

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 68 Amt für Verkehrsplanung</p> <p>Beteiligt: 5 Radverkehrsbeauftragte/r 31 Straßenverkehrsamt 61 Stadtplanungsamt Behindertenbeauftragte Bamberger Service Betriebe</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2021/4256-68</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 23.04.2021 Referent: Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp</p>						
<p>Gut zu Fuss</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 45%;">Gremium</td> <td style="width: 40%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>11.05.2021</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	11.05.2021	Mobilitätssenat	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
11.05.2021	Mobilitätssenat	Kenntnisnahme					

I. Sitzungsvortrag:

Dieser Sitzungsvortrag behandelt den Antrag "Gut zu Fuß" - Acht Schritte zur Stärkung des Fußverkehrs, vom 29. September 2020, von der Fraktionsgemeinschaft GRÜNES BAMBERG / ÖDP / Volt.

Aufgrund zahlreicher Verbesserungsvorschläge der Fußverkehrsinfrastruktur der Bürger:innen via Social Media und über die Fußverkehrs-Serie im Fränkischen Tag, wird die Dringlichkeit des Themas in Bamberg verdeutlicht.

8 Anträge werden im Folgenden geprüft.

Antrag 1

Verstärkte Kontrollen und personelle Verstärkung des Parküberwachungsdienstes

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes – Verstärkung Parküberwachungsdienst:

Der Parküberwachungsdienst kontrolliert in stark frequentierten Bereichen, an denen viele Menschen unterwegs sind, besonders häufig. Diese Bereiche betreffen beispielsweise die Innenstadt, die Altstadt, das Klinikum etc. Dabei wird ein Hauptaugenmerk auf die Überwachung der Gehwege gelegt. Diese sind Sonderwege für die schwächsten Verkehrsteilnehmer und daher besonders schutzwürdig.

Personelle Fluktuation findet regelmäßig im Rahmen von Stellennachbesetzungen statt.

Die Einnahmen von Verwarnungen und Bußgeldern decken in etwa den Personalaufwand.

Personelle Aufstockungen sind im Rahmen des Stellenplans in den Haushaltsberatungen zu behandeln.

Antrag 2

Verstärkte Kontrollen des Radverkehrs an sensiblen Stellen und Ursachenforschung für Fehlverhalten

Stellungnahme Polizeiinspektion Bamberg-Stadt:

Von Seiten der Polizeiinspektion Bamberg ist der Einsatz einer **Fahrradstreife** im Bamberger Stadtgebiet geplant. Das Team von 6 Beamten/Beamtinnen kann somit Kontrollen aus der Fahrradperspektive durchführen. Die Fahrradstreife soll so oft wie möglich zum Einsatz kommen.

Eine **Fahrradstaffel** besteht aus einem Team, das rein mit dem Pedelec unterwegs ist. Die Fahrradstaffel ist für Bamberg derzeit nicht realisierbar. Eine dauerhafte Einführung einer Polizeifahrradstaffel wäre nur mit entsprechender Personalmehrung denkbar.

Die Polizeiinspektion Bamberg Stadt wird regelmäßige Kontrollen in der Fußgängerzone bzw. an kritischen Stellen durchführen. Durch die neu etablierte Fahrradstreife werden die Kontrollen des fließenden Verkehrs und Ahndung des regelwidrigen Verhaltens der Radfahrer unterstützt.

Das illegale Befahren des Gehwegs durch Radfahrer wird vermehrt bei Kontrollen berücksichtigt. Die Behebung der Gefahrenstellen werden auch im JourFixe Fahrradstadt bzw. im Fachkreis der Routine Verkehr besprochen.

Antrag 3

Grundsatzbeschluss zu Ampelschaltungen für den Fußverkehr (Grünphasen/ Wartezeit)

Stellungnahme Verkehrsplanung:

Eine Nachtabschaltung der Ampelanlage wurde in der Routine Verkehr am 11.11.2020 besprochen.

Es wurde um Überprüfung gebeten, ob die Fußgängerampel LSA Obstmarkt entlang der Langen Straße nachts abgeschaltet werden kann.

Die Teilnehmer der Routine Verkehr kommen zu folgendem Ergebnis:

1. Der Abschnitt der LSA entlang des Obstmarkts ist ca. 130 m lang. Ein Ausschalten der LSA begünstigt das schnelle Fahren des MIV und sorgt damit für eine höhere Gefährdung der querenden Fußgänger.
2. Zwei Fußgängerzonen werden mit der LSA verbunden - Obstmarkt und Grüner Markt. Auch zu später Stunde ist das Fußverkehrsaufkommen hoch. Auto- und Radverkehr müssten sich durch den querenden Fußverkehr durchschlängeln.
3. Die LSA ist nachts auf kurze Umlaufzeiten programmiert. Die Fußgänger haben eine kurze Wartezeit an den Ampelanlagen.

Die LSA sollen nach VwV zu § 37 STVO in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden.

In der Stellungnahme der Beauftragten für Menschen mit Behinderung wird darauf hingewiesen, dass eine Ampelabschaltung die Barrierefreiheit für blinde Menschen u. U. einschränkt.

Antrag 4

Grundsatzbeschluss zur Breite von Fußwegen

Stellungnahme Verkehrsplanung:

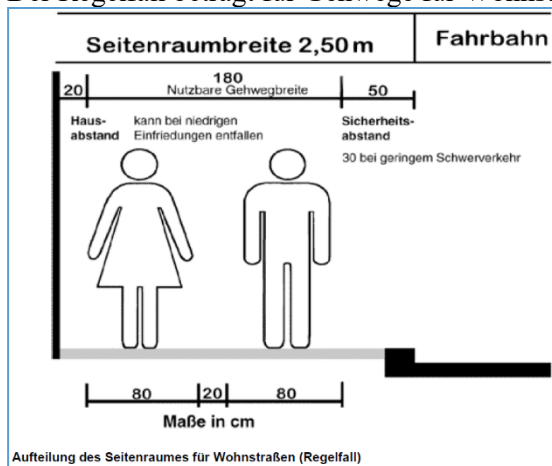
Für eine Gehwegbreite gibt es kein gesetzlich vorgeschriebenes Maß. Richtlinien wurden u.a. von der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen festgelegt.

Vgl. EFA 2002 und RASt 06:

Grundlage ist der Regelfall einer Wohnstraße mit geschlossener Bebauung und geringer Verdichtung.

- Zwei Fußgänger sollen sich auf dem Gehweg begegnen können. Dies erfordert neben dem Platzbedarf der Personen auch einen Begegnungsabstand.
- Auch zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Sicherheitsabstände einzuhalten.

Der Regelfall beträgt für Gehwege für Wohnstraßen 2,50 m.



Bestandsstraßen:

Aufgrund der mittelalterlichen Stadtstruktur in vielen Bereichen der Bamberger Innenstadt, gibt es eine Vielzahl an engen Straßen und Gassen. Die Bestandsgebäude stellen die Zwangspunkte in der Straßenraumaufteilung dar.

Die Planung des Straßenraumes erfolgt von außen nach innen. Zuerst werden die Gehwege geplant, dann die Radverkehrsinfrastruktur und abschließend die Fahrbahn. Allerdings ist die Fahrbahnbreite abhängig von den Fahrzeugen, die sie befahren. Gibt es einen Busbegegnungsverkehr so beträgt die Fahrbahnweite 6,00 - 6,50 m. Dies kann enorme Auswirkungen auf die Gehwegbereiche haben, die dann unterdimensioniert ausfallen. Hier gilt es zu prüfen, ob auf eine separate Radverkehrsinfrastruktur verzichtet werden kann oder ob der Verkehr auch in Einbahnrichtung möglich ist.

Folglich ist eine Straßenplanung im Bestand immer von den vorhandenen Nutzungen und räumlichen Begebenheiten abhängig.

Neubau:

Die Forderung von 3,0 m Mindestgehwegbreite bei Neuanlagen, 2,50 m in Ausnahmefällen, muss differenziert betrachtet werden.

Der Entwurf eines Straßenquerschnitts setzt sich aus folgenden Randbedingungen zusammen:

- Nutzungsansprüche des Fußgängers, Rad- und ruhenden Verkehrs
- Bedeutung des ÖPNV
- Vorhandenes Verkehrsaufkommen
- Vorhandene Straßenraumbreite

Daraus ergeben sich typische Entwurfssituationen, die in Kategorien eingeordnet werden, wie Wohnweg, Wohnstraße, Sammelstraße, Hauptstraße, Industriestraße, Verbindungsstraße etc.

Die Entwurfssituationen zeigen den typischen Straßenquerschnitt auf nach dem die Straße ausgebaut werden soll. Die Breite des Gehweges ist dementsprechend vorgegeben und den Begebenheiten angepasst. Die Regelbreite der Gehwegbreite liegt hier bei mindestens 2,50 m.

Fazit:

Bei Neubauten von Fahrbahnen richtet sich der Straßenquerschnitt nach der jeweiligen typischen Entwurfssituation. Zu unterscheiden ist zudem eine Planung auf der „grünen Wiese“, bei der die Regelbreiten eingehalten werden können und einer Planung im Umfeld von Bestandsgebäuden und bestehenden Elementen wie, Topographie, Baumbestände etc. Dort ist der Ausbau des Straßenquerschnittes individuell zu prüfen.

Die Forderung nach einer Mindestgehwegbreite von 3,00 m ist zu begrüßen, kann aber in der Praxis leider nicht immer angewendet werden, da der Querschnitt nach entsprechender Typisierung angelegt wird und abhängig von der verfügbaren Straßenraumbreite bzw. den örtlichen Begebenheiten ist.

Antrag 5

Grundsatzbeschluss zur Barrierefreiheit (Absenkung von Bordsteinen, Monitoring & mit Budget versehen)

In der Anlage 4 befindet sich die vollständige **Stellungnahme der Beauftragten für Menschen mit Behinderung**. Es folgt ein kleiner Ausschnitt:

Bereits 2009 wurde die Behindertenrechtskonvention in Deutschland ratifiziert. Für die Stadt Bamberg wurde ein Maßnahmenkatalog, mit dem Ziel, Barrieren in der Stadt abzubauen, erstellt. Bauliche Maßnahmen mit höherem Finanzaufwand konnten nicht umgesetzt werden.

Das seit 2014 jährlich beauftragte Baubudget für Barrierefreies Bauen blieb bisher ohne Erfolg. Aus diesem Grund wird der Antrag der Fraktionsgemeinschaft GRÜNES BAMBERG/ ÖDP / Volt sehr begrüßt. Für alle Menschen ist beispielsweise der Zentrale Omnibus Bahnhof ein großes Problem, von Barrierefreiheit kann hier nicht mehr gesprochen werden.

Die Arbeit der Behindertenbeauftragten steht von Beginn an unter dem Motto „Nichts über uns ohne uns“. Aus diesem Grund möchte ich beantragen, dass unabhängig davon – bei wem diese Haushaltsmittel angegliedert werden, die Verwendung sowohl mit der Beauftragten als auch mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung abgestimmt wird.

Bisher haben wir die Bereitstellung der Mittel bei der Beauftragten für Menschen mit Behinderung beantragt, damit gewährleistet wird, dass diese Mittel tatsächlich NUR für den bereitgestellten Zweck verwendet werden.

Stellungnahme Stadtgestaltung:

Bei dem Stichwort „Barrierefreiheit“ denken viele Leute ausschließlich an Maßnahmen zum Wohle von Menschen, die beim Gehen eingeschränkt sind. Es gibt aber auch die Gruppe der Sehbehinderten Menschen. Für diese Gruppe können Nullabsenkungen eine große Gefahr darstellen. Bei Nullabsenkungen spüren diese Menschen keinen Unterschied mehr zwischen Gehweg und Fahrbahn.

Daher müssen bei gewünschten Nullabsenkungen immer auch Bodenindikatoren (Nullabsenkung mit Sperrfeld + Richtungsfeld mit Auffindestreifen) eingebaut werden.

Das macht die Sache sofort enorm teuer, denn es müssen dann zwingend beide Straßenseiten mit Bodenindikatoren ausgestattet werden.

Stellungnahme BSB-Straßenbau:

Die Entscheidung, welche Maßnahmen umgebaut werden sollen, muss an anderer Stelle getroffen werden. Umbaumaßnahmen sind mit eigenem Personal, aufgrund der aktuellen Herausforderungen wie Lagarde und Bahnausbau, nicht zu schaffen. Eine Fremdvergabe der Aufträge ist notwendig.

Die Umbaumaßnahmen sind komplex, da neben dem barrierefreien Ausbau für Gehbehinderte Menschen auch das Blindenleitsystem ausgebildet werden muss. Eine Kostenschätzung ist aufgrund des individuellen Ausbaus nicht möglich. Regelmäßig muss im Zuge von Bordabsenkungen der komplette Gehweg ausgebaut werden um die Querneigung verziehen zu können.

Stellungnahme BSB-Entwässerung:

Im Falle eines Starkregenereignisses können niveaugleiche Straßenübergänge, fehlende oder abgesenkte Bordsteine die Überflutungsgefährdung erhöhen.

Ein Kanalnetz nimmt eine bestimmte Masse an Wasser auf. Bei stärkeren Regenereignissen die über den Bemessungsregen hinausgehen, kann es zu einem Aufstau bis Oberkante Gelände oder auch zu einem Überstau mit Austritt aus der Kanalisation kommen. Die Anordnung von Bordsteinen führt dazu, dass das oberflächlich ablaufende Wasser dann gezielt in eine Richtung weitergeleitet wird, wo es dann ggf. vom Kanal aufgenommen werden kann bzw. schadfrei abgeleitet wird. Die Straße dient hier als Retentionsfläche.

Bei der Absenkung von Bordsteinen müssen die Auswirkungen bzgl. Schadenspotential für diese Einzelfälle individuell betrachtet werden.

Fazit:

Die Entscheidung, welche Umbaumaßnahmen verwirklicht werden, ist mit der Beauftragten für Menschen mit Behinderung und dem Beirat für Menschen mit Behinderung abzustimmen. Ebenso ist eine Haushaltsstelle bei der Beauftragten für Menschen mit Behinderung anzulegen. Die Federführung sehen wir in dieser Position.

Antrag 6**Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung (Stundenkontingent und Messstellen)**

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Der Mobilitätssenat hat am 24.11.2020 beschlossen, dass die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, die am 01.10.2013 eingeführt wurde und am 30.09.2021 auslaufen würde, ab 01.10.2021 fortgeführt werden soll (siehe Anlage 3).

Das Stundenkontingent wird von 57 auf 71 erhöht werden.

Die Messstellen wurden im Laufe der Jahre durch Beschlüsse des Fachsenates und Stadtrates auf 81 erhöht. Der Stadtrat bestimmte, dass der Aspekt der Verkehrssicherheit an erster Stelle steht. So liegen die Kontrollstellen ausschließlich in sensiblen Bereichen wie Bushaltestellen, Altenheimen, Schulen und Kindergärten bzw. – tagesstätten, Tempo-30-Straßen und Wohngebieten.

Die EU-weite Ausschreibung läuft. Submission war am 03.05.2021.

Ein Angebot liegt vor. Die Entscheidung über die Vergabe erfolgt durch den Finanzsenat im Juni 2021.

Antrag 7**Überprüfung StVO Novelle Kurvenparken**

Stellungnahme Verkehrsbehörde:

Der § 12 Abs. 3 Nr. 1, 2. Halbsatz StVO ist durch die Zurücksetzung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges nicht vollzogen worden, was die 8 m vor Einmündungen und Kreuzungen neben Radwegen betroffen hat (s. Anlage 6). Die in der Anlage 5 gelb markierten Tatbestände wurden aus dem aktuellen Tatbestandskatalog herausgenommen und sind daher nicht ahndungsfähig. Das widerrechtliche Parken in Kurven wird daher nur nach § 12 Abs. 3 Nr. 1, 1. Halbsatz StVO geahndet.

Eine Veränderung des Parkverhaltens seit der StVO Novelle am 28.04.2020 konnte nicht festgestellt werden.

Seitens der Verkehrsbehörde wurde die Situation im Stadtgebiet aufgrund der Neuregelung überprüft. Von der 8 Meter Regelung war in Bamberg lediglich eine Einmündung betroffen. Deren Anpassung wurde am 7.12.20 verkehrsrechtlich angeordnet.

Antrag 8**Hinweisschilder zur gegenseitigen Rücksichtnahme**

Hinweisschilder sollen auf die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Fußverkehr und Radverkehr appellieren. Es wird beantragt, entsprechende Schilder im Hain, Erba-Park, Untere Brücke, Domgrund, Adenauerufer etc. anzubringen.

In dem Sitzungsvortrag Hainpark (VO/2020/3456-5) wurde die Thematik der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden behandelt.

Aufgrund von Beschwerden verdeutlicht mittlerweile eine neue Beschilderung mit Piktogrammen, dass der Botanische Garten sowie das Umfeld des Hainweiher ganzjährig Fußgängern und angeleinten Hunden vorbehalten ist.

In der Satzung für die Nutzung der städtischen Grünanlagen gilt für alle Benutzer der Grünanlagen sich so zu verhalten, dass niemand gefährdet wird. Die Hauptwege im Hain sowie in anderen städtischen Grünanlagen bleiben gemeinsame Wege für Radfahrende und Spaziergänger.

Grundsätzlich besteht auf allen mit Zeichen 240 als gemeinsame Geh- und Radwege beschilderten Wegen die gegenseitige Rücksichtnahme. Durch die Imagekampagne Fahrradstadt Bamberg mit ihrem Claim „Zusammen unterwegs“ soll die Wahrnehmung der jeweils anderen Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst und die Sicherheit im Verkehr gestärkt werden. Kampagnen, die die Sichtweisen aller Ver-

kehrsteilnehmenden verdeutlichen, können helfen problematische Situationen aufzuzeigen und das eigene Verhalten zu überdenken.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 29.09.2020 ist hiermit geschäftsmäßig behandelt.

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-Grün-ÖDP-Volt-Fußverkehr
- Anlage 3 - Sitzungsvorlage Geschwindigkeitsüberwachung
- Anlage 4 - Gut Zu Fuß_ Stellungnahme Baubudget
- Anlage 5 - Bundeseinheitlicher TB Katalog April 2020
- Anlage 6 - § 12 StVO

Verteiler:

- Referat 5
- Referat 5 Radverkehrsbeauftragte
- Amt 31 Straßenverkehrsamt
- Amt 61 Stadtplanungsamt
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung
- BSB-Straßenbau
- BSB-Entwässerung
- Polizeiinspektion Bamberg Stadt Bamberg