

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 68 Amt für Verkehrsplanung</p> <p>Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt FB 6A Baurecht, Zentrale Vergabe- und Beschaffungsstelle 5 Radverkehrsbeauftragte/r</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2020/3625-68</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 09.02.2021 Referent: Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp</p>						
<p>Kommunaler Klimaschutz im Handlungsfeld Verkehr</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>09.02.2021</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	09.02.2021	Mobilitätssenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
09.02.2021	Mobilitätssenat	Entscheidung					

I. Sitzungsvortrag:

Die Fraktionsgemeinschaft Grünes Bamberg/ ÖDP/ Volt thematisiert in ihrem Antrag „Kommunaler Klimaschutz im Handlungsfeld Verkehr“ vom 16.09.2020 die Verantwortung der Stadt Bamberg im Bereich Klimaschutz und der Reduzierung der Treibhausgasemissionen.

72% der Verkehrsemissionen kommen aus dem Straßenverkehr. Zuzufolge werden konkrete Maßnahmen für folgende Handlungsfelder beantragt:

1. Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
2. Förderung der Nahmobilität
3. Mobilitätsmanagement
4. Alternative Antriebe / Potenziale der Elektromobilität
5. Städtischer Wirtschafts- und Güterverkehr

1. Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Antrag 1.1:

Es werden bei Neubaumaßnahmen nicht mehr ebenerdige Stellplätze genehmigt als die Stellplatzsatzung/Stellplatzschlüssel vorsieht. Die Stadt Bamberg soll aktiv darauf hinwirken, dass gegen Vorlage eines schlüssigen Mobilitätskonzeptes (nach z.B. dem Vorbild des Eco-Square Annastraße) ein reduzierter Stellplatzschlüssel ohne Ablöse zur Anwendung kommen kann.

Sachstand:

Den Darlegungen der Sitzungsvorlage VO/2018/2069-A6 zufolge, hat sich die Stellplatzsatzung von 2014 sehr bewährt. Ziel in einem Workshop 2017 (Wohnungsgipfel) war es, auf zukunftsweisende Ansätze autoreduzierter Mobilität flexibler reagieren zu können. Die Idee war eine Vollzugsrichtlinie des §10 der StS der Stadt Bamberg zu erstellen, die grundsätzlich Ausnahmen von der StS zulässt. Fehlende Rechtsgrundlagen für einen konsequenten Vollzug, erwartete Mindereinnahmen und das Risiko der Privatisie-

rung der Gewinne führten dazu, dass die Vollzugsrichtlinie nicht zum Beschluss empfohlen wurde, sondern an der bewährten Praxis von einzelfallspezifischen Abweichungen festgehalten werde (welche wiederum im Bau- und Werkssenat behandelt werden).

Im Folgenden die Stellungnahme des zuständigen Fachamtes:

Grundsätzlich besteht in der Bundesrepublik Deutschland öffentlich-rechtliche Baufreiheit, es sei denn eine gesetzliche Regelung steht dagegen.

Die Bamberger Stellplatzsatzung (StS) vom 11.08.2014 beruht auf Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO 2008, die immer noch gültig ist. Nach herrschender Meinung gibt dieser anders als seine Vorgängervorschrift in Art. 91 BayBO 1998 keine Möglichkeit zur Beschränkung des Baus nicht notwendiger Stellplätze (also solcher, die nicht nach Art. 47 BayBO zwingend nachzuweisen sind). Diese gesetzgeberische Entscheidung ist zu respektieren.

Was hingegen möglich ist, ist die Aufnahme von Regelungen in neuen Bebauungsplänen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB, die flächenbezogen die Möglichkeit zum Bau von Stellplätzen limitieren. Auch kann der Schlüssel abweichend zur Stellplatzsatzung geregelt werden. Eine Verknüpfung mit Art. 47 BayBO ist hingegen nicht zulässig.

In der Beratungspraxis des Baureferates ist es bereits üblich auf die Möglichkeit der Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze durch Mobilitätskonzepte gem. Art. 10 Stellplatzsatzung hinzuwirken. Dazu darf auf die Bausenatsvorlage VO/2018/2069-A6 vom 14.11.2018 hingewiesen werden. Recht häufig wird inzwischen von den Bauantragstellern ein Carsharing-Konzept angeboten. Vereinzelt ist auch die Einbeziehung von Lastenrädern o.ä. erreichbar.

Behördlicher Druck ausgeübt werden kann mit Hilfe des Verwaltungsrechts nur indirekt, wenn die Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Projekt notwendig ist, da die Stadt nicht verpflichtet ist einen solchen Bebauungsplan aufzustellen. Faktischer Druck entsteht dann, wenn die Bauantragsteller andernfalls zur Ablösung gezwungen wären (für die Investoren eine Ausgabe ohne Gegenwert) oder der Bau der Kfz-Stellplätze nur über die Errichtung einer teuren Tiefgarage realisiert werden könnte (obwohl zuletzt Preise von bis zu 45.000€ je Stellplatz am Markt durchgesetzt wurden).

Wenn die Stadt selbst Grundstücksverkäufer ist, können solche Forderungen am leichtesten durchgesetzt werden, weil insoweit privatrechtliche Vertragsfreiheit besteht (z.B. Lagarde).

Außerdem schlägt die Verwaltung einen Workshop vor, in dem die Möglichkeiten bezüglich der Vollzugsrichtlinie des §10 der Stellplatzsatzung der Stadt Bamberg neu erörtert werden.

Antrag 1.2:

Die Verwaltung erstellt gemeinsam mit den Stadtwerken Bamberg, dem lokalen Carsharing-Anbieter „meiaudo“, dem ADFC Bamberg und dem VCD Bamberg ein Konzept für Mobilitätsstationen, welches insbesondere die Handlungsfelder Standortwahl, Ausstattung und Corporate Design berücksichtigt. Die bereits beschlossene Mobilitätsstation Waizendorfer Straße (Umweltsenat Mitte 2019) soll dabei zeitnah und als erstes Leuchtturmprojekt umgesetzt werden.

Sachstand:

Der Analysebericht des Verkehrsentwicklungsplans beschäftigt sich im Kapitel 3.10 Car-Sharing auch mit dem Thema Mobilitätsstationen: „Zukünftige Herausforderungen werden neben der Steigerung des Bekanntheitsgrads und der Erschließung neuer Zielgruppen des Bamberger Car-Sharings v. a. darin liegen, weitere Anreize zur Implementierung von Angeboten (z. B. im Wohnungsbau) zu schaffen, den Aufbau von Car-Sharing- oder Mobilitätsstationen auch im öffentlichen Raum zu ermöglichen sowie eine verkehrliche und tarifliche Verknüpfung zwischen Car-Sharing und dem ÖPNV bzw. Radverkehr einzuleiten.“

Der Stadtrat hat die Zielkonzeption dazu am 29.11.2017 u.a. mit diesen Inhalten beschlossen:

- Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsalternativen Erreichbarkeit auf allen Wegebeziehungen und -zwecken ohne eigenes Auto –in der Stadt und in die/aus der Region
- Förderung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität z. B. Park + Ride, Bike + Ride, Carsharing

Beides ist auch mit der Schaffung von Mobilitätsstationen verbunden.

Arbeitsgruppe und Konzept Mobilitätsstationen:

Für die Planung und Standortbestimmung der Mobilitätsstationen wurden Ideen bereits zwischen STVP, BSB-SuB, Verkehrsplanung und der Radfahrbeauftragten besprochen. Aus diesen Ideen soll ein Konzept für Mobilitätsstationen in Bamberg entwickelt werden. Die Verwaltung wird die Arbeitsgruppe ggf. erweitern und relevante Akteure beteiligen. Dabei gilt es das vom LRA entworfene Konzept für Mobilitätsstationen zu berücksichtigen und zu vernetzen. Eine einheitliche Visualisierung der Stationen in Stadt und Land muss für die Nutzer*innen leicht erkennbar sein.

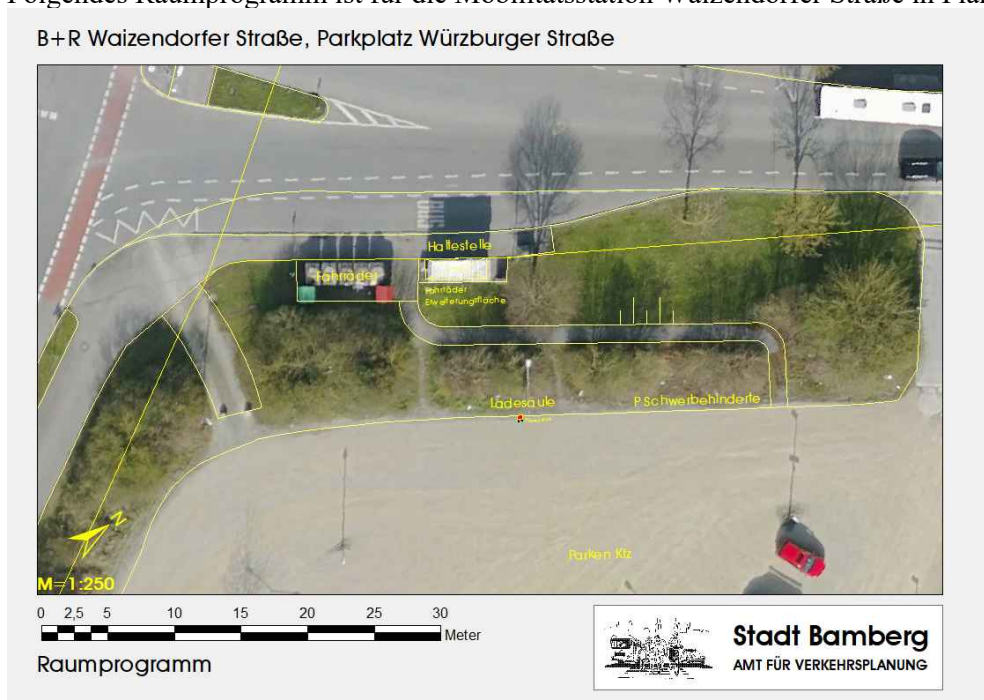
Mobilitätsstation Waizendorfer Straße:

Unabhängig von einem Gesamtkonzept wurde als erste Maßnahme Bike + Ride an der Bushaltestelle Waizendorfer Straße, am Parkplatz Berggebiet, in der Sitzung des Umweltsenats am 07.05.2019 beschlossen (VO/2019/2341-65).

Für die Radabstellanlage am Bike & Ride wurde im Maßnahmenpaket „Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr“ in der Sitzung des Mobilitätssenates vom 07.07.2020 die Finanzierung über Fahrradprogramm in Höhe von ca. 15.000 € vorgesehen. Aufgrund der späten bzw. nicht gänzlich erfolgten Mittelfreigabe des Fahrradprogramms einerseits und aufgrund des noch ausstehenden Austauschs des Wartehäuschens, konnte die Maßnahme bislang nicht umgesetzt werden.

Durch die Verlegung der Container und der damit verbundenen Flächenerweiterung ergeben sich am Standort Waizendorfer Straße als Mobilitätsstation weitere Möglichkeiten. Derzeitig wird das Konzept für diesen Standort ausgearbeitet.

Folgendes Raumprogramm ist für die Mobilitätsstation Waizendorfer Straße in Planung:



Eine Beteiligung des Carsharingvereins ist derzeit noch nicht realisierbar, kann aber zukünftig hinzugefügt werden, um das Angebot der Verkehrsmittel Bus, KFZ und Fahrrad zu steigern.

Antrag 1.3:Die Stadt Bamberg erstellt ein Konzept für eine Neuordnung der Anwohnerparkgebühren, sobald die landesrechtlichen Rahmenbedingungen vorliegen. Dabei sollen Parameter wie Fahrzeugklasse und –größe, CO₂-Ausstoß und soziale Faktoren Berücksichtigung finden.

Sachstand:

Die momentane Höhe der Anwohnerparkgebühren beträgt 30,70€. Dies entspricht der momentanen Höchstgebühr der GebOST.

Nach Auffassung des zuständigen Fachamtes ist zu erwähnen, dass so ein Konzept nicht erstellt werden kann, ohne dass bekannt ist, was der Gesetzgeber in der StVO bzw. in den Gebührenregelungen diesbezüglich ändert.

Mit der bisherigen Regelung ist es nicht möglich, solche Faktoren in die Gebührenbemessung einfließen zu lassen. Es handelt sich bei der Ausgabe eines Bewohnerparkausweises um eine „Amtshandlung“, die gebührenpflichtig ist. Die Gebühr dafür ist in der GebOST (Bundesrecht) als Rahmengebühr von derzeit 10,20€ bis 30,70€ festgesetzt. Diese Gebühren sind Verwaltungskosten, d.h. durch die Gebühr sollen die Kosten der Verwaltung -zumindest zum Teil- gedeckt werden. Die Höhe der Verwaltungskosten bemisst sich also nach dem Sach- und Personalaufwand, den die Verwaltung mit der „Amtshandlung“ hat.

Für die Amtshandlung „Ausstellung des Bewohnerparkausweises“ spielen Art oder Typ des Fahrzeugs sowie auch die sozialen Faktoren des Antragstellers keine Rolle.

Eine Erhöhung der Parkgebühren wird von der Verwaltung überprüft sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Preiserhöhung geschaffen wurden.

2. Förderung der Nahmobilität

Antrag 2.1:

Die Stadt Bamberg erstellt eine Übersicht, wo in Bamberg und unter welchen Rahmenbedingungen (vorhandener Gehweg, bauliche Verengungen, etc.) aktuell verkehrsberuhigte Bereiche erfolgreich etabliert sind. Darüber hinaus erarbeitet die Verwaltung Vorschläge, wo zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit weitere verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden können.

Sachstand:

In Neubaugebieten wird im Bebauungsplan die notwendige Verkehrserschließung, und wo möglich Verkehrsberuhigung, berücksichtigt und im Stadtrat beschlossen. Zuletzt war das bei z.B. bei den Bebauungsplänen W 6 B „Schlagfeldweg“, G 8 „Megalith“ und für 328C „Lagarde-Campus“ der Fall.

In der **Anlage 3** sind mit Stand Juli 2020 in der Straßenhierarchie in blau die bestehenden Verkehrsberuhigten Bereiche dargestellt. Diese befinden sich vorrangig in Wohngebieten und im Kern- bzw. Altstadtbereich.

Der Analysebericht des Verkehrsentwicklungsplanes trifft in mehreren Kapiteln folgende Aussagen:

Rückblick auf den VEP 2002 (Kapitel 2.4):

Motorisierter Verkehr - Integration des notwendigen Verkehrs:

- + Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen (z. B. 30 km/h Königstraße)
- + Entlastung Kernstadt (z. B. Reduzierung der öffentlichen Stellplätze, Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen)
- o Lärmbelastung (z. B. Flüsterasphalt in der Gaustadter Hauptstraße, Schallschutzfensterprogramm, Verkehrsabnahmen in der Innenstadt, z. T. haben Geschwindigkeitsreduzierungen ebenfalls Senkung der Lärmbelastung zur Folge)
- o Verkehrsentlastung Innenstadt (Verkehrsbelastungsvergleich 1997 zu 2015 lässt in Teilbereichen eine positive Entwicklung erkennen, vgl. Kapitel 3.1.3)

Geschwindigkeiten (Kapitel 3.1.3)

... „Positiv zu vermerken ist, dass allerdings auf vielen innerstädtischen Straßen - und auch auf einem Teil der städtischen Hauptverkehrsstraßen – die Geschwindigkeit auf 30 km/h (Strecke) reduziert wurde. In den Wohngebieten und abseits der Hauptstraßen wurden sogar bereits nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Die Innenstadt ist autofreie Fußgängerzone.“

Fußverkehrsinfrastruktur (Kapitel 3.3.3)

...“ Neben der Fußgängerzone sind nahezu alle Nebenstraßen und auch ein größerer Teil der (innerstädtischen) Hauptverkehrsstraßen temporeduziert. Während diese Hauptverkehrsstraßen meist 30 km/h-Strecken darstellen, sind die Nebenstraßen Tempo-30- bzw. -20-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche. Die neugestaltete Kettenbrücke bietet erstmalig allen Verkehrsteilnehmern einen gleichberechtigt nutzbaren Raum (ähnlich dem shared space Gedanken) – obwohl sie für den Pkw-Verkehr freigegeben ist, wurde sie als attraktiver Aufenthaltsraum und Treffpunkt für Fußgänger bestens angenommen.“...

Ausblick: Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030 → **Anlage 2** – Auszug Zielkonzeption VEP 2030

Wie auszugsweise dargestellt, ist Nahmobilität ein zentrales Thema.

Nach einer weiteren Bürgerbeteiligung und Beteiligung verschiedene Multiplikatorengruppen aus Stadtgesellschaft, Umlandgemeinden und Verwaltung im vergangenen Jahr wird derzeit auf Basis des Zielkonzepts das integrierte Handlungskonzept für die Stadt Bamberg durch das Planungsbüro Planersocietät erarbeitet. Darin werden auch unterschiedliche verkehrsberuhigende Maßnahmen berücksichtigt.

Die Verwaltung wird in Abstimmung mit dem VEP Handlungsfelder im Fußverkehr prüfen und dem Mobilitätssenat zur Beschlussfassung vorlegen.

Antrag 2.2

Die Verwaltung schlägt beginnend mit dem Jahr 2020 pro Jahr mind. 10 Straßen vor, welche sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße eignen.

Sachstand:

Um eine Straße als Fahrradstraße mit Verkehrszeichen 244 auszuweisen, sind bestimmte Einsatzkriterien gemäß StVO, der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) sowie der einschlägigen Regelwerke (u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) einzuhalten. So kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Die zulässige Geschwindigkeit beträgt Tempo 30.

Grundsätzlich gibt es zwei unterschiedliche konzeptionelle Ansätze zur Prüfung der Eignung von Fahrradstraßen:

1. Entsprechend der Einsatzkriterien werden flächendeckend alle Straßen bzw. Straßenabschnitte im Stadtgebiet identifiziert, die theoretisch geeignet sind als Fahrradstraße ausgewiesen zu werden.
2. Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Haupttrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.

Beim ersten Ansatz besteht die Möglichkeit, dass -nach Prüfung der Verkehrsmengen Rad/Kfz- im radafinen Erschließungsnetz bestehende Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-30-Straßen zu Fahrradzonen bzw. Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Beim zweiten Ansatz wird das Instrument Fahrradstraße in das gesamtstädtische Radverkehrsnetz integriert. Fahrradstraßen werden hier im Radhaupttroutennetz und in Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr und hohem Radverkehrsaufkommen im nachgeordneten Netz eingerichtet. Der Radverkehr wird durch die Einrichtung von Fahrradstraßen auf wichtigen Strecken gebündelt. So werden Hauptverbindungen im Radverkehr sichtbar und leichter erkennbar, wodurch eine bessere Orientierung ermöglicht wird.

Die Ausweisung einer Straße zu einer Fahrradstraße erfolgt nicht nur durch Beschilderung mit dem Verkehrszeichen „Fahrradstraße“, sondern auch durch eine entsprechende Markierung auf der Fahrbahn. Da bei den meisten Fahrradstraßen Kfz-Verkehr weiterhin zugelassen bleibt, gibt es je nach Rad- und Kfz-Aufkommen unterschiedliche Anforderungen an den Straßenraum bzw. an Mindestbreiten. Die Verwaltung strebt ein einheitliches Anforderungsprofil und eine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen an. Dies fördert die Konfliktfreiheit und erhöht die Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer für Fahrradstraßen.

Die Verwaltung empfiehlt die zweite Vorgehensweise und wird in Abstimmung mit dem VEP auf der Grundlage des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes weitere Strecken auf Eignung für die Ausweisung als Fahrradstraße prüfen und dem Mobilitätssenat zur Beschlussfassung vorlegen.

Antrag 2.3

Die Verwaltung reicht bis zum 31. Oktober ein Projekt im Rahmen des nationalen Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ ein.

Sachstand:

Mit dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ fördert das Bundesumweltministerium Projekte, die den Radverkehr attraktiver machen. Ziel ist es, Treibhausgasemissionen einzusparen und die Lebensqualität vor Ort zu verbessern. Durch ihren Vorbildcharakter sollen die Projekte bundesweit zur Nachahmung anregen.

In der Fahrradstadt Bamberg stehen zwar viele Projekte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur an, die geforderte „regionale Modellhaftigkeit der innovativen Leuchtturm-Projekte“, die Vorbild für andere Städte sein könnte, ist bei den anstehenden Projekten auf den ersten Blick nicht erkennbar.

Seit 1. August 2020 wurde die Förderquote geändert, die wesentlichen inhaltlichen Änderungen sind:

- Der Eigenanteil für den Zeitraum vom 1. August 2020 bis zum 31. Dezember 2021 wird um 5 beziehungsweise 10 Prozent abgesenkt. Der Eigenanteil für reguläre Antragstellende reduziert sich demnach von 25 Prozent auf 20 Prozent. Im Falle einer Kumulierung mit Drittmitteln wird der Eigenanteil von regulär 15 Prozent auf 5 Prozent gesenkt.
- Die Förderquoten für den Zeitraum 1. August 2020 bis zum 31. Dezember 2021 werden erhöht. Für Vorhaben gemäß des Förderaufrufs für Klimaschutz durch Radverkehr gilt dann eine Förderquote von bis zu 80 Prozent. Finanzschwache Kommunen sind in dem Zeitraum von der Pflicht zur Erbringung eines Eigenanteils befreit. Für das Vorliegen der Voraussetzungen von Finanzschwäche ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen

Zu Ziffer 5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

- Die Mindestzuwendung pro Vorhaben beträgt vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben 200.000 Euro. In jedem Teilvorhaben eines Verbundprojektes sollen Gesamtausgaben entstehen, die eine Zuwendung von mindestens 50.000 Euro ergeben.
- Die Zuwendung für ein Vorhaben, unabhängig von seiner Struktur als Einzel- oder Verbundvorhaben, soll 20 Millionen Euro nicht überschreiten.
- Zuwendungsfähig sind in notwendigem Umfang:
Beschaffung notwendiger Komponenten der Radverkehrsinfrastruktur und deren Installation /Montage durch externe Dritte;
- etc.

Die Verwaltung hat im August Kontakt zu dem vom Umweltministerium zur Betreuung der Fördermaßnahme beauftragten Projektträger Jülich (PtJ) aufgenommen um Konkretes zu zuwendungsfähigen Kosten bei Straßenbaumaßnahmen zu erfahren (Ziffer 5). Bestätigt wurde, dass in der Richtlinie festgeschrieben ist, dass nur der flächenmäßige Anteil des eigentlichen Radwegs zuwendungsfähig ist. Bei einer Straßenbaumaßnahme zur radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, bei der z.B. ein Vollausbau des Verkehrsraums von Hauswand zu Hauswand notwendig wird, bezieht sich die Förderung nur auf den Anteil der Kosten, der flächenmäßig auf dem Radweg verläuft. Dies gilt ebenfalls so bei getrennten Geh- und Radwegen.

Damit sind die zuwendungsfähigen Kosten auf den Bereich „wo die Reifen der Fahrräder fahren“ begrenzt und nur dieser Teil der Straßenbaumaßnahme förderfähig. Somit verbleibt ein hoher Eigenanteil für die, als finanzschwach eingestufte, Stadt Bamberg.

Es gibt viele weitere direkte und indirekte Förderprogramme für Radverkehrsmaßnahmen, die von der Verwaltung auf Eignung für bestimmte Projekte geprüft werden müssen. Hier gilt es den Überblick zu bewahren um die im Gesamtzusammenhang von Straßenbaumaßnahmen bestmögliche Förderung zu finden. Mit Beschluss des Stadtrates vom 30.09.2020 wird die Verwaltung beauftragt, die Förderkulisse zu überprüfen mit dem Ziel, den Bau von Radwegen zu fördern und erneut im Stadtrat zu berichten.



3. Mobilitätsmanagement

Antrag 3.1:

Die Stadt Bamberg tritt mit einer Werbeoffensive in den aktiven Dialog mit Handelstreibenden und Supermärkten ein. Zielstellung: Supermärkte sollen 3 eingangsnah Pkw-Stellplätze in qualitativ hochwertige Radabstellflächen (Fahrradbügel mit entsprechendem Abstand und überdacht, ggf. Auflade- und Reparaturmöglichkeit) inkl. Lastenradstellplätze umwandeln.

Sachstand:

Die Herstellung und Bereithaltung von Kfz- und Fahrradabstellplätzen ist über die Stellplatzsatzung (StS) der Stadt Bamberg mit Stand vom 11.08.2014 geregelt. Dabei ist die Anzahl der notwendigen Kfz- und Radabstellplätze anhand der Anlage 1 der StS 2014 zu ermitteln. In dieser Übersicht ist die Anzahl der notwendigen Stellplätze (Anzahl Kfz- (mittlere Spalte) und Radabstellplätze in der rechten Spalte) je nach Art der Verkehrsquelle aufgelistet, siehe Beispiel Verkaufsstätten:

3 Verkaufsstätten			
3.1	Läden	1 St./ 30 m ² NF (V), mind. 1 St./ Laden	1 FSt./ 25 m ² NF (V) mind. 2 FSt./ Laden
3.2	Waren- und Geschäftshäuser (einschl. Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben)	1 St./ 10 m ² NF (V)	1 FSt./ 100 m ² NF (V)

Dies bedeutet, dass bei der Baugenehmigung eine bestimmte Anzahl von Kfz- und Radabstellplätzen nachgewiesen und vorgehalten werden muss.

Eine Umwandlung von eingangsnahen Pkw-Stellplätzen zu Radabstellflächen ist deshalb nur möglich, wenn vorhandene Flächen miteinander getauscht werden könnten oder wenn über den notwendigen Stellplatznachweis hinaus Kfz-Stellplätze realisiert worden sind. Dieses „Über“-Angebot könnte in attraktive Radabstellflächen umgewandelt werden.

Folglich ist in einem ersten Schritt je nach Verkaufsstätte und Lage (aufgrund von Ermäßigungszonen) zu prüfen, ob eine Umwandlung von Kfz- zu Radabstellflächen bauordnungsrechtlich überhaupt zulässig ist.

In einem zweiten Schritt wird der Dialog zum Einzelhandel gesucht.

Bereits im Rahmen des Wettbewerbs „Bambergers fahrradfreundliche Geschäfte“, durchgeführt im Jahr 2011, hat die Verwaltung versucht, den Einzelhandel für die radelnde Kundschaft zu sensibilisieren. Der Wettbewerb ergab, dass zum damaligen Stand kein Geschäft als „fahrradfreundlich“ im Sinne der Ausschreibung bezeichnet werden konnte. Zumindest positive Ansätze waren zu erkennen, so dass drei Geschäfte ausgezeichnet wurden. Rewe Markt Rudel als Preisträger der Plakette „Fahrradfreundlicher Einzelhandel“ hat dies zum Ausbau seiner fahrradfreundlichen Service motiviert:

- Vergrößerung der Fahrradabstellanlage direkt am Eingang um Radanlehnbügel
- Anschaffung eines Lastenrades für Kunden
- Lieferservice

Die Verwaltung wird den Dialog zum Einzelhandel wiederaufnehmen und dort – wo es bauordnungsrechtlich möglich ist – den Einzelhandel unterstützen um attraktive Radabstellflächen zu realisieren.

Antrag 3.2:

Die Verwaltung startet das Projekt Bike & Work und bietet bis zu zehn Firmen und Institutionen über ein Jahr kostenlose Beratung und Begleitung zur Förderung der Fahrradnutzung im Pendlerverkehr an. Ziel des Projekts ist es, die Pkw-Nutzung vor allem für Kurzstreckenfahrten zu verringern und stattdessen das Fahrrad für den Arbeitsweg oder Dienstfahrten zu wählen. Handlungsfelder sollen hierbei z.B. das betriebliche Fahrradleasing (Dienstrad), die betriebliche Radinfrastruktur vor Ort und die öffentliche Radinfrastruktur auf den Arbeitswegen, Aktionstage (bike & work day) und eine Kommunikation der Vorteile (Kostenreduzierung, Gesundheit, Motivation) der betrieblichen Fahrrad-Nutzung sein.

Sachstand:

In der Fahrradstadt Bamberg fahren bereits heute viele Berufstätige mit dem Rad zur Arbeit. Das zeigt die Statistik beim STADTRADELN. In diesem Jahr haben rund 25 Firmen mit ca. 400 Beschäftigten daran erfolgreich teilgenommen. In der Wertung „Kilometerleistung“ belegte beispielsweise die Firma Brose Bamberg mit 20.828 km und 69 aktiv gemeldeten Radelnden stadtweit den dritten Platz. Weitere betriebliche Teams, z.B. Team Weyermann, die Joseph-Stiftung Bamberg, die Sozialstiftung Bamberg, RZB Rudolf Zimmermann GmbH, Rupp + Hubrach Optik GmbH, VISIT, Docufy und viele mehr beteiligen sich schon seit Jahren sehr erfolgreich.

Diese Teilnehmer fungieren als Vorbilder und Multiplikatoren in ihren Betrieben für KollegInnen. Durch attraktive Preise, aber auch durch die Anerkennung im Rahmen der Auszeichnungsfeier dieser Radlstars werden sie von Seiten der Stadt Bamberg geehrt.

Auch im Landkreis Bamberg wird das STADTRADELN immer beliebter, der Landkreis konnte sich in 2020 um 165 % gegenüber dem Vorjahr steigern und erzielte mit seinen Teams 477.708 km.

Das im Antrag formulierte **Projekt „Bike & Work“** beinhaltet folgende Vorgehensweise:

- Analyse der bestehenden Fahrradinfrastruktur der teilnehmenden Betriebe mittels einer Mobilitätsberatung durch Mobilitätsexpertinnen und Mobilitätsexperten
- Abfrage der Beschäftigten zu Anregungen und Vorschlägen hinsichtlich besonders motivierender Maßnahmen
- Erstellen eines für jeden Betrieb individuellen Aktionsplanes mit Handlungsempfehlungen im Bereich Infrastruktur- und Mitarbeitermotivation
- Begleitung und Beratung der Betriebe in der Umsetzungsphase
- Projektabschluss mit einem „bike & work day“ für alle Beschäftigten zum Testen der neuen Radlerangebote

Nach Auffassung der Verwaltung kann das Projekt „Bike & Work“ Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden. Für eine kostenlose Beratung durch eine Agentur oder eine Begleitung von Seiten der Verwaltung stehen derzeit weder Haushaltsmittel noch Personal zur Verfügung.

Antrag 3.3:

Gemeinsam mit TKS, Stadtwerken Bamberg, Stadtmarketing Bamberg, ADFC Bamberg und weiteren AkteurInnen soll ein Tourismuskonzept für Radreisende entwickelt werden: Broschüre, die die Fahrradstadt Bamberg mit ihren Sehenswürdigkeiten, ihrem Modal Split, ihrer weiter auszubauenden Radinfrastruktur, etc. als attraktives Ziel für Radreisende darstellt, Vergünstigungen für Radreisende (Bad, Museen, Radparkhaus, etc.).

Sachstand:

Die Broschüre „Radfahren in und um Bamberg“ ist seit vielen Jahren auf dem Markt und erfreut sich als Printversion nach wie vor einer hohen Nachfrage (ca. 40.000 Exemplare in jeweils zwei Jahren) bei Touristen und wird auch von Bambergerinnen und Bambergern genutzt. Darin sind rund 25 ausgearbeitete Radtourenvorschläge enthalten, sowohl für erholsame Genussradler als auch für sportlich Ambitionierte im Bamberger Land, mit Kartenausschnitt, Streckenverlauf, Höhenprofil, Sehenswürdigkeiten am Weg und dem Verweis auf weitere Informationen im Netz. Des Weiteren sind in Form von bezahlten Einträgen

Hotel- sowie Bett & Bike-Anbieter enthalten, Restaurants und Ausflugsziele sowie Service-Anbieter und Info zum Fahrradparkhaus am Bahnhof. Eine Listung aller Fahrradhändler, Werkstätten und Radverleiher ist ebenfalls enthalten.

Diese Broschüre wurde 2020 Corona-bedingt in einer kleinen Auflage ohne Partner-Einträge neu aufgelegt und ist als Neuauflage mit Partnereinträgen wieder für April 2021 geplant. Hier könnten zusätzliche Informationen zur Fahrradstadt Bamberg mit aufgenommen werden. Wichtiger noch ist allerdings die übergreifende Darstellung auf der Website mit mobilem Zugang, was immer parallel läuft und gerade in Corona-Zeiten sehr hohe Nutzerzahlen hatte.

Auf der touristischen Website www.bamberg.info/radfahren sind all diese Informationen ebenfalls abrufbar, die Touren auch mit gpx-Tracks zum Download verfügbar. Auf dem Radtourenportal des Bamberger Lands steht zusätzliches Kartenmaterial für die detaillierte Planung zur Verfügung. Bett & Bike-Hotels sind in der Website mit eigenem Merkmal hinterlegt

Eigene Radbroschüren von Steigerwald-Tourismus und der Fränkischen Schweiz sowie von Franken-Tourismus ergänzen das regionale Angebote des Bamberg-Tourismus.

Ein eigenes Radkonzept für Radtouristen sollte den stark gestiegenen E-Bike-Anteil mit einer (noch aufzubauenden) eigenen Ladestationen-Infrastruktur berücksichtigen.

Antrag 3.4:

Die Stadt Bamberg veranstaltet ab 2021 zweimal im Jahr ein autofreies Wochenende in einem noch festzulegenden Bereich des Weltkulturerbes. Dieses soll von kulturellen und öffentlichen Veranstaltungen begleitet werden (bspw. Museumsnacht/Sandkerwa).

Gleichzeitig sollen an diesen Wochenenden auch spezielle Angebote im Bereich des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs den Umstieg auf den Umweltverbund bewerben und so den Gedanken einer umweltfreundlichen Mobilität für alle tragen.

Sachstand:

In der Klimasondersitzung des Stadtrates am 13.10.2020 wurde bereits in der Vorlage des Umweltamtes VO/2020/3404-38 „Klimaschützende Mobilität“ beschlossen:

1. Die Stadt Bamberg eröffnet die Möglichkeit zu einem autofreien Wochenende 2021 in einem noch festzulegenden Teil des Welterbes. Das Wochenende soll von bürgerschaftlichen Aktionen, der Ausweitung von Freischankflächen und kulturellen Veranstaltungen in der Innenstadt flankiert werden.

2. Der Stadtrat begrüßt die Absicht der Stadtwerke, das autofreie Wochenende 2021 mit flankierenden Werbemaßnahmen zu unterstützen.

Weiter wird darin ausgeführt: „*wird empfohlen, die Stadtgesellschaft im Rahmen eines autofreien Wochenendes in den Prozess einzubinden. Dieses soll in einem vom Mobilitätssenat noch festzulegenden Teil des Welterbes stattfinden und von bürgerschaftlichen Aktionen, der Ausweitung von Freischankflächen und kulturellen Veranstaltungen gerahmt werden. Daneben sollen Ideenbörsen zur Verkehrsentwicklung in der Stadt stattfinden. Die Geschäftsführung der Stadtwerke hat zugesagt, den Tag mit flankierenden Werbemaßnahmen zu begleiten.*“ ...

Neben den im Antrag genannten Veranstaltungen und Festlichkeiten strebt die Verwaltung im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche ein zweites autofreies Wochenende an.

4. Alternative Antriebe / Potenziale der Elektromobilität

Antrag 4.1:

Ausnahmslos soll es keine Neuanschaffung von Verbrennermotoren im städtischen Fuhrpark mehr geben.

Sachstand:

Es gibt den Rahmenvertrag zur Entwicklung der Sparte E-Mobilität bei der Stadt Bamberg zwischen den Stadtwerken und der Stadt Bamberg vom April 2019 (Laufzeit ab 01.01.2018 mit 5 Jahren). Darin ist festgelegt, dass alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge über die Stadtwerke Bamberg (einschließlich der E-Fahrräder) als Leasing-Fahrzeuge abgewickelt werden sollen.

Da die Stadt und die Eigenbetriebe (EBB und Abt. Stadtgrün), sowie die Feuerwehr mit Masse Sonderfahrzeuge fahren, ist der Umstieg auf ausnahmslos Nichtverbrennungsmotoren derzeit noch nicht möglich, da es die Sonderfahrzeuge nur im Ausnahmefall als E-Fahrzeug oder mit sonstigem Antrieb gibt.

In der Klimasondersitzung des Stadtrates am 13.10.2020 wurden bereits in der Sitzungsvorlage „Klimaschützende Mobilität“ VO/2020/3404-38 des Umweltamtes Beschlüsse gefasst:

3. Die Stadt Bamberg beauftragt die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung eines Konzepts zum Pooling der Dienstfahrzeuge im Konzern Stadt sowie der städtischen Töchter unter Berücksichtigung der unter III genannten Kriterien. Dabei soll auf die Neuanschaffung von reinen Verbrennungsmotoren verzichtet werden.

4. Die Stadt Bamberg macht den Stiftungen den Vorschlag, sich am klimaschützenden Mobilitätskonzept der Stadt Bamberg zu beteiligen.

5. Das Referat für Klima, Soziales und Umwelt berichtet in einem Jahr über den Fortgang des Fuhrparkmanagements durch die STWB unter Berücksichtigung des Verhaltens der städtischen Töchter und Stiftungen sowie deren Geschäftsführer und auch des Bürgermeisters und Referenten.

Antrag 4.2:

Die Stadt Bamberg schafft weitere Diensträder und auch Lastenräder an und verlagert – wo möglich - Fahrten auf selbige und nutzt dabei das Förderprogramm „mobilwandel2035“ des Bundesumweltministeriums (vgl. <https://www.demographie-oberfranken.de/de/foerderung/programme/mobilwandel2035.php>)

Sachstand:

Bei „mobilwandel2035“ handelt es sich um einen Wettbewerb des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), der innovative nachhaltige Mobilitätsformen unterstützt. Wert gelegt wird auf Beiträge, die kreative Lösungen „outside the box“ kreieren. Bei den Gewinnerbeiträgen werden anschließend vor allem die konzeptionellen Planungskosten gefördert.

Die Förderung eines Fuhrparks aus Dienst- und Lastenrädern wird nicht unterstützt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP 2030) ist es eines der Schlüsselziele im Handlungsfeld „Förderung alternativer Antriebstechnik und Mobilitätsformen“, die Aufstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes umzusetzen. Dabei soll das Konzept ganzheitlich betrachtet werden.

Mögliche Maßnahmen sind:

- Potenzialanalyse, Standortplanung Ladeinfrastruktur, erforderliche Angebotsdichte
- Verkehrsmittelübergreifende Betrachtung und Einbindung aller Akteure
- Bildung eines Arbeitskreises und zeitige Umsetzung von Maßnahmen
- Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte
- Ausbau der E-Busmobilität: Erprobung der Alltagstauglichkeit über längeren Zeitraum; Klärung weiterer Fragestellungen (z. B. Anpassungsbedarf der Werkstatt, Beschäftigtenschulung, Akkureichweite bei Steigungen).
- ggf. auch Einsatz von Wasserstoffantrieben erwägen, sofern dies sinnvoller im Betrieb ist.

Gemeinsam mit den Stadtwerken Bamberg wird die Verwaltung Pläne für ein Leihradssystem in Bamberg wiederbeleben. Die Verwaltung berichtet zum gegebenen Zeitpunkt über deren Fortschritt.

5. Städtischer Wirtschafts- und Güterverkehr

Antrag 5.0:

Im Rahmen einer modernen City-Logistik nimmt die Stadt Bamberg Kontakt mit relevanten Dienstleistenden und Lieferanten auf. Mittelfristig soll ein City-Logistik-Konzept erstellt werden, welches dezentrale Cargo-Hubs etabliert. Kurzfristig sollen Anbieter, welche bereits Schwerlast-Lastenräder im Einsatz haben (bspw. DPD, UPS, DHL, GLS), diese auch in Bamberg zum Einsatz bringen.

Sachstand:

Eines der Ziele des VEP 2030 ist die Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung. Dies kann mit der Einbindung innovativer Mobilitätskonzepte auch mittels Logistikkonzepten umgesetzt werden.

Als Schlüsselmaßnahme kann dieses Ziel 2021 für das Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes beschlossen werden.

Da es sich bei der Umsetzung eines City-Logistik-Konzeptes um ein komplexes Projekt handelt, das über die Stadtgrenzen hinausgeht und regionale sowie bundesweit agierende Akteure tangiert, sind für die Umsetzung neben den folgenden Maßnahmen auch Finanzmittel erforderlich:

- Im Rahmen einer Konzeptstudie werden innovative Möglichkeiten zur stadtverträglichen und wirtschaftlich effizienten Belieferung der Innenstadt entwickelt.
- Potenziale, Anforderungen und Umsetzungsmöglichkeiten werden gemeinsam mit allen Akteuren erarbeitet (Arbeitsgruppe City-Logistik).
- Im Kern des Konzepts steht die Abstimmung der Lieferzeiten, der Einsatz alternativer Lieferfahrzeuge (z. B. Elektro, Rad) und
- die innovative Verteilung über sogenannte Micro-Hubs (Verteilzentren z. B. in Tiefgaragen oder Leerständen zur Bündelung des Verkehrs, Feinverteilung mit Kleinfahrzeugen).
- Planung von Liefer-/Ladezonen
- Unterbindung von Falschparken und Radwege-Halten

Als ersten Schritt wird die Verwaltung in Kontakt zu den Paketdienstleistern in Bamberg aufnehmen um mit diesen gemeinsam eine Möglichkeit des Einsatzes von Cargobikes zu eruieren.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Antrag der Stadtratsfraktionen Grünes Bamberg vom 16.09.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Die Verwaltung schlägt einen Workshop vor, in dem die Möglichkeiten bezüglich der Vollzugsrichtlinie des §10 der Stellplatzsatzung der Stadt Bamberg neu erörtert werden.
4. Im Rahmen der neuen Fördermittel des Mitmachklimas wird das Konzept der Mobilitätsstationen in Bamberg im Jahr 2021 vorangebracht. Die erste Realisierung der Mobilitätsstation am Pendlerparkplatz und der Bushaltestelle Waizendorfer Straße wird nach Mittelfreigabe und Detailplanung schnellstmöglich umgesetzt.
5. Eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren wird durch die Verwaltung angestrebt. Ein konkreter Realisierungsvorschlag erfolgt, sobald die rechtlichen Grundlagen durch den Freistaat Bayern geschaffen werden.
6. Die Verwaltung wird in Abstimmung mit dem VEP konkrete Handlungsfelder im Fußverkehr prüfen und dem Mobilitätssenat zur Beschlussfassung vorlegen.
7. Die Verwaltung wird in Abstimmung mit dem VEP auf der Grundlage des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes weitere Strecken auf Eignung für die Ausweisung als Fahrradstraße prüfen und dem Mobilitätssenat zur Beschlussfassung vorlegen.
8. In Hinblick auf ein City-Logistik-Konzept wird die Verwaltung Kontakt zu Paketdienstleistern in Bamberg aufnehmen um gemeinsam die Möglichkeit eines Einsatzes von Cargobikes zu eruieren.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von 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 – Antrag vom 16.09.2020
- Anlage 2 – Auszug Zielkonzeption VEP
- Anlage 3 – Straßenhierarchie

Verteiler:

- 31 Straßenverkehrsamt
- 38 Klima- und Umweltamt
- STVP
- FB 6A Baurecht, Zentrale Vergabe- und Beschaffungsstelle
- 5 Radverkehrsbeauftragte/r
- 80 Wirtschaftsförderung
- 17 Tourismus & Kongress Service
- 61 Stadtplanungsamt