radweges ein baulicher Geh- und Radweg im guten Zustand befindet, ist die Planung in Frage zu stellen. Für Notarzt und Rettungswagen, die schnell in das Klinikum einfahren, stellt die Reduzierung der Fahrbahnen auf eine KFZ-Spur ein Hindernis dar.

Schwierig erweist sich die Gestaltung der Überleitung des Radverkehrs vom baulichen Radweg auf den neu entstandenen Pop-Up-Radweg an der Einmündung der Würzburger Straße in die Buger Straße. Dort werden eine Busspur und eine KFZ-Spur auf die verbleibende einspurige Fahrbahn geführt. Hier könnte es zu Konflikten mit den Radverkehr kommen.

Bei einer Ausführung wäre die Variante 2 zu bevorzugen, da die Markierung im Falle eines Rettungswageneinsatzes von diesem überfahren werden könnte.

ANLAGE: Plan mit Darstellung der Variante 2 (nur Markierung)

Aufgestellt:
Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung
Bearbeiter: Wagner
Bamberg, 04.06.2020



Anlage 07

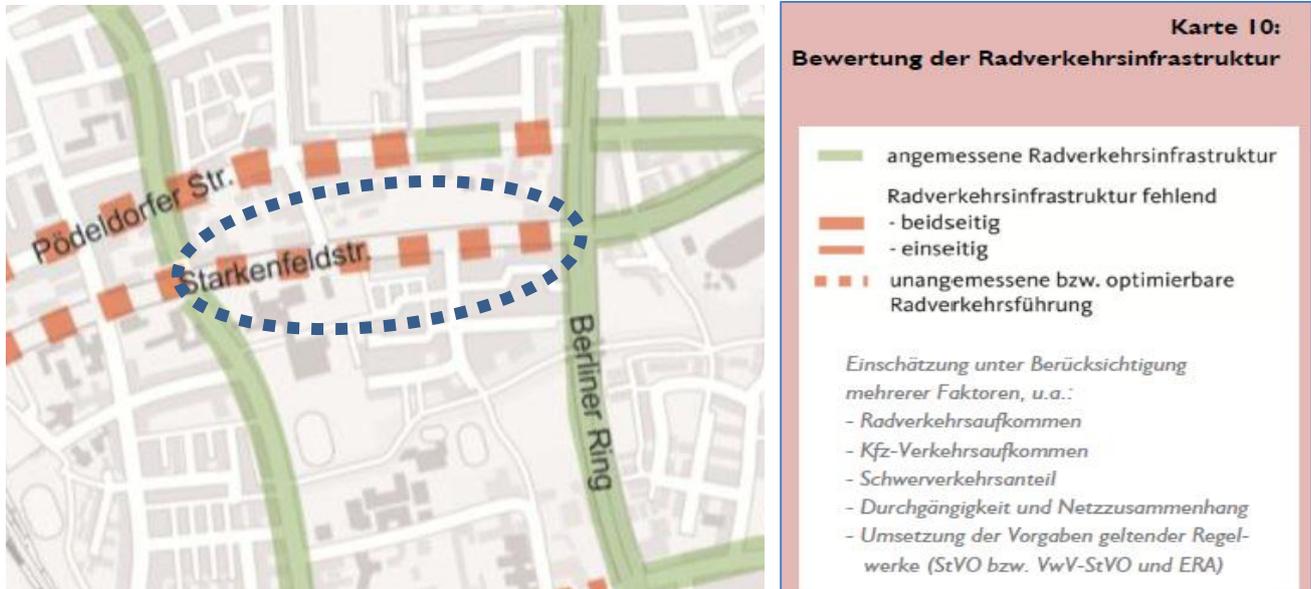
Radweg
Buger Straße

Pop-Up-Radwege in Bamberg

Hier: Starkenfeldstraße von der Schildstraße bis Berliner Ring

Ausgangslage

Die Radverkehrsanlagen im fraglichen Abschnitt der Starkenfeldstraße sind in der Analyse im Rahmen der Fortschreibung des VEP wie folgt bewertet:



Quelle: Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg, Analyse 2015

Die Starkenfeldstraße weist folgende Verkehrsbelastung (Gesamtbelastung) auf:

- Kfz: ca. 15.000 Kfz/24 h, davon 3,8% Schwerverkehr (Zählstelle Kloster-Langheim-Straße, Stand 2015)
ca. 12.500 Kfz/ 7-19h, davon 4,2% Schwerverkehr
- Rad: ca. 1.200 Rad/7-19 h (Zählstelle Kloster-Langheim-Straße, Stand 2014)

(Aktuellere Zählungen liegen derzeit nicht vor)

Die Starkenfeldstraße weist Fahrbahnbreiten von 13,00 m bis ca. 21,5 m (inkl. Mittelinsel) auf; 6,50 m bis 9,60 m (bei zusätzlichem Linksabbiegestreifen) einseitige Richtung Berliner Ring

In der Starkenfeldstraße wird (teilweise) auf der Südseite in Parkbuchten geparkt.

In der Starkenfeldstraße verkehrt der ÖPNV in beide Richtungen

Planungsüberlegungen

Um Radverkehrsanlagen schaffen zu können, sind 2 Varianten denkbar:

- V1: Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 2,75 m von der Schildstraße in Richtung Berliner Ring auf der rechten MIV Spur
 - 2,75 m Radfahrstreifen
 - bei parkenden Autos 2,0 m Radfahrstreifen und 0,75 m Sicherheitstrennstreifen
 - 3,75 m Fahrbahn MIV

- V2: Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 2,75 m von der Schildstraße in Richtung Berliner Ring auf der rechten MIV und bei parkenden PKW auf dem Parkstreifen (Parken wird auf die rechte KFZ Spur verlegt)
 - 2,75 m Radfahrstreifen ohne parkende Autos
 - 2,00 m + 0,75m Sicherheitstrennstreifen bei parkenden Autos
 - 3,75 m Fahrbahn MIV

In Variante 1 müssten die PKW die Spur des Radverkehrs zum Parken kreuzen.

In Variante 2 müssen die Parker/Parker auf Behindertenstellplätzen die Radspur queren.

In Variante 2 muss der Radfahrer die Rinne zur Parkfläche überqueren.

In beiden Varianten stellt sich die Frage wie mit dem alten, baulichen Radweg umgegangen wird.

In beiden Varianten gibt es „Parallelfurten“ und der Bus quert die Spur des Radverkehr.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung des Berliner Rings wurde die Planung an dieser Stelle nicht weiter verfolgt (nicht bis zur Wirtschaftseinfahrt Bambados). Das Ende der Radspur vor dem Berliner Ring wurde bewusst so gelegt, damit die rechte Fahrspur an dieser Stelle für den MIV noch nutzbar ist. Zu beachten ist, dass in weiten Teilen nun aus der verbleibenden MIV Spur eine kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegespur entsteht. Vor der Wiederaufnahme auf dem baulichen Radweg nahe des Berliner Rings ist eine Anrampung für den Radverkehr notwendig.

Empfehlung

Keine der beiden Varianten erscheint vollkommen schlüssig. Der vorhandene bauliche Radweg stellt ein Problem dar, da hier nicht klar ist, welcher Radweg z.B. für einen Fahrradfahrer aus einem Seitenweg benutzungspflichtig ist. Zum anderen entstehen durch den Pop-Up-Radweg „Parallelfurten“, die zusätzlich für Verwirrung sorgen. Wenn eine der Varianten umgesetzt werden soll, erscheint Variante 1 als schlüssiger, da hier der Radfahrer am deutlichsten auf seiner Spur geführt wird. Es bedeutet die geringste Umstellung für alle Verkehrsteilnehmer.

Aufgestellt:

Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung

Bearbeiter: Bellé

Bamberg, 09.06.2020

Hier: Nürnberger Straße von der Geisfelder Straße bis Berliner Ring

Ausgangslage

Die Radverkehrsanlagen im fraglichen Abschnitt der Nürnberger Straße sind in der Analyse im Rahmen der Fortschreibung des VEP wie folgt bewertet:



Quelle: Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg, Analyse 2015

Die Nürnberger Straße weist folgende Verkehrsbelastung auf:

- Kfz: ca. 6.000 Kfz/24 h, davon 2,5 % Schwerverkehr (Zählstelle bei Geisfelder Straße, Stand 2013)
ca. 6.800 Kfz/24 h, davon 3 % Schwerverkehr (Zählstelle bei Berliner Ring, Stand 2015)
- Rad: ca. 400 Rad/24 h (Zählstelle bei Geisfelder Straße, Stand 2013)

(Aktuellere Zählungen liegen derzeit nicht vor)

Die Nürnberger Straße weist Fahrbahnbreiten von 9,45 m bis ca. 9,9 m auf.

In der Nürnberger Straße wird auf der Ostseite geparkt.

In der Nürnberger Straße verkehrt der ÖPNV in beide Richtungen

In der Nähe der Einmündung der von Ketteler Straße befindet sich in der der Nürnberger Straße ein Fußgängerüberweg mit Mittelinsel.

Planungsüberlegungen

Um Radverkehrsanlagen schaffen zu können, sind 3 Varianten denkbar:

- Schutzstreifen in einer Breite von ca. 2,0 m beidseits
mind. 2,0 m Schutzstreifen
5,5 m Fahrbahn
mind. 2,0 m Schutzstreifen

- Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 2,5 m (bis 3,0 m) stadtauswärts
mind. 2,5 m (3,0) Radfahrstreifen
7,0 m (6,5) Fahrbahn

- Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 2,5 m (bis 3,0 m) stadteinwärts.
7,0 m (6,5) Fahrbahn
mind. 2,5 m (3,0) Radfahrstreifen

In allen drei Varianten müssen die Bushaltestellen entsprechend berücksichtigt werden.

In allen drei Varianten müssen die Parker auf der Fahrbahn entfallen.

In allen drei Varianten ist eine Sonderlösung im Bereich des Fußgängerüberweges mit Mittelinsel notwendig.

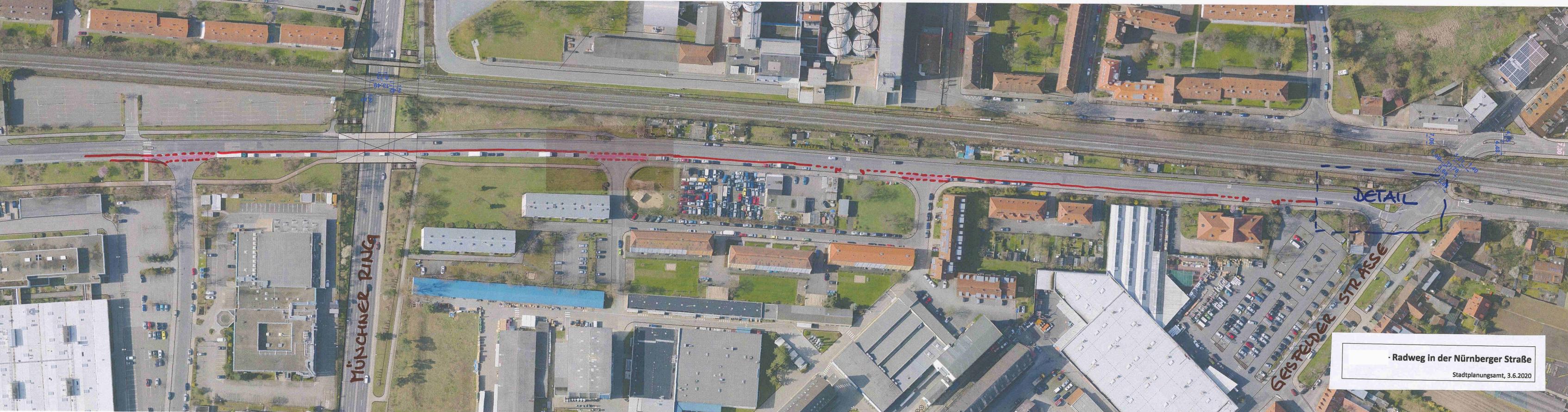
Empfehlung

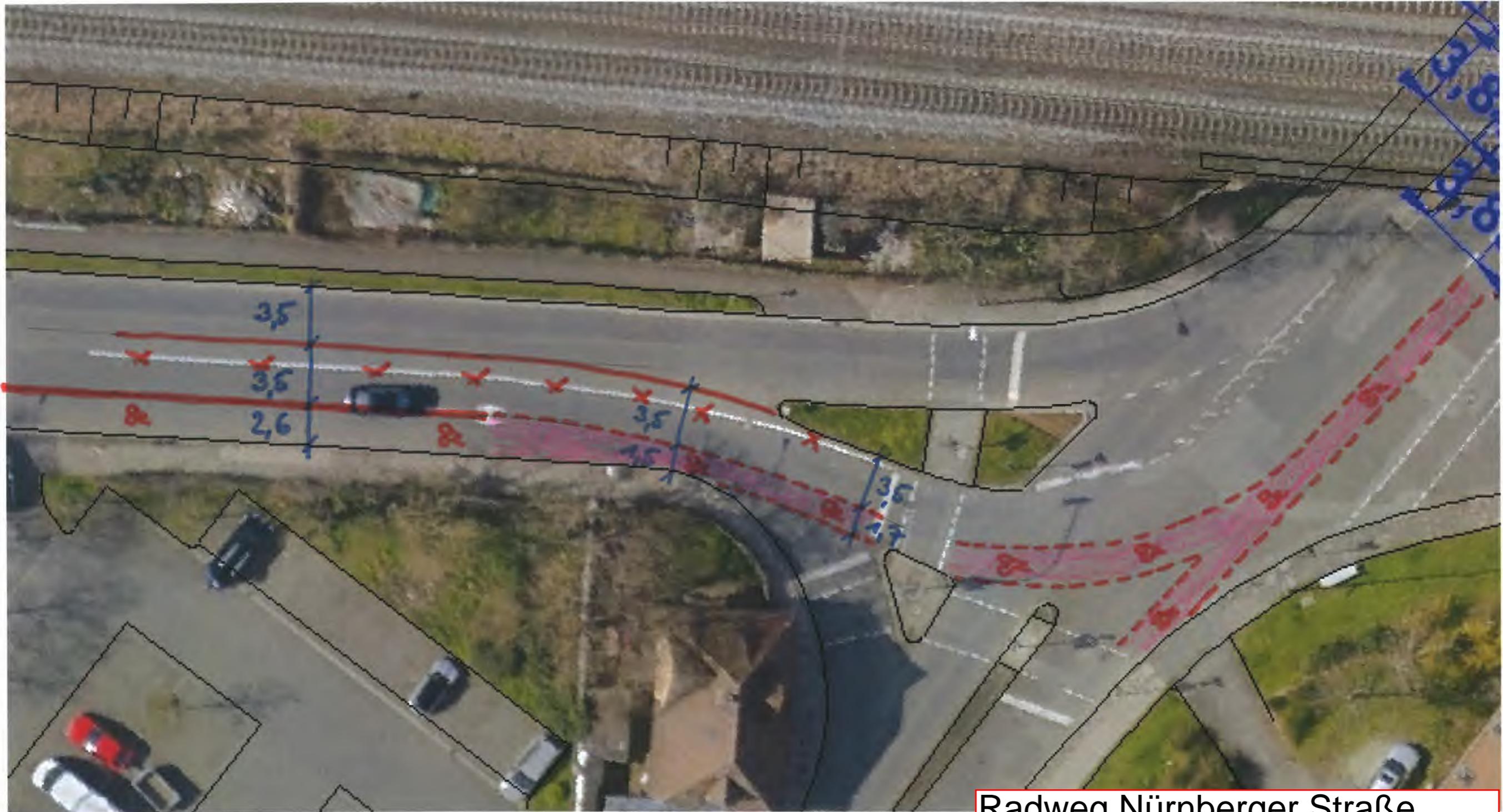
Da das Parken in allen Varianten entfallen muss und bereits eine Radverkehrsanlage auf der Westseite besteht, wird auf der Ostseite ein Radfahrstreifen mit 2,75 m zzgl. Markierung vorgeschlagen.

Auf folgende Detailpunkte ist hinzuweisen:

- Im Bereich der Einmündung der Nürnberger Straße in den Berliner Ring sind beim Beginn des Radfahrstreifens bauliche Maßnahmen notwendig, um von dem abgesetzten Weg die Fahrbahn zu erreichen.
- Im Bereich der Mittelinsel bei der von-Ketteler-Straße muss entweder der Radfahrstreifen verschmälert oder (wie in den Plänen skizziert) der Bordstein in einem Teilbereich etwas zurückgenommen werden.
- Im Bereich mit dem Verknüpfungspunkt mit der Geisfelder Straße ist nur ein Schutzstreifen möglich. In der beiliegenden Skizze ist die Restfahrbahnbreite mit 3,5 m so gewählt, dass sie für fast alle Fahrzeuge ausreicht. Alternativ ist jedoch auch eine schmalere Restfahrbahnbreite von z.B. 3,0 m und eine entsprechende Verbreiterung des Schutzstreifens möglich. Dies hat jedoch zur Folge, dass der Schutzstreifen von den meisten Fahrzeugen mitbenutzt werden muss.

Aufgestellt:
Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung
Bearbeiter: Leiter
Bamberg, 04.06.2020





Radweg Nürnberger Straße,
Lageplandetail

Pop-Up-Radwege in Bamberg

Hier: Regensburger Ring von der Mußstraße bis Gaustadter Hauptstraße

Ausgangslage

Die Radverkehrsanlagen im fraglichen Abschnitt des Regensburger Ringes sind in der Analyse im Rahmen der Fortschreibung des VEP wie folgt bewertet:



Quelle: Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg, Analyse 2015

Der Regensburger Ring weist folgende Verkehrsbelastung auf (da es sich nur um die eine Fahrtrichtung handelt, beziehen sich die Werte auch lediglich auf diese Fahrtrichtung von Ost nach West):

- Kfz: ca. 7250 Kfz/24 h, davon 2,5 % Schwerverkehr [Fahrtrichtung Gaustadt] (Zählstelle am Knotenpunkt Regensburger Ring / Mußstraße, Erhebung vom 24.7.2019)
 - Rad: ca. 500 Rad/24 h [Fahrtrichtung Gaustadt] (Zählstelle am Knotenpunkt Regensburger Ring / Mußstraße, Erhebung vom 24.7.2019)
- (Aktuellere Zählungen liegen derzeit nicht vor)

Am Regensburger Ring existiert bereits ein einseitiger Zweirichtungsradweg.
Der Regensburger Ring wird im fraglichen Abschnitt vom ÖPNV in beiden Richtungen befahren.

Planungsüberlegungen

Um beidseits Radverkehrsanlagen schaffen zu können, ist die Abmarkierung eines Radfahrstreifens vorgesehen.

Dazu existieren bereits Markierungspläne. Diese könnten unter Weglassen der ergänzenden baulichen Maßnahmen umgesetzt werden. Dies hätte zur Folge, dass der Radfahrstreifen auf der Nordseite von der Siechenkreuzung bis zur Gaustadter Hauptstraße durchgehend nutzbar wäre.

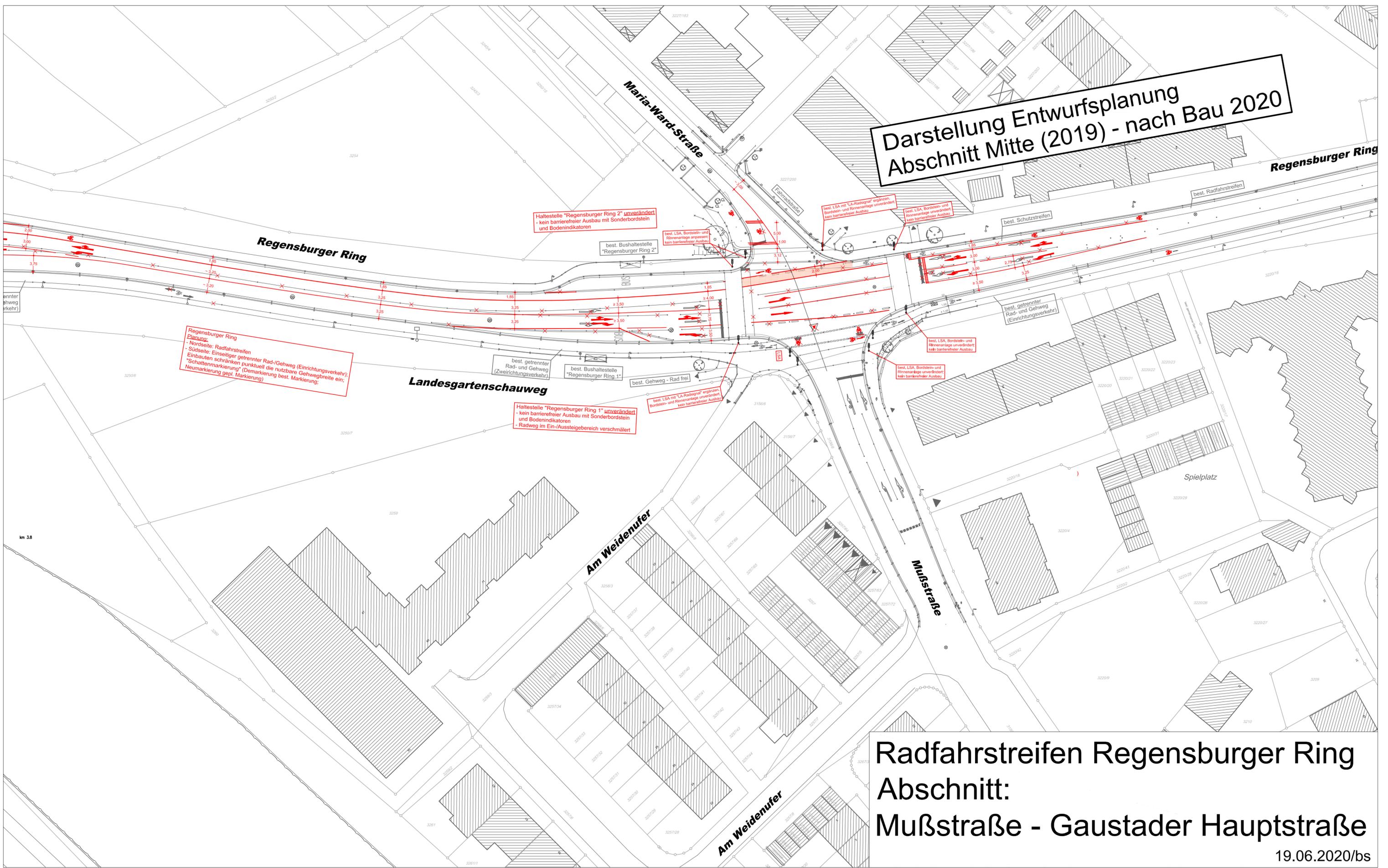
Nachteil: Die grundsätzliche Problematik der Erreichbarkeit des baulichen Radweges auf der Südseite wird damit nicht gelöst. Weiterhin ist mit dieser Maßnahme keinerlei barrierefreier Ausbau verbunden.

Empfehlung

Markierung des Radfahrstreifens auf der Nordseite. Dazu ist die Anpassung der gesamten Markierung in diesem Abschnitt notwendig.

Aufgestellt:
Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung
Bearbeiter: Leiter
Bamberg, 04.06.2020

Darstellung Entwurfsplanung
Abschnitt Mitte (2019) - nach Bau 2020



Regensburger Ring
Planung:
- Nordseite: Radfahrstreifen
- Südseite: Einseitiger getrennter Rad-/Gehweg (Einrichtungsverkehr);
Einbauten schränken punktuell die nutzbare Gehwegbreite ein;
"Schattenmarkierung" (Demarkierung best. Markierung);
Neumarkierung gepl. Markierung;

Haltestelle "Regensburger Ring 2" unverändert
- kein barrierefreier Ausbau mit Sonderbordstein
und Bodenindikatoren

Haltestelle "Regensburger Ring 1" unverändert
- kein barrierefreier Ausbau mit Sonderbordstein
und Bodenindikatoren
- Radweg im Ein-/Aussteigebereich verschmälert

Radfahrstreifen Regensburger Ring
Abschnitt:
Mußstraße - Gaustader Hauptstraße

Geschützter Fahrradstreifen Lichtenhaidestraße

Bilddokumentation Juni 2020

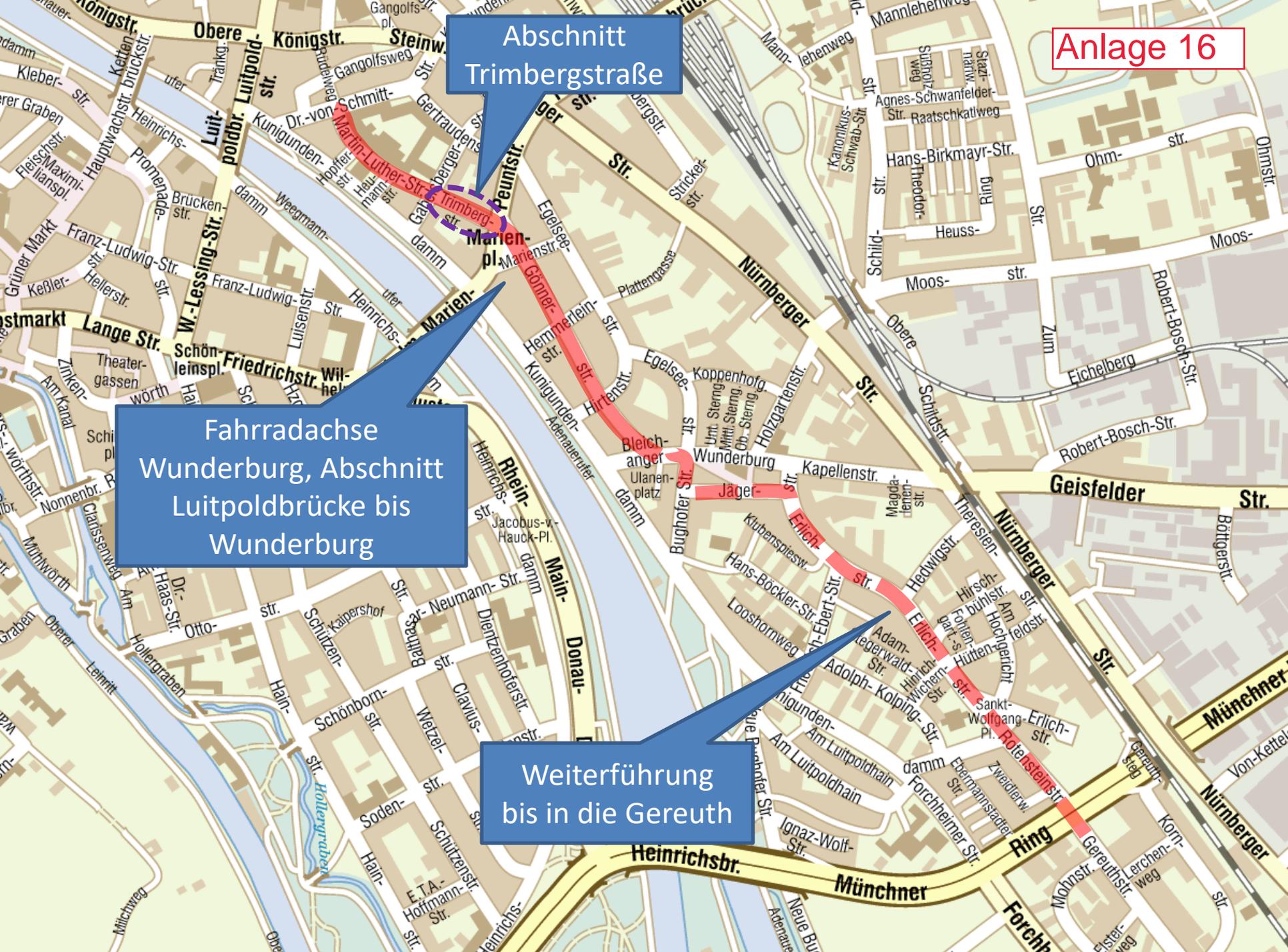




Abschnitt
Trimbergstraße

Fahradachse
Wunderburg, Abschnitt
Luitpoldbrücke bis
Wunderburg

Weiterführung
bis in die Gereuth





Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2019/2836-R5
Federführend: 5 Sozial- Ordnungs- und Umweltreferat		Status:	öffentlich
Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt		Aktenzeichen:	
		Datum:	14.11.2019
		Referent:	Ralf Haupt
Radverkehrsführung Kaulbergfuß			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
26.11.2019	Umweltsenat	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

Mit Schreiben vom 02.09.2019 hat die Leiterin des internationalen Künstlerhauses Villa Concordia Bamberg die Bitte geäußert, die Situation im Bereich Unterer Kaulberg 4 zu entschärfen, wonach derzeit Rad- und Motorradfahrer vom unteren Kaulberg bergabwärts fahrend die Fahrbahn überqueren und dann über den Gehweg Richtung Pfahlplätzchen weiterfahren.

Die Arbeitsgruppe Routine Verkehr hat sich mit der Thematik in ihrer Sitzung vom 06.11.2019 befasst und kommt zu folgendem Ergebnis:

Das Pfahlplätzchen ist derzeit als Fußgängerzone mit „Rad frei“ ausgeschildert. Die Zufahrt für Radler vom Kaulberg aus ist derzeit schwierig und führt neben der Selbstgefährdung der Radler immer wieder zu Konflikten zwischen Radlern und Fußgängern.

Eine Absenkung im Kurvenbereich wird aus Sicherheitsgründen (Sichtbeziehung auf Gegenverkehr) abgelehnt. Eine sichere Radwegführung kann nur gewährleistet werden, wenn die Parkbucht zurückgebaut wird, und die Fußgängerzone bis zur Einfahrt Hausnummer 4 verlängert wird. Dadurch wird eine Einfahrtssituation in das Pfahlplätzchen geschaffen, die ausreichend breit ist, um die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu minimieren. Die Verwaltung wird diese Maßnahme umsetzen.

Zu beobachten ist, ob diese Flächen gegen unberechtigtes Parken geschützt werden müssen. Gegebenenfalls sind Posten nachzurüsten.



Die hierfür entstehenden Kosten werden aus dem Fahrradprogramm für das Jahr 2020 gedeckt.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht der Verwaltung hat zur Kenntnis gedient.
2. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen besteht Einverständnis.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahme entsprechend umzusetzen.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

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

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Verteiler:

Referat 5

Amt 31



Nationaler Radverkehrsplan 2020

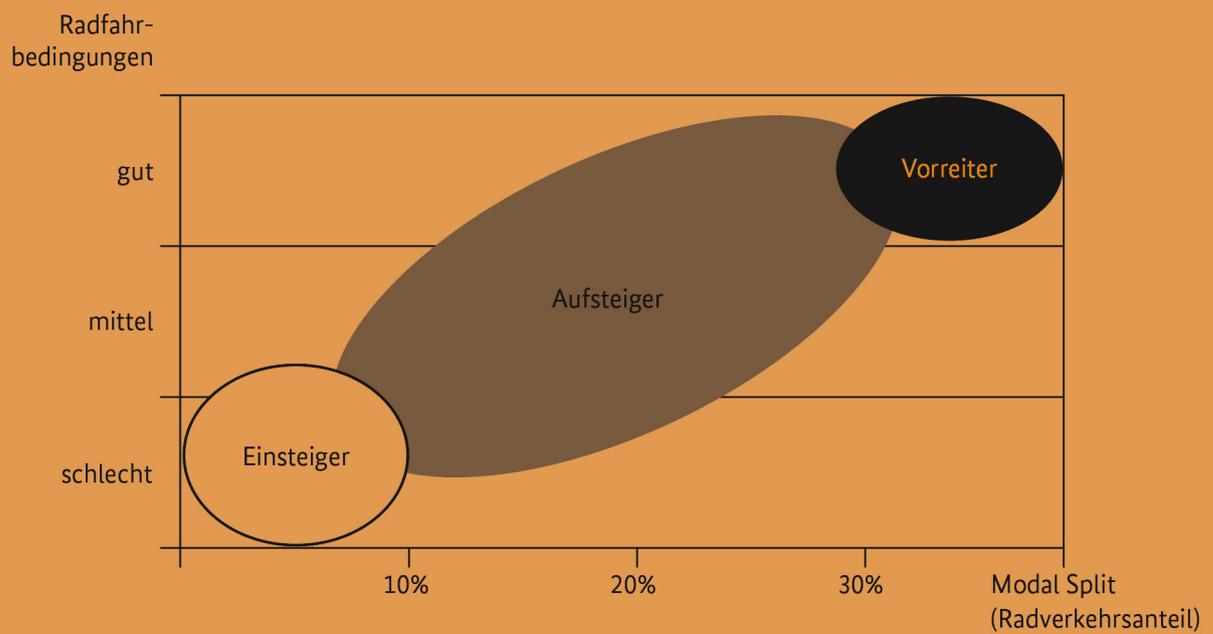
Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln

Auszug



3. Vorreiter:

Unter den „Vorreitern“ finden sich jene Kommunen, bei denen ein hoher Radverkehrsanteil (> ca. 25 %) vorhanden ist und bei denen Radverkehrsförderung eine breit getragene gesellschaftliche und politische Selbstverständlichkeit darstellt. Neben der öffentlichen Hand engagieren sich hier auch andere Akteure (z. B. Unternehmen, Kirchen). Aufgaben für Kommunen dieser Kategorie bestehen vor allem in der weiteren Steigerung des Radverkehrs durch besondere Infrastrukturangebote sowie zusätzlichen Komfort, Kommunikation und Service. Die „Vorreiter“ haben zudem immer auch eine Vorbildfunktion, so dass deren Kenntnisse und Erfahrungen für andere Kommunen nutzbar gemacht werden sollten.



Quelle: Projekt PRESTO, 2010



Finanzbedarf der Kommunen

Vor dem Hintergrund, dass ein Hauptteil der Aufgaben der Radverkehrsförderung sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch in Bezug auf die so genannten weichen Maßnahmen auf Seiten der Kommunen liegt, wurde im Rahmen der Weiterentwicklung des NRVP ein Kurzgutachten beauftragt, das in einer ersten Abschätzung u. a. den Finanzbedarf der Städte, Gemeinden und Landkreise in Relation zur Einwohnergröße ermittelt hat.³⁹

Die Abschätzung basiert auf umfangreichen Recherchen vorhandener Mittelansätze und -bedarfe im In- und Ausland. Die konkreten Angaben wurden dabei differenziert nach „Einsteigern“, „Aufsteigern“ und „Vorreitern“ aufbereitet. Sie können den kommunalen Akteurinnen und Akteuren als Orientierungshilfe dienen (Details siehe Tabelle).

Demnach ist bei den Städten und Gemeinden unabhängig von ihrer Größe folgender Mittelbedarf pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr zu erwarten:

- für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur etwa 6 bis 15 Euro, davon etwa 1 bis 3 Euro allein für die betriebliche Unterhaltung.
- für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum etwa 1 bis 2,50 Euro und
- für die so genannten weichen Maßnahmen (Kommunikation, Service etc.) etwa 0,50 bis 2 Euro.

Zusammen mit weiteren Maßnahmen (z. B. Fahrradverleihstation) ergibt sich bei dem Ziel, insgesamt einen guten Standard zu erreichen, für die einzelnen Städte und Gemeinden ein Mittelbedarf von 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr. Die konkrete Summe variiert je nach Ausgangsniveau und zukünftigen Perspektiven.

Bei den Landkreisen ist der Finanzbedarf insgesamt geringer. Hier sind für die Infrastruktur je nach Ausgangslage 0,30 bis 4,70 Euro sowie für die sonstigen nichtinvestiven Maßnahmen zwischen 0,50 und 1,50 Euro anzusetzen, insgesamt also zwischen 1 und 6 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.

Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche

(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

³⁹ PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“, Hannover 2012.

Ø für BGM Metzner, 10/SD, 13/Presse, 1/Frau Wagner erst.
Ø für 1, 2, 3, 4, 5, 6 z. vorl. Kenntnisnahme erst.

ALB	Stadt Bamberg	bR
WLB	Baureferat	StN
JF61	21. Nov. 2019	zdA
JF62		Antw schr
WV	6 61	Contr



GRÜNES BAMBERG · Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg
Sekretariat OB
20. Nov. 2019

Stadtratsfraktion
GRÜNES BAMBERG

Grüner Markt 7
96047 Bamberg
Tel.: +49 (951) 23 777
fraktion@gruenes-bamberg.de

STADTPLANUNGSAMT					
Eing. 22. Nov. 2019					
<input type="checkbox"/> Rücksprache					
AL	FNP	BPlan	Stadt	Verfk.	VerwFi

Bamberg, 18. November 2019

Antrag

75%-Förderung für den Bau von Fahrradabstellanlagen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

aktuell gibt es für den Bau von Fahrradabstellanlagen eine staatliche Förderung in Höhe von 75% durch den Freistaat Bayern, da diese durch Sondermittel aufgestockt wurde.

Siehe hier: <https://www.radverkehr.bayern.de/foerderung/index.php>

Diese Gelegenheit sollte die Stadt Bamberg nicht versäumen, um kostengünstig die erforderliche Infrastruktur in Bamberg auszubauen.

Wir beantragen daher, dass die Stadt Bamberg umgehend einen Antrag auf entsprechende Fördermittel beim Freistaat Bayern einreicht.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Petra Friedrich

Gertrud Leumer

25.000 Beschaffung

**Stadtrat Martin Pöhner und
FDP-Ortsverband Bamberg-Stadt**
Katharinenstraße 1,
96052 Bamberg
Tel. 0170-3225084
Mail: Martin.Poehner@t-online.de



Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antrag der FDP

Radweg in der Peuntstraße umsetzen und zusätzliche Anwohnerparkplätze schaffen

06.01.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit stellen wir den Antrag, zwei verkehrspolitische Probleme in Kombination miteinander zu lösen:

Zum einen muss dringend das **fehlende Radwegestück stadteinwärts zwischen Pfisterberg und Wilhelmsplatz** umgesetzt werden. Zum anderen muss die **angespannte Parksituation für Anwohner rund um die Erlöserkirche und die Berufsschule** verbessert werden.

Jahrelang haben sich die einen daran aufgehängt, dass für den Radweg entlang der Peuntstraße keine Anwohnerparkplätze wegfallen dürfen und die anderen wollten sie unbedingt ersatzlos zugunsten der Fahrradfahrer streichen.

Wir beantragen nun **die pragmatische Lösung, die Anwohnerparkplätze entlang der Peuntstraße zu verschieben auf ein neues Parkdeck**, das auf dem nahe gelegenen **Parkplatz des Finanzamtes** in der Gabelsbergerstraße **entstehen** soll.

Und um gleichzeitig die angespannte Parksituation für Anwohner zu entschärfen, soll dort ein neues Parkdeck für mindestens 50 zusätzliche Parkplätze entstehen, während nur 18 in der Peuntstraße wegfallen. Das ergibt ein Plus von 32 zusätzlichen Anwohnerstellplätzen.

Wir beantragen, dass der Bau des Parkdecks in Zusammenarbeit mit dem Eigentümer des Parkplatzes, dem Freistaat Bayern erfolgen soll. Die Stadtverwaltung soll entsprechende Gespräche und Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern in diese Richtung aufnehmen.

In einer Stadt wie Bamberg mit ihren engen Straßen kann man die Herausforderungen der Verkehrspolitik nur mit pragmatischen Kompromissen lösen.

Städtebaulich wird sich das Parkdeck aus unserer Sicht problemlos in die Umgebung einfügen, denn der Finanzamtsparkplatz liegt rund 2 Meter tiefer als die Straße. Dadurch fällt ein eingeschossiges Parkdeck darauf kaum auf.

Mit dem Radwege-Lückenschluss in der Peuntstraße anstelle der bisherigen Parkplätze dort gibt es künftig eine durchgehende Radwegeverbindung in beide Richtungen vom Stadion über die Polizei, die Pfisterbrücke und den Wilhelmsplatz bis zum Schönleinsplatz.

Mit diesem Lösungsvorschlag wird der Radverkehr massiv gefördert, ohne dass Autofahrer und ÖPNV benachteiligt werden.

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

Mit freundlichen Grüßen

Martin Pöhner

Martin Pöhner
Stadtrat der FDP
FDP-Ortsvorsitzender



Ralf Stöcklein
Stv. FDP-Ortsvorsitzender

Lageskizze für Parkdeck auf dem Finanzamtsparkplatz:





Stadträtin
Claudia John (FW)
 Mail:
 Claudia.Marion.John@web.de



Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)
 Mail:
 architekturbueroeinfelder
 @t-online.de



Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)
 Mail:
 martin.poehner@t-online.de

Herrn
 Oberbürgermeister Andreas Starke
 Stadt Bamberg
 Maximiliansplatz 3
 96047 Bamberg

Antrag: Prüfung einer Bewerbung zur Einführung eines Lastenrad-Mietsystems

Bamberg, den 23.05.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit stellen wir folgenden Antrag:

Wir beantragen die Prüfung einer Bewerbung der Stadt Bamberg zur Einführung eines Lastenrad-Mietsystems.

Begründung:

Wie die bayerische Staatsregierung am 22.05.20 bekannt gegeben hat, sollen in Bayern sieben Kommunen bei der Einführung eines solchen Mietsystems gefördert und unterstützt werden. Lastenfahrräder stellen eine gute Transportmöglichkeit im Alltag da, jedoch haben nicht alle potenziellen Nutzer genügend Platz ein eigenes Rad zu Hause abzustellen. Hierbei kann ein Mietsystem helfen. Dies kann auch den Bürgervereinen und anderen Vereinen bei der Durchführung von Aktionen eine gute Unterstützung sein. Im folgenden Link finden Sie alle nötigen Informationen: <https://www.lastenrad.bayern.de/projektaufruf/index.php>

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

Mit freundlichen Grüßen

Claudia John
 FW-Stadträtin

Daniela Reinfelder
 BuB-Stadträtin

Martin Pöhner
 FDP-Stadtrat

Ø für BGM Metzner, 10/SD, 13/Presse, 1/Frau Wagner erst.
Ø für 1, 2, 3, 4, 5, 6 z. vorl. Kenntnisnahme erst.

08.06. Du.

ALB	Stadt Bamberg	bR
WLB	Baureferat	StN
JF61	09. Juni 2020	zdA
JF62		Antw schr
WV	6	Coor

An
Oberbürgermeister Andreas Starke
Rathaus Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg
Sekretariat OB
08. Juni 2020

STADTPLANUNGSAMT					
Eing. 10. Juni 2020					
<input type="checkbox"/> Rücksprache					
AL	FNP	BPlan	Stadt	Verk.	VerwFi

Stadtratsfraktion GRÜNES
BAMBERG/ÖDP/Volt

Stadtratsfraktion SPD Bamberg

Stadt Bamberg - Poststelle -	
Eing.	-5. Juni 2020

Bamberg, 5. Juni 2020

Fraktionsübergreifender Antrag: Pop-Up Radwege für Bamberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

beigefügt finden Sie einen Antrag der Fraktionen GRÜNES BAMBERG / ÖDP / Volt sowie SPD.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Hader

Andreas Eichenseher

Sebastian Martins Niedermaier

Antrag vom 04.06.2020: Pop-Up Radwege für Bamberg

Die Corona-Pandemie hat auch das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert. Deutlich mehr Menschen sind mit dem Fahrrad unterwegs, der Fahrradhandel spricht sogar von einem regelrechten Ansturm. Viele Menschen setzen in der Krise also auf das ohnehin gesündeste Verkehrsmittel.

Die Infrastruktur kann diesem Boom in Teilen jedoch nicht Stand halten. Dies gilt insbesondere jetzt, wo die Lockerungen der Corona-Restriktionen wieder zu einer Zunahme des Verkehrs insgesamt führen, der Radverkehrsanteil aber gleichermaßen hoch bleibt. Darüber hinaus ist „Abstand halten“ weiterhin das Gebot der Stunde, kann auf vielen unterdimensionierten Radwegen jedoch nicht eingehalten werden.

Erste deutsche Städte wie Berlin oder München reagieren auf diese Entwicklung mit sog. Pop-up-Radwegen, die national und international viel Zuspruch erhalten. Hierzu werden Fahrstreifen mittels gelber Markierung und Baken vom Rest der Fahrbahn physisch abgetrennt und als temporärer Radweg ausgewiesen. Wir sind der Meinung, dass auch die Stadt Bamberg hier Ihrer besonderen Verantwortung als Fahrradstadt gerecht werden sollte.

Namens unserer Fraktionen stellen wir folgenden Antrag:

- Die Verwaltung ermittelt, wo in Bamberg Bedarf und Notwendigkeit für solche Radwege gegeben sind und berichtet, unter welchen Voraussetzungen und wann hier Verbesserungen für den Radverkehr ermöglicht werden können.
- Die Verwaltung richtet noch vor Beginn der Sommerferien auf dem Regensburger Ring (zwischen Einmündung Maria-Ward-Straße und Beginn Caspersmeyerstraße) einen solchen Pop-up-Radweg ein. Dieser soll eine lichte Breite von mind. 2,25 Meter haben, dort wo möglich (insbesondere auf der Friedensbrücke) auch mehr.

Begründung:

- Es handelt sich beim Regensburger Ring in östlicher Richtung um einen Zweirichtungsradweg, auf welchem die entsprechenden Abstände nicht immer gewährleistet sind. In westlicher Richtung existiert gar kein Radweg.
- Durch einen Pop-up-Radweg kann schnell und kostengünstig eine Verbesserung für eine wichtige Radverkehrs-Achse hergestellt werden, die in den kommenden Jahren ohnehin weiter baulich umgestaltet werden soll.
- Es handelt sich um einen Lückenschluss, der parallel zu Bauabschnitt 3 vollzogen werden kann. Ein mehrfaches Kreuzen des Radverkehrs an der Kreuzung Maria-Ward-Straße wie in der Vergangenheit an der Kreuzung Margaretendamm kann vermieden werden. Die Maßnahme ist somit auch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Die Maßnahme soll aus den laufenden Mitteln des EBB finanziert werden.

Christian Häder

Andreas Eichenseher

Sebastian Martins Niedermaier



**Stadträtin
Claudia John (FW)**

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de



**Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)**

Mail:
architekturbaeuerreinfelder
@t-online.de



**Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)**

Mail:
martin.poehner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antragspaket: "Für die Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes in der Bamberger Innenstadt"

Bamberg, den 08.06.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit stellen die Stadträte von FW, BuB und FDP ein Antragspaket bestehend aus fünf Anträgen zum Thema

"Für die Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes in der Bamberger Innenstadt".

Siehe Anhang.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Anträge:

- 1. Verkehrsversuch Radweg in der Luitpoldstraße**
- 2. Planung und Umsetzung eines Radwegs stadteinwärts entlang der Peuntstraße und des Marienplatzes**
- 3. Verkehrsversuch Radweg in der Langen Straße**
- 4. Kostengünstige, dauerhafte Schließung der Radwegelücke am Regensburger Ring zwischen Maria-Ward-Straße und Gaustadter Hauptstraße**
- 5. Planung eines Radwegs in der Ludwigstraße und der Schwarzenbergstraße zwischen dem Bahnhof und der Pfisterbrücke**

Die Anträge sind darauf angelegt, dass zusammen mit den bestehenden Radwegen ein möglichst **zusammenhängendes Radwegenetz** in der Bamberger Innenstadt entsteht.

Die Übermittlung erfolgt ausschließlich elektronisch.

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

Mit freundlichen Grüßen

Claudia John
FW-Stadträtin

Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin

Martin Pöhner
FDP-Stadtrat



**Stadträtin
Claudia John (FW)**

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de



**Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)**

Mail:
architekturbueroreinfelder
@t-online.de



**Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)**

Mail:
martin.poehner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antragspaket „Geschlossenes Radwegenetz“

Antrag Nr. 1: Verkehrsversuch Radweg in der Luitpoldstraße

Bamberg, den 08.06.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit der Zielsetzung, die Lücken im Bamberger Radwegenetz zu schließen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer, gerade auch für ÖPNV-Nutzer, Autofahrer und Fußgänger zu sichern, beantragen wir die Durchführung des folgenden **Verkehrsversuchs in der Luitpoldstraße**:

Im Abschnitt zwischen dem Ende des bestehenden Radwegs bei der Gangolfschule einerseits und einem Punkt etwa kurz nach der Einfahrt zur Tiefgarage des ehem. Posthochhauses (auf der Höhe des Hochhauses Luitpoldstraße 51) andererseits werden **auf beiden Seiten Fahrradwege in Form von Radfahrstreifen bzw. Fahrradschutzstreifen** eingezeichnet.

Die Luitpoldstraße bleibt wie bisher im Gegenverkehr befahrbar.

Der notwendige Platz für die Radwege wird durch Verzicht auf die Abbiegespuren von der Luitpoldstraße in die Heiliggrabstraße, in die Josephstraße und in die Mittelstraße geschaffen.

Die bestehenden Fahrradabstellplätze auf dem Platz vor dem Posthochhaus und auf dem Platz gegenüber vor dem Gebäude Luitpoldstraße 55 werden auf diese Weise an das Radwegenetz angeschlossen.

Die Abbiegespuren von der Luitpoldstraße in die Ludwigsstraße an der Kreuzung am Bahnhof bleiben in der bestehenden Form erhalten, damit der Verkehrsfluss insgesamt und insbesondere die Bus-Verbindungen nicht beeinträchtigt werden.

Langfristig können – im Zuge einer künftigen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in einigen Jahren – die Radwege im Bereich der beiden großzügig angelegten öffentlichen Bereiche vor Luitpoldstraße 55 und vor dem ehem. Posthochhaus noch direkt bis zur Ludwigstraße herangeführt werden.

Der Verkehrsversuch soll noch im Kalenderjahr 2020 beginnen und nach einem Jahr evaluiert werden.

Vorbild soll der Verkehrsversuch Friedrichstraße sein.

Einen Pop-up-Radweg mit Warnbaken, der deutlich mehr Platz in Anspruch nehmen würde, lehnen wir ab. Zudem würde ein mit Warnbaken abgegrenzter Pop-up-Radweg die Abschaffung der Parkplätze am Fahrbahnrand bedeuten, was für Anwohner und Geschäfte in der Luitpoldstraße sehr kontraproduktiv wäre. **Die Parkplätze sollen vielmehr erhalten bleiben.**

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

Mit freundlichen Grüßen



Claudia John
FW-Stadträtin



Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin



Martin Pöhner
FDP-Stadtrat



**Stadträtin
Claudia John (FW)**

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de

**Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)**

Mail:
architekturbueroreinfelder
@t-online.de

**Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)**

Mail:
martin.poehner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antragspaket „Geschlossenes Radwegenetz“

Antrag Nr. 2: Planung und Umsetzung eines Radwegs stadteinwärts entlang der Peuntstraße und des Marienplatzes (Schließung der Radwegelücke zwischen Pfisterbrücke und Wilhelmsplatz)

08.06.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit der Zielsetzung, die Lücken im Bamberger Radwegenetz zu schließen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer, gerade auch für ÖPNV-Nutzer, Autofahrer und Fußgänger zu sichern, sowie die Parkplätze der Anwohner zu erhalten, stellen wir folgenden Antrag:

- a) Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat bis Herbst 2020 eine **Planung, eine Kostenschätzung und einen möglichen Zeitplan** für die Schließung der Radwegelücke stadteinwärts entlang der Peuntstraße und des Marienplatzes vorzulegen.
- b) Der Stadtrat bekennt sich dazu, **die Zahl der Anwohnerparkplätze im Umfeld von Peuntstraße und Marienplatz zu erhalten.**

Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, dem Stadtrat verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur Verlegung der Anwohnerparkplätze an Peuntstraße und Marienplatz, die im Zuge der Schließung der Radwegelücke nicht an dieser Stelle bleiben können, vorzulegen.

Dabei ist insbesondere durch Dialog mit dem Freistaat Bayern auch eine mögliche (zeitweise) **Nutzung des Finanzamtsparkplatzes durch Anwohner zu prüfen**, da dort nachts und am Wochenende große Mengen an Parkplätzen ungenutzt sind.

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

Mit freundlichen Grüßen

Claudia John
FW-Stadträtin

Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin

Martin Pöhner
FDP-Stadtrat



**Stadträtin
Claudia John (FW)**

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de



**Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)**

Mail:
architekturbaeroreinfelder
@t-online.de



**Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)**

Mail:
martin.poehner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antragspaket „Geschlossenes Radwegenetz“

Antrag Nr. 3: Verkehrsversuch Radweg in der Langen Straße

Bamberg, den 08.06.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit der Zielsetzung, die Lücken im Bamberger Radwegenetz zu schließen, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle, gerade auch für ÖPNV-Nutzer, Autofahrer und Fußgänger zu sichern, beantragen wir die Durchführung des folgenden Verkehrsversuchs in der Langen Straße:

Zwischen dem Schönleinsplatz und dem Gebäude Lange Straße 8 wird **auf der bestehenden Fahrbahn ein Radweg** (bei Engstellen ggf. ein Schutzstreifen) stadteinwärts in Richtung Obstmarkt **ingezeichnet**. Dies ist durch die inzwischen erfolgte Abschaffung der Kurzzeitparkplätze auf der linken Straßenseite möglich geworden.

Zwischen Lange Straße 8 und dem Gebäude Am Kranen 8 wird – entlang des Obstmarktes – wieder ein Radweg auf der alten Radwegetrasse in Richtung „Am Kranen“ eingezeichnet.

Die Maßnahme kann mit sehr geringem Kostenaufwand (in erster Linie nur die Farbe für die Markierung) durchgeführt werden. Gleichzeitig wird damit einem immer wieder von vielen Bürgerinnen und Bürgern geäußerten Wunsch nach einem sichern Radweg in der Langen Straße entsprochen.

Der Verkehrsversuch soll noch im Kalenderjahr 2020 beginnen und nach einem Jahr evaluiert werden. Vorbild soll der Verkehrsversuch Friedrichstraße sein.

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

Mit freundlichen Grüßen

Claudia John
FW-Stadträtin

Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin

Martin Pöhner
FDP-Stadtrat



Stadträtin
Claudia John (FW)

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de



Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)

Mail:
architekturbaureinfelder
@t-online.de



Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)

Mail:
martin.poehner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antragspaket „Geschlossenes Radwegenetz“

Antrag Nr. 4: Kostengünstige, dauerhafte Schließung der Radwegelücke am Regensburger Ring zwischen Maria-Ward-Straße und Gaustadter Hauptstraße

Bamberg, den 08.06.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wie Sie wissen, hat der Stadtrat im Jahr 2014 den Bau eines beidseitigen Radwegs entlang der Achse Regensburger Ring – Magazinstraße auf den Weg gebracht. Inzwischen konnte der größte Teil dieser millionenschweren Investition ins Radwegenetz erfolgreich umgesetzt werden bzw. befindet sich gerade in Umsetzung. Es fehlt jedoch insbesondere noch der Abschnitt am Regensburger Ring und auf der Friedensbrücke zwischen der Kreuzung mit der Maria- Ward-Straße und Kreuzung mit der Gaustadter Hauptstraße.

Nach unserer Überzeugung braucht es hier eine möglichst kostengünstige, dauerhafte Lösung. Ein „Pop-up-Radweg“ mit Warnbaken ist hier völlig unsinnig, weil er viel mehr Platz benötigt als ein echter Radweg und sowieso eine dauerhafte Lösung gefunden werden muss.

Bisherige Planungen sind immer von einem Komplettumbau, insbesondere auch der Kreuzung Friedensbrücke/Schweinfurter Straße/Casparsmeyerstraße/Gaustadter Hauptstraße ausgegangen.

Dies dürfte angesichts der schwierigen Finanzlage in Zeiten der Corona-Krise in absehbarer Zeit kaum finanzierbar sein.

Wir stellen deshalb folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung legt dem Stadtrat bis spätestens September 2020 folgende, **möglichst kostengünstige Variante** zur Fortführung der Maßnahme mit Kostenschätzung vor:

Nur Umbau des Bereichs Friedensbrücke und des Abschnitts des Regensburger Rings bis Maria-Ward-Straße **mit einfachen Mitteln** (z.B. durch neue Markierungen) **ohne Kreuzungsumbau**

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

Mit freundlichen Grüßen



Claudia John
FW-Stadträtin



Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin



Martin Pöhner
FDP-Stadtrat



**Stadträtin
Claudia John (FW)**

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de



**Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)**

Mail:
architekturbaeuerreinfelder
@t-online.de



**Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)**

Mail:
martin.poehner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antragspaket „Geschlossenes Radwegenetz“

Antrag Nr. 5: Planung eines Radwegs in der Ludwigstraße und der Schwarzenbergstraße zwischen dem Bahnhof und der Pfisterbrücke

Bamberg, den 08.06.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit der Zielsetzung, die Lücken im Bamberger Radwegenetz zu schließen, den Bahnhof an das Radwegenetz anzuschließen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer, gerade auch für ÖPNV-Nutzer, Autofahrer und Fußgänger zu sichern, stellen wir folgenden Antrag:

Die Stadt erstellt eine **Planung für einen beidseitigen Radweg entlang von Ludwigstraße und Schwarzenbergstraße** zwischen dem Bahnhof und der Pfisterbrücke.

Konkret sind dabei die durch den geplanten Abbruch eines Gebäudeteils des Atriums entlang der Ludwigstraße gewonnenen Flächen in die Planung einzubeziehen.

Außerdem sollen mit dem Investor des Atriums Gespräche geführt werden, ob bei Bedarf weitere, bereits jetzt nicht bebaute Flächen entlang des Atrium-Parkhauses für den Ausbau der Radwegeverbindung genutzt werden können.

Und schließlich soll im Zuge des Bahnausbaus eine **Verbreiterung der Rampe der Schwarzenbergstraße zur Pfisterbrücke** hin geprüft werden mit dem Ziel, einen beidseitigen Radweg zu realisieren. Die in der Schwarzenbergstraße in Richtung Pfisterstraße und Pfisterbrücke vorhandenen Abbiegespuren sind zur Sicherung des Verkehrsflusses auf dieser wichtigen Verbindungsstraße in jedem Fall zu erhalten. Die diesbezüglichen Planungen sind zeitnah im Dialog mit der Bahn in deren Planung für den Bahnausbau einzuarbeiten, damit bei dem von der Bahn geplanten Neubau der Pfisterbrücke darauf Rücksicht genommen werden kann.

Die Stadtverwaltung soll dem Stadtrat eine erste Entwurfsskizze für einen Radweg in der Ludwigstraße und der Schwarzenbergstraße bis spätestens November 2020 vorlegen. In einem zweiten Schritt können dann die Kosten ermittelt und ein Zeitplan für eine mögliche abschnittsweise Realisierung aufgestellt werden.

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

Mit freundlichen Grüßen



Claudia John
FW-Stadträtin



Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin



Martin Pöhner
FDP-Stadtrat



POP UP-FAHRRADSTREIFEN ZWISCHEN DEN UNI-STANDORTEN

Vom Studentischen Konvent am 09. Juni 2020 beschlossen.

Der Studentische Konvent soll sich für eine Verbesserung der Fahrradverbindungen zwischen den Universitätsstandorten einsetzen. Insbesondere sollen folgende kurzfristige Lösungen für die genannten Abschnitte an die Stadt Bamberg getragen werden:

- An der Achse ERBA-Feki soll auf dem Abschnitt Friedensbrücke – Regensburger Ring – Europabrücke eine Pop-Up-Bikelane eingerichtet werden, die bis zum finalen Ausbau des Abschnittes bestehen soll.
- Die Achse Innenstadt/Markusplatz-ERBA soll auf der Strecke Markusplatz – Weide – Mußstraße zu einer Fahrradstraße umgewandelt werden.
- Der Bahnhof soll über Pop-Up-Bikelanes an das Radwegnetz angebunden werden.

Handwritten signature of Julia Wolf in blue ink.

Julia Wolf
Vorsitzende des Studentischen Konvents

Handwritten signature of Leo Wittmann in blue ink.

Leo Wittmann
stellvertretender Vorsitzender



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Fritz-Reichle-Ring 4 | 78315 Radolfzell

Stadt Bamberg
Oberbürgermeister Andreas Starke
PF. 11 03 23
96031 Bamberg

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
RADOLFZELL

Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell

Jürgen Resch
Tel. +49 7732 9995-10
Fax +49 7732 9995-77
resch@duh.de
www.duh.de

07. April 2020

Antrag auf kurzfristig eingerichtete Fahrrad-Straßen und Tempo 30 während der Corona-Krise für mehr Sicherheit im Radverkehr

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

In dicht besiedelten Städten müssen viele Bürger angesichts des eingeschränkten Bus- und Bahnverkehrs mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Der stark zurückgegangene Autoverkehr ermöglicht die provisorische Umwidmung von Auto-Fahrs Spuren in Radwege. Die Kolumbische Hauptstadt Bogotá hat innerhalb weniger Tage etwa 100 Kilometer Fahrrad-Straßen eingerichtet. In der vergangenen Woche ist der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gefolgt und hat innerhalb von nur zwei Tagen erste Maßnahmen wie die Umwandlung von Autospuren in gesonderte Radwege oder die Verbreiterung von Aufstellfläche an Kreuzungen umgesetzt.

Gerade jetzt ist es wichtiger denn je, dass Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen sich sicher durch unsere Städte bewegen können. Das trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei, erlaubt Bewegung in frischer Luft mit sicherem Abstand voneinander und verhindert unnötige Unfälle. Und weniger Verkehrsunfälle entlasten gerade jetzt entscheidend unsere Krankenhäuser!

Wir beantragen hiermit während der Dauer der Corona-Krise bis spätestens 16. April 2020 folgende Maßnahmen umzusetzen:

- 1. in Bamberg Straßenflächen zu Fahrradspuren nach dem Beispiel von Bogotá bzw. Berlin-Kreuzberg umzuwidmen.** Dabei ist es wichtig, dass diese Fahrrad-Straßen eine ausreichende Breite aufweisen und von verbleibenden Kfz-Fahrbahnen zumindest provisorisch durch Verkehrsbaken getrennt sind.
- 2. In Bamberg die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts zu begrenzen.**

Begründung:

Viele Menschen können oder wollen derzeit für notwendige Fahrten zu ihrem Arbeitsplatz insbesondere in systemrelevanten Berufen weder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, da die Angebote ausgedünnt sind oder sie aus einer individuellen Gefährdungslage diese temporär vermeiden, noch auf die Nutzung eines Pkw zurückgreifen.

Die sich in vielen Fällen anbietende Nutzung des Fahrrads bzw. Pedelecs ist angesichts der in Bamberg nicht durchgehend guten Fahrradwege nur unter erhöhten Risiken für die Gesundheit möglich. Um eine möglichst unfallfreie Nutzung des Fahrrads für diese Fahrten von und zum Arbeitsplatz sicherzustellen und zu verhindern, dass zusätzliche, unfallbedingte Krankenhausbehandlungen anfallen, halten wir die kurzfristige Einrichtung von sichererer Fahrradinfrastruktur sowie von Tempo 30 für alle innerstädtischen Verkehre für notwendig.

Darüber hinaus sollte in Bamberg aber auch die Luftbelastung insgesamt so weit wie möglich verringert werden. Viele Vorerkrankungen, insbesondere Erkrankungen der Atemwege, sind unter anderem auf hohe Belastungen durch Luftschadstoffe zurückzuführen. Vorerkrankungen der Atemwege erhöhen das Risiko eines schweren Krankheitsverlaufs bei einer Infizierung mit SARS-CoV-2. Vermehrte Anstrengungen zur Luftreinhaltung sind also wichtiger denn je. Die Gesundheit muss vor allem in diesen Tagen an erster Stelle stehen.

Es gibt keinen Schwellenwert für Luftschadstoffe, unterhalb dessen keine negativen Gesundheitswirkungen auftreten würden, daher muss die Belastung mit Feinstaub und Stickstoffdioxid soweit wie möglich abgesenkt werden - über die gesetzlichen Maßgaben der Grenzwerte hinaus.

Ein Großteil der städtischen Luftbelastung wird durch den motorisierten Straßenverkehr verursacht. Folglich sind kurzfristig umzusetzende Maßnahmen für bessere Luft gerade hier sinnvoll und möglich. Daher fordern wir kurzfristige Maßnahmen zur Stärkung und Sicherung des Radverkehrs.

Eine sofortige, provisorisch markierte bzw. abgegrenzte Radinfrastruktur, verbunden mit flächendeckendem Tempo 30 in der Stadt, ergibt gerade jetzt besonders Sinn. Sie sichert den Mindestabstand zwischen den Menschen, die weiterhin mobil sein müssen, und beugt Unfällen vor, die medizinische Betreuung in Krankenhäusern nach sich ziehen würden.

Aktuelle Unfallstatistiken zeigen in 2019 über 15.000 schwerverletzte Fahrradfahrer. Die meisten Radunfälle ereignen sich innerorts, wo Fahrradfahrende und motorisierter Verkehr sich auf engem Raum begegnen. Dort stieg die Zahl der getöteten Fahrradfahrer zuletzt sogar auf insgesamt 271 Fälle (6,3 % höher als 2018). Auch bei den Pedelecs verzeichnet sich zuletzt ein deutlicher Anstieg der schwerverletzten Fahrer mit einem Zuwachs um 25 Prozent. Das aktuell deutlich geringere motorisierte Verkehrsaufkommen eröffnet nun Räume für bisher an den Rand gedrängte Fußgänger und Radfahrer, die sie dringend brauchen.

Damit auch ungeübte Radfahrende sicher und mit dem notwendigen Sicherheitsabstand unterwegs sein können, muss der neu gewonnene Platz nun schnell für Radinfrastruktur umgewidmet werden. Dabei empfehlen wir sich an den Beispielen aus Bogotá und Berlin zu orientieren, die zeigen, dass es möglich ist, innerhalb weniger Tage Fahrspuren für Autos in Radwege umzuwandeln, durch simple Markierungen auf der Straße. Radfahrstreifen können Städte und Kommunen nach StVO schnell und unkompliziert, ohne Nachweis besonderer Voraussetzungen, anordnen. Eine bauliche Trennung kann auch provisorisch durch Verkehrsbaken oder Ähnliches schnell umgesetzt werden.

Wir fordern Sie auf, in Anbetracht der besonderen Situation umgehend die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.

Wir bitten um kurzfristige Stellungnahme zu unserem Antrag bis zum 16.04.2020.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Zusammenhang von Covid-19 und Luftqualität

Studien/Erkenntnislage:

Bislang gibt es keine groß angelegten Studien über den aktuellen Ausbruch des Coronavirus, es gibt aber einige Hinweise aus kleineren Beiträgen. Die generelle schädliche Wirkung von Luftschadstoffen auf die Atemwege erschweren es dem Immunsystem, die zusätzliche Infektion der Lunge durch SARS-CoV-19 zu bekämpfen. Die Folge: Es besteht das Risiko eines erschweren Krankheitsverlaufes und eines erhöhten Sterblichkeitsrisikos. Vorerkrankungen stellen ein höheres Risiko für den negativen Verlauf der Erkrankung dar.

Es gibt zu SARS-CoV eine sehr häufig erwähnte Studie aus dem Jahr 2003 (<https://ehjournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/1476-069X-2-15>), die fünf Regionen mit mind. 100 SARS-Fällen während der SARS-CoV Epidemie 2002/2003 untersucht hat. Das Ergebnis: SARS-Erkrankte aus Regionen, die eine höhere Luftverschmutzung im Untersuchungszeitraum aufwiesen hatten ein um 84% erhöhtes Risiko, an SARS zu sterben.

Wir haben einige Untersuchungen zusammengestellt und die zentralen Ergebnisse zusammengefasst. Es werden auch Studien für Analogieschlüsse aufgeführt, die Zusammenhänge mit anderen Viren und Epidemien (z.B. SARS-CoV1, MERS-CoV und andere RNA-Viren, wie Influenza, Ebola, und Masern) sowie Bakterien (v.a. Pneumokokken) untersuchen, da epidemiologische Studien, Kohorten- und Panelstudien sehr zeitintensiv sind und eines zeitlichen Abstandes zum untersuchten Phänomen bedürfen.

Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Erkenntnisse aus unten aufgeführten Studien zusammengefasst:

- Eine erhöhte PM_{2,5} Exposition führt im Allgemeinen zum Anstieg akuter unterer Atemwegsinfektionen und Lungenentzündungserkrankungen, besonders gefährdet sind ältere Menschen. Raucher und ehemalige Raucher sind anfälliger für das SARS-CoV-2/ COVID-19.
- Erhöhte NO₂ Belastung führt zu Verschlechterung von durch Virus-induziertem Asthma bei Kindern
- Im Allgemeinen sind Menschen in Städten mit höherer Belastung gefährdeter, hier treten häufiger durch Luftverschmutzung verursachte Diabetes, Atemwegserkrankungen und Bluthochdruck auf → Menschen mit Herz- oder Lungenvorerkrankungen können Lungenkrankheiten schlechter abwehren
- Städte in den USA mit hoher Kohleverbrennung und damit höherer Schadstoffbelastung hatten während der Spanischen Grippe viel höhere Mortalitätsraten
- Dieselabgaspartikel ermöglichen es Pneumokokkenerregern sich in Blut und Lunge abzulagern
- Es gibt Hinweise (Jasper et al. 2005), dass der durch die Dieselabgaspartikel hervorgerufene oxidative Stress die Anfälligkeit für Virusinfektionen erhöht

Inhalt

Short-Term Air Pollution and Incident Pneumonia: A Case-Crossover Study.....	3
Ambient particulate matter pollution and adult hospital admissions for pneumonia in urban China: A national time series analysis for 2014 through 2017	4
Air pollution and case fatality of SARS in the People’s Republic of China: an ecologic study ...	5
The Association between Respiratory Infection and Air Pollution in the Setting of Air Quality Policy and Economic Change.....	6
Personal exposure to nitrogen dioxide (NO ₂) and the severity of virus-induced asthma in children.....	7
Air Pollution and Respiratory Infections during Early Childhood: An Analysis of 10 European Birth Cohorts within ESCAPE Project.....	8
Short-Term Elevation of Fine Particulate Matter, Air Pollution and Acute Lower Respiratory Infection	9
Even Brief Increases in Exposure to PM _{2.5} Air Pollution Are Associated With Rise in Lung Infections amongst Children	10
The synergetic effect of ambient PM _{2.5} exposure and rhinovirus infection in airway dysfunction in asthma: A pilot observational study from the central valley of California	11
Influenza virus infection in mice after exposure to coal dust and diesel engine emissions....	12
Pollution, Infectious Disease, and Mortality: Evidence from the 1918 Spanish Influenza Pandemic.....	13
Exposure to diesel exhaust particles increases susceptibility to invasive pneumococcal disease.....	14

Short-Term Air Pollution and Incident Pneumonia: A Case-Crossover Study.

Autoren: Pirozzi CS, Jones BE, VanDerslice JA, Zhang Y, Paine R, Dean NC.

Erschienen: Annals of the American Thoracic Society Dezember 2017. doi: 10.1513/AnnalsATS.201706-495OC; <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/29283681>.

Kernaussage:

„Among older adults, short-term ambient PM_{2.5} exposure is associated with more ED visits and hospitalizations for pneumonia, severe pneumonia, increased mortality, and increased health care costs. NO₂ and O₃ modestly increase pneumonia risk and illness severity“

Kernaussage übersetzt:

"Bei älteren Erwachsenen ist die kurzzeitige PM_{2,5}-Belastung in der Umgebungsluft mit mehr Besuchen in der Notaufnahme und mehr Krankenhausaufenthalten wegen Lungenentzündungen sowie schweren Lungenentzündungen, erhöhter Sterblichkeit und erhöhten Gesundheitskosten verbunden. NO₂ und O₃ erhöhen das Risiko einer Lungenentzündung und die Schwere der Erkrankung moderat"

Zusammenfassung:

Studie, die den Zusammenhang zwischen Luftschadstoff-Kurzzeitexposition und der Anzahl sowie der Intensität von Lungenentzündungsfällen untersucht (Untersuchungszeitraum: 2 Jahre, Fallanzahl: 4336).

Es wurde bei älteren Menschen (ab 65 Jahren aufwärts) ein positiver Zusammenhang zwischen PM_{2,5} Exposition und dem Auftreten von schweren Lungenentzündungen sowie der stationären Mortalität gefunden. Dieser Zusammenhang existiert auch bei Stickstoffdioxid und Ozon, wenn auch weniger stark ausgeprägt.

Bei älteren Erwachsenen ist die kurzzeitige PM_{2,5}-Exposition in der Umgebung mit mehr ED-Besuchen und Krankenhausaufenthalten wegen Lungenentzündung, schwerer Lungenentzündung, erhöhter Mortalität und erhöhten Gesundheitskosten verbunden. NO₂ und O₃ erhöhen das Risiko einer Lungenentzündung und den Schweregrad der Erkrankung geringfügig.

Ambient particulate matter pollution and adult hospital admissions for pneumonia in urban China: A national time series analysis for 2014 through 2017

Autoren: Yaohua Tian Hui Liu, Yiqun Wu Yaqin Si Man Li' Yao Wu, Xiaowen Wang, Mengying Wang, Libo Chen, Chen Wei, Tao Wu, Pei Gao, Yonghua Hu

Erschienen: PLOS Medicine, <https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1003010>, Dezember 2019.

Kernaussage:

„At the national level, a 10- $\mu\text{g}/\text{m}^3$ increase in 3-day moving average (lag 0–2) concentrations of PM_{2.5} and PM₁₀ was associated with 0.31% (95% confidence interval [CI] 0.15%–0.46%, $P < 0.001$) and 0.19% (0.11%–0.30%, $P < 0.001$) increases in hospital admissions for pneumonia, respectively.“

Kernaussage übersetzt:

„Auf nationaler Ebene wurde ein Anstieg der gleitenden 3-Tages-Mittelwerte der Konzentrationen von PM_{2,5} und PM₁₀ um 10- $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mit einer Zunahme der Krankenhauseinweisungen wegen Lungenentzündungen um 0,31% (95% Konfidenzintervall [CI] 0,15%-0,46%, $P < 0,001$) bzw. 0,19% (0,11%-0,30%, $P < 0,001$) festgestellt.“

Zusammenfassung:

Untersucht wurde der Zusammenhang zwischen PM-Werten und Krankenhauseinweisungen wegen Lungenentzündung bei chinesischen Erwachsenen (Untersuchungszeitraum 2014-2017). Während des Untersuchungszeitraums wurden mehr als 4,2 Millionen Lungenentzündungseinweisungen in 184 chinesischen Städten identifiziert. Kurzfristige Erhöhungen der PM-Konzentrationen innerhalb von drei Tagen waren mit einer erhöhten Anzahl an Lungenentzündungserkrankungen verbunden.

Schon der kurzzeitige Anstieg um 10 μg PM_{2,5}/m³ und 10 μg PM₁₀/m³ an lediglich 3 Tagen hat in diesem Zeitraum eine Erhöhung der Fallzahlen um 0,31% zur Folge.

Air pollution and case fatality of SARS in the People's Republic of China: an ecologic study

Autoren: Yan Cui, Zuo-Feng Zhang, John Froines, Jinkou Zhao, Hua Wang, Shun-Zhang Yu, Roger Detels

Erschienen: Environmental Health volume 2, Article number: 15 (2003),
<https://ehjournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/1476-069X-2-15>, November 2003.

Kernaussage:

“SARS patients from regions with moderate APIs [air pollution index] had an 84% increased risk of dying from SARS compared to those from regions with low APIs (RR = 1.84, 95% CI: 1.41–2.40). Similarly, SARS patients from regions with high APIs were twice as likely to die from SARS compared to those from regions with low APIs. (RR = 2.18, 95% CI: 1.31–3.65).“

Kernaussage übersetzt:

„SARS-Patienten aus Regionen mit moderaten APIs (Luftverschmutzungsindex) hatten ein um 84% erhöhtes Risiko an SARS zu sterben im Vergleich zu Patienten aus Regionen mit niedrigen APIs (RR = 1,84, 95% CI: 1,41-2,40). Bei SARS-Patienten aus Regionen mit hohen Luftschadstoffbelastungen war die Wahrscheinlich, an SARS zu sterben sogar doppelt so hoch wie bei Patienten aus Regionen mit niedrigen Luftschadstoffbelastungen. (RR = 2,18, 95% CI: 1,31-3,65)“

Zusammenfassung:

Die Studie zeigt einen positiven Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und den Todesfällen durch SARS. Bei der Datenanalyse wurden öffentlich zugängliche Daten zur Morbidität und Mortalität bei SARS verwendet. Die Luftverschmutzung wurde anhand eines Luftverschmutzungsindex (API) bewertet, der aus den Konzentrationen von Feinstaub, Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und bodennahem Ozon abgeleitet wurde.

Die Ergebnisse aus fünf chinesischen Regionen mit mindestens 100 SARS-Fällen zeigen, dass die Sterblichkeitsrate mit zunehmender Luftverschmutzung steigt. Basierend auf einer Kurzzeitexposition, hatten SARS-Patienten aus Regionen mit einer moderaten Luftbelastung ein um 84 Prozent erhöhtes Risiko an SARS zu sterben, als Patienten aus Regionen mit niedrigem Luftverschmutzungsindex. Für Patienten aus Regionen mit einem hohen Luftverschmutzungsindex war die Wahrscheinlichkeit an SARS zu sterben doppelt so hoch, wie für SARS-Patienten aus Regionen mit niedrigem Luftverschmutzungsindex. Auch bei Langzeitexpositionen wurden ähnliche Zusammenhänge festgestellt.

The Association between Respiratory Infection and Air Pollution in the Setting of Air Quality Policy and Economic Change

Autoren: Daniel P. Croft, Wangjian Zhang Shao Lin, Sally W. Thurston, Philip K. Hopke, Mauro Masiol, Stefania Squizzato, Edwin van Wijngaarden, Mark J. Utell, and David Q. Rich

Erschienen: Annals of the American Thoracic Society,
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6394122/#>, März 2019.

Kernaussagen:

„In summary, increased rates of culture-negative pneumonia healthcare encounters, emergency department visits for influenza and hospitalizations for bacterial pneumonia were associated with increased concentrations of PM2.5 over the previous few days.“

Kernaussage übersetzt:

„Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine steigende Anzahl von medizinischer Betreuung wegen kultur-negativen Lungenentzündungen, Besuchen in der Notaufnahme wegen Influenza und Krankenhausaufenthalten wegen bakterieller Lungenentzündung mit erhöhten Konzentrationen von PM2,5 in den wenigen den Besuchen vorangegangenen Tagen in Zusammenhang gebracht werden konnten“

Zusammenfassung:

In dieser Studie wurden 498.118 Bewohner New Yorks mit Influenza, bakterieller Lungenentzündung oder kultur-negativer Lungenentzündung berücksichtigt. Es sollte untersucht werden, ob es einen Zusammenhang zwischen der Häufigkeit des Auftretens dieser Krankheiten mit der PM2,5 Belastung der vorangegangenen 1-7 Tagen gibt. Ein besonderer Anstieg der Gesundheitsbeeinträchtigungen kultur-negativer Lungenentzündungen und Influenza lag vor, wenn in der vorangegangenen Woche eine erhöhte PM2.5-Belastung vorlag.

Personal exposure to nitrogen dioxide (NO₂) and the severity of virus-induced asthma in children

Autoren: A J Chauhan, Hazel M Inskip, Catherine H Linaker, Sandra Smith, Jacqueline Schreiber, Sebastian L Johnston, Stephen T Holgate

Erschienen: THE LANCET, Juni 2003,

<https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140673603135829/fulltext>

Kernaussage:

“Although reductions in peak expiratory flow and increases in lower respiratory-tract symptoms were small, because of the ubiquitous nature of NO₂ exposure the proportion of children exposed would lead to a large number with attributable morbidity if applied to the general population of asthmatic children.”

Kernaussage übersetzt:

„Obwohl die Verringerung des maximalen Atemstroms und die Zunahme der Symptome in den unteren Atemwegen gering waren, würde aufgrund der allgegenwärtigen Natur der NO₂-Exposition der Anteil exponierter Kinder zu einer großen Anzahl an zurechenbarer Morbidität führen, wenn man sie auf die allgemeine Bevölkerung asthmatischer Kinder anwendet“

Zusammenfassung:

Diese Studie untersucht, ob es eine Verbindung zwischen NO₂-Belastung und Atemwegserkrankungen gibt. Dazu wurden bei 114 Kindern Asthma-Verschlechterungen, die bewiesenermaßen durch virale Atemwegsinfektionen ausgelöst wurden, untersucht.

Die Untersuchungen zeigen, dass es eine Verbindung zwischen erhöhter NO₂-Belastung und Virus-indizierten Asthma-Verschlechterungen bei Kindern gibt. War die NO₂-Belastung in der Woche vor einer Infektion der oberen Atemwege hoch, traten vermehrt Symptome im unteren Atemwegstrakt auf oder ein reduzierter PEF (Peak Expiratory Flow = maximaler Atemstrom beim Ausatmen). NO₂ verstärkt demnach Asthma bei einer viralen Infektion. Auf die einzelne Person bezogen waren die Symptome gering, aufgrund der flächendeckenden Belastung mit NO₂ ist jedoch von einer hohen Belastung für die Gesamtheit aller asthmatischen Kinder auszugehen.

Air Pollution and Respiratory Infections during Early Childhood: An Analysis of 10 European Birth Cohorts within ESCAPE Project

Autoren: Elaina A. MacIntyre, Ulrike Gehring, Anna Mölter, Elaine Fuertes, Claudia Klümper, Ursula Krämer, Ulrich Quass, Barbara Hoffmann, Mireia Gascon, Bert Brunekreef, Gerard H. Koppelman, Rob Beelen, Gerard Hoek, Matthias Birk, Johan C. de Jongste, H.A. Smit, Josef Cyrus, Olena Gruzieva, Michal Korek, Anna Bergström, Raymond M. Agius, Frank de Vocht, Angela Simpson, Daniela Porta, Francesco Forastiere, Chiara Badaloni, Giulia Cesaroni, Ana Esplugues, Ana Fernández-Somoano, Aitana Lerxundi, Jordi Sunyer, Marta Cirach, Mark J. Nieuwenhuijsen, Göran Pershagen and Joachim Heinrich

Erschienen: Environmental Health Perspectives, Oktober 2013

<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3888562/>

Kernaussage:

„Urban air pollution has been associated with respiratory tract infections (Jedrychowski et al. 2013; Lin et al. 2005), pneumonia (Gouveia and Fletcher 2000), croup (Schwartz et al. 1991), persistent cough (Esplugues et al. 2011), and otitis media (MacIntyre et al. 2011) during childhood. [...] Our findings are consistent with previous studies that used similar methods to examine air pollution and otitis media in three of our cohorts—PIAMA (Brauer et al. 2006), LISApplus Munich (Brauer et al. 2006), and INMA (Aguilera et al. 2013)—and a recent meta-analysis on long-term PM_{2.5} and acute lower respiratory infection in children, which also included the PIAMA study (Mehta et al. 2013).“

Kernaussage übersetzt:

"Städtische Luftverschmutzung steht mit Atemwegsinfektionen (Jedrychowski et al. 2013; Lin et al. 2005), Lungenentzündung (Gouveia und Fletcher 2000), Krupp (Schwartz et al. 1991), anhaltendem Husten (Esplugues et al. 2011) und Mittelohrentzündung (MacIntyre et al. 2011) im Kindesalter im Zusammenhang. [...] Unsere Ergebnisse stimmen mit früheren Studien überein, die ähnliche Methoden zur Untersuchung von Luftverschmutzung und Otitis media in drei unserer Kohorten - PIAMA (Brauer et al. 2006), LISApplus München (Brauer et al. 2006) und INMA (Aguilera et al. 2013) - sowie mit einer neueren Meta-Analyse über langfristige PM_{2,5} und akute Infektionen der unteren Atemwege bei Kindern, die auch die PIAMA-Studie einschloss (Mehta et al. 2013), verwendet haben".

Zusammenfassung:

Diese Studie untersucht die Verbindung zwischen Luftverschmutzung und Lungenentzündung, Laryngotracheobronchitis und Otitis bei zehn europäischen Geburtsjahrgängen. Dabei konnten anhaltende Beweise für den Zusammenhang zwischen Luftbelastung durch Verkehr und Lungenentzündungen während der ersten beiden Lebensjahre festgestellt werden. Städtische Luftverschmutzung kann Abwehrmechanismen des Körpers beeinträchtigen und oxidierende Schadstoffe können die durch Viren verursachte Entzündung des Atmungssystems verschlimmern.

Short-Term Elevation of Fine Particulate Matter, Air Pollution and Acute Lower Respiratory Infection

Autor: Benjamin D. Horne

Erschienen: American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine Vol. 198, No. 6 September 2018.

Kernaussage:

“The air pollution itself may make the human body more susceptible to infection or may impair the body's ability to fight off the infectious agents. It may be that PM2.5 causes damage to the airway so that a virus can successfully cause an infection or that PM2.5 impairs the immune response so that the body mounts a less effective response in fighting off the infection.”

Kernaussage übersetzt:

“Die Luftverschmutzung selbst kann den menschlichen Körper anfälliger für Infektionen machen oder die Fähigkeit des Körpers, die Infektionserreger abzuwehren, beeinträchtigen. Es kann sein, dass PM2,5 die Atemwege schädigt, so dass ein Virus erfolgreich eine Infektion verursacht, oder dass PM2,5 die Immunreaktion beeinträchtigt, so dass der Körper bei der Bekämpfung der Infektion weniger effektiv reagiert.“

Zusammenfassung:

Die Studie erforscht die Verbindung zwischen der PM2.5-Belastung und Infektionen der unteren Atemwege bei Kindern. Dazu wurden 146.397 Personen, die zwischen den Jahren 1999 und 2016 an Infektionen der unteren Atemwege litten, untersucht. Luftverschmutzung macht den menschlichen Körper anfälliger für Infektionen, da die Fähigkeit, Infektionen abzuwehren, eingeschränkt wird. PM2.5 kann Schäden in den unteren Atemwegen verursachen, sodass ein Virus eine Infektion leichter auslösen kann oder das Immunsystem durch PM2.5-Belastung beeinträchtigt wird.

Langzeitexposition gegenüber PM2.5-Belastungen begünstigt Infektionen der unteren Atemwege. Häufigste dieser Infektionen ist die Bronchiolitis. Diese wird durch respiratorisches Synzytialvirus (RSV) ausgelöst, die häufigste Ursache für Krankenhausaufenthalte in den ersten zwei Lebensjahren. Bei 64 Prozent der untersuchten Personen wurde eine Bronchiolitis diagnostiziert.

Even Brief Increases in Exposure to PM2.5 Air Pollution Are Associated With Rise in Lung Infections amongst Children

Autor: James Ayre

Erschienen: Clean Technica. <https://cleantechnica.com/2018/04/16/even-brief-increases-in-exposure-to-pm2-5-air-pollution-are-associated-with-rise-in-lung-infections-amongst-children/>, 16 April 2018.

Kernaussage:

“PM2.5 levels were estimated based on data from air quality monitoring stations along the Wasatch Front, where approximately 80% of Utah’s population resides. Measurements were also made at secondary locations. Short-term periods of PM2.5 elevation were matched with the timing of increases in healthcare visits for ALRI [acute lower respiratory illness] The research team found ALRI associated with elevated levels of PM2.5 in both children and adults — even in newborns and toddlers up to age 2, who represented 77% (112,467) of those who had an ALRI diagnosis.”

Kernaussage übersetzt:

“Die PM2,5-Werte wurden auf der Grundlage von Daten von Luftqualitätsüberwachungsstationen entlang der Wasatch Front, wo etwa 80% der Bevölkerung Utahs leben, geschätzt. Es wurden auch Messungen an sekundären Standorten durchgeführt. Kurzfristige Perioden mit erhöhten PM2,5-Werten wurden mit dem Zeitpunkt der Zunahme der Gesundheitsfürsorgebesuche für akute Infektionen der unteren Atemwege abgeglichen. Das Forschungsteam fand heraus, dass ALRI mit erhöhten PM2,5-Werten sowohl bei Kindern als auch bei Erwachsenen in Verbindung gebracht werden kann - sogar bei Neugeborenen und Kleinkindern bis zum Alter von 2 Jahren, die 77% (112.467) der Personen mit einer ALRI-Diagnose ausmachten.“

Zusammenfassung:

Eine erhöhte Belastung durch PM2.5 steht hängt mit akuten Infektionen der unteren Atemwege von jungen Kindern zusammen, so eine Studie im American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine. Hohe Schadstoffbelastung führt zu häufigeren Arztbesuchen. Kurzfristige Aussetzung gegenüber Feinstaub-Belastungen steht in Verbindung mit der Entwicklung von Lungeninfektionen beim Menschen. Lagen bei Kindern und Erwachsenen erhöhte PM2.5-Belastungen vor, so war die Zahl der akuten unteren Atemwegsinfektionen erhöht. Die erhöhte Belastung verschlechtert das Immunsystem des Körpers und beschädigt die Atemwege, sodass ein Virus einfacher eine Infektion verursachen kann.

The synergetic effect of ambient PM_{2.5} exposure and rhinovirus infection in airway dysfunction in asthma: A pilot observational study from the central valley of California

Autoren: Joseph Vempilly, Belayneh Abejie, Vivian Diep, Melissa Gushiken, Mamta Rawat & Tim R. Tyner

Erschienen: Experimental Lung Research. November 2013

Kernaussage:

„Increasing ambient PM_{2.5} and low temperature independently worsened airway function in asthma. The interaction between rhinovirus and PM_{2.5} significantly impairs airway function in asthma.“

Kernaussage übersetzt:

„Zunehmende PM_{2,5} Belastung der Umgebung und niedrige Temperaturen verschlechterten unabhängig voneinander die Funktion der Atemwege bei Asthma. Die Interaktion zwischen Rhinovirus und PM_{2,5} beeinträchtigt die Funktion der Atemwege bei Asthma signifikant.“

Zusammenfassung:

Diese Studie untersucht den gemeinsamen Effekt von Rhinoviren und hoher PM_{2.5}-Belastung auf Atemwegsfunktionen bei Asthma. Denn Rhinoviren alleine und auch eine hohe PM_{2.5}-Belastung alleine bewirken bewiesenermaßen bereits getrennt betrachtet Verschlimmerung von Asthma. Es konnte festgestellt werden, dass bei zunehmender PM_{2.5}-Belastung Keuchen und Dyspnoen bei Asthmatikern verstärkt wurden. Außerdem verringerte eine zunehmende PM_{2.5}-Belastung die vorhergesagte FEV₁% (FEV= Forced expiratory volume, Ausatemungsvolumen) und die vorhergesagte FE₂₅₋₇₅% bei Asthmatikern. Pro 10 µg/m³ PM_{2.5}-Anstieg reduzierten sich FEV₂₅₋₇₅ und FEV₁ um 6% bzw. 5%. Rhinoviren reduzierten die vorhergesagte FE₂₅₋₇₅% bei Asthmatikern. Rhinoviren und erhöhte PM_{2.5}-Belastung sorgten für eine vierfache Abnahme der FE₂₅₋₇₅ und für eine zweifache Abnahme der vorhergesagten FEV₁%-Werte bei Asthmatikern.

Influenza virus infection in mice after exposure to coal dust and diesel engine emissions

Autoren: Nicholas Hahon, James A. Booth, Francis Green, Trent R. Lewis

Erschienen: Environmental Research. Juni 1985.

Kernaussage:

„The findings of this study indicated that the severity of influenza virus infection is more pronounced in mice exposed to diesel engine emissions than in control animals and it is not appreciably accentuated by coal dust.“

Kernaussage übersetzt:

"Die Ergebnisse dieser Studie weisen darauf hin, dass die Schwere der Influenzavirusinfektion bei Mäusen, die den Emissionen von Dieselmotoren ausgesetzt sind, ausgeprägter ist als bei der Kontrollgruppe und dass sie durch Kohlenstaub nicht merklich verstärkt wird".

Zusammenfassung:

Diese Studie untersucht die Auswirkungen einer Influenza-Infektion bei Mäusen nach ein-, drei- und sechsmonatiger Aussetzung gegenüber $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Kohlenstaub, Dieselabgasemissionen, einer Kombination aus beiden und gefilterter Luft. Bei der Aussetzung über einen Monat waren die Unterschiede in den vier verschiedenen Belastungsgruppen nicht merkbar. Bei den Zeiträumen über drei und sechs Monate waren die Mortalitätsraten bei allen Gruppen, die Partikelbelastung ausgesetzt wurden, gleich. Bei sechsmonatiger Belastung war die Prozentzahl der Mäuse, die eine Lungenkonsolidierung aufwiesen in den Gruppen, die Dieselemissionen und der Kombination ausgesetzt waren, doppelt so hoch wie bei der Kontrollgruppe, die gefilterter Luft ausgesetzt war.

Influenza-Virus-Infektionen nahmen bei Mäusen, die Schadstoffen ausgesetzt waren, einen schwereren Verlauf.

Pollution, Infectious Disease, and Mortality: Evidence from the 1918 Spanish Influenza Pandemic

Autoren: Karen Clay, Joshua Lewis, and Edson Severnini

Erschienen: Journal of Economic History.

https://www.researchgate.net/publication/328030297_Pollution_Infectious_Disease_and_Mortality_Evidence_from_the_1918_Spanish_Influenza_Pandemic. Dezember, 2018.

Kernaussage:

„In randomized control trials, mice exposed to higher levels of particulate matter (PM) experienced increased mortality when infected with a common strain of the influenza virus (Hahn et al. 1985; Harrod et al. 2003; Lee et al. 2014).[...] Air pollution has also been shown to increase the severity of bacterial infections in the lungs (Jakab 1993).“

„The effects of air pollution on pandemic mortality were sizeable. Cities with high levels of coal capacity collectively experienced tens of thousands of excess deaths in 1918.“

Kernaussage übersetzt:

"In randomisierten Kontrollstudien erlitten Mäuse, die höheren Mengen an Feinstaub (PM) ausgesetzt waren, eine erhöhte Mortalität, wenn sie mit einem geläufigen Stamm des Influenzavirus infiziert waren (Hahn et al. 1985; Harrod et al. 2003; Lee et al. 2014). [...] Luftverschmutzung erhöht nachweislich auch die Schwere bakterieller Infektionen in der Lunge (Jakab 1993)".

"Die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Pandemie-Sterblichkeit waren beträchtlich. Städte mit einer hohen Kohlekapazität erlebten 1918 insgesamt Zehntausende von Todesfällen im Übermaß.“

Zusammenfassung:

Die Studie untersucht den Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und der Influenza-Pandemie 1918. Dazu wurden Mortalitätsraten mit neuen Messmethoden zur Ermittlung der Luftverschmutzung, die auf Verbrennungen von Kohle in verschiedenen Städten der USA beruhen, analysiert.

Die Schafstoffbelastungen in den USA waren durch die unterschiedliche Elektrizitätsgenerierung uneinheitlich und vor allem in Städten mit Kohlebefeuerter Energie hoch. Städte, die mehr Kohle verwendeten, hatten 1918 zehntausende Todesfälle mehr als Städte, die weniger Kohle verwendeten. Neben der hohen Schadstoffbelastung hatten auch sozioökonomischer Status und die gesundheitliche Verfassung vor der Pandemie einen Einfluss auf die Mortalität.

Bislang wurde die Schadstoffbelastung selten bei der Influenza-Pandemie beachtet, Mäuse aber weisen bei Studien bei höherer PM-Belastung beispielsweise eine höhere Sterblichkeit auf, wenn sie mit Influenza infiziert werden. Weitere mikrobiologische Studien weisen eine Verbindung zwischen Schadstoffexposition und Atemwegserkrankungen nach.

Exposure to diesel exhaust particles increases susceptibility to invasive pneumococcal disease

Autoren: Rebecca K. Shears, PhD, Laura C. Jacques, PhD, Georgia Naylor, MBIol, Lisa Miyashita, PhD, Shadia Khandaker, PhD, Filipa Lebre, PhD, Ed C. Lavelle, PhD, Jonathan Grigg, MD FRCPCH, Neil French, PhD FRCP, Daniel R. Neill, PhD, Aras Kadioglu, PhD

Erschienen: Journal of Allergy and Clinical Immunology.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091674919316355>. Januar 2020.

Kernaussage:

„Although only a proportion of PM may reach the lungs because of various clearance mechanisms (eg, mucus and cilia), meaning that the experimental exposure presented in this article may be closer to much higher levels of PM, these findings suggest that under the right circumstances (dependent on age, genetics, and coinfection status), exposure to environmental particulates such as DEPs could significantly alter the outcome of pneumococcal carriage, increasing susceptibility to invasive disease in humans.“

Kernaussage übersetzt:

"Obwohl aufgrund verschiedener Reinigungsmechanismen (z.B. Schleim und Cilien) nur ein Teil des PM in die Lunge gelangen kann, was bedeutet, dass die in diesem Beitrag vorgestellte experimentelle Exposition möglicherweise näher an viel höheren PM-Werten liegt, deuten diese Ergebnisse darauf hin, dass unter den richtigen Umständen (abhängig vom Alter, der Genetik und dem Koinfektionsstatus) die Exposition gegenüber Umweltpartikeln wie DEPs das Ergebnis der Pneumokokken-Beförderung signifikant beeinträchtigen und die Anfälligkeit für invasive Krankheiten beim Menschen erhöhen könnte.“

Zusammenfassung:

Die Studie untersucht, ob Dieselabgaspartikel das Fortschreiten der Übertragung von Streptococcus pneumoniae zu einer invasiven Pneumokokkenerkrankung fördern. Pneumokokken sind als Krankheitserreger der Lungenentzündung bekannt. Durch Mäuse und In-Vitro-Tests wurde der Zusammenhang zwischen Dieselabgaspartikeln und dem Risiko einer Pneumokokkenerkrankung untersucht.

Die Schadstoffbelastung beeinflusst den Transport der Pneumokokkenerreger bei Mäusen, sodass diese sich in Lunge und Blut verbreiten und sich die Pneumokokkenbelastung dort vergrößert. Weiße Blutkörperchen in der Atemwegsschleimhaut von gesunden Probanden beweisen, dass auch Immunmechanismen beim Menschen durch die Schadstoffbelastung beeinträchtigt werden und so die Anfälligkeit für invasive Krankheiten beim Menschen erhöhen kann. In der Lunge eingeatmete Dieselabgaspartikel erhöhen die Anfälligkeit für Pneumokokken-Krankheiten, indem sie zum Verlust der immunologischen Kontrolle über die Pneumokokken-Kolonisation, zu erhöhter Entzündung, Gewebeschädigung und systemischer bakterieller Verbreitung führen.



An die

09.04.2020/gru

- unmittelbaren Mitgliedstädte
(*Verkehr planende und Straßen bauende Stellen der Verwaltung*)
- Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsplanung
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsinfrastruktur
- Mitglieder des AK III – Rechtsfragen Verkehr –

Bearbeitet von
Hilmar von Lojewski, DST
Timm Fuchs, DStGB

Telefon +49 30 37711-500
+49 30 773 07-206
Telefax +49 30 37711-509
+49 30 773 07-200

nachrichtlich

- Verkehrsreferentinnen und -referenten der Mitgliedsverbände des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

E-Mail:
hilmar.lojewski@staedtetag.de
timm.fuchs@dstgb.de

Aktenzeichen
66.10.00 D

und

- Mitgliedstädte
- Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses

Umdruck-Nr.
S 5079

des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Forderungen der Deutschen Umwelthilfe zur Umgestaltung von Straßenräumen und Erlass von Geschwindigkeiten

Kurzüberblick: Die Deutsche Umwelthilfe hat einer Reihe von Mitgliedsstädten und -verbänden ein Schreiben mit Forderungen zur Umgestaltung von Straßenräumen und zum Erlass von Geschwindigkeitsbeschränkungen zugesandt. Das Rundschreiben gibt Argumentationshilfen für den Umgang mit den Forderungen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus einer Reihe unserer Mitgliedsstädte und über unsere Mitgliedsverbände erreichen uns Schreiben der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Einrichtung von geschützten Fahrradbereichen und der Verordnung eines flächendeckenden Tempolimits 30 km/h. Unabhängig von dem jeweiligen Umgang mit dem Anliegen der DUH in den jeweiligen Städten möchten wir Ihnen nachfolgend zumindest Erwägungen zur Entscheidung an die Hand geben:

1. Wir halten es für sachfremd, einen Bezug zwischen den derzeit deutlich verringerten Immissionsbelastungen in den Städten infolge von motorisiertem Verkehr und der Belastung der Krankenhäuser in Zeiten der Corona-Pandemie herzustellen.
2. Die von der DUH angeführten Beispiele sind nicht unbedingt tauglich, als Blaupause auf jedwede Kommune übertragen zu werden. Die Argumente halten weder einer wissenschaftlich fundierten Kausalkette stand, noch halten wir es angesichts aktiven Krisenmanagements in den Städten und

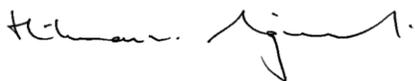
Gemeinden für angebracht, jetzt in Aktionismus zu verfallen.

3. Es steht natürlich allen Kommunen frei, im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen regulative Spielräume zu erproben. Diese sind zwar durch Änderungen der Straßenverkehrsordnung erweitert worden, erstrecken sich aber bislang nicht auf die Möglichkeit, dass Kommunen ein allgemeines Tempolimit verfügen könnten. Experimente und Umbauten oder Ummarkierungen von Straßenräumen verfolgen bereits viele Städte und Gemeinden, denn an keiner ist das auch von uns aktiv in Gang gesetzte und verfolgte Momentum hin zu einer Verkehrswende vorbeigegangen. Vielfach werden bereits bislang dem Autoverkehr gewidmete Flächen zurückgewonnen, Parkraum wird verringert, die Kapazitäten auf vielen Straßen und die zulässigen Geschwindigkeiten im bislang rechtlich zulässigen Umfang reduziert.
4. Rechtlich besteht kein Anspruch auf die von der DUH geforderte Umwidmung von Verkehrsflächen. Weder individuell noch aus den entsprechenden europäischen bzw. nationalen Vorgaben zur Luftreinhaltung ergibt sich ein unmittelbares Handlungserfordernis. Für die von der DUH mit Bezug auf den Bezirk eines Bundeslandes (Friedrichshain-Kreuzberg) und der Hauptstadt von Kolumbien (Bogotá) favorisierten Maßnahmen bestehen zudem im Vergleich zu den meisten deutschen Städten wesentliche rechtliche Unterschiede bei der Anordnungscompetenz. Zudem müssen vor der Einrichtung entsprechender verkehrlicher Maßnahmen zwingend die unterschiedlichen physischen und verkehrliche Bedingungen wie verfügbarer Straßenraum, Verkehrsaufkommen, Siedlungsdichte etc. eingestellt werden. Wir halten es daher nicht für ein probates Mittel seitens der DUH, die Städte ohne weitere Differenzierung zu den von der DUH favorisierten Ansätzen zu bewegen. Dies muss dem demokratischen Meinungsbildungsprozess in den zuständigen kommunalen Gremien vorbehalten bleiben und kann nicht allein durch die Exekutive verfügt und sollte von der DUH auch nicht in dieser undifferenzierten Form verlangt werden.

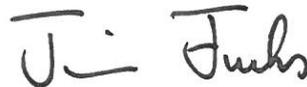
Aus unserer Sicht leistet die DUH mit ihrer aktionistischen Vorgehensweise in dieser Sache der Akzeptanz von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in den Städten und Gemeinden einen Bärendienst. Diese Akzeptanz sowohl gegenüber experimentellen als auch dauerhaften Umbaumaßnahmen in öffentlichen Straßenräumen und der auch flächendeckenden Reduzierung von Geschwindigkeiten benötigen die Kommunen aber kurz-, mittel-, und langfristig im Interesse fahrradfreundlicher und lebenswerter Kommunen.

Wir hoffen, dass wir den angeschriebenen Städten und den gemeindlichen Landesverbänden mit dieser Einschätzung einige Hinweise geben können, um sie von der aufwändigen Einzelfallbearbeitung des Anliegens der DUH zu entlasten.

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen zum bevorstehenden Osterfest



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter des
Deutschen Städtetages



Timm Fuchs
Beigeordneter des
Städte- und Gemeindebundes