

<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:

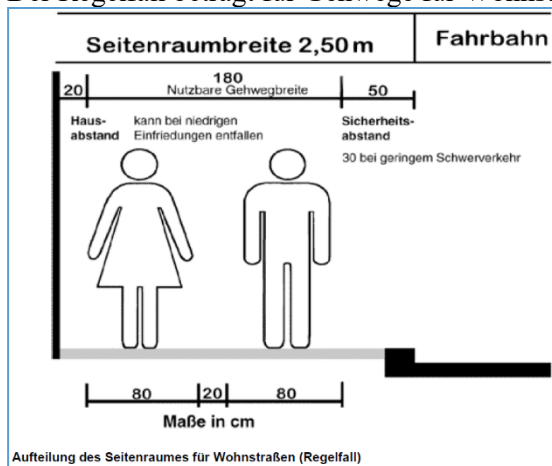
Für eine Gehwegbreite gibt es kein gesetzlich vorgeschriebenes Maß. Richtlinien wurden u.a. von der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen festgelegt.

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



GRÜNES BAMBERG · Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Fraktionsgemeinschaft
GRÜNES BAMBERG / ÖDP / Volt

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

Bamberg, 29. September 2020

Antragspaket

"Gut zu Fuß" - Acht Schritte zur Stärkung des Fußverkehrs



Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Das Gehen ist nicht nur die natürlichste, sondern auch die stadt-, umwelt- und ressourcenschonendste Fortbewegungsart überhaupt. Dennoch bestehen verschiedene Barrieren oder Gründe, die das Gehen in der Stadt erschweren.

In den vergangenen Wochen haben wir deshalb dazu aufgerufen, besondere Problemstellen und Lösungsvorschläge mitzuteilen. Zahlreiche Menschen haben per Mail, via Social Media und persönlich Verbesserungsvorschläge eingereicht, und auch die Fußverkehrs-Serie des fränkischen Tags findet z.B. großen Anklang.

Wir sehen dies als Handlungsauftrag.

Daher **beantragen** wir zur Stärkung des Fußverkehrs in verschiedenen Handlungsfeldern auf Basis der Einreichungen folgende Maßnahmen:



Antrag ①
**Verstärkte Kontrollen und personelle Verstärkung des
Parküberwachungsdienstes**

Viele Menschen - insbesondere mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Kinderfahrrad - werden täglich durch haltende und parkende Kraftfahrzeuge auf Gehwegen behindert oder gefährdet. Wir beantragen daher, dass das Halten und Parken auf Gehwegen durch den Parküberwachungsdienst konsequent geahndet wird. Da es sich hier um ein flächendeckendes Problem handelt, beantragen wir eine personelle Aufstockung des Parküberwachungsdienstes, der nach unserer Information kostendeckend arbeitet. Darüber hinaus soll auch die zu etablierende Polizei-Fahrradstaffel hier Schwerpunkt-Kontrollen durchführen.



Antrag ②
**Verstärkte Kontrollen des Radverkehrs an sensiblen Stellen
und Ursachenforschung für Fehlverhalten**

Rücksichtslosigkeit findet unabhängig vom Verkehrsmittel statt, und so fühlen sich häufig Menschen zu Fuß auch durch regelwidriges Verhalten von Radfahrenden behindert oder gefährdet. In Zusammenarbeit mit der Polizei, welche für die Kontrollen des fließenden Verkehrs zuständig ist, soll der Radverkehr daher an den bekannten Konflikt-Schwerpunkten verstärkt kontrolliert werden. Die Verwaltung soll außerdem dafür Sorge tragen, dass der Radverkehr insbesondere in der Fußgängerzone stärker kontrolliert wird. Darüber hinaus soll die Verwaltung auch eine Ursachenforschung betreiben, weshalb an manchen Stellen der Radverkehr auf den Gehweg ausweicht und ob Sicherheit und Infrastruktur verbessernde Maßnahmen hier Abhilfe schaffen können.



Antrag ③
**Grundsatzbeschluss zu Ampelschaltungen für den Fußverkehr
(Grünphasen/ Wartezeit)**

Wir beantragen eine angemessene Wartezeit an Fußverkehrsampeln. Außerdem beantragen wir, dass die Fußverkehrsampeln in der Langen Straße abends/nachts ausgeschaltet werden.

Begründung: Am späteren Abend reduziert sich der Autoverkehr deutlich. Deshalb halten wir eine Regulierung des Verkehrs durch Fußverkehrsampeln während dieser Zeit für nicht notwendig. Sollte für diese Regelung eine Geschwindigkeitsreduktion von Nöten sein, ist diese zu prüfen.

Verwaltung und Polizei sollen hier einen Vorschlag machen, wie und in welchem Umfang eine solche Lösung realisierbar ist.



Antrag 4
Grundsatzbeschluss zur Breite von Fußwegen

Viele Gehwege in Bamberg entsprechen nicht der Regelbreite, teilweise sogar nicht einmal der Mindestbreite. Auch hier werden Menschen mit Kinderwagen oder Hilfsmitteln benachteiligt. Wir beantragen daher, dass bei Neuanlage von Gehwegen eine Mindestgehwegbreite von 3,0 Metern einzuhalten ist. Nur in Ausnahmefällen soll die Mindestgehwegbreite 2,5 Meter betragen.



Antrag 5
**Grundsatzbeschluss zur Barrierefreiheit
(Absenkung von Bordsteinen, Monitoring & mit Budget versehen)**

Fehlende Gehwegabsenkungen an Straßeneinmündungen und Stolperfallen machen viele Gehwege – besonders für Menschen mit Gehbehinderung und anderen Handicaps – gefährlich und in Teilen unpassierbar.

Wir beantragen daher, dass im städtischen Haushalt eine eigene Stelle „Barrierefreiheit“ ausgewiesen wird und die entsprechenden Stellen bis spätestens 2025 den aktuellen Standards der Barrierefreiheit angepasst werden.

Die Verwaltung soll hierzu – wie bereits in manchen Stadtteilen erfolgt – erfassen, an welchen Einmündungen es in Bamberg keine Gehwegabsenkung gibt.

In Vereinbarkeit mit dem Welterbe und unter Berücksichtigung der historischen Gegebenheiten soll auch im Bereich von Kopfsteinpflasterung ein barrierefreier Streifen eingerichtet werden.



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

Viele Menschen beklagen die Nichteinhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen. Insbesondere bei schmalen Gehwegen entsteht so eine subjektive Unsicherheit, welche beim Queren von Straßen zu einer objektiven Gefahr wird.

Da das Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit eine häufige Unfallursache darstellt, beantragen wir zum Schutz der zu Fuß gehenden Menschen als schwächste Verkehrsteilnehmende einen Ausbau der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung.

Hierzu soll sowohl das zur Verfügung stehende Stundenkontingent von derzeit 140 auf 280 Messstunden erhöht werden, als auch sollen neue Messstellen vom Mobilitätssenat beschlossen werden.



Antrag 7
Überprüfung StVO Novelle Kurvenparken

Mit der StVO-Novelle wurden neue Möglichkeiten geschaffen, die auch dem Fußverkehr dienlich sind. So wurden die Bedingungen für das Parken rund um Einmündungen/Kurven verschärft. Wir beantragen daher, dass die Verwaltung überprüft, an welchen Einmündungen und Kurven die Parksituation nach der StVO-Novelle angepasst werden muss. Bei zu erwartendem hohem Parkdruck oder Verstößen soll die Sicht in Kurvenbereichen auch durch bauliche Maßnahmen (Poller/Fahrradbügel) freigehalten werden.



Antrag 8
Hinweisschilder zur gegenseitigen Rücksichtnahme

Rad- und Fußverkehrende sind im Hinblick auf eine notwendige Verkehrswende Partner. Insbesondere in Bereichen, die von Rad- und Fußverkehr gleichermaßen und auf Grund der Autofreiheit gerne genutzt werden (bspw. Hain, Erba-Insel, Untere Brücke, Domgrund, Kunigundendamm) soll die Stadt Bamberg mit entsprechend gestalteten Hinweisschildern auf die gegenseitige Rücksichtnahme hinweisen und an ein respektvolles Miteinander appellieren. Wir beantragen daher die Gestaltung und das Anbringen entsprechender Schilder mit dem Textvorschlag: *„Liebe Gäste (im Hain / im Erba Park etc.), wir nutzen die schönen Wege und Plätze gemeinsam. Bitte nehmen Sie Rücksicht aufeinander! Danke!“*

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Säger

Andreas Eichenseher

Christian Hader

Sitzungsvorlage - VO/2020/3626-31

Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung;
Fortführung ab 01.10.2021
Status:öffentlich (Vorlage freigegeben)
Sitzungsvorlage-Art:Beschlussvorlage
Referent:Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp
Federführend:31 StraßenverkehrsamtBeteiligt:5 Referat für
Klima, Mobilität und Soziales
Bearbeiter/-in:Towstoles, Kornelia
Beratungsfolge:

MobilitätssenatEntscheidung
24.11.2020

Sitzung des Mobilitätssenatesungeändert beschlossen

Sachverhalt
Beschlussvorschlag
Finanzielle Auswirkungen
Anlage/n

Anlagen:
Anlage 1_Beschluss Stadtrat vom 30.01.2013
Anlage 2_Beschluss Umweltsenat vom 11.03.2015
Anlage 3 - aktuelles Messstellenverzeichnis

ALLRIS® Office Integration 3.9.2

I. Sitzungsvortrag:

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 30.01.2013 die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung zum 01.10.2013 eingeführt und zwar für eine

Probephase von drei Jahren (s. Anlage 1). Die Stadt Bamberg nutzt für die technische Durchführung einen privaten Dienstleister, die Firma gGKVS (gemeinnützige Gesellschaft für Kriminalprävention und Verkehrssicherheit mbH). Die Mitarbeiter sind für diese Tätigkeiten im Rahmen eines Arbeitnehmerüberlassungsvertrags Angestellte der Stadt Bamberg. Dabei ist sichergestellt, dass die Stadt Bamberg "Herrin des Verfahrens" bleibt, da sie allein die Entscheidung darüber trifft, welche Messstellen zu welchem Zeitpunkt bemessen werden und welche Verfahren nach Auswertung der Messunterlagen weiterverfolgt werden.

Mit Beschluss des Umweltsenates vom 11.03.2015 (s. Anlage 2) wurde entschieden, die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung ab 01.10.2016 für weitere fünf Jahre fortzuführen, da sich diese zu einem wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Bamberg entwickelt hat. Im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung hat die Firma gGKVS erneut das wirtschaftlichste Angebot abgegeben, weshalb die Stadt bis heute mit dieser Firma zusammenarbeitet.

Die Auswahl der Messstellen erfolgte von Anfang an unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Deshalb liegen die Kontrollstellen nahezu ausnahmslos in sensiblen Bereichen wie Bushaltestellen, Altenheimen, Schulen und Kindergärten bzw. - tagesstätten, Tempo-30-Straßen und Wohngebieten.

Ursprünglich beinhaltete das Messstellenverzeichnis 67 Messstellen. Im Laufe der Jahre wurden weitere 14 Messstellen in das Messstellenverzeichnis (s. Anlage 3) aufgenommen, so dass zum jetzigen Stand 81 Messstellen je nach Verstoßquote (durchschnittlich 10 - 11 %) mit unterschiedlicher Häufigkeit bemessen werden. Die Zahl der monatlichen Messstunden hat sich von 45 (bis 30.09.2016) auf 57 (seit 01.10.2016) erhöht.

Bezüglich des Einnahmen-Ausgaben-Verhältnisses (Einnahmen aus Verwarnungen und Bußgeldern zu Ausgaben an Fa. gGKVS + Personalaufwand) wird festgestellt, dass die Geschwindigkeitsüberwachung nahezu kostendeckend durchgeführt werden kann. Dies beweist, dass die Kontrollen in den vorgegebenen besonders sensiblen Überwachungsgebieten nicht zur Gewinnerzielung durchgeführt werden, sondern der

Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen. Die Vorgabe dieser Grundsätze hat sich seit 2013 bewährt. Die Akzeptanz aus der Bevölkerung ist groß.

Die bisherigen Erfahrungen haben somit gezeigt, dass die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung einen großen Beitrag zur Verbesserung und zum

der Erhalt der Verkehrssicherheit leistet. Die Unterstützung und Ergänzung polizeilichen Kontrollen durch die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung an besonders sensiblen Stellen im Stadtgebiet Bamberg stellt zweifellos eine Bereicherung für beide Seiten dar.

Will man die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung ab 01.10.2021 fortführen, so ist erneut die Durchführung einer EU-weiten Ausschreibung erforderlich. Gem. § 3 Abs. 1 Vergabeverordnung (VgV) ist „bei der Schätzung des Auftragswertes vom voraussichtlichen Gesamtwert der vorgesehenen Leistung ohne Umsatzsteuer auszugehen. Zudem sind etwaige Optionen oder Vertragsverlängerungen zu berücksichtigen.“ Gem. § 3 Abs.

11 VgV sind nur Verträge mit einer maximalen Laufzeit von 48 Monaten inklusive Vertragsverlängerung zulässig. Der Schwellenwert für die EU-weite Ausschreibung beträgt seit 01.01.2020 214.000 € netto und bezieht sich auf die Gesamtlaufzeit des Vertrags.

Um die einzelnen Messstellen besser bedienen zu können, wird von der Verwaltung vorgeschlagen, die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung ab 01.10.2021 mit monatlich 71 Messstunden fortzuführen.

ALLRIS® Office Integration 3.9.2

II. Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zu gegebener Zeit eine europaweite Ausschreibung durchzuführen mit dem Ziel, dass ab 01.10.2021 die Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung mit 71 Messstunden im Monat nahtlos für weitere zwei Jahre, mit der Option der Verlängerung um weitere zwei Jahre, fortgeführt werden kann.

ALLRIS® Office Integration 3.9.2

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:

ALLRIS® Office Integration 3.9.2

Anlage/n:

Anlage 1 Beschluss des Stadtrates vom 30.01.2013

Anlage 2 Beschluss des Umweltsenates vom 11.03.2015

Anlage 3 aktuelles Messstellenverzeichnis

Verteiler:

Referat 5

Amt 31

Anlagen:

Anlage 1_Beschluss Stadtrat vom 30.01.2013 (52 KB)

Anlage 2_Beschluss Umweltsenat vom 11.03.2015 (32 KB)

Anlage 3 - aktuelles Messstellenverzeichnis (233 KB)

"Gut zu Fuß"- Acht Schritte zur Stärkung des Fußverkehrs

hier: Stellungnahme der Beauftragten für Menschen mit Behinderung zu Punkt 5

„Grundsatzbeschluss zur Barrierefreiheit – Einrichtung eines Budgets für Erstellung der Barrierefreiheit“

- I. Bereits 2009 wurde die Behindertenrechtskonvention in Deutschland ratifiziert. Im Rahmen der Umsetzung innerhalb der Stadt Bamberg wurden in einem längeren Prozess von Schulungen, Bestellungen von Multiplikatoren und Bestandserhebungen ein Maßnahmenkatalog erstellt. Dieser Maßnahmenkatalog hatte das Ziel, Barrieren in der Stadt Bamberg abzubauen. Während viele Barrieren mit geringem finanziellen Aufwand zügig beseitigt werden konnten, konnten wir bei den Maßnahmen mit höherem Finanzaufwand – bauliche Maßnahmen – kaum Erfolge verbuchen.

Aus diesem Grund beantragt die Behindertenbeauftragte im Rahmen der Haushaltsberatungen – auch aufgrund eines Beschlusses des Behindertenbeirates - seit 2014 jährlich ein Baubudget für Barrierefreies Bauen.

Aus dem Protokoll des Beirates für Menschen mit Behinderung vom 14.07.2014 darf wie folgt zitiert werden:

„Der Beirat fasst zu dem Budget bei der Behindertenbeauftragten folgenden Beschluss (einstimmig):

Der Beirat für Menschen mit Behinderung befürwortet den Antrag auf Bereitstellung der Haushaltsmittel der städtischen Behindertenbeauftragten in Höhe von 200.000 € für die Umsetzung der langfristigen Maßnahmen zur Realisierung der UN-Behindertenrechtskonvention innerhalb der Stadtverwaltung Bamberg (z.B. Umsetzung des barrierefreien Haupteingangs zum Rathaus Maxplatz) und bitten den Stadtrat, dies in den Haushaltsberatungen für das Jahr 2015 zu bewilligen.“

Leider blieben diese Anträge 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.

Auch der gesamte Bereich Schranne ist gefährlich und wurde mehrfach von Vertretungen behinderter und älterer Menschen als „Problemstelle“ in Bamberg gemeldet.

Der Fußgängerfreundliche Streifen in der Fußgängerzone sollte auch auf die gesamte Fußgängerzone ausgeweitet werden. Menschen mit Rollstuhl können in vielen Bereichen nur sehr „einseitig“ einkaufen.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass barrierefreie Wege nicht nur gebaut werden müssen, es müssen danach auch regelmäßig Kontrollen

durchgeführt werden, dass diese Wege frei bleiben. Dies wäre insbesondere auch bei Veranstaltungen zu beachten.

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. Gerade in Zeiten, in denen die Haushaltsmittel knapp sind, müssen wir die Barrierefreiheit nach Prioritäten erstellen.

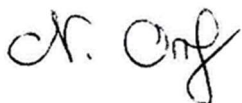
Bisher haben wir die Bereitstellung der Mittel bei der Beauftragten für Menschen mit Behinderung beantragt, damit gewährleistet wird, dass diese Mittel tatsächlich NUR für den bereitgestellten Zweck verwendet werden.

Als Behindertenbeauftragte prüft mal alles unter dem Aspekt der Barrierefreiheit. Ich möchte hier den Hinweis geben, dass eine Ampelabschaltung die Barrierefreiheit für blinde Menschen u. U. einschränkt.

II. In das Amt 68

zur Kenntnis.

Bamberg, 27.04.2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Orf'.

Nicole Orf

Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog - Tatbestände

Halten und Parken - § 12 Abs. 3

Seite 93/ 0

TBNR	Tatbestandstext	FaP-Pkt	Euro	FV
112262	Sie parkten weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/Einmündung *). § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54 BKat Tab.: 712019	0	10,00	
112263	Sie parkten weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/Einmündung *) und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.1 BKat; § 19 OWiG Tab.: 712019	0	15,00	
112264	Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/ Einmündung *). § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2 BKat Tab.: 712019	0	20,00	
112265	Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/ Einmündung *) und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2.1 BKat; § 19 OWiG Tab.: 712019	0	30,00	
112266	Sie parkten weniger als 8 Meter vor der Kreuzung/Einmündung *), obwohl in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist. § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54 BKat Tab.: 712024	0	10,00	
112267	Sie parkten weniger als 8 Meter vor der Kreuzung/Einmündung *), obwohl in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.1 BKat; § 19 OWiG Tab.: 712024	0	15,00	
112268	Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 8 Meter vor der Kreuzung/ Einmündung *), obwohl in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist. § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2 BKat Tab.: 712024	0	20,00	
112269	Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 8 Meter vor der Kreuzung/ Einmündung *), obwohl in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2 BKat Tab.: 712024	0	30,00	
112272	Sie parkten weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung *). § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54 BKat Tab.: 712020	0	10,00	
112273	Sie parkten weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung *) und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.1 BKat; § 19 OWiG Tab.: 712020	0	15,00	
112274	Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung *). § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2 BKat Tab.: 712020	0	20,00	
112275	Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung *) und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2.1 BKat; § 19 OWiG Tab.: 712020	0	30,00	

TBNR	Bemerkungen
------	-------------

112262 - 112275	*) Zutreffendes angeben
-----------------	-------------------------



Bundesministerium
der Justiz und
für Verbraucherschutz

Bundesamt
für Justiz

[← zurück](#)

[weiter →](#)

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

§ 12 Halten und Parken

(1) Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
2. im Bereich von scharfen Kurven,
3. auf Einfädelungs- und auf Ausfädelungstreifen,
4. auf Bahnübergängen,
5. vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.

(2) Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,
2. wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,
3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
4. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 Nummer 74) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist,
5. vor Bordsteinabsenkungen.

(3a) Mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2 t zulässiger Gesamtmasse ist innerhalb geschlossener Ortschaften

1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten,
2. in Sondergebieten, die der Erholung dienen,
3. in Kurgebieten und
4. in Klinikgebieten

das regelmäßige Parken in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig. Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienomnibussen an Endhaltestellen.

(3b) Mit Kraftfahrzeuganhängern ohne Zugfahrzeug darf nicht länger als zwei Wochen geparkt werden. Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.

(4) Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch, wenn man nur halten will; jedenfalls muss man auch dazu auf der rechten Fahrbahnseite rechts bleiben. Taxen dürfen, wenn die Verkehrslage es zulässt, neben anderen Fahrzeugen, die auf dem Seitenstreifen

oder am rechten Fahrbahnrand halten oder parken, Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen. Soweit auf der rechten Seite Schienen liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220) darf links gehalten und geparkt werden. Im Fahrraum von Schienenfahrzeugen darf nicht gehalten werden.

(4a) Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg, zu benutzen.

(5) An einer Parklücke hat Vorrang, wer sie zuerst unmittelbar erreicht; der Vorrang bleibt erhalten, wenn der Berechtigte an der Parklücke vorbeifährt, um rückwärts einzuparken oder wenn sonst zusätzliche Fahrbewegungen ausgeführt werden, um in die Parklücke einzufahren. Satz 1 gilt entsprechend, wenn an einer frei werdenden Parklücke gewartet wird.

(6) Es ist platzsparend zu parken; das gilt in der Regel auch für das Halten.

[zum
Seitenanfang](#)

[DatenschutzBarrierefreiheitserklärungFeedback-
Formular](#)

[Seite
ausdrucken](#)
