

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH 65 Entsorgungs- und Baubetrieb 31 Straßenverkehrsamt</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2020/3180-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 28.05.2020 Referent: Herr Bürgermeister Jonas Glüsenkamp</p>						
<p>Fahrradstadt Bamberg</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">Datum</td> <td style="width: 33%;">Gremium</td> <td style="width: 33%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>07.07.2020</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	07.07.2020	Mobilitätssenat	Entscheidung
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.

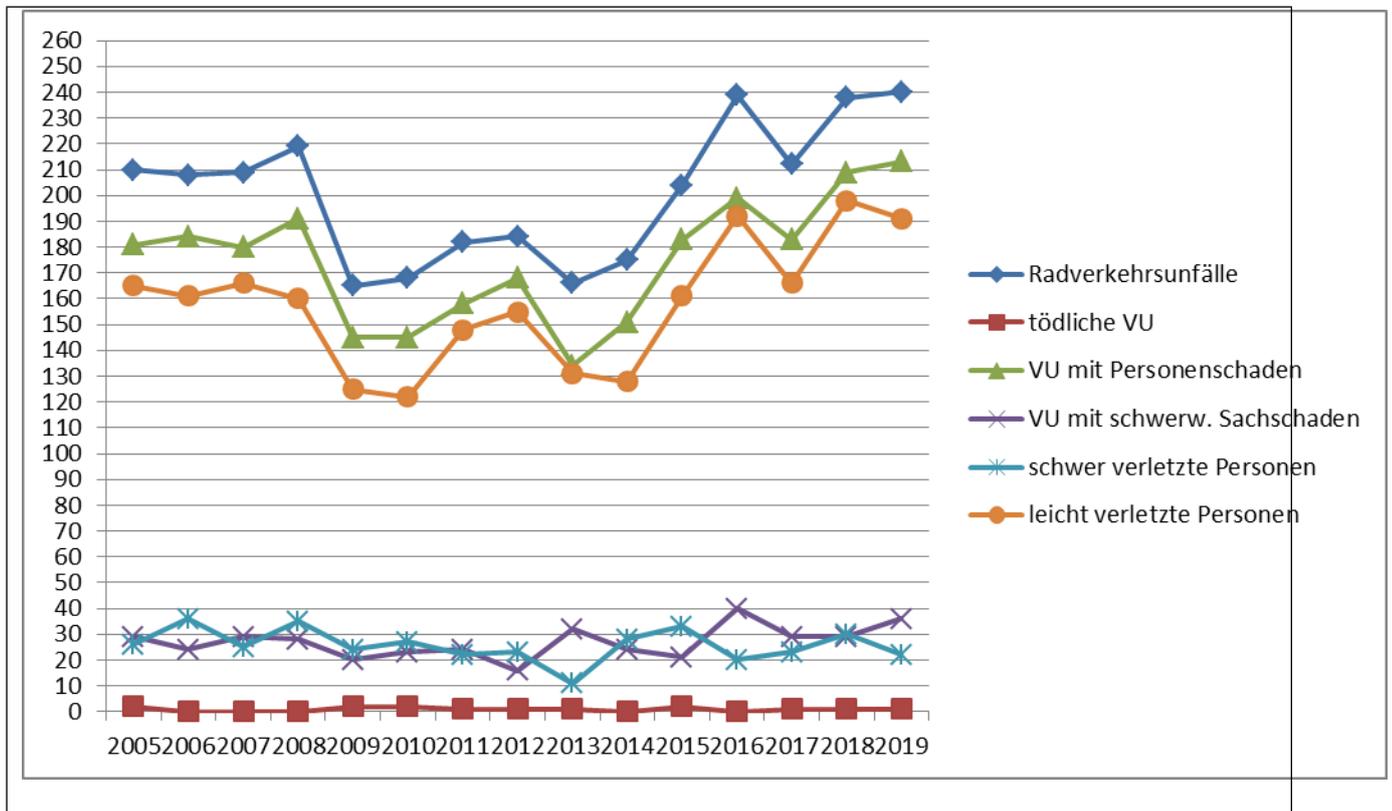
Durch den Umstand, dass der Haushalt 2020 bis heute noch nicht freigegeben ist, konnten keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Imagekampagne umgesetzt werden.

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 gehandelt. 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 vorbereiteten 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