

- 7 61 Stadtplanungsamt
Metropolradweg Nürnberg-Bamberg - Sachstand und weiteres
Vorgehen **VO/2023/6576-61**
Sitzungsvorlage: VO/2023/6576-61
- 8 61 Stadtplanungsamt
Städtebauförderung-Sonderprogramm "Innenstädte beleben - Belebung
der Nördlichen Promenade"
- Sachstandsbericht **VO/2023/6611-61**
Sitzungsvorlage: VO/2023/6611-61

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 38 Klima- und Umweltamt</p> <p>Beteiligt:</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2023/6588-38</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum: 25.05.2023</p> <p>Referent: Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp</p>						
<p>Vorstellung der Stickoxid-Jahresmittelwerte 2022 mit Umstellung von Passivsammlern auf Messkampagne mit eigenem Messwagen</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>20.06.2023</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	20.06.2023	Mobilitätssenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
20.06.2023	Mobilitätssenat	Entscheidung					

I. Sitzungsvortrag:

Vorstellung der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte 2022

Im Kalenderjahr 2018 wurden an potentiell hoch belasteten Straßenzügen im Stadtgebiet Bamberg kontinuierliche Luftgütemessungen durchgeführt. Mittels Passivsammlern ist der Leitparameter der lufthygienischen Situation Stickstoffdioxid an sieben Standorten überwacht worden. Mit diesen Werten galt es die Einhaltung der EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter zu überprüfen. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Grenzwerte mit Ausnahme in der Unteren Königstraße eingehalten wurden. Die leichte Überschreitung in der Unteren Königstraße mit $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (siehe Abbildung 2) ist auf die baulichen Gegebenheiten und auf die Verkehrssituation zurückzuführen.

Das Messprogramm wurde aufgrund des Beschlusses des Umweltsenats vom 26.11.2019 durch das Klima- und Umweltamt entsprechend fortgeschrieben. Für das Jahr 2020 wurde eine Konzentration in der Unteren Königstraße von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (siehe Abbildung 2) an Stickstoffdioxid ermittelt und somit die Einhaltung des EU-Grenzwertes festgestellt. Da durch die Corona-Pandemie für das Jahr 2020 kein repräsentatives Verkehrsaufkommen anzunehmen ist, wurde vom Mobilitätssenat am 11.05.2021 der Beschluss gefasst, das Messprogramm in der Unteren Königsstraße im Kalenderjahr 2022 erneut durchzuführen.

Wie in 2018 und 2022 wurden auch im Jahr 2022 Proben über Passivsammler gesammelt. Neben der Unteren Königstraße und der Friedrichstraße wurden zusätzlich Proben mit einem Passivsammler an der offiziellen Messstation des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) an der Löwenbrücke (LÜB) genommen. Diese dienen dazu, die Messungenauigkeit kompensieren zu können, indem mit den offiziellen Messwerten der LÜB-Messstation ein Ausgleichsfaktor ermittelt wird. Mit diesem Faktor wird dann der Laborwert der Unteren Königsstraße und der Friedrichstraße beaufschlagt um einen stichhaltigen Messwert zu erhalten. Die korrigierten Werte sind in Abbildung 1 dargestellt.

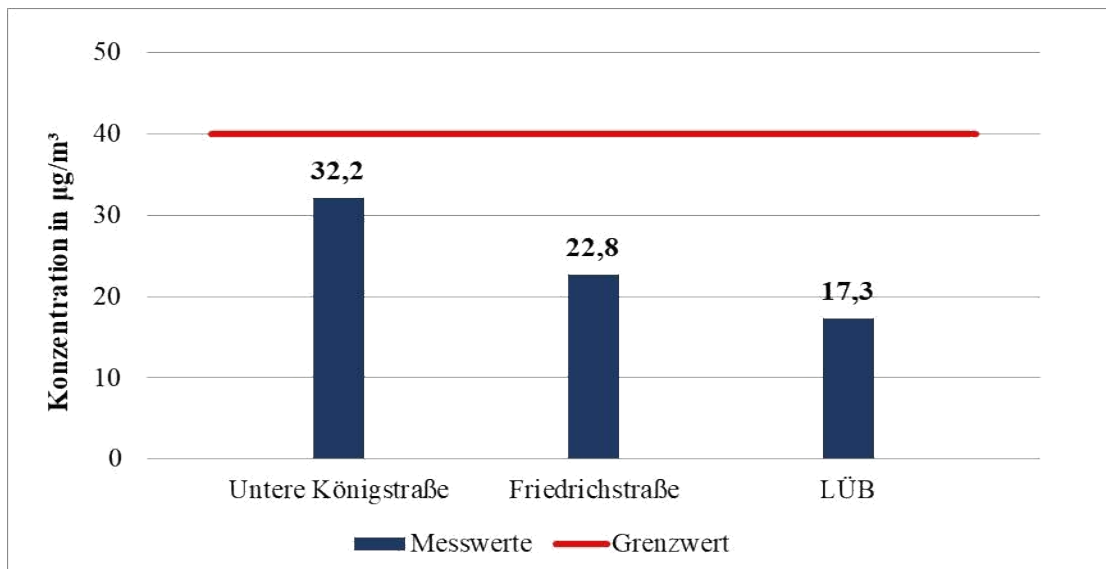


Abbildung 1: Auswertung Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid von 2022

Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse besteht nach wie vor keine Notwendigkeit einen Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG aufzustellen. Hierzu müsste eine dauerhafte Überschreitung der offiziellen Messwerte der LÜB-Messstation vorliegen, was jedoch nicht der Fall ist. Bamberg liegt 2022, wie auch die Jahre zuvor, mit dem Jahresmittelwert von 17 µg/m³ weit unter dem Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (siehe Abbildung 2).

Zur Veranschaulichung wurden die Messungen aus 2018, 2020 und 2022 in Abbildung 2 zusammengefasst. Daraus lässt sich ablesen, dass die Werte für 2022 weiterhin auf dem Niveau von 2020 geblieben sind. Die kleinere Abweichung kann sich aus der Messunsicherheit ergeben.

Das Verkehrsaufkommen des Jahres 2022 wurde nicht, wie es im Jahr 2020 der Fall war, aktiv durch Maßnahmen aufgrund der Corona-Pandemie beeinflusst. Generell kann natürlich nicht ausgeschlossen werden, dass sich generell etwas am Verkehrsaufkommen geändert hat, was auf die Pandemie zurückzuführen ist.

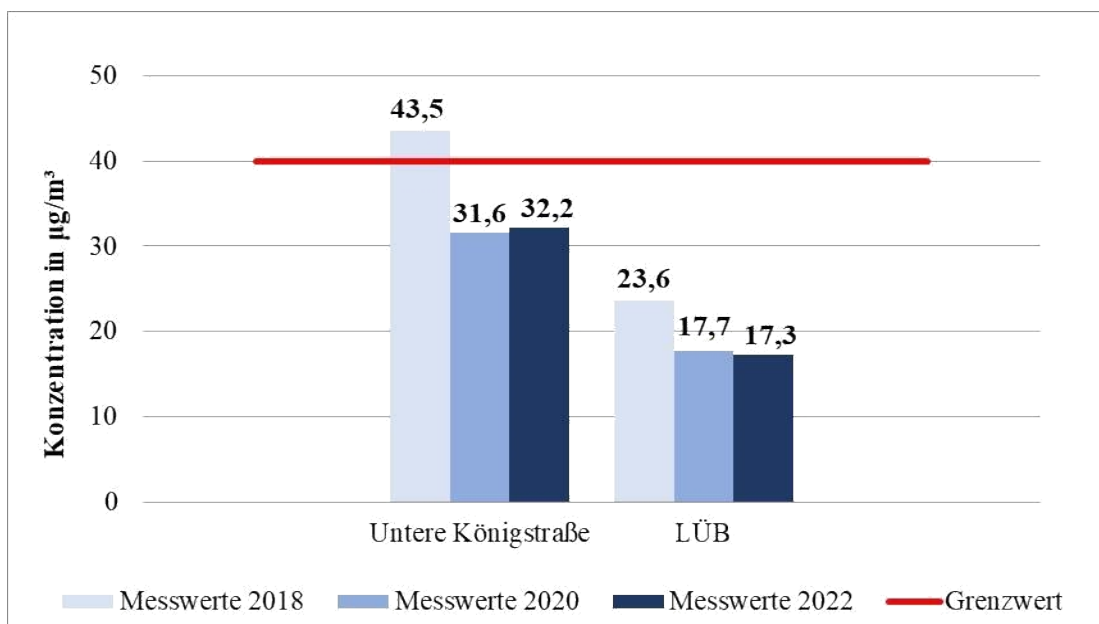


Abbildung 2: Auswertung Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid von 2018, 2020 und 2022

Aus fachlicher Sicht wird die Fortschreibung des Messprogramms mit Passivsammlern in der Unteren Königstraße als nicht erforderlich erachtet.

Mit dem Messanhänger des Klima- und Umweltamtes können die Konzentrationen an Stickstoffdioxid zwar nicht ganzjährig, aber für einzelne Monate im Jahr in der Unteren Königstraße weiterhin gemessen werden.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht der Verwaltung hat zur Kenntnis gedient.
2. Das Luftmessprogramm zur Messung der Stickstoffdioxidverbindungen in der Unteren Königstraße mittels Passivsammler wird nicht weiter fortgesetzt. Dafür wird der Auftrag erteilt, diesen Messpunkt in die Messkampagne mittels Messanhänger aufzunehmen.

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:

Verteiler:

Referat 1 zur Kenntnis und zum Verbleib
Referat 5 zur Kenntnis
Amt 38 Beschlüsse (2-fach)
Amt 68 zur Kenntnis und zum Verbleib



Sitzungsvorlage Federführend: 38 Klima- und Umweltamt Beteiligt:	Vorlage- Nr: VO/2023/6591-38 Status: öffentlich Aktenzeichen: Datum: 25.05.2023 Referent: Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp
Sachstandsbericht Starkregengefahrenkarte - Vorstellung vorläufige Karte Inselstadt	
Beratungsfolge:	
Datum Gremium 20.06.2023 Mobilitätssenat	Zuständigkeit Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

Starkregen – Vorstellung vorläufiger Gefahrenkarten für das Inselstadtgebiet

Die Folgen des Klimawandels sind bereits heute in der Stadt Bamberg spürbar. Während die globale Erwärmung über 1,2 °C liegt, werden in Bamberg bereits 2,1 °C überschritten (Foken, 2021, Bamberg im Klimawandel). Dies hat zur Folge, dass nicht nur die Zahl der Hitzetage (> 30°C) zunimmt, sondern auch Extremwetterereignisse sich häufen. Desto wärmer die Atmosphäre, desto mehr Wasser kann sie aufnehmen. Das gespeicherte Wasser regnet bei Abkühlung wieder ab. So kann es v.a. in den Sommermonaten beim Aufeinandertreffen eines Tief- und Hochdruckgebietes zu Starkniederschlagsereignissen kommen. Diese sind auf Grund ihrer geringen räumlichen Ausdehnung und kurzen Dauer nur schwer kalkulierbar und vorherzusagen. Für solche kurzzeitigen Niederschlagsextreme liegt die Zunahme in Deutschland deutlich über 7%. Die beobachteten Überflutungen der letzten Jahrzehnte sind in dieser Form einzigartig in den letzten 500 Jahren.

Die Folgen sind gravierend. Überflutungen sowie unkontrollierbarer Oberflächenabfluss überlasten Entwässerungseinrichtungen (z.B. Entwässerungsgräben oder die Kanalisation), können Hangrutschen, Schlammlawinen verursachen und drohen Personen in Tiefgaragen oder Kellerwohnungen durch eindringendes Wasser einzuschließen. Generell könnten sich für Deutschland bis zum Ende des Jahrhunderts die Zahl der Menschen, die Flutrisiken ausgesetzt sind, mehr als verdreifachen und die Schäden mehr als vervierfachen. Das bekannte Beispiel des Ahrtals aus dem Jahr 2021 dürfte dabei noch Allen im Gedächtnis geblieben sein. Doch auch die Stadt Ebern, sowie die Gemeinde Knetzgau wurde am 09. Juli 2021 stark durch eine urbane Sturzflut getroffen. Und auch in Bamberg kam es bereits mehrfach, z.B. in der Gutenbergstr. Und Moosstr. zu Überflutungen.

Starkniederschlagsereignisse können zwar nicht verhindert, jedoch können durch geeignete Vorsorgemaßnahmen das Gefährdungsrisiko und das Schadenspotential verringert werden. Die Vorhersage lokaler Starkniederschlagsereignisse, sowie die vorausschauende Planung konstruktiver Maßnahmen, die Wasser versickern lassen, es außerhalb der bebauten Ortslagen zurückzuhalten und/oder einen möglichst schadensfreien Abfluss innerorts ermöglichen, sind wichtige Grundlagen. Im vorbeugende

Bodenschutz sind die Erhaltung versickerungsfähiger Böden, sowie der Schutz der Böden vor Erosion und die Verminderung der Strömungsgeschwindigkeit durch Bewuchs und die Minimierung versiegelter Flächen ein weiterer wichtiger Baustein. Ebenso notwendig sind jedoch auch private Vorsorgemaßnahmen.

Um die Stadt wirksam gegen die zunehmenden Gefahren durch Starkregenereignisse schützen und Bürger rechtzeitig und v.a. effektiv warnen zu können ist es notwendig für das gesamte Stadtgebiet Analysen durchzuführen und Risikogebiete zu identifizieren, sowie angepasste Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

Im Gegensatz zum Hochwasserschutz, der schon in Bebauungspläne mit einbezogen wird, sind Maßnahmen für das Starkregenmanagement noch ausbaufähig.

Für eine integrierte Überflutungsvorsorge wird das Starkregenrisikomanagement zukünftig dauerhaft als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung verankert (Federführung Amt für Brand- und Katastrophenschutz). Stadtgesellschaft, Verwaltung und Politik müssen sich hin zu einer wassersensiblen Stadtentwicklung bewegen. Nur gut informierte Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Verwaltung und Politik können die Voraussetzungen schaffen, um die Konsequenzen einer Sturzflut abzumildern oder aufzufangen.

Bezugnehmend auf den Sitzungsvortrag VO/2021/4595-R5 am 28.07.2021, wurden deshalb im Rahmen einer Projektstudie vorläufige Starkregengefahrenkarten (HQ 100, HQ 30) für das Inselgebiet als Pilotfläche über ein erfahrenes Fachbüro (itwh) beauftragt und erstellt. Auf den, im Dezember, erstellten Karten werden risikobehaftete Bereiche deutlich sichtbar und erlauben eine erste quantitative und räumliche Einschätzung potentieller Gefahren beim Eintritt eines Starkregenereignisses im Inselgebiet. Diese vorläufigen Karten für einen Teilbereich der Stadt, reichen daher bei weitem nicht aus, um das gesamte Stadtgebiet auf einen Ernstfall vorbereiten zu können.

Um Bamberg effektiv auf ein Starkregenereignis vorbereiten zu können und um ein erfolgreiches, integriertes Starkregenmanagement schaffen zu können, sind die Erstellung von Starkregengefahrenkarten und Risikoanalysen für das **gesamte** Stadtgebiet zwingend notwendig. Aus diesen können im nächsten Schritt konkrete Maßnahmenkataloge, sowie bürgernahe Frühwarnsysteme entwickelt und erarbeitet werden.

Hierzu liegt auch ein Antrag der BBB-Fraktion vom 21.02.2023 vor.

Für die Erstellung der Starkregengefahrenkarten und der Risikoanalysen für das gesamte Stadtgebiet, ist eine Summe von mindestens 100.000 € notwendig. Anfragen an erfahrene Ingenieurbüros werden bereits gestellt und Angebote eingeholt.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, Starkregengefahrenkarten und Risikoanalysen für das gesamte Stadtgebiet zu erstellen.
3. Der Antrag der BBB-Stadtratsfraktion vom 21.02.2023 (2023-37) ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von 100.000 € für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage/n:

Antrag der BBB-Stadtratsfraktion vom 21.02.2023 (2023-37)

Verteiler:

Referat 1

Referat 5

Referat 6

Amt 37

Amt 38

Amt 61

Amt 20 - Haushalt

BBB-Fraktion
Bamberger Bürger-Block
Stadtratsfraktion, Grüner Markt 7, 96047 Bamberg

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Rathaus Maxplatz
Bamberg

-Antrag Starkregenmanagement Sachstandsbericht

Bamberg, 21.02.2023

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Vollsitzung am 28.07.2021 erhielten wir einen mündlichen Bericht über die Notwendigkeit eine Gefährdungskarte zur Risikoabschätzung in Bezug auf Starkregenereignisse in unserer Stadt. Dieses Thema ist sehr wichtig und sollte fortlaufend berichtet werden, damit der Stadtrat eventuell erforderliche Maßnahmen einleiten kann.

In meinem Wortbeitrag in vorgenannter Vollsitzung habe ich darum gebeten, in die Ausarbeitung auch das Gebiet um den Hauptsmoorwald mit aufzunehmen. Dies sei an dieser Stelle nochmals betont um nicht übersehen zu werden.

In Anbetracht der dauerhaften Aktualität stelle ich heute folgenden Antrag:

Im nächsten Mobilität + Umweltsenat möge ein Bericht oder Zwischenbericht über den aktuellen Sachstand zum Thema „Starkregenmanagement – Erstellung einer Gefährdungskarte“ abgegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen


Andreas Triffo
-Stadtrat-

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 38 Klima- und Umweltamt</p> <p>Beteiligt:</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2023/6590-38</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum: 25.05.2023</p> <p>Referent: Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp</p>						
<p>Sachstandsbericht Pilotprojekt Gelbe Tonne Wildensorg und Ausblick auf Wertstofftonne</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>20.06.2023</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	20.06.2023	Mobilitätssenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
20.06.2023	Mobilitätssenat	Entscheidung					

I. Sitzungsvortrag:

Mit Schreiben vom 08.03.2023 (Anlage 1) beantragte die Stadtratsfraktion GRÜNES BAMBERG

- einen Sachstandsbericht über das Pilotprojekt „Gelbe Tonne Wildensorg“;
- einen zeitlichen und örtlichen Ausblick auf weitere Einführungsgebiete der gelben Tonne;
- einen Bericht über die Einführungsmöglichkeiten einer „Wertstofftonne“ in Bamberg.

1. Sachstandsbericht über das Pilotprojekt „Gelbe Tonne Wildensorg“

Der Mobilitätssenat hat am 08.02.2022 die testweise Einführung der gelben Tonne beschlossen. Mit den Dualen Systemen wurde daraufhin im Zuge der Verhandlungen zur Abstimmungsvereinbarung für den Zeitraum 01.01.2023 – 31.12.2025 die testweise Einführung der gelben Tonne in Wildensorg ausgehandelt.

Nach Vorgesprächen am 10.08.2022 mit der Firma BellandVision als den für Bamberg zuständigen gemeinsamen Vertreter der Dualen Systeme und der von dieser für die Erfassung der Leichtverpackungen beauftragte Firma Remondis sowie dem Bürgerverein Wildensorg mit seiner Vorsitzenden wurde die Öffentlichkeit sowohl über den Bürgerverein Wildensorg als auch die Presse (Bericht im Fränkischen Tag am 02.12.22), den Internetauftritt der Stadt Bamberg sowie über das Rathaus-Journal im Vorfeld über das geplante Pilotprojekt umfassend informiert.

Die Firma Remondis verteilte die gelben Tonnen mit einem Fassungsvermögen von 120 l in Wildensorg bis Mitte Dezember 2022 und informierte die Bürgerschaft zudem nochmals über einen den Tonnen beigefügten Infolyer (siehe Anlage 2).

Am 19.04.2023 trafen sich Vertreter der Fa. Remondis, sowie des Bürgervereins Wildensorg und des Klima- und Umweltamtes für ein erstes Feedback-Gespräch.

Die Fa. Remondis erklärte hierbei, dass es von ihrer Seite keine organisatorischen Probleme bei der Leerung gäbe. Ihre Lkws seien so ausgestattet, dass sowohl eine Verladung von gelben Säcken als auch von gelben Tonnen möglich sei.

Der Fremdstoffanteil sei bislang sehr gering. Da in Wildensorg überwiegend Einfamilienhäuser stünden und das Abstellen der Tonnen auf relativ großzügigen Grundstücken unproblematisch sei, seien die verteilten 120 l-Tonnen für einen 3-/4-Personenhaushalt meist ausreichend.

Von den ca. 300 Haushalten in Wildensorg, die die gelben Tonnen erhielten, habe es lediglich von 14 Haushalten eine Anfrage für eine Zweittonne gegeben.

Die Vorsitzende des Bürgervereins Wildensorg, Fr. Hoh, teilte mit, dass bisher keine Beschwerden von Bürger/innen bei ihr eingegangen seien.

Auch beim Klima- und Umweltamt sind bislang keinen größeren Beschwerden eingegangen.

Sowohl der Bürgerverein als auch die Firma Remondis erklärten, dass aus Gründen der Bürgerfreundlichkeit die Eröffnung einer Wahlmöglichkeit zwischen einer 120 l-Tonne und einer 240 l-Tonne wünschenswert wäre.

Von Seiten des Klima- und Umweltamtes wurde darauf hingewiesen, dass dies bei den Vertragsverhandlungen von den Dualen Systemen vehement abgelehnt wurde, so dass dem nicht nachgekommen werden kann. Begründet wurde dies von den Dualen Systemen damit, dass für einen 4-Personen Haushalt unter Zugrundelegung von einem durchschnittlichen Anfall von 15 l Leichtverpackungen pro Person und einer 14-tägigen Leerung eine 120 l Tonnen ausreichend sei.

Erstes Resümee:

Bei Wildensorg handelt es sich aufgrund seiner Struktur und Bebauung nach einer ersten Bilanz des Klima- und Umweltamtes um einen für das Modell „Gelbe Tonne“ bestens geeigneten Stadtteil.

2. Zeitlicher und örtlicher Ausblick auf weitere Einführungsgebiete der Gelben Tonne

Da die Testphase erst wenige Monate läuft, kann eine fundierte Auswertung des Pilotprojekts und Empfehlung über eine evtl. zeitliche und örtliche Ausweitung durch die Verwaltung derzeit noch nicht erfolgen. Es darf darauf hingewiesen werden, dass diese aufgrund der bestehenden vertraglichen Regelungen auch frühestens ab 2026 überhaupt möglich wäre.

Es wird daher vorgeschlagen - wie im Senat am 08.02.2022 beschlossen – nach längerer Laufzeit der Testphase frühestens in 2024 einen erneuten Sachstandsbericht zu geben und in diesen Empfehlungen der Verwaltung zum Abschluss der dann neuen Verträge mit dem Dualen System einfließen zu lassen.

3. Einführungsmöglichkeiten einer „Wertstofftonne“ in Bamberg

Während für die Erfassung und Verwertung der Leichtverpackungen die Dualen Systeme verantwortlich sind, liegt die Verantwortung für die sogenannten stoffgleichen Nichtverpackungen wie z.B. Haushaltsgegenständen oder Spielzeug aus Kunststoff bei den Kommunen.

Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger kann gemäß § 22 Abs. 5 VerpackG mit den Systemen im Rahmen der Abstimmung vereinbaren, dass Nichtverpackungsabfälle aus stoffgleichen Kunststoffen oder Metallen, die bei privaten Endverbrauchern anfallen, gemeinsam mit den Verpackungsabfällen mit einer einheitlichen Wertstoffsammlung erfasst werden.

Die Einzelheiten der Durchführung der einheitlichen Wertstoffsammlung (Art und Größe der Sammelbehälter, Häufigkeit und Zeitraum der Behälterleerung, Ausgestaltung der Sammlung) können der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger und die Systeme im Rahmen ihrer jeweiligen Entsorgungsverantwortung näher ausgestalten.

Die Firma BellandVision als für Bamberg zuständiger gemeinsamer Vertreter der Dualen Systeme steht einer Öffnung des Systems für die Miterfassung von stoffgleichen Nichtverpackungen grundsätzlich positiv gegenüber.

In Bayern wird eine gemeinsame Erfassung von Leichtverpackungen und stoffgleichen Nichtverpackungen derzeit in der Stadt Augsburg (Wertstofftonne seit 2020), der Stadt Aschaffenburg (Wertstofftonne seit 2023) und dem Landkreis Miltenberg (Wertstoffsack) praktiziert. In der Stadt München soll im Rahmen eines Pilotversuchs die Wertstofftonne ab 2024 getestet werden.

Frühest möglicher Zeitpunkt für die Einführung einer Wertstofftonne in Bamberg wäre im Rahmen der neuen Abstimmungsverhandlungen mit den Dualen Systemen ab 2026.

Da verschiedene Modelle der Ausgestaltung möglich sind wie z.B. die Vereinbarung einer gemeinsamen Wertstofftonne, die durch die Systembetreiber bewirtschaftet wird oder ein Gebietsteilungsmodell sind Aussagen über evtl. entstehende Kosten (noch) nicht möglich.

Nachdem die Dualen Systeme nur für die Kosten der Verpackungsabfälle aufkommen müssen und der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger, wie eingangs dargelegt, für die stoffgleichen Nichtverpackungen zuständig ist, wären detaillierte Untersuchungen und Erhebungen durch Bamberg Service in Hinblick auf die Auswirkungen verschiedener Ausgestaltungsmöglichkeiten einer Wertstofftonne auf den Gebührenhaushalt zu prüfen. Hier sollten sich auch die Erfahrungswerte anderer Kommunen einfließen.

Die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger sind nach § 20 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) verpflichtet Kunststoffabfälle getrennt zu sammeln. Zwischen dem Klima- und Umweltamt und Bamberg Service fanden bereits erste Gespräche zur Umsetzung statt.

Um dieser gesetzlichen Pflicht nachzukommen, wäre es neben der Einführung einer Wertstofftonne grundsätzlich auch möglich, ein eigenes Erfassungssystem des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers zu installieren, indem z.B. eine getrennte Erfassung der Kunststoffabfälle im Rahmen der Sperrmüllsammlung erfolgt oder auf dem Wertstoffhof Möglichkeiten der Sammlung im sogenannten Bringsystem für die Kunststoffabfälle geschaffen werden.

Es wird daher vorgeschlagen, die Verwaltung mit einer Untersuchung und Beurteilung der verschiedenen Erfassungsmöglichkeiten von stoffgleichen Nichtverpackungen auch in Hinblick auf die Auswirkungen auf den Gebührenhaushalt zu beauftragen.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt über das Pilotprojekt „Gelbe Tonne“ in Wildensorg im Jahr 2024 erneut zu berichten.
3. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung mit einer Untersuchung und Beurteilung der verschiedenen Erfassungsmöglichkeiten von stoffgleichen Nichtverpackungen auch in Hinblick auf die Auswirkungen auf den Gebührenhaushalt.
4. Der Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 08.03.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß 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:

Antrag GRÜNES BAMBERG vom 08.03.2023
Info-Flyer Firma REMONDIS

Verteiler:

Referat 1
Referat 2
Referat 5
Referat 6
BS
Amt 38



GRÜNES BAMBERG · Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg

**Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz**

96047 Bamberg

Stadtratsfraktion
GRÜNES BAMBERG

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

Bamberg, 8. März 2023

Antrag: Sachstandsbericht und Ausblick Gelbe Tonnen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Stadt Bamberg testet seit wenigen Monaten den Einsatz Gelber Tonnen, anstelle Gelber Säcke, in Wildensorg. Nach unserer Kenntnis läuft die Versuchsphase bislang problemlos ab. Vor diesem Hintergrund **beantragen** wir:

1. einen kurzen Sachstandsbericht aus städtischer Perspektive über die bisherige Bilanz des Projekts „Gelbe Tonnen in Wildensorg“,
2. einen zeitlichen und örtlichen Ausblick auf die nächsten Einführungsgebiete der Gelben Tonne,
3. einen Bericht über den Status Quo der Einführungsmöglichkeiten der „Wertstofftonne“ (welche Rückmeldungen gibt es hierzu vonseiten der Dualen Systeme? Welche Kosten kämen auf die Stadt Bamberg zu?).

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Mit freundlichen Grüßen

Andreas Eichenseher

Stefan Kurz

Christian Hader

Ulrike Säger

Pilotprojekt „Gelbe Tonne für LVP“

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

bis Ende 2022 werden im Stadtteil Wildensorg Gelbe Tonnen mit einem Fassungsvermögen von 120 Liter durch die Fa. REMONDIS an die Haushalte verteilt.

Diese werden ab dem 01.01.2023 die Gelben Säcke ersetzen und werden - wie bisher - im 14-tägigen Rhythmus geleert.

Für eine Übergangszeit bis zum 31.01.2023 werden auch noch bereitgestellte Gelbe Säcke bei der Entsorgung mitgenommen.

Ab dem 01.02.2023 werden dann nur noch die bereitgestellten Gelben 120 Liter Tonnen entleert.

Alle Verkaufsverpackungen, die Sie in die Tonne einwerfen können, sind auf dem Deckel eingepreßt, sodass Sie jederzeit eine genaue Übersicht darüber haben!

Sollten einzelne Haushalte bis zum 19.12.2022 noch keine Gelbe Tonne erhalten haben, werden diese bis zum 31.12.2022 nachgeliefert.

Bitte wenden Sie sich hier an die folgende E-Mail-Adresse:

langewiesen@remondis.de

Auf der Website der Stadt Bamberg können Sie sich ausführlich zu diesem Thema informieren.



<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt 37 Amt für Brand- und Katastrophenschutz Bamberg Service Stadtwerke Bamberg Energie- und Wasserversorgungs GmbH Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2023/6600-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 20.06.2023 Referent: Thomas Beese</p>						
<p>Friedrichstraße - Neugestaltung nach Leitungsbauarbeiten</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>20.06.2023</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	20.06.2023	Mobilitätssenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
20.06.2023	Mobilitätssenat	Entscheidung					

I. Sitzungsvortrag:

Beschlüsse zur Friedrichstraße:

1. Verkehrssenat vom 19.12.2000 - Radverkehrsanlagen in der Friedrichstraße - (Anlage 1)
Der Verkehrssenat billigt die Einrichtung eines Radfahrstreifens in der Friedrichstraße stadtauswärts zu Lasten der bestehenden Stellplätze. Die Maßnahme ist im Rahmen der anstehenden Kanalbaumaßnahme umzusetzen.
2. Mobilitätssenat vom 07.07.2020 - Fahrradstadt Bamberg - (VO/2020/3180-61)
Der Mobilitätssenat beschließt, den Verkehrsversuch in der Friedrichstraße als Grundlage für die Dauerlösung und beauftragt die Verwaltung, die weiteren Schritte einzuleiten.
3. Bau- und Werksenat vom 09.11.2022 - Friedrichstraße Generalsanierung - (VO/2022/5904-BSB)
Der Bau- und Werksenat beauftragt die Stadtverwaltung und die BSB, in enger Abstimmung mit den Stadtwerken und dem Mobilitätssenat, das Projekt der Generalsanierung der Friedrichstraße in hoher Priorität zu starten.

Anlass für die Neugestaltung der Friedrichstraße:

Die Neugestaltung der Friedrichstraße erweist sich aufgrund einer Vielzahl an Anforderungen und Zielsetzungen als notwendig. Diese werden im Folgenden dargestellt:

Entwässerung

Im Rahmen der Sanierung der Mischwasserentlastung des Bamberger Inselgebietes wurde ab 2006 die Einleitstelle „Wilhelmsplatz“ als Drossel-/Entlastungsbauwerk für das in Form eines Stauraumkanals mit untenliegender Entlastung konzipierte Regenüberlaufbecken umgestaltet.

Im Nachgang erfolgte dann bis 2012 der Neubau der Stauraumkanäle und entsprechender Zulaufkanäle in der Wilhelmstraße, der Augustenstraße, der Urbanstraße, der Amalienstraße und in der Hainstraße.

ße.

Um die Kanalsanierung im Bereich des Zulaufs zum Wilhelmsplatz abzuschließen, müssen in der Friedrichstraße noch ca. 190 m Kanal DN 600/700 verlegt und die Kanalisation im Bereich zwischen Hainstraße und Schillerplatz erneuert werden. Die Realisierung wird seit 2013 immer wieder zurückgestellt, weil aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten immer eine koordinierte Realisierung von Kanal- und Straßenneubau vorgesehen war.

Soweit darüber hinaus im Bereich des Schönleinsplatzes und der südlichen Promenade aufgrund des schlechten Zustandes der Verkehrsoberfläche eine vollumfängliche Neuherstellung der Straßen erfolgt, ist es unabdingbar, die vorhandenen und zum Teil sehr alten Kanäle ebenfalls zu erneuern und damit insgesamt eine zukunftsfähige Infrastruktur zu errichten.

Fernwärme

Die Stadtwerke Bamberg haben vom Staatlichen Bauamt eine Anfrage zur Versorgung deren Liegenschaften Oberlandesgericht OLG, Wilhelmsplatz 1 und Amtsgericht, Synagogenplatz 1 mit Fernwärme erhalten. Die Beauftragung des Staatlichen Bauamtes an die Stadtwerke erfolgte Anfang März 2022 auf Basis einer Förderzusage von Extern.

Zwingend notwendig war der Aufbau einer Verbindungsleitung vom OLG zum Amtsgericht in der Bausaison 2022, um die Winterbeheizung 2022/2023 des Amtsgerichts abzusichern. Dies ist durch die Stadtwerke Bamberg erfolgt.

In den Folgejahren muss nun die Anbindung dieser beiden Liegenschaften an das bestehende Fernwärmenetz der Stadtwerke zeitnah erfolgen, um die Fördermittelzusage des Staatlichen Bauamtes nicht zu gefährden. Hierzu muss das Leitungsnetz vom Bürgerrathaus in der Promenadestraße, über den Schönleinsplatz und die Friedrichstraße erweitert werden.

In der Auswahl der Trasse wurde als Variante ebenso die Franz-Ludwig-Straße mit der Luisenstraße betrachtet, sowie der Zustand der Straßenoberflächen und die Sanierungswürdigkeit der Leitungs- und Kabeltrassen.

Das größte Potential an Synergieeffekten wurde in der Trassenvariante der Friedrichstraße, Schönleinsplatz und Promenadestraße festgestellt. Neben der Neuverlegung der Fernwärme steht eine Auswechslung der Wasserleitungen DN 300 von 1900 und 1914, sowie die Erneuerung der Gasleitungen von 1969 an.

Städtebauförderung

Im Hinblick auf die anstehenden Maßnahmen wurde der gesamte Abschnitt Schönleinsplatz, Friedrichstraße, Wilhelmsplatz bereits 2011 in das städtische Gesamtkonzept für das Bund-Länder-Städtebauförderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ aufgenommen (VO/2010/1558-61).

Die Friedrichstraße liegt im Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen „Tor zur südlichen Kernstadt“. (VO/2022/5756-61). Die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen ist Voraussetzung für die Festsetzung eines Sanierungsgebietes. Dann erst können für die bauliche Umgestaltung der Friedrichstraße Städtebaufördermittel in Aussicht gestellt werden. Die Festsetzung des Sanierungsgebietes erfolgt voraussichtlich Ende 2023 bzw. Anfang 2024. Planungsleistungen, die Friedrichstraße betreffend, sind bis einschließlich Leistungsphase 7 förderunschädlich.

In diesem Zusammenhang wird auch die Gestaltung und Entwicklung der Friedrichstraße, Langen Straße, der südlichen Promenade sowie dem ZOB eruiert. Derzeit wird die Bestandsanalyse durchgeführt.

Verkehrsplanerische Grundlagen

Der Neuausbau erfordert eine Grundsatzentscheidung zur künftigen Nutzungsverteilung und Gestaltung des Straßenraums.

Im jetzigen Bestand ist dieser auf der südlichen Seite zu schmal ausgebildet. Die Breite des Fußweges beträgt in vielen Abschnitten nur 1,50 m (Regelbreite = 2,50 m) und der bauliche Radweg nur 1,00 m (Regelbreite = 2,00 m), was zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt.

Daten und Fakten:

Straße	Friedrichstraße
Klassifikation in der Straßenhierarchie	Hauptverkehrsstraße
Erlaubte Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Verkehrsbelastung (ca.) PKW 24h / Spitzenstunde	12.400 / 976 (2015)
Verkehrsbelastung (ca.) Schwerverkehr 24h	930 (7,5 %)
Verkehrsbelastung Radverkehr	Ca. 1.850 (2014, 7-19h)
Fahrbahnbreiten	Ca. 17,8m
Empfohlene Radverkehrsführung (ERA)	II
Sonstiges	Im Bestand Parker

Die Friedrichstraße fällt in Kategorie II der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (FGSV, ERA 2010). Dies bedeutet es kommen **Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege** in Betracht. Der hohe Wert von über 7% Schwerverkehrsanteil bekräftigt die abgetrennte Radverkehrsführung. Der Radverkehr ist auf der Fahrbahn durch eine geeignete Infrastruktur zu schützen. Geplant sind Radfahrstreifen mit Markierung, analog zum Verkehrsversuch, auf der nördlichen Fahrbahnseite sowie Radfahrstreifen mit Markierung für die südliche Fahrbahnseite.

In der **Friedrichstraße** wurde im Jahr 2019 der **Verkehrsversuch** für die Cityroute 8 (Hauptfahrradroute) beschlossen und durchgeführt. Stadteinwärts wurde ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen angelegt, der in einem Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) und anschließend in einem aufgeweiteten Raufstellstreifen (ARAS) endet und dem Radverkehr mehr Platz einräumt.

Die Umsetzung des erfolgreichen Verkehrsversuchs wurde im Jahr 2020 (VO/2020/3180-61) beschlossen. Die finale Weißmarkierung erfolgt mit der Sanierung der Friedrichstraße.

Maßnahmen des **Verkehrsentwicklungsplans 2030** weisen auf die notwendige Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsanlagen innerhalb der Friedrichstraße, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, hin. (Rv 3-11 / Si 2-1b)

Schlussfolgerung

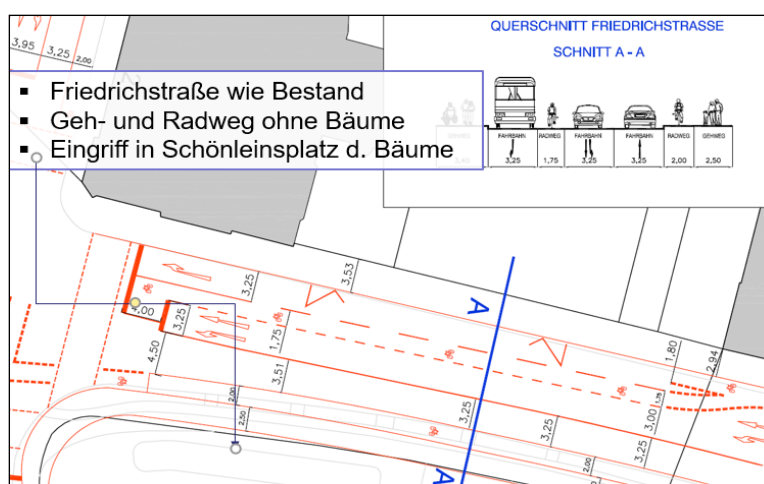
Aufgrund der Vielzahl an Anforderungen und Zielsetzungen, ist es sinnvoll und geboten alle Leitungen in voller Tiefe und danach die Oberfläche in kompletter Breite neu herzustellen.

Genese der Entwürfe:

Im Laufe des Entwurfsprozesses wurden 6 Entwurfsvarianten untersucht. Folgend werden die Varianten kurz vorgestellt und die Gründe geschildert, warum Varianten verworfen wurden:

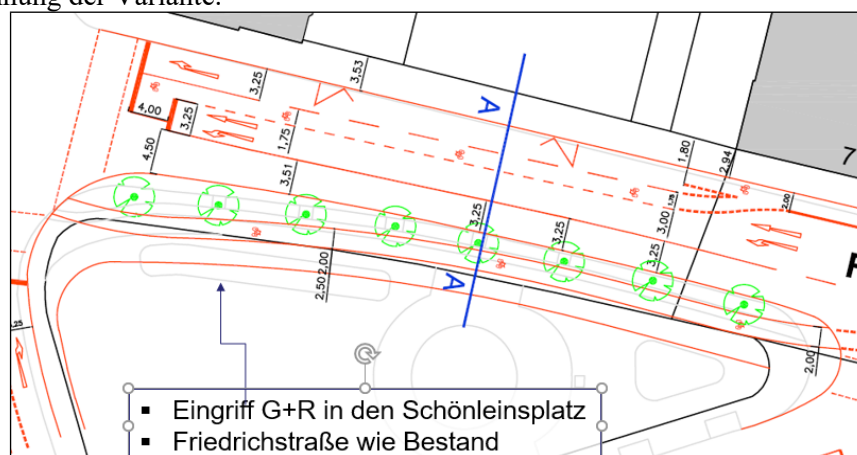
Entwurf Variante 1 – Bestand mit vergrößertem Geh- und Radweg zu Lasten des Baumbestandes

- Diese Variante stellte den heutigen Straßenbestand dar mit dem Augenmerk auf die alleinige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.
- Die 8 Linden, größtenteils 100 Jahre alt, entlang des Schönleinsplatzes müssen für die vorzuhaltende Regelbreite entfernt werden.
- **Fazit**
Die Variante wird aufgrund des großen Eingriffs in den zu erhaltenden Baumbestand nicht weiterverfolgt.
➔ Ablehnung der Variante.



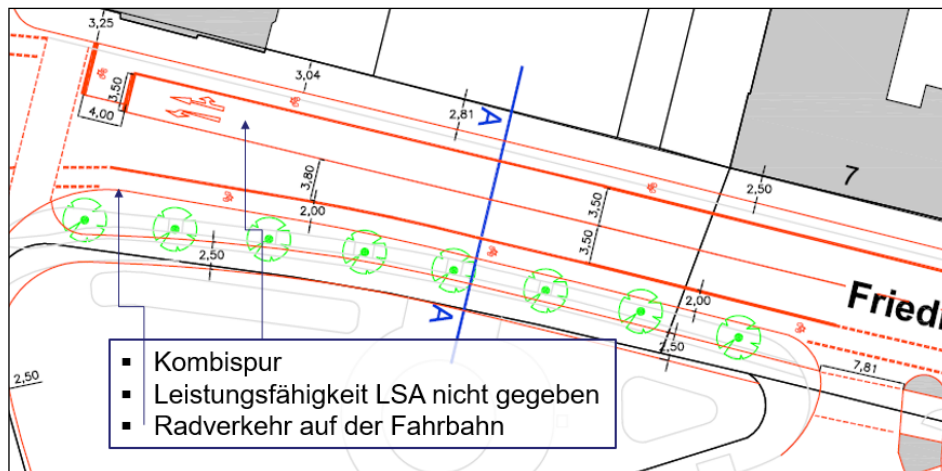
Entwurf Variante 2 – Bestand mit vergrößertem Geh- und Radweg zu Lasten der Grünanlage des Schönleinsplatzes

- Geh- und Radweg befinden sich auf dem Schönleinsplatz jenseits des Baumbestandes.
- Aufgrund der notwendigen Regelbreiten (FGSV, ERA 2010) müssen Geh- und Radweg in die Grünfläche hinein verbreitert werden.
- **Fazit**
Der Schönleinsplatz in seiner optischen Qualität, in seiner Funktion als Erholungsraum, in seiner Bedeutung für die Wohnumfeldqualität, als grüne Lunge, als Abkühlungsbereich und als Versickerungsfläche wird durch die Variante 2 verkleinert. Die Flächenversiegelung nimmt zu.
➔ Ablehnung der Variante.



Entwurf Variante 3 – Radweg auf der Fahrbahn sowie Kombispur

- Durch das Zusammenlegen der **Kombispur** (Kombination aus Rechtsabbieger-, Linksabbieger- und Geradeausspur) ist die Leistungsfähigkeit der Ampelanlage (LSA) nicht mehr gegeben. Der ÖPNV wird dadurch beeinträchtigt.
- **Fazit**
→ Ablehnung der Variante.



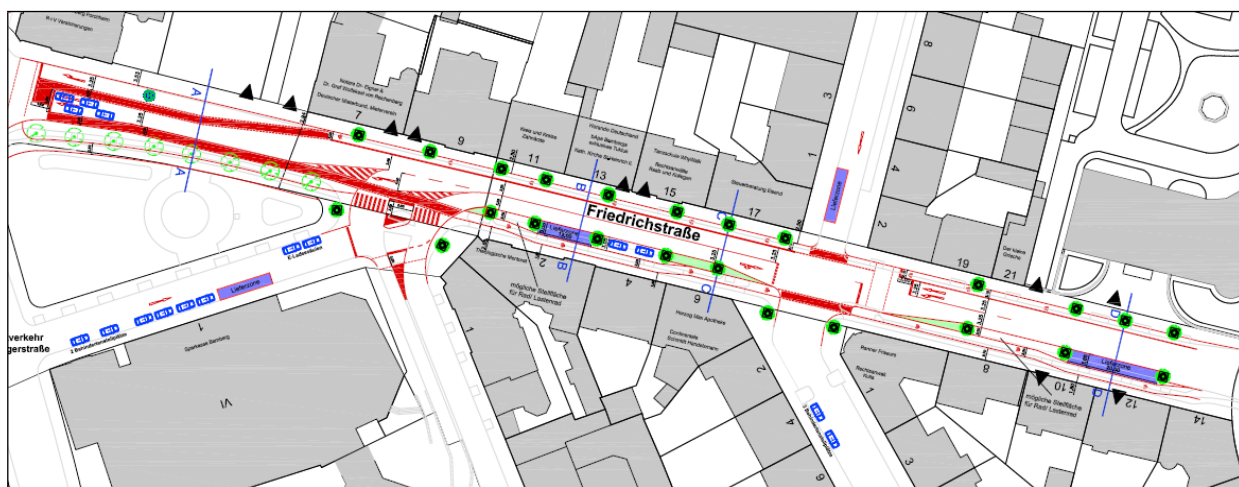
Entwurf Variante 4 – Abschnitt Schönleinsplatz als Einbahnstraße – weiterer Verlauf im Zweirich-

tungsverkehr – kleinkronige Bäume beidseitig

- Ab Schützenstraße bis zur Kreuzung Lange Straße besteht Einbahnrichtung.
- Dies hat zum Vorteil, dass die notwendigen Breiten für die Grünanlagen, für den Radweg auf der Fahrbahn sowie für die Fahrspuren in Richtung Stadtzentrum für den ÖPNV und MIV realisiert werden können.
- Des Weiteren kann die Radverkehrsinfrastruktur am Verkehrsknoten auch auf der Willy-Lessing-Straße sowie auf der Hainstraße optimiert werden ohne das zusätzliche MIV-Spuren zusammengelegt werden müssen.
- MIV aus dem Berggebiet kommend wird über den Schönleinsplatz in die Friedrichstraße geleitet.
- MIV kommend aus Richtung Bahnhof kann frühzeitig über den Kunigundendamm bzw. über die Franz-Ludwig-Straße in Richtung Südosten abbiegen.
In der weiterführenden Planung ist auch ein mögliches Linksabbiegen in den Schönleinsplatz in Richtung Friedrichstraße für Kfz < 3,5 Tonnen zu prüfen.
- Die ÖPNV-Linie 909 wird aufgrund der neuen Fahrbeziehungen umgeleitet.

- Im Seitenbereich entlang der Friedrichstraße können Lade- und Lieferzonen und einige wenige Stellplätze vorgehalten werden.

- **Fazit:**
Die **Nachteile** der Variante 4 ergeben sich durch die Ausbildung der Liefer- und Ladezonen sowie weiterer Stellplätze im Seitenbereich. Durch die Verschwenkung des Geh- und Radwegbereiches wird die Gehwegbreite reduziert und der Fußverkehr benachteiligt. Darüber hinaus sind Radfahrende durch das sogenannte Dooring gefährdet. Das sind Unfälle im Straßenverkehr, bei dem Zweiradfahrende, wie Fahrradfahrende, E-Scooter- oder Rollerfahrende mit einer geöffneten Pkw-Tür zusammenprallen. Dadurch ergibt sich eine **massive Gefährdung der Verkehrssicherheit insb. von Fuß- und Radverkehr.**
➔ Ablehnung der Variante.



Entwurf Variante 5 – Abschnitt Schönleinsplatz als Einbahnstraße – weiterer Verlauf im Zweirich-

tungsverkehr – großkronige Bäume mittig

- Ab Schützenstraße bis zur Kreuzung Lange Straße besteht Einbahnrichtung.
- Dies hat zum Vorteil, dass die notwendigen Breiten für die Grünanlagen, für den Radweg auf der Fahrbahn sowie für die Fahrspuren in Richtung Stadtzentrum für den ÖPNV und MIV realisiert werden können.
- Des Weiteren kann die Radverkehrsinfrastruktur am Verkehrsknoten auch auf der Willy-Lessing-Straße sowie auf der Hainstraße optimiert werden ohne das zusätzliche MIV-Spuren zusammengelegt werden müssen.
- MIV aus dem Berggebiet kommend wird über den Schönleinsplatz in die Friedrichstraße geleitet.
- MIV kommend aus Richtung Bahnhof kann frühzeitig über den Kunigundendamm bzw. über die Franz-Ludwig-Straße in Richtung Südosten abbiegen.
In der weiterführenden Planung ist auch ein mögliches Linksabbiegen in den Schönleinsplatz in Richtung Friedrichstraße für Kfz < 3,5 Tonnen zu prüfen.
- Die ÖPNV-Linie 909 wird aufgrund der neuen Fahrbeziehungen umgeleitet.

- Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur durch breite Gehwege und vermehrten Querungsmöglichkeiten der Friedrichstraße.
- Verbesserung der Grünanlagen durch die Möglichkeit großkronige Bäume in Straßenmitte zu realisieren.

- **Fazit:**
Der **Vorteil** der Variante 5 bemisst sich an den vorgehaltenen Regelbreiten und der entsprechenden Verkehrssicherheit sowie an der Gestaltung einer mittigen und dadurch entsprechend großkronigen Baumreihe. Diese Konzeption trägt den Anforderungen des Klimawandels Rechnung und bietet zum einen durch größere Verschattungseffekte einen Mehrwert beim Thema Mikroklima und Hitzeinseln sowie zum anderen die Möglichkeit einer höheren Versickerungsleistung im Sinne des Schwammstadtprinzips bei Starkregenereignissen. Auch die Anleitung ist für die Feuerwehr bei dieser Variante einfach möglich.

Die **Nachteile** der Variante 5 ergeben sich aus den einspurigen Fahrbahnen, die eine Unpassierbarkeit von Fahrzeugen nach sich ziehen. Daraus folgt eine aufwändige Umleitungsbeschilderungen, insbesondere für den Schwerverkehr, bei allen erforderlichen **Wartungs- und Pflegearbeiten**. Dazu gehören Baumpflegearbeiten, Kanalpflege, Müllabfuhr etc.

Die Friedrichstraße ist im Besonderen für dauerhafte Verfügbarkeit als Hauptfahrtstrecke für **Rettungsfahrzeuge** freizuhalten. Aufgrund des Straßenquerschnitts sind **keine Liefer- und Ladezonen** innerhalb der Friedrichstraße möglich.

➔ Ablehnung der Variante.



Favorisierter Entwurf:

Entwurf Variante 6 – Gesamte Friedrichstraße als Einbahnstraße – großkronige Bäume mittig (s.a. Anlage 2)

- Die gesamte Friedrichstraße wird als Einbahnstraße in Richtung Innenstadt geführt.
- Die Bäume werden in einer 40/60-Aufteilung weitgehend mittig in der Fahrbahn verortet.
- Großkronige Bäume können somit realisiert werden.
- Die Einbahnstraßenführung hat zum Vorteil, dass die notwendigen Breiten für die Grünanlagen, für den Radweg auf der Fahrbahn sowie für die Fahrspur, in Richtung Stadtzentrum, für den ÖPNV und MIV realisiert werden können.
- Des Weiteren kann die Radverkehrsinfrastruktur am Verkehrsknoten auch auf der Willy-Lessing-Straße sowie auf der Hainstraße optimiert werden ohne das zusätzliche MIV-Spuren zusammengelegt werden müssen.
- MIV aus dem Berggebiet kommend wird über die umliegenden Straßen geleitet. In der weiteren Prüfung ist auch eine Umkehrung des Heinrichsdamms von der Willy-Lessing-Straße in Richtung Marienbrücke zu prüfen.
- MIV kommend aus Richtung Bahnhof kann frühzeitig über die Nürnberger Straße, den Kuni-gundendamm bzw. über die Franz-Ludwig-Straße in Richtung Südosten abbiegen.
- Die Tiefgarage Zentrum Süd ist über die Friedrichstraße sowie den Schönleinsplatz erreichbar.
- Die ÖPNV-Linie 909 wird aufgrund der neuen Fahrbeziehungen umgeleitet.
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch breite Radwege.
- Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur durch breite Gehwege und neue Querungsstellen.
- Zusätzliche Lade- und Lieferzonen können zwischen den Bäumen in der mittigen Baumallee geschaffen werden.
- Auch im Umfeld werden Lieferzonen vorgesehen, um Pflege- und Lieferdiensten entsprechend legale Parkflächen anbieten zu können.
- Zwischen den Baumstandorten können vereinzelt Kurzzeit- bzw. Anwohnerstellplätze geschaffen werden.
- E-Lademöglichkeiten sind für die Straße Schönleinsplatz vorgesehen.
- Zusätzliche Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind geplant.
- In der Augustenstraße werden zusätzliche Parkstände für Bewohnerparken geschaffen.
- Im Gegensatz zur Variante 5 wurde die Fahrbahn soweit verbreitert, dass MIV sowie Rettungsfahrzeuge, bei Wartungs- und Pflegearbeiten auf der Fahrbahn, ungehindert passieren können.

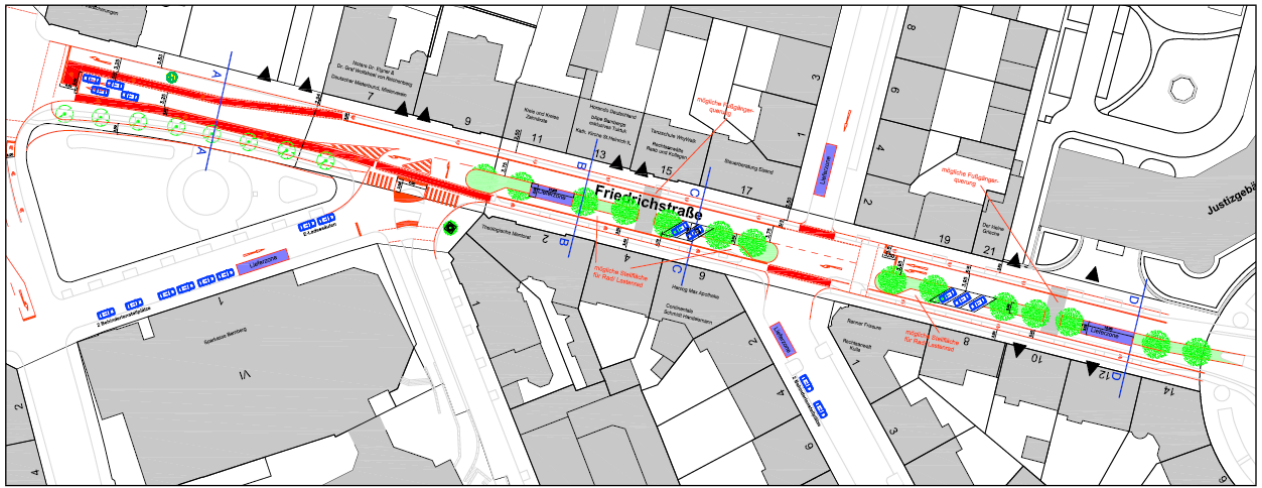
- **Fazit:**
Der Entwurf der Variante 6 bietet einen individuell auf die Gegebenheiten der Friedrichstraße angelegten Straßenquerschnitt.

Die Lebensqualität der Anwohner:innen wird spürbar verbessert:

Einerseits durch die Anpflanzung der großkronigen Bäume, die den Anforderungen des Klimawandels Rechnung trägt und zum einen durch größere Verschattungseffekte einen Mehrwert beim Thema Mikroklima und Hitzeinseln sowie zum anderen die Möglichkeit einer höheren Versickerungsleistung im Sinne des Schwammstadtprinzips bei Starkregenereignissen bietet.

Unter Berücksichtigung der entsprechenden Verkehrszahlen des MIV werden durch Anpassung der Fahrbeziehungen und der neuen Aufteilung des Straßenquerschnitts sämtliche Belange des Fuß- und Radverkehrs, ÖPNV, Menschen mit Behinderung, E-Lademöglichkeiten sowie Lade- und Lieferzonen optimiert bzw. entlang der Friedrichstraße oder im unmittelbarem Umfeld geschaffen. Mögliche Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmenden werden vermieden. Auch die Anleiterung ist für die Feuerwehr bei dieser Variante einfach möglich.

➔ Empfehlung der Variante.



Zusammenfassend empfiehlt die Verwaltung Variante 6, zugunsten der überwiegenden Vorteile zum Mikroklima innerhalb der Stadt sowie zur Schaffung von Liefer- und Lademöglichkeiten innerhalb der Friedrichstraße, sowie der Konfliktfreien Führung von Fuß-, Rad-, MIV und ÖPNV. Zudem können ÖPNV, MIV sowie Rettungsfahrzeuge, durch die breite Fahrbahn, dauerhaft ungehindert Müllfahrzeuge etc. passieren. Der Bürgerverein Mitte würde ein solches Konzept grundsätzlich begrüßen.

Weiteres Vorgehen:

Im weiteren Vorgehen ist die Planungsidee tiefgreifender zu untersuchen und die detaillierte Beteiligung der Stadtverwaltung notwendig. Auch müssen zum baldigen Zeitpunkt Leitungspläne gemeinsam mit STWB und Bamberg Service entwickelt werden, um mögliche Zwangspunkte auszuschließen. In der ersten Abschätzung kann die Thematik der Leitungs- und Kanalverlegung gelöst werden. Des Weiteren sind auch ein Verkehrssicherheitsaudit sowie eine detaillierte Verkehrsuntersuchung notwendig, um Variante 6 finalisierend zu bewerten.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung, den Entwurf der Variante 6 für die weitere Planung und Entwicklung zugrunde zulegen und in das bereits laufende VGV-Verfahren einzubringen.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	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:

1. Beschluss Verkehrssenat vom 19.12.2000
2. Plan Entwurf Variante 6

Verteiler:

Straßenverkehrsamt
Bamberg Service – Straßen- und Brückenbau
Bamberg Service – Entwässerung
Bamberg Service – Entsorgung
Bamberg Service – Grünanlagen und Friedhöfe
Stadtplanungsamt – Stadtsanierung
STVP
STWB – Energie und Wasserversorgung
Polizeiinspektion Bamberg Stadt
Amt für Brand- und Katastrophenschutz – Ständige Wache
Wirtschaftsförderung

Radverkehr in Bamberg

- Radverkehrsanlagen in der Friedrichstraße



I. BESCHLUSS DES VERKEHRSSENATES VOM 19. DEZEMBER 2000

1. Der Verkehrssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Verkehrssenat billigt die Einrichtung eines Radfahrstreifens in der Friedrichstraße stadtauswärts zu Lasten der bestehenden Stellplätze.

Die Maßnahme ist im Rahmen der anstehenden Kanalbaumaßnahme umzusetzen.

II. Herrn Oberbürgermeister zur Kenntnis

III. Ausfertigung zur weiteren Veranlassung an:

Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg

Ing.-Büro Höhen und Partner (zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung der Kanalbaumaßnahme).

IV. Abdruck zur Kenntnis an:

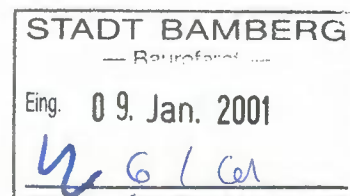
Referat 6 Beschlüsse

Referat 3 / Amt 304 / Abteilung Verkehrswesen

Stadtwerke Bamberg, Verkehrs- und Park GmbH

PI-Bamberg Stadt, Herrn Trautmann o.V.i.A.

Referat 6 / 64



V. Amt 61 zurück

Bamberg, 19.12.2000

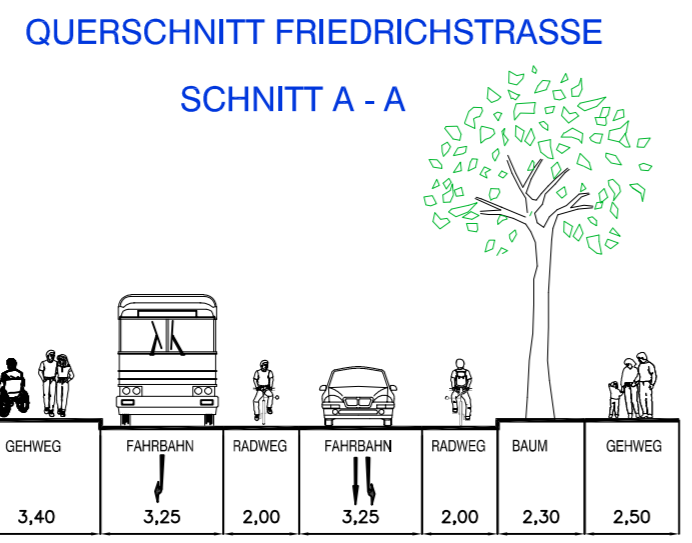
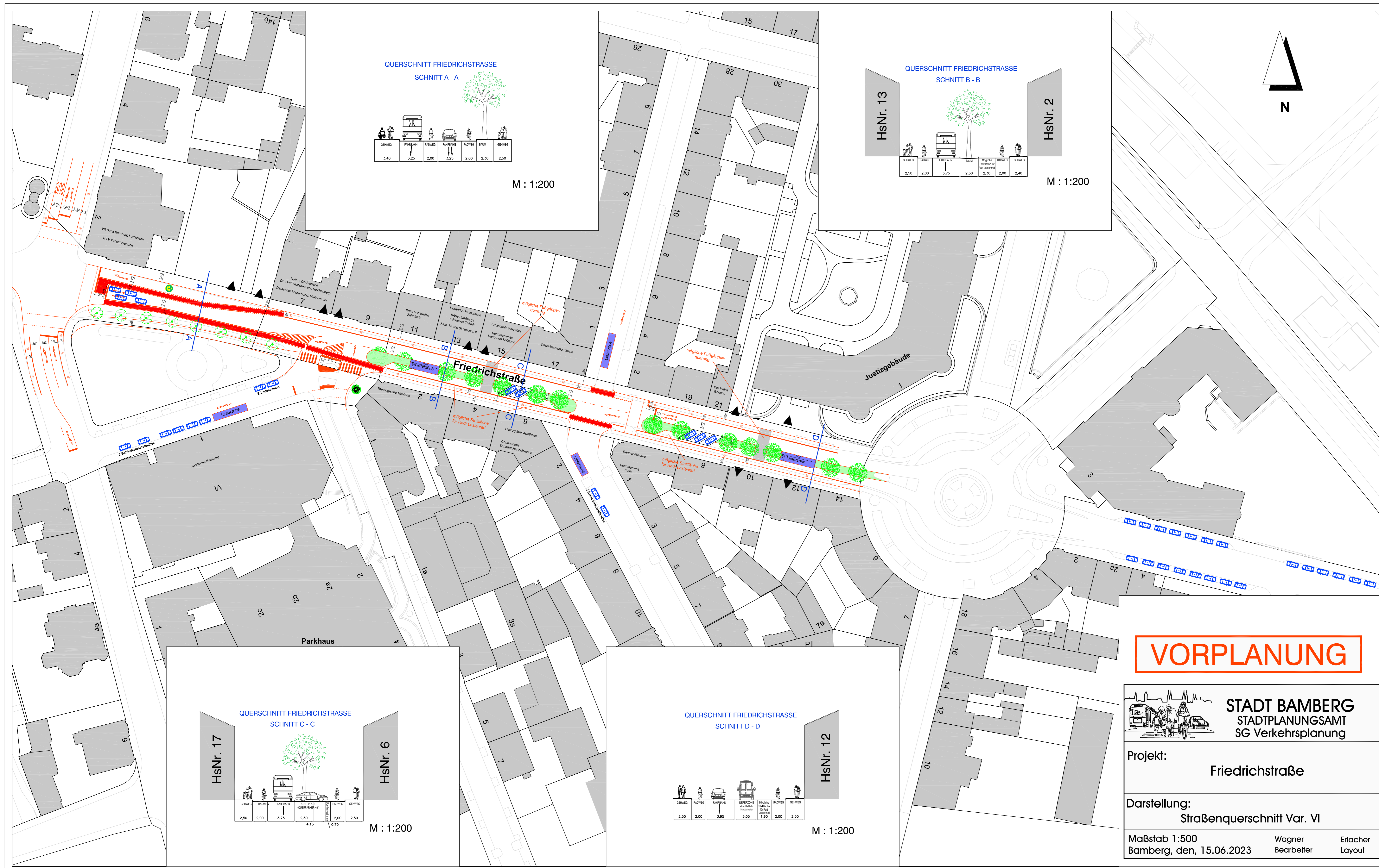
(Vorsitzender)

Baureferat:

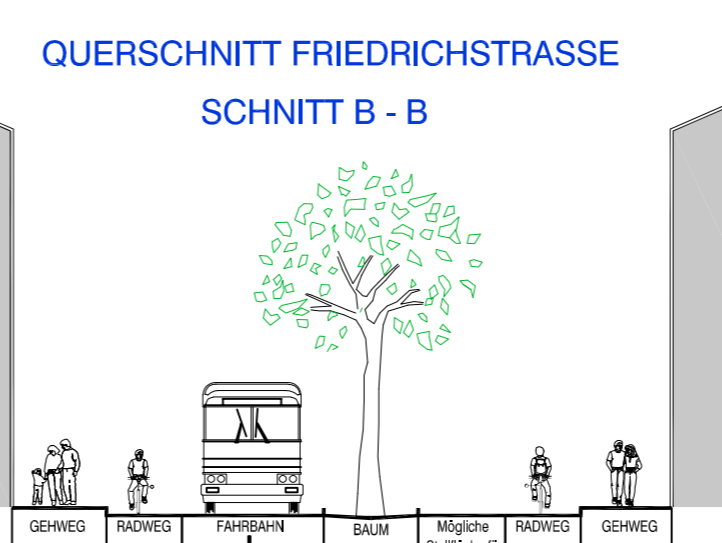
(Strauß)

Amt 61:

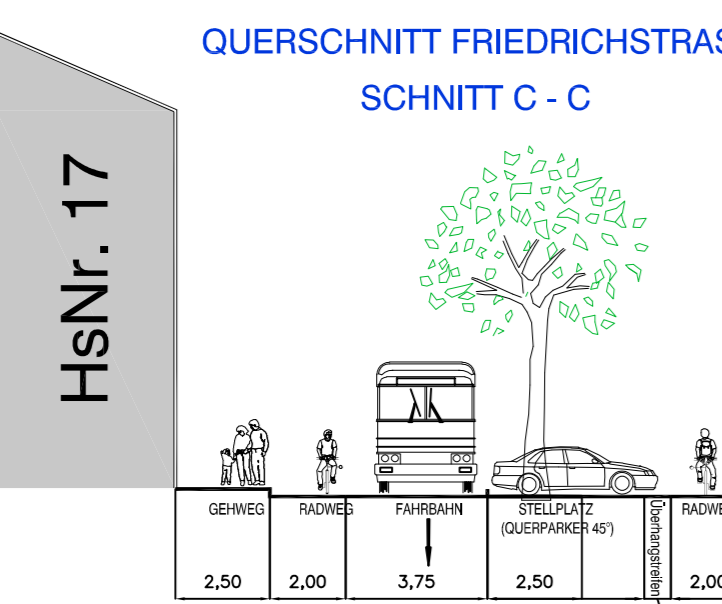
(Dr. Hohmuth)



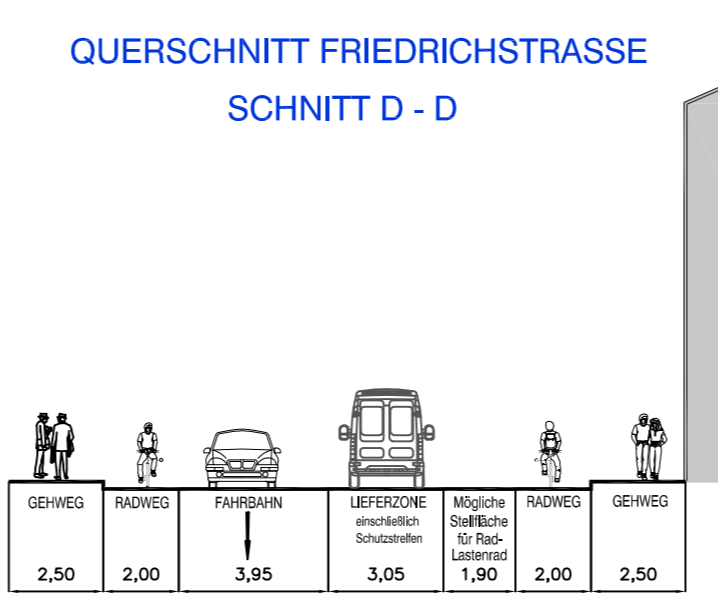
M : 1:200



M : 1:200



M : 1:200



M : 1:200

VORPLANUNG

STADT BAMBERG
STADTPLANUNGSAMT
SG Verkehrsplanung

Projekt:
Friedrichstraße

Darstellung:
Straßenquerschnitt Var. VI

Maßstab 1:500
Bamberg, den, 15.06.2023

Wagner
Bearbeiter

Erlacher
Layout



<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 31 Straßenverkehrsamt</p> <p>Beteiligt: 6 Baureferat 3 Referat für Wirtschaft und Digitalisierung 20 Kämmereiamt 61 Stadtplanungsamt</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2023/6541-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 20.06.2023 Referent: Christian Hinterstein</p>												
<p>Fortführung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Sachstandsbericht und Neufestsetzung der Parkgebührenordnung</p>													
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20.06.2023</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>27.06.2023</td> <td>Finanzsenat</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>28.06.2023</td> <td>Stadtrat der Stadt Bamberg</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	20.06.2023	Mobilitätssenat	Empfehlung	27.06.2023	Finanzsenat	Empfehlung	28.06.2023	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
20.06.2023	Mobilitätssenat	Empfehlung											
27.06.2023	Finanzsenat	Empfehlung											
28.06.2023	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung											

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage:

Die Stadt Bamberg hat sich das Ziel gesetzt, den Modal Split von derzeit 59 % bis zum Jahr 2030 auf 75 % aller zurück gelegten Wege der Bamberger Bevölkerung zu verändern. Ein wesentliches Element, um dieses Ziel zu erreichen, stellt die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds dar. Derzeit ist der städtische Raum geprägt von einem hohen Verkehrsaufkommen auf relativ eng begrenztem Raum. Besonders betroffen davon ist die Alt- bzw. Innenstadt: Zum einen durch die hohe Konzentration an nachgefragten und daher angefahrenen Angeboten, zum anderen durch den, im Verhältnis zur Nachfrage, eng begrenzten und daher knappen Parkraum. Dies betrifft gleichmäßig sowohl PKW, als auch Lieferverkehr (LKW) sowie Busse (v.a. Touristenbusse).

Ein (weiterer) Ausbau der Verkehrsnetze zur Beseitigung von Konflikten der verschiedenen Verkehrsträger ist angesichts des begrenzt verfügbaren Raums nicht möglich. Eine sinnvolle Steuerung ist daher nur durch andere Mittel und Maßnahmen, vor allem durch ein übergreifendes Management der Mobilität, möglich:

Im Rahmen eines Mobilitätsmanagements ist die Bewirtschaftung des Parkraums ein wesentliches Element, um sowohl verkehrspolitische Ziele, bspw. die Erreichung eines lokalen Modal Split von 75 % erreichen zu können, vor allem aber auch, um ein effektives Werkzeug zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl zu erhalten.

Das aktuelle Bewirtschaftungskonzept wurde zuletzt im Jahr 2016 überarbeitet. Seinerzeit wurden höhere Gebühren bzw. eine Anpassung der Taktung beschlossen. Aufgrund der Bedeutung der Parkraumbewirtschaftung als Möglichkeit einer Einflussnahme auf Verkehrsverhalten im Sinne einer Lenkung der Verkehrsmittelwahl wurde die Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts auch als eine Schlüsselmaßnahme mit hoher Priorität im Verkehrsentwicklungsplan ausgewiesen.

Bereits im Parkraumbewirtschaftungskonzept 2009 wurden wesentliche Inhalte herausgearbeitet, die in gleicher Weise noch heute gelten:

- Reduktion des Parksuchverkehrs
- Verlagerung des oberirdischen Parkraums von innen nach außen
- Aufwertung des öffentlichen Raums durch Verlagerung von oberirdischem Parken zu vorhandenen Parkhäusern und P+R-Anlagen
- Die Steuerung über ein Parkraumbewirtschaftungskonzept verfolgt dabei generell zwei Ziele bzw. mögliche Maßnahmen:
 - Die Erhebung von Parkgebühren für Parkplätze im öffentlichen Raum in gestaffelter Höhe, entsprechend dem vorhandenen Parkdruck („je höher desto teurer“).
 - Die Definition von Zonen städtischer Verkehrsflächen entsprechend dem Parkaufkommen und den Parkmöglichkeiten.

2. Parkgebühren im öffentlichen Raum:

Grundsätzlich ist Parken kostenfreier Gemeingebrauch nach dem Straßen- und Wegerecht. Die Erhebung von Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Raum ist aber gemäß § 6a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) grundsätzlich zulässig. Zuständig hierfür sind die Kommunen (Ortsstraßen). Das StVG als Bundesgesetz sieht selbst keine räumliche oder monetäre Begrenzung der möglichen Gebühren vor. Für Bayern hat der Landesgesetzgeber allerdings mit § 10 der Zuständigkeitsverordnung (ZuständigkeitsV) einen für die Kommunen verbindlichen Rahmen gesetzt:

Nach der ZuständigkeitsV können die bayerischen Kommunen Gebührenordnungen für das Parken erlassen. Dabei darf die Parkgebühr höchstens 0,50 € je angefangener halben Stunde (max. 1 €/h) betragen. In Gebieten mit besonderem Parkdruck darf die Gebühr höchstens 1,30 € je angefangener halben Stunde (max. 2,60 €/h) betragen. Diese Vorgaben sind für die Kommunen bindend.

a) Derzeitige Regelung:

Zuletzt wurden mit Beschluss des Stadtrates vom 21.03.2018 die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum an die mit Beschluss des Stadtrates vom 28.09.2016 neu geordneten Parkgebühren angepasst. Die Umsetzung erfolgte zum 01.05.2018.

In allen Parkzonen wurden gerade Beträge mit passenden Gebührenschritten aufgrund vermehrter Kundenbeschwerden gewählt und damit dem tatsächlichen Nutzerverhalten Rechnung getragen.

Aktuell ist die Gebühr für den öffentlichen Parkraum wie folgt festgelegt:

Parkzone I: bis 15 Minuten	0,50 € (Mindestgebühr)
bis 30 Minuten	1,00 €
bis 45 Minuten	1,50 €
bis 60 Minuten	2,00 €
Parkzone II: bis 20 Minuten	0,50 € (Mindestgebühr)
bis 40 Minuten	1,00 €
bis 60 Minuten	1,50 €
bis 80 Minuten	2,00 €
bis 100 Minuten	2,50 €
bis 120 Minuten	3,00 €

Dabei ist zu beachten, dass in der Parkzone I (innerstädtischer Bereich) die maximale Parkdauer bei 60 Minuten liegt. Ausnahmen davon sind die Bereiche „Lange Straße“ (hier wurden infolge der Umgestaltung gemäß Beschluss Mobilitätssenat vom 24.11.2020, 2021 alle Parkplätze aufgelöst) und „Am Kranen“, wo die maximal zulässige Parkdauer bei 30 Minuten liegt.

b) Vorschlag für eine Anpassung der Parkgebühren:

Um die unter Ziff. 1. der Vorlage genannten Ziele auch mit Hilfe der künftigen Parkraumbewirtschaftung effizienter und effektiver steuern zu können, schlägt die Verwaltung eine Anpassung der Gebührenhöhe vor. Damit soll insbesondere der in der Innenstadtlage (heutige Zone I) im Vergleich zur Nachfrage nur sehr eingeschränkt vorhandene öffentliche Parkraum verteuert werden, um sowohl eine zeitliche Reduktion des einzelnen Parkvorgangs, aber vor allem auch eine Vermeidung des PKW-Suchverkehrs nach freien Plätzen und im Ergebnis eine veränderte Verkehrsmittelwahl befördern zu können. Ziel muss es sein, weiter mehr Verkehrsteilnehmer*innen zum Verzicht auf die Nutzung eines Privat-PKW in der Innenstadt und zur verstärkten Nutzung anderer Mobilitätsformen, wie bspw. ÖPNV und Fahrrad, zu motivieren. Neben unterstützenden Angeboten, wie dem gut ausgebauten, innerstädtischen ÖPNV-Angebot, dem vorhandenen P+R-System und einem Fahrrad-Förderprogramm der Stadt Bamberg, müssen dabei auch restriktivere Maßnahmen, wie die Verteuierung des knappen Gutes öffentlicher Parkraum, ergriffen werden, soll das ambitionierte städtische Ziel eines Modal-Split von 75% erreicht werden können. Damit würde gleichzeitig auch eine (sicher isoliert eher kleine) Maßnahme zum Klimaschutz und zur Erreichung der Klimaziele ergriffen. Daneben ist auch die Erhaltung einer Gebührendifferenz zum Parken in den Parkhäusern, hier vor allem denen der STVP GmbH – im Rahmen des rechtlich möglichen – wichtiges Gestaltungsziel.

Ziel muss es daneben weiterhin sein, den Nutzerinnen und Nutzern ein möglichst schlüssiges, leicht nachvollziehbares und vor allem auch leicht zugängliches Angebot zu formulieren. Daher ist es Gestaltungsziel, die Gebühren so zu wählen, dass möglichst gerade Beträge und klar nachvollziehbare Zeiteinheiten (Taktung) gewählt werden. Dies erhöht zum einen die Akzeptanz der Bezahlung, aber gleichzeitig auch die Zufriedenheit. Dies zeigt der Blick in die Vergangenheit wo es, infolge „ungerader“ Beträge zu einem verstärkten Beschwerdeaufkommen kam, da die Parkautomaten nicht wechseln können und die Nutzer*innen häufig keinen passenden Betrag parat hatten. Vor diesem Hintergrund wird folgende neue Gebührenstruktur ab dem 01.07.2023 vorgeschlagen:

Parkzone I: bis 30 Minuten	1,30 € (Mindestgebühr)
bis 60 Minuten	2,60 €
Parkzone II: bis 30 Minuten	1,00 € (Mindestgebühr)
bis 60 Minuten	2,00 €
bis 90 Minuten	3,00 €
bis 120 Minuten	4,00 €

Im restlichen Stadtgebiet bleibt – soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen im Geltungsbereich eines Parkscheinautomaten zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist – die Parkgebühr auf 0,50 € je angefangene halbe Stunde festgesetzt.

Durch die Vereinheitlichung der Taktung auf 30 Minuten für alle Parkzonen soll eine einheitliche Struktur geschaffen werden, welche den Nutzer*innen die Orientierung erleichtern soll, da diese in allen Parkzonen gilt. Die Taktung dient dabei ebenfalls der Vereinfachung der Abrechnung der Parkgebühren. Dabei entspricht eine 30-Minuten-Taktung auch eher dem tatsächlichen Nutzerverhalten. Eine Auswertung der STVP GmbH der durchschnittlichen Parkierungsdauern in den Zonen I und II im Jahr 2022 ergab für die Tarifzone I einen Durchschnittswert von 45:46 Minuten und für die Zone II von 01:11:18 Stunden.

Durch die Anhebung der Gebühren soll dem oben geschilderten Ansatz der Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten und der Reduzierung des PKW-Aufkommens in der Innenstadt gefolgt werden. Die Parkhöchstdauer soll sich weiterhin am Bestand orientieren:

- Parkzone I: Höchstparkdauer 60 Minuten
- Parkzone II: Höchstparkdauer 120 Minuten

Diese Regelung hat sich bewährt und soll daher beibehalten werden. Die bisherige „Ausnahme“ im Bereich Am Kranen mit einer maximalen Parkdauer von 30 Minuten soll aufgrund der besonders exponierten Lage weiter beibehalten bleiben.

Der Innenstadtbereich (Zone I) und der erweiterte Innenstadtbereich (Zone II) bleiben dabei räumlich unverändert.

An den in § 2 der bisherigen Parkgebührenordnung festgelegten Örtlichkeiten gibt es zum Teil zwischenzeitlich keine Parkscheinautomaten mehr. D.h. es ist auch eine inhaltliche redaktionelle Korrektur der Satzung vorzunehmen: Es entfallen die Bereiche „Lange Straße“ und „Am Katzenberg“.

c) Differenzierung Parken im öffentlichen Raum und Nutzung öffentlicher Tiefgaragen:

Neben den rechtlichen Aspekten sollen die Parktarife, auch unter Berücksichtigung einer maximal zulässigen Höchstparkdauer, weiterhin – soweit aufgrund der gesetzlichen Vorgaben möglich - einen Abstand zu den Tarifen in den relevanten innenstadtnahen Tiefgaragen und Parkhäusern aufweisen. Auch dies hat zum Ziel, das Verkehrsverhalten so zu beeinflussen, dass primär diese Parkierungseinrichtungen angefahren und nicht nach Parkplätzen im öffentlichen Raum „gesucht“ werden soll.

Die Gebühren- und Tarifstruktur würde sich demnach künftig wie folgt darstellen:

	30 Min	60 Min	90 Min	120 Min
Parkzone 1	1,30 €	2,60 €		
Parkzone 2	1,00 €	2,00 €	3,00 €	4,00 €
Parkierungseinrichtungen STVP		2,50 €		5,00 €

d) Parkscheinautomaten:

Die Parkscheinautomatenstandorte bleiben im Bestand und werden – vorbehaltlich der entsprechenden Beschlussfassungen – durch die STVP entsprechend lediglich auf die neuen Gebühren umgestellt. Die Kosten für die Neuprogrammierung und Kennzeichnung werden durch die STVP getragen. Die Bewirtschaftungszeiten bleiben wie bisher.

Aus Sicht der Verwaltung sollte dabei generell über Anschaffung neuer Parkscheinautomaten für die Zukunft nachgedacht werden. Aktuell sind die vorhandenen Automaten nicht in der Lage EC- oder Kreditkarten anzunehmen. Sog. Handy-Parken ist und bleibt dagegen möglich. Insbesondere für den Fall, dass die Verwaltung mit einer Überarbeitung der Parkzonen beauftragt werden sollte (siehe dazu Ziffer 3 der Vorlage), wäre es aber empfehlenswert dann generell die Parkscheinautomaten (insbesondere falls die Zonen erweitert würden) neu aufzustellen und ggf. neue Geräte anzuschaffen. Hierzu würde ein entsprechender Vorschlag durch die Verwaltung mit einer Kostenermittlung und Umsetzungsempfehlung aufbereitet werden.

Ein entsprechender Empfehlungsbeschluss wird als Beschlussvorschlag unterbreitet.

e) Anpassung der städtischen Parkgebührenordnung:

Zur Umsetzung der neuen Gebührenstruktur muss die Verordnung über die Festsetzung von Parkgebühren in der Stadt Bamberg (Parkgebührenordnung) vom 06.04.2018 überarbeitet und angepasst werden. Eine neu gefasste Gebührenordnung liegt als ANLAGE 1 bei. Der nächstmögliche Veröffentlichungstermin der Bekanntmachung im Amtsblatt nach einem Stadtratsbeschluss am 28.06.2023 ist am 14.07.2023. Die geänderte Parkgebührenordnung kann daher am 15.07.2023 in Kraft treten. Die Verordnung wurde dementsprechend formuliert.

3. Überprüfung der Parkzonen:

Die aktuelle Parkgebührenordnung geht von einer Dreiteilung in die Zonen I und II sowie das übrige Stadtgebiet aus.

Bereits in seiner Sitzung am 24.11.2009 hatte sich der Stadtentwicklungssenat intensiv mit dem Ziel und dem Erfordernis einer Fortschreibung des Umgriffs der Parkzonen I und II befasst. Auf Empfehlung des Fachsenates hatte der Stadtrat am 25.11.2009 dem Parkraumbewirtschaftungskonzept grundsätzlich zugestimmt. Anders als von der Verwaltung vorgeschlagen, wurden aber hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise die Worte „Umsetzungsbeginn sofort“ aus dem Beschluss gestrichen.

In der Folge wurden die damaligen Maßnahmen im Wesentlichen bis heute nicht umgesetzt. Aktuell besteht weiterer Anpassungsbedarf. Dies betrifft insbesondere das Umfeld der öffentlichen Parkgaragen. Infolge der dort neuen Tarife besteht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit des Ausweichens in den öffentlichen Straßenraum. Damit würden die Anlieger zusätzlich belastet und die erwarteten erhöhten Einnahmen in den Garagen möglicherweise gefährdet. Eine Neuabgrenzung der Parkzonen in diesen kritischen Bereichen wird für erforderlich erachtet, um die gesetzten Steuerungs- und Einnahmeziele tatsächlich auch erreichen zu können.

Die Verwaltung greift daher mit dieser Vorlage den grundlegenden Stadtratsbeschluss von 2009 zur Überprüfung der aktuellen Grenzen der Parkzonen wieder auf. Es wird vorgeschlagen, dem Senat möglichst bereits in der Folgesitzung ein Konzept vorzuschlagen, welchem sich – nach einer positiven Behandlung im Mobilitätssenat – eine Verbändeanhörung und –beteiligung anschließen soll.

Ein entsprechender Arbeitsauftrag (auch hinsichtlich der Parkscheinautomaten, vgl. Ziffer 2 d) ist unter Beschlussziffer 3 formuliert.

4. Finanzierung des ÖPNV:

Eine Arbeitsgruppe zur Anpassung des ÖPNV-Angebots – bestehend aus dem Aufsichtsrat der STVP und den Mitgliedern des Mobilitätssenats - hat sich mit der Struktur und der Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Bamberg auseinandergesetzt.

Die Arbeitsgruppe hat dabei die Empfehlung ausgesprochen, dass zusätzliche Erträge aus der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts dem ÖPNV-Angebot der STVP in der Stadt Bamberg zukommen sollen. Ziel ist es, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Bamberg aufrechterhalten und damit einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds leisten zu können.

Die Verwaltung greift diese Empfehlung auf und schlägt vor, da es sich um eine haushaltsrechtlich relevante Vorgehensweise handelt, dass die Verwaltung einen gemeinsamen Vorschlag mit den Stadtwerken Bamberg ausarbeitet und diesen zur weiteren Beratung in den zuständigen Finanzsenat möglichst noch vor der Sommerpause einbringen wird.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat empfiehlt dem Finanzsenat folgende Beschlussempfehlung an den Stadtrat:
 - 2.1. Der Stadtrat beschließt folgende

Verordnung über die Festsetzung von Parkgebühren in der Stadt Bamberg (Parkgebührenordnung)

Vom

Die Stadt Bamberg erlässt aufgrund des § 6 a Abs. 6 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, in Verbindung mit § 10 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) vom 16. Juni 2015 (GVBl. S. 184, BayRS 2015-1-1-V), die zuletzt durch Verordnung vom 28. März 2023 (GVBl. S. 121) geändert worden ist, folgende Verordnung:

Inhaltsübersicht

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Gebühren
- § 3 In-Kraft-Treten

§ 1 Geltungsbereich

Die Parkgebührenordnung gilt, soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen im Geltungsbereich eines Parkscheinautomatens zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, für das gesamte Stadtgebiet Bamberg.

§ 2 Gebühren

- (1) Die Parkgebühr wird auf 0,50 Euro (Mindestgebühr) je angefangene halbe Stunde festgesetzt.
- (2) Abweichend von Abs. 1 betragen die Parkgebühren im Innenstadtbereich 1,30 Euro je angefangenen 30 Minuten in folgenden Straßen und Plätzen (Parkzone 1):

Am Kranen
Geyerswörthplatz
Geyerswörthstraße
Heinrichstraße
Heumarkt
Holzmarkt
Kapuzinerstraße
Promenadestraße
Schönleinsplatz
Schranne

(3) Abweichend von Abs. 1 betragen die Parkgebühren im erweiterten Innenstadtbereich 1,00 Euro je angefangene 30 Minuten in folgenden Straßen und Plätzen (Parkzone 2):

Amalienstraße	Herzog-Max-Straße bis Hainstraße
Äußere Löwenstraße	
Dr.-von-Schmitt-Straße	
Franz-Ludwig-Straße	Willy-Lessing-Straße bis Heinrichsdamm
Friedrichstraße	
Hainstraße	Schönleinsplatz bis Ottostraße
Heinrichsdamm	Willy-Lessing-Straße bis Marienbrücke
Herzog-Max-Straße	Friedrichstraße bis Amalienstraße
Josephstraße	
Kunigundendamm	Luitpoldstraße bis Gabelsbergerstraße
Luisenstraße	
Luitpoldstraße	
Markusplatz	
Obere Königstraße	
Obere Sandstraße	
Schillerplatz	
Schützenstraße	Friedrichstraße bis Ottostraße
Theuerstadt	
Untere Königstraße	
Weide	
Weidendamm (inkl. Dammkrone)	
Wilhelmsplatz	

§ 3 In-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am 15. Juli 2023 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über die Festsetzung von Parkgebühren in der Stadt Bamberg vom 6. April 2018 außer Kraft.

- 2.2 Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, dem Mobilitätssenat bis zur nächsten Sitzung des Mobilitätssenates einen Vorschlag zur Neuordnung der Tarifzonen einschließlich der Bewirtschaftungsformen sowie zum Austausch der Parkscheinautomaten vorzulegen.
- 2.3 Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, einen mit den Stadtwerken Bamberg GmbH abgestimmten Vorschlag für eine finanzielle Unterstützung des ÖPNV-Angebotes auszuarbeiten und dem Finanzsenat möglichst noch vor der Sommerpause zur weiteren Beratung vorzulegen.

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:

Parkgebührenordnung

Verteiler:

Verordnung über die Festsetzung von Parkgebühren in der Stadt Bamberg (Parkgebührenordnung)

Vom

Die Stadt Bamberg erlässt aufgrund des § 6 a Abs. 6 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, in Verbindung mit § 10 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) vom 16. Juni 2015 (GVBl. S. 184, BayRS 2015-1-1-V), die zuletzt durch Verordnung vom 28. März 2023 (GVBl. S. 121) geändert worden ist, folgende Verordnung:

Inhaltsübersicht

§ 1 Geltungsbereich

§ 2 Gebühren

§ 3 In-Kraft-Treten

§ 1

Geltungsbereich

Die Parkgebührenordnung gilt, soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen im Geltungsbereich eines Parkscheinautomaten zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, für das gesamte Stadtgebiet Bamberg.

§ 2

Gebühren

(1) Die Parkgebühr wird auf 0,50 Euro (Mindestgebühr) je angefangene halbe Stunde festgesetzt.

(2) Abweichend von Abs. 1 betragen die Parkgebühren im Innenstadtbereich 1,30 Euro je angefangenen 30 Minuten in folgenden Straßen und Plätzen (Parkzone 1):

Am Kranen

Geyerswörthplatz

Geyerswörthstraße

Heinrichstraße

Heumarkt

Holzmarkt

Kapuzinerstraße

Promenadestraße

Schönleinsplatz

Schranne

(3) Abweichend von Abs. 1 betragen die Parkgebühren im erweiterten Innenstadtbereich 1,00 Euro je angefangene 30 Minuten in folgenden Straßen und Plätzen (Parkzone 2):

Amalienstraße	Herzog-Max-Straße bis Hainstraße
Äußere Löwenstraße	
Dr.-von-Schmitt-Straße	
Franz-Ludwig-Straße	Willy-Lessing-Straße bis Heinrichsdamm
Friedrichstraße	
Hainstraße	Schönleinsplatz bis Ottostraße
Heinrichsdamm	Willy-Lessing-Straße bis Marienbrücke
Herzog-Max-Straße	Friedrichstraße bis Amalienstraße
Josephstraße	
Kunigundendamm	Luitpoldstraße bis Gabelsbergerstraße
Luisenstraße	
Luitpoldstraße	
Markusplatz	
Obere Königstraße	
Obere Sandstraße	
Schillerplatz	
Schützenstraße	Friedrichstraße bis Ottostraße
Theuerstadt	
Untere Königstraße	
Weide	
Weidendamm (inkl. Dammkrone)	
Wilhelmsplatz	

§ 3 In-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am 15. Juli 2023 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über die Festsetzung von Parkgebühren in der Stadt Bamberg vom 6. April 2018 außer Kraft.

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2023/6576-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	20.05.2023
		Referent:	Thomas Beese
Metropolradweg Nürnberg-Bamberg - Sachstand und weiteres Vorgehen			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
20.06.2023	Mobilitätssenat	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

1. Sachstand

Im nördlichen Raum der Europäischen Metropolregion Nürnberg besteht der Wunsch, entlang der einwohner- und pendlerstarken Regnitztal-Achse eine direkte, zügig, sicher und komfortabel befahrbare Radwegeverbindung mit dem Titel „Metropolradweg Nürnberg - Bamberg“ zu realisieren.

Der Metropolradweg soll von der Stadt Bamberg im Norden durch den Landkreis Bamberg, die Stadt und den Landkreis Forchheim sowie den Landkreis Erlangen-Höchstadt und dann weiter im Bereich der Städte Erlangen und Fürth nach Nürnberg führen und eine hochattraktive Radverkehrsinfrastruktur mit positiv ausstrahlender Wirkung auf die umgebenden Radwegenetze bilden.

Mithilfe dieser direkten, zügigen, sicheren und komfortablen Radwegeverbindung soll der Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr (insbesondere Berufspendelnde) erhöht, die kommunalen Radverkehrsnetze durch gute Anschlüsse und Übergänge gestärkt und gleichzeitig eine Verbesserung der Situation für touristische Radfahrende erreicht werden. Dabei soll der Metropolradweg möglichst nah und frei von Umwegen entlang des Main-Donau-Kanals geführt werden und das Cityroutennetz der Stadt Bamberg (Schleuse Bamberg) mit dem im Aufbau befindlichen Radschnellverbindungsnetz der Metropolregion Nürnberg (Schleuse Nürnberg) verbinden.

Die Ende 2021 beauftragte und mit 80 Prozent durch Bundesmittel geförderte Realisierbarkeitsstudie ist abgeschlossen, der Ergebnisbericht liegt seit 5. Mai 2023 den Kommunen vor. Der Bericht stellt die zentralen Ergebnisse für den etwa 65 km langen Metropolradweg zusammen.

An den Metropolradweg werden besondere Qualitätsanforderungen gestellt. So soll möglichst durchgängig der Standard einer Radvorrangroute hergestellt werden. Ziel der Realisierbarkeitsstudie war es, eine umsetzungsfähige Trasse zu finden, zu konzeptionieren und mit Kosten zu hinterlegen. Die Erstellung der Realisierbarkeitsstudie erfolgte in enger Abstimmung mit den Gebietskörperschaften und der Öffentlichkeit.

Maßnahmenübersicht Stadt Bamberg

Auf dem Gebiet der Stadt Bamberg verläuft der Metropolradweg von Strullendorf kommend weiter auf der östlichen Kanalseite bis zur Schleuse Bamberg (Ergebnisbericht, Abbildung 32, **Anlage 1**). Die Länge des Metropolradwegs im Stadtgebiet beträgt 3,7 km. Im Abschnitt zwischen der Schleuse Strullendorf und Bamberg wurde nur eine einzige Variante untersucht, da die Flächen entlang des Kanals auf der Ostseite bereits im Eigentum der Stadt Bamberg sind und diese Verbindung im Bestand schon heute von Radfahrenden rege genutzt wird. Die untersuchte Variante verläuft auf den bestehenden land- und forstwirtschaftlichen Wegen und lässt die Dammkrone aus, weil eine Asphaltierung in diesem Bereich nicht möglich ist und auch die Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr auf der Dammkrone nicht durch einen Ausbau reduziert werden können. In Richtung Bamberg verläuft die Variante weiter entlang des Kleingartenvereins Sendelbach eV, hier müssen Maßnahmen zur Reduktion der Konflikte mit dem ruhenden Verkehr gefunden werden. Der untersuchte Abschnitt des Metropolradwegs endet an der Kreuzung Am Sendelbach/Galgenfuhr an der Schleuse in Bamberg. Auf die Notwendigkeit einer guten Einbindung in das Radverkehrsnetz der Stadt Bamberg wird hingewiesen.

Im Ergebnis umfasst der Metropolradweg in Bamberg eine Gesamtstrecke von 3,7 km Länge und wird auf (auszubauenden) Wirtschaftswegen, im Siedlungsgebiet über (zukünftige) Fahrradstraßen geführt.

Der Ergebnisbericht der Realisierbarkeitsstudie beinhaltet einen Steckbrief für die Stadt Bamberg, in dem die anfallenden Maßnahmen und Kosten der empfohlenen Trassenführung zusammengefasst und erläutert sind (**Anlage 2**).

Das Maßnahmenkataster enthält die Einzelmaßnahmen mit den geschätzten Kosten abschnittsweise für Strecken sowie einzelner Knotenpunkte, Maßnahmen für Strecken- und Knotenpunkte sind getrennt dargestellt (**Anlage 3**).

Geschätzte Kosten

Für 3,1 km wird eine Verbreiterung empfohlen, hierfür werden Kosten in Höhe von ca. 318.000 € geschätzt. An fünf plangleichen Knotenpunkten besteht Handlungsbedarf, dieser wird mit ca. 10.000 € geschätzt. Kosten für teilweise noch fehlende Beleuchtung werden mit 26.000 € geschätzt. Zuzüglich anfallender Planungskosten und Mehrwertsteuer werden Gesamtkosten (brutto) in Höhe von rund 485.000 € kalkuliert.

2. weiteres Vorgehen

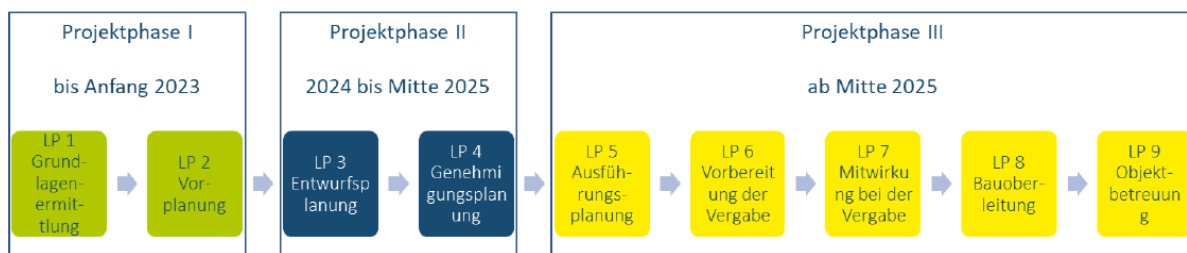
Die Realisierbarkeitsstudie ist ein wichtiger Baustein im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess. Sie deckt die Grundleistungen / Grundlagenermittlungen (Leistungsphase (LPH) 1 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) bis hin zur Trassenvorplanung (LPH 2 HOAI) ab. Im Rahmen der Studie wurden Trassen- und Qualitätsvarianten nach transparenten Kriterien bewertet und verglichen. Ergebnis ist die gutachterliche Empfehlung einer Trassenführung (ggf. mit Abschnittsvarianten).

Die Realisierbarkeitsstudie ersetzt nicht den anschließenden Planungs- und Umsetzungsprozess, sondern bereitet diesen vor. Es handelt sich bei den beschriebenen Maßnahmen um aus fachlicher Sicht empfohlene Vorschläge. Die konkrete Umsetzung obliegt im Rahmen der Planungshoheit den Kommunen.

Projektphase I (LPH 1 und 2 nach HOAI) ist mit Abschluss der Realisierbarkeitsstudie abgeschlossen. Im Vorfeld der Projektphase II (HOAI LPH 3-4) wird eine Zwischenphase erforderlich, in der zum Beispiel die Grundsatzentscheidungen in den Kommunen herbeizuführen sind, ein interkommunaler Interessensverbund zur Planung des Metropolradwegs zu schließen ist, ein Förderantrag zu stellen ist und die Vorbereitung der Projektphase II erfolgen muss (bis Ende 2023).

Projektphase II umfasst dann die Abstimmung von Grundsatzentscheidungen, die Erstellung der Leistungsbeschreibung und Ausschreibungsunterlagen für die LPH 3 und 4 auf der Gesamtstrecke, die Durchführung des Vergabeverfahrens sowie die Begleitung des dann beauftragten Fachbüros. Etablierte Formate wie Arbeitskreis und Lenkungskreis sollten in der Projektphase II fortgeführt werden, um eine Abstimmung mit den Kommunen zu gewährleisten. In dieser Phase ist auch eine intensive Einbeziehung der Fördermittelgeber, der WSV sowie der Straßenbauasträger und Träger öffentlicher Belange von Relevanz. Im Ergebnis sollen eingabefähige Planungsunterlagen für Bauanträge und die bauliche Förderung stehen.

Abbildung 118: Projektphasen Gesamtprojekt Metropolradweg



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Aufgrund der Planungshoheit der Kommunen und um erneut eine Förderung des Bundes für die Planung des Metropolradwegs zu erlangen, wird für den weiteren Projektverlauf eine Zwischenphase mit Gründung eines interkommunalen Interessensverbunds erforderlich. Hierfür ist eine grundsätzliche Bereitschaft aller am Metropolradweg anliegenden Kommunen einem „Interkommunalen Interessensverbund MRW-Planung“ beizutreten notwendig. Eine endgültige Entscheidung erfolgt erst mit der Zustimmung zur Kooperationsvereinbarung.

Vorteil einer Kooperation für alle und somit auch für die Stadt ist die Minimierung von Personal- wie Planungskosten. Durch eine gemeinsame Fortführung des Projekts Metropolradweg Nürnberg-Bamberg werden Planungskosten und Kosten für das Projektmanagement nach Kommunen und der ermittelten Basiskosten umgelegt. Dank der in Aussicht gestellten 80 prozentigen Förderquote verbleiben für die Stadt Bamberg Planungskosten in Höhe von rund 5.000 € für eine extern ausgearbeitete Entwurfsplanung. Ziel ist unter der Federführung des Landkreises Bamberg bis Ende 2023 einen Förderantrag an das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zu stellen. Durch die Schirmherrschaft von Ministerpräsident Dr. Markus Söder und der zugesagten Unterstützung durch das bayerische Verkehrsministerium gewinnt der Metropolradweg als wichtiger Bestandteil des bayerischen Alltagsradwegenetzes noch mehr an Bedeutung.

Im Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030 ist die Attraktivitätsverbesserung des interkommunalen Radverkehrsnetzes beinhaltet, somit stehen die weiteren Planungsschritte im Einklang mit der Umsetzung des VEP 2030. Demnach wird die skizzierte gemeinsame Fortführung des Projekts Metropolradweg Nürnberg-Bamberg (Projektphase II) und die erforderliche Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes empfohlen. Die für die Stadt Bamberg anteiligen Planungskosten für die Projektphase II von rund 5.000 € sind im Fahrradprogramm berücksichtigt.

3. Antrag: Leuchtturmprojekt Metropolradweg – Neue Fördermittel nutzen

Der Antrag der Stadtratsfraktion der Grünen vom 30.03.2023 weist auf neue Fördermöglichkeiten hin, die zur Umsetzung des Metropolradwegs beantragt werden sollen. Die Verwaltung soll zudem die Weiterführung des Metropolradwegs ins Stadtgebiet vorstellen (Anlage 4).

3.1 Beantragung Fördermittel für den Abschnitt Stadt Bamberg

Für Planung und Umsetzung stehen theoretisch zwei unterschiedliche Förderprogramme zur Verfügung:

- Im Rahmen des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) wird seit 1. März 2023 auch der Bau und Ausbau öffentlicher Feld- und Waldwege mit Bedeutung für den Radverkehr gefördert. Die Förderung beträgt bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.
- Ab 3. Mai 2023 können Radfernwege, die auf den 12 D-Routen des „Radnetz Deutschland“ liegen, gefördert werden. Die Route D11 (Ostsee-Oberbayern) führt durch das Bamberger Stadtgebiet (vom Norden über das Gleisdreieck, über die Coburger- und Ludwigstraße durch Bamberg-Mitte an das Adenauerufer und entlang des Kanals nach Strullendorf). Damit liegt der Metropolradweg auf der Trasse der D11-Route.

Durch das Förderprogramm Radnetz Deutschland werden investive Maßnahmen gefördert, wie z.B. Maßnahmen zur Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und der Ausbaubreite, Sicherheitsmaßnahmen wie die Beseitigung von Gefahrenstellen, Schaffung von sicheren Querungsstellen, den Bau von Fahrradabstellanlagen und modernen Raststätten sowie nicht-investive Marketingmaßnahmen. Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz

von bis zu 75 Prozent, für finanzschwache Kommunen mit einem Höchstsatz von bis zu 90 Prozent der förderfähigen Ausgaben. Vom 03. Mai bis zum 31. August 2023 können beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) Förderanträge für Vorhaben auf dem Radnetz Deutschland eingereicht werden. Für den neuen Förderaufruf stehen bis zu 45 Millionen Euro für längerfristige Projekte bereit. Für kurzfristige Vorhaben, die bis Ende 2024 abgeschlossen werden können, stehen bis zu 55 weitere Millionen Euro bereit.

Für einen GVFG-Antrag wird eine Ausführungsplanung benötigt. Diese liegt aktuell nicht vor. Um Personal- wie Planungskosten zu reduzieren wird das oben dargestellte weitere Vorgehen zur Planung und Umsetzung des Metropolradwegs empfohlen.

Die Förderung des Radnetz Deutschland ist umfassender. Neben der Verbreiterung der Radwege wird auch Infrastruktur wie z.B. der Bau von Rastanlagen gefördert. Der Ausbau von Radwegen auf Wirtschaftswegen ist auch hier grundsätzlich förderfähig, jedoch nur anteilig, eine Kostenteilung für den Radverkehrsanteil ist anzugeben. Die Verwaltung wird die genauen Förderbedingungen auf Umsetzbarkeit im Stadtgebiet prüfen.

3.2 Weiterführung des Metropolradwegs im Stadtgebiet

Der Metropolradweg soll langfristig über eine neue Radinfrastruktur, einer Geh- und Radbrücke unterhalb der Heinrichsbrücke von Neue Bughofer Straße zum Weegmannufer (Höhe P+R-Platz), in das Zentrum geleitet werden. Dies ist im Radrouten-Zielnetz VEP Bamberg 2030 als Lückenschluss dargestellt. Momentan verläuft die Rad-(touristische) Wegweisung über das Adenauerufer.

Das Adenauerufer verträgt bereits heute (zumindest tagsüber) keinen schnellen und starken Radverkehr, zahlreiche Konflikte mit Naherholungssuchenden sind bekannt. Zur Vermeidung von Konflikten müssen Rad- und Fußverkehr getrennt voneinander geführt werden. Der bestehende ca. 3,00 m breite Uferweg müsste in ganzer Länge verbreitert werden um die empfohlenen Mindestbreiten von 2,50 m für Fußgänger (EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) und 3,00 m für den Radverkehr (ERA – Empfehlung für Radverkehrsanlagen) zu erreichen. Dies entspräche nahezu einer Verdoppelung der befestigten Fläche. Eine Verbreiterung wäre zwar grundsätzlich möglich, aber nicht durchgehend aufgrund von Engstellen (im Bereich unterhalb der VHS), Bäumen und Böschung (Eigentum Bund / Bundeswasserstraße).

Die Neue Bughofer Straße könnte zu einer Fahrradstraße werden. Am Kunigundendamm sind im Abschnitt Neue Bughofer- bis Bughofer Straße beidseitig Radverkehrsanlagen vorhanden, ab dort bis zur Marienbrücke fehlt beidseitig eine angemessene Radinfrastruktur (der Schutzstreifen stadtauswärts ist aktuell zu schmal). Die vorhandene Fahrbahnbreite des Kunigundendamms von ca. 9,00 m Breite ermöglicht auch ohne Parken nur beidseitige, 1,50m breite Schutzstreifen. Mit Verknüpfung der Bughofer Straße über die bereits beschlossene Fahrradachse Wunderburg (Fahrradstraßen Gönner-, Trimberg-, Martin-Luther-Straße), könnte der Metropolradweg in das (östliche) Bamberger Zentrum geführt werden. Um das Adenauerufer wirksam vom zügigen Pendlerverkehr zu entlasten, müsste die Fahrradachse Wunderburg attraktiv und bevorrechtigt für den Radverkehr ausgebaut werden.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat beschließt, die Stadt Bamberg ist grundsätzlich bereit, einem interkommunalen Interessensverbunds „Metropolradweg-Planung“ beizutreten. Die endgültige Entscheidung erfolgt erst mit der Zustimmung zur Kooperationsvereinbarung.
3. Der Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 30.03.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß 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: MRW Verlauf im Stadtgebiet Bamberg

Anlage 2: MRW Steckbrief - Maßnahmenplanung Stadt Bamberg

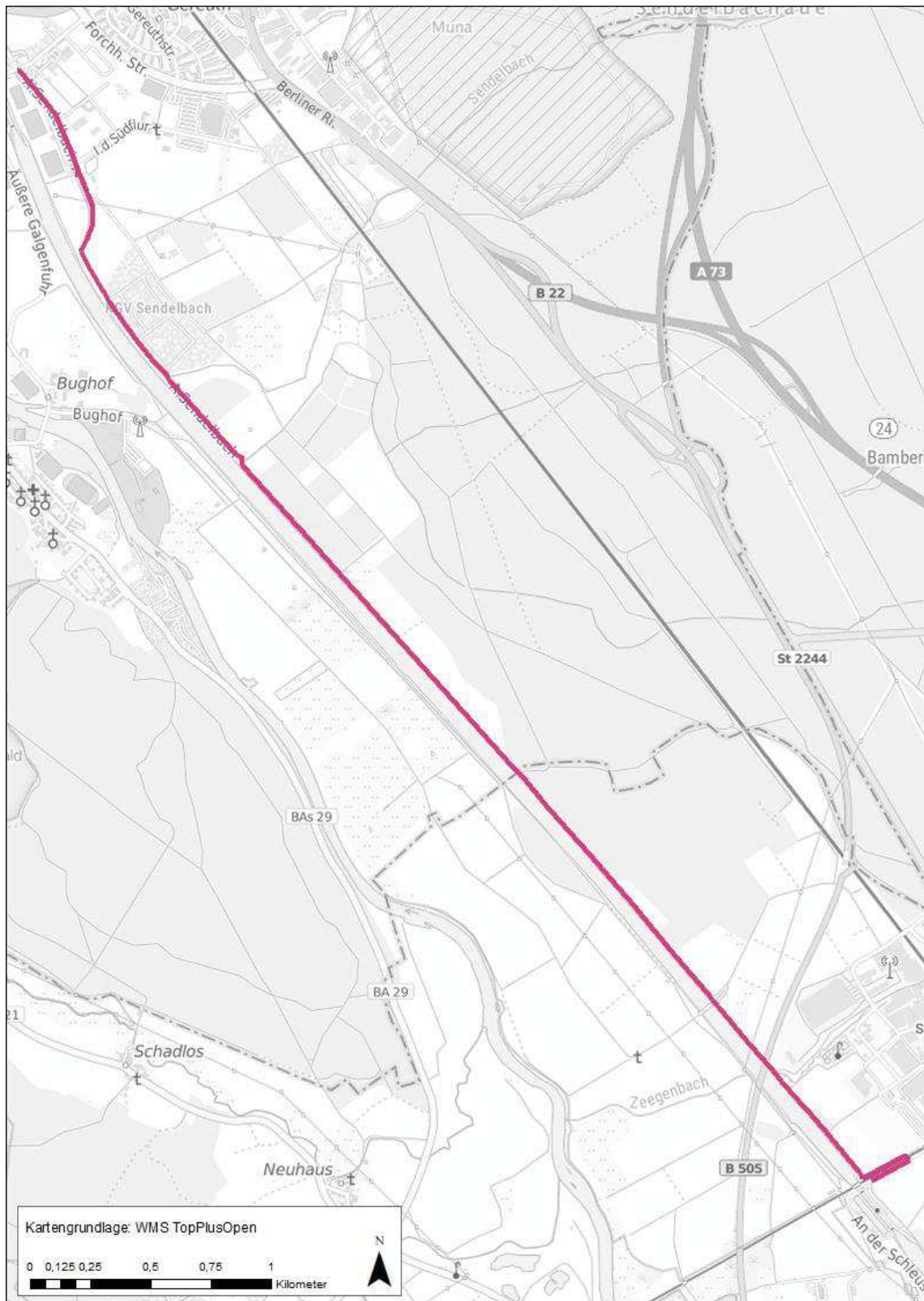
Anlage 3: MRW-Maßnahmenkataster Stadt Bamberg

Anlage 4: Antrag Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 30.03.2023

Verteiler:

Bamberg Service

Abbildung 32: Kartendarstellung der Varianten in Abschnitt A der Haltung Bamberg



Variante 1 = magenta

Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017²³

²³ Datenquelle: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_01.10.2017.pdf

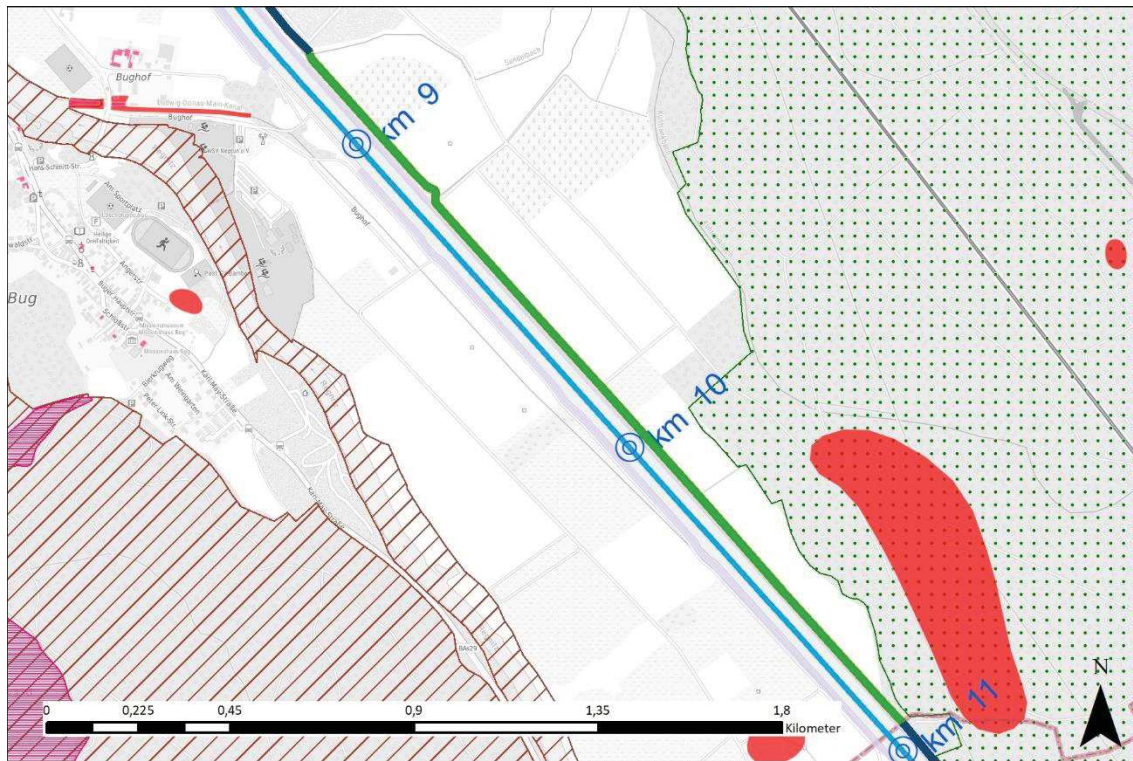
6.13 Maßnahmenplanung Stadt Bamberg

Auf dem Gebiet der Stadt Bamberg verläuft der Metropolradweg von Strullendorf kommend weiter auf der östlichen Kanalseite. Im südlichen Abschnitt wird der Metropolradweg auf Wirtschaftswegen, im Siedlungsgebiet über Fahrradstraßen geführt. Hier wird auf die Notwendigkeit einer guten Einbindung in das Radverkehrsnetz der Stadt Bamberg hingewiesen.

Tabelle 37: Steckbrief Maßnahmenübersicht – Stadt Bamberg

<i>Qualität im Längsverkehr (Planung)</i>		
Länge der Gesamtstrecke	3,7km	
... davon RVR-Standard oder höher erreichbar oder erreicht:	3,7 km	100%
... davon ERA-Standard erreichbar oder erreicht:	0,0 km	0%
... davon kein Standard erreichbar oder erreicht:	0,0 km	0%
<i>Qualität der Oberfläche (Planung)</i>		
Länge der Gesamtstrecke	3,7 km	
... davon befestigt:	3,7 km	100%
... davon wassergebunden:	0,0 km	0%
<i>Qualität im Querverkehr (Planung)</i>		
Zeitverluste durch Warten und Anhalten – 0 Sekunden:	5 Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten – < 20 Sekunden:	0 Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten – ≥ 20 Sekunden:	0 Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	0 Sek./km	
<i>Handlungsbedarf</i>		
Neubau an Strecken:	0,0 km	0%
Ausbau an Strecken:	3,1 km	84%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken:	0,6 km	16%
Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	0 Stück	
Handlungsbedarf an plangleichen Knotenpunkten:	5 Stück	
<i>Kosten (Basis)</i>		
Streckenabschnitte:	318.000 €	
Kreuzungen:	10.000 €	
Beleuchtung:	26.000 €	
Grunderwerb:	0 €	
Sonderbauwerke:	0 €	
Planungskosten (15 %):	53.000 €	
MwSt (19 %):	77.000 €	
Gesamtkosten (brutto):	<u>485.000 €</u>	

6.13.1 Kanalweg südlich der Kleingartenanlagen



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017¹⁰⁴; Informationen Natur- und Denkmalschutz: © Geoportal Bayern¹⁰⁵

Kerndaten

Abschnittslänge	2.200 m	Kanalseite	Ost
Umfeldnutzung	Land- und Forstwirtschaft	Haltung	Bamberg
Baulast im Bestand	Gemeinde	Kilometrierung	8,7 bis 11,0
Enthaltene Streckenmaßnahmen	BB-S01	Enthaltene Knotenpunktmaßnahmen	BB-K01 bis BB-K02
Bestehende Führung	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	Handlungsbedarf	Ausbau
Empfohlene Führung	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	Grunderwerb	Nicht erforderlich
Erzielbarer Standard	Radvorrangroute	Nutzungspotenzial	ca. 1.200 Rf/ Tag
Erzielbare Oberfläche	Asphalt	Basiskosten	161.000 € netto 192.000 € brutto

¹⁰⁴ Datenquelle: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_01.10.2017.pdf

¹⁰⁵ Datenquelle: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=ba&bgLayer=atkis&catalogNodes=11>

Maßnahmenbeschreibung

Mit der Grenze zur Stadt Bamberg ändert sich der Ausbaustandard des bestehenden Weges nur geringfügig. Der Querschnitt ist minimal schmaler als auf dem Gemeindegebiet von Strullendorf. Auch in diesem Bereich ist der Ausbau des bestehenden Weges auf einen Zielquerschnitt von 3,5 m zuzüglich jeweils 0,5 m notwendig. Da der landwirtschaftliche Verkehr auf diesem Abschnitt sehr präsent ist, sollten auch hier befahrbare Bankette vorgesehen werden, damit Begegnen und Ausweichen problemlos möglich sind.

Auf diesem südlichen Abschnitt des Metropolradwegs auf dem Gebiet der Stadt Bamberg sind zwei Brückenbauwerke im Bestand enthalten. Beide Bauwerke bleiben voraussichtlich als Engstelle bestehen, bis eine Sanierung notwendig wird. In dem Fall sollten sie ausgebaut werden. Kurzfristig können beide Konfliktpunkte durch das Freischneiden der Sichtbeziehungen sowie durch Markierungen zum Hinweis auf eine Engstelle (z.B. VZ 101 oder Quermarkierungen Breitstrich) entschärft werden.

Für den Ausbau der Strecke ist voraussichtlich kein Grunderwerb zu tätigen. Baulastträger ist auf dem gesamten Abschnitt die Stadt Bamberg, der Betriebsweg der WSV verläuft durchgehend auf der Dammkrone und Schutzgebiete des Naturschutzes sowie Denkmäler sind von den Maßnahmen nicht betroffen. Außerdem ist kein Baumentfall für den Ausbau notwendig.

Abbildung 107: Südlicher Abschnitt des Metropolradwegs in Bamberg



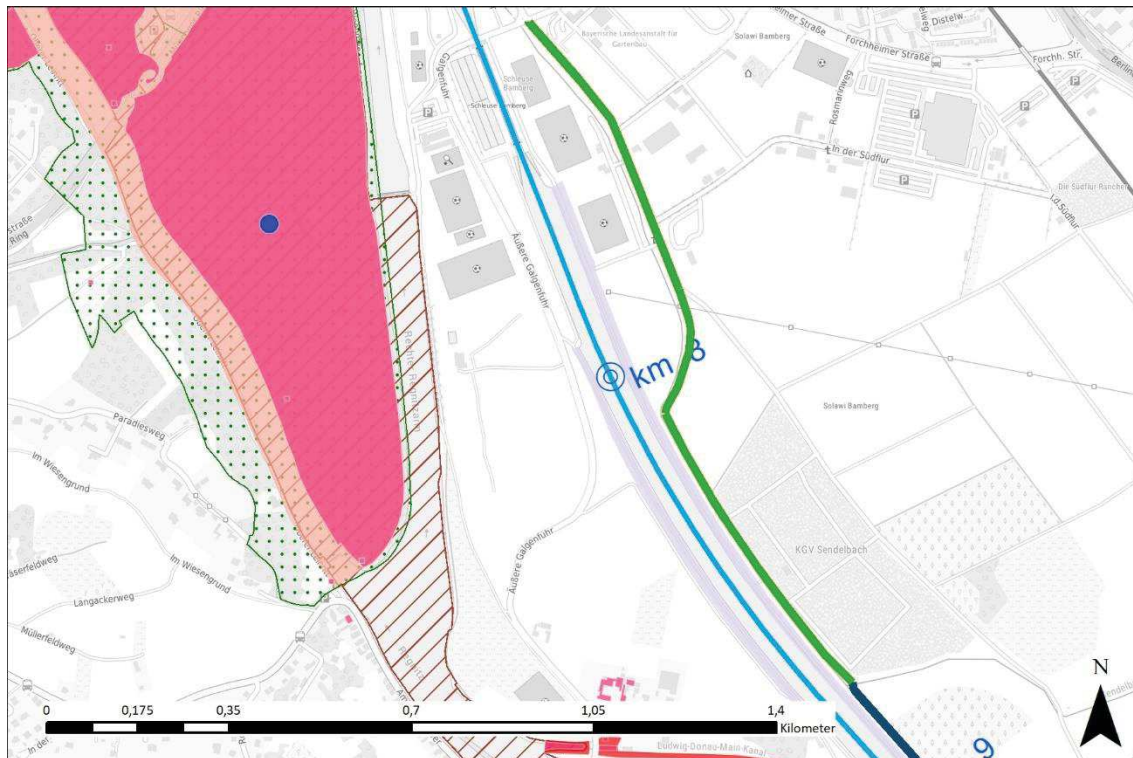
Quelle: Planersocietät

Abbildung 108: Brücke im Verlauf des Metropolradwegs in Bamberg (BB-K02)



Quelle: Planersocietät

6.13.2 Am Sendelbach



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017¹⁰⁶; Informationen Natur- und Denkmalschutz: © Geoportal Bayern¹⁰⁷

Kerndaten

Abschnittslänge	1.480 m	Kanalseite	Ost
Umfeldnutzung	Sport- und Freizeitnutzung	Haltung	Bamberg
Baulast im Bestand	Gemeinde	Kilometrierung	7,3 bis 8,8
Enthaltene Streckenmaßnahmen	BB-S02 bis BB-S04	Enthaltene Knotenpunktmaßnahmen	BB-K03 bis BB-K05
Bestehende Führung	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Handlungsbedarf	Ausbau / Einrichtung einer Fahrradstraße
Empfohlene Führung	Fahrradstraße	Grunderwerb	Nicht erforderlich
Erzielbarer Standard	Radvorrangroute	Nutzungspotenzial	ca. 1.200 Rf/ Tag
Erzielbare Oberfläche	Asphalt	Basiskosten	246.000 € netto 293.000 € brutto

¹⁰⁶ Datenquelle: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_01.10.2017.pdf

¹⁰⁷ Datenquelle: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=ba&bgLayer=atkis&catalogNodes=11>

Maßnahmenbeschreibung

Auf dem nördlichsten Abschnitt des Metropolradwegs soll eine Fahrradstraße auf der gesamten Länge eingerichtet werden. Die Fahrradstraße soll eine durchgehende Fahrgassenbreite von 4,75 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zum Parken aufweisen. Die Fahrradstraße soll lediglich für Kleingärtnerinnen und Kleingärtner, ansässige Unternehmen und die Landwirtschaft freigegeben werden. Im nördlichen Teil muss darüber hinaus die Zufahrt zu den Sportplätzen freigegeben werden.

Im Bestand beträgt der Querschnitt des südlichen Teilabschnittes derzeit nur etwa 3 m, sodass ein Ausbau in diesem Bereich notwendig wird. Dazu muss das Längsparken auf Höhe des Kleingartens teilweise entfallen. Außerdem muss das Schrägparken in Längsparken umgewandelt werden, um Flächen für den Ausbau zu gewinnen. Dadurch entfallen Parkflächen, die jedoch durch bereits bestehende großzügige Parkflächen auf der Ostseite des Kleingartens kompensiert werden können.

Im nördlichen Teilabschnitt ist die Zielquerschnittsbreite bereits erreicht. In diesem Bereich gibt es derzeit auch keine Ausbaupotenziale, sodass die zusätzliche Einrichtung eines Gehweges nicht möglich ist. Westlich der Fahrbahn stehen große Pappeln, die das Straßenbild prägen. Sollten diese Pappeln langfristig abgängig sein, wird empfohlen, dort einen Gehweg einzurichten.

Die Straße In der Südflur dient derzeit als Zufahrt zur Brose Arena genutzt. Bei Events in dem Veranstaltungsort ist die Achse Am Sendelbach und In der Südflur stark befahren. Die Verwaltung ist in der Erstellung eines Freizeitmobilitätskonzepts für diesen Bereich. Eine Maßnahme, die darin enthalten ist, ist die Unterbindung der Zufahrt. Stattdessen soll diese Achse verstärkt durch den Rad- und Fußverkehr genutzt werden.

Für den Ausbau der Strecke ist voraussichtlich kein Grunderwerb zu tätigen. Baulastträger ist auf dem gesamten Abschnitt die Stadt Bamberg, der Betriebsweg der WSV verläuft durchgehend auf der Dammkrone und Schutzgebiete des Naturschutzes sowie Denkmäler sind von den Maßnahmen nicht betroffen. Außerdem ist kein Baumentfall für den Ausbau notwendig.

Am Knoten Galgenfuhr / Am Sendelbach / Neue Bughofer Straße sind Detailplanungen notwendig, um den Übergang des Metropolradwegs in das bestehende Netz attraktiv zu gestalten. Der Vorrang des Radverkehrs über die Straße Galgenfuhr sollte angestrebt werden. Möglicherweise kann dies entweder durch Pflasterung und Markierung oder durch eine Lichtsignalanlage mit Detektion realisiert werden.

Abbildung 109:
Parkende Kfz in Höhe des Kleingartens

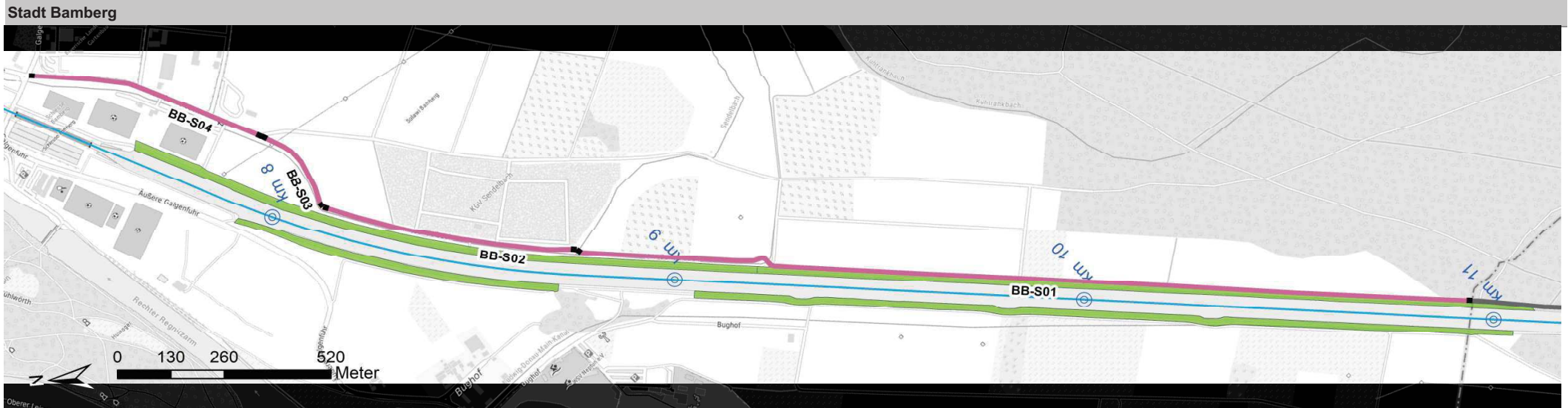


Quelle: Planersocietät

Abbildung 110: Knoten Galgenfuhr / Am Sendelbach /
Neue Bughofer Straße, Blickrichtung Am Sendelbach



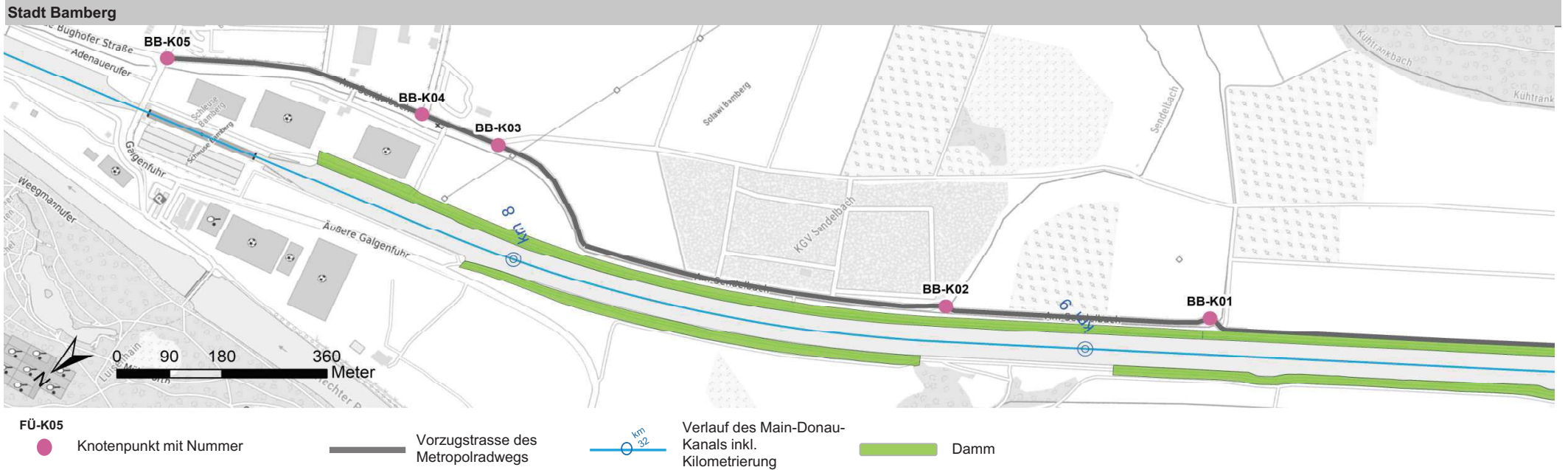
Quelle: Planersocietät



■ HA-S02 Abschnitt auf der Vorzugstrasse des Metropolradwegs mit Nummer
■ Weiterführung
○ km 32 Verlauf des Main-Donau-Kanals inkl. Kilometrierung
■ Damm

Maßnahmen an Streckenabschnitten

Nr	Haltung/ Seite/ KM	Ortslage	Länge	Bestand	Erreichbare Qualität	Zielquerschnitt	Oberfläche	Maßnahmentyp	Anmerkungen	ggf. Nutzungskonflikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten brutto (Altern.)
BB-S01	Bamberg/ O/ 8,7 - 11	außerorts	2200 m	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	Radvorrangroute	Land- oder Forstwirt. Weg	Asphalt	Ausbau	Ausbau auf 3,5 m + jeweils 0,5 m Bankette; Freigabe des Öffentlichen Feld- und Waldweges für den Radverkehr	Betriebsfahrzeuge; landwirtschaftl. Verkehr; soziale Kontrolle gering; Versiegelung erforderlich	nicht erforderlich	nicht erforderlich	187.000 €
BB-S02	Bamberg/ O/ 8,1 - 8,8	außerorts	630 m	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Radvorrangroute	Fahrradstraße	Asphalt	Ausbau	Fahrradstraße einrichten mind. 4,75 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zum Parken (im Bestand derzeit nur etwa 3 m), Längsparken muss teilweise entfallen, Schrägparken am Kleingarten in Längsparken ändern. ggf. Kompensation der Parkflächen im Os	Kfz-Verkehr; ruhender Kfz-Verkehr; soziale Kontrolle gering; Versiegelung erforderlich	nicht erforderlich	erforderlich	187.000 €
BB-S03	Bamberg/ O/ 7,9 - 8,1	außerorts	250 m	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Radvorrangroute	Fahrradstraße	Asphalt	Ausbau	Ausbau des bestehenden Weges und Einrichtung einer Fahrradstraße (4,75 m), Prüfung Grundstücksverhältnisse für Verbreiterung ab Ortsende bis Kleingartenanlage, Freischneiden der Sichtbeziehungen	Fußverkehr; Kfz-Verkehr; soziale Kontrolle gering; Versiegelung erforderlich	nicht erforderlich	erforderlich	40.000 €
BB-S04	Bamberg/ O/ 7,3 - 7,9	innerorts	600 m	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Radvorrangroute	Fahrradstraße	Asphalt	Einrichtung Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße die nur für Anliegenden Kfz-Verkehr freigegeben wird (Unternehmen, Kleingarten, Sportplätze?), Konzept der Freizeitachse, Einrichtung Gehweg nicht möglich aber langfristig vormerken, wenn Pappeln abgängig sein sollten	Fußverkehr; Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	vorhanden	57.000 €



Maßnahmen an Knotenpunkten

Nr	Haltung/ Seite/ KM	Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten brutto
BB-K01	Bamberg/ O/ 9,2	Überführung (sonstige)	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Brücke bleibt voraussichtlich als Engstelle bestehen, Sichtbeziehungen Freischneiden, und Markierungen zum Hinweis auf Engstelle aufbringen (z.B. VZ 101 oder Quermarkierungen Breitstrich)	3.000 €
BB-K02	Bamberg/ O/ 8,7	Überführung (sonstige)	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Brücke bleibt voraussichtlich als Engstelle bestehen, Sichtbeziehungen Freischneiden, und Markierungen zum Hinweis auf Engstelle aufbringen (z.B. VZ 101 oder Quermarkierungen Breitstrich)	3.000 €
BB-K03	Bamberg/ O/ 7,9	Rechts-vor-Links-Regelung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung	Bevorrechtigung im Rahmen der Einrichtung einer Fahrradstraße	3.000 €
BB-K04	Bamberg/ O/ 7,7	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Herstellung einer bevorrechtigten Querung	In der Südflur wird abgebunden, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden; Vorrang für den Radverkehr auf dem MRW einrichten und durch Markierungen und ggf. Aufpflasterungen kenntlich machen	3.000 €
BB-K05	Bamberg/ O/ 7,3	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Herstellung einer bevorrechtigten Querung	Einrichtung einer Bevorrechtigung für den Radverkehr zwischen Neue Bughofer Straße und Am Seldelbach	3.000 €



GRÜNES BAMBERG · Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg

**Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz**

96047 Bamberg

**Stadtratsfraktion
GRÜNES BAMBERG**

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

Bamberg, 30. März 2023

Antrag: Leuchtturmprojekt Metropolradweg – Neue Fördermittel nutzen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

jüngst hat der Freistaat Bayern seine Förderkriterien für die Bezuschussung von Bau/Ausbau des Fahrradwegenetzes in Bayern erweitert.

In einer Pressemitteilung aus dem Verkehrsministerium vom 23.3.2023 heißt es dazu:

„Grundsätzlich förderfähig sind Geh- und Radwege sowie öffentliche Feld- und Waldwege, wenn sie eine Bedeutung für den alltäglichen Berufs- und Pendelverkehr mit dem Fahrrad haben und nicht ausschließlich dem touristischen Radverkehr dienen. Zudem sollen sie verkehrswichtig für den Radverkehr vor Ort sein.“

Dies trifft auf den angestrebten Metropolradweg zwischen Bamberg und Nürnberg zu, der als eine Radhauptverbindung der Metropolregion entlang des Main-Donau-Kanals führen und Autopendler:innen eine reizvolle Alternative bieten soll.

Für das Radverkehrsnetz der Region ist der Metropolradweg ein echtes Leuchtturmprojekt. Die Stadt muss deshalb für einen guten und sicheren Anschluss ans städtische Radwegenetz sorgen.

Wir **beantragen** daher:

1. Die Stadt Bamberg initiiert gemeinsam mit dem Landkreis, dass Fördermittel beantragt und für den Anschluss in Bamberg genutzt werden.
2. Die Stadtverwaltung stellt den aktuellen Planungsstand für den Anschluss bzw. die Weiterführung des Metropolradwegs im Mobilitätssenat vor.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Säger

Christian Hader

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 13 Amt für Bürgerbeteiligung, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit 80 Wirtschaftsförderung</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2023/6611-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 01.06.2023 Referent: Thomas Beese</p>						
<p>Städtebauförderung-Sonderprogramm "Innenstädte beleben - Belebung der Nördlichen Promenade" - Sachstandsbericht</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20.06.2023</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	20.06.2023	Mobilitätssenat	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
20.06.2023	Mobilitätssenat	Kenntnisnahme					

I. Sitzungsvortrag:

Anlass

Im Rahmen des Bayerischen Städtebauförderungs-Sonderprogramms „Innenstädte beleben“ hat die Stadt Bamberg Bewilligungen über Städtebaufördermittel für mehrere Projekte zur Aufwertung des öffentlichen Raumes erhalten. Hierüber wurde zuletzt im Bau- und Werksenat am 05.10.2022 berichtet (VO/2022/5726/61).

Auch für einen Kommunikationsprozess zur Aufwertung der Nördlichen Promenade inkl. Durchführung von ersten Pilot- / Leuchtturm- / Popup- Maßnahmen wurden insgesamt 50.000 Euro bewilligt.

Es gilt, Ideen zu finden, die über die bisherige Nutzung als Parkplatz hinausgehen und die dazu dienen, die Innenstadt für Besucher:innen attraktiver zu machen, insbesondere, um nach der Corona Krise die Innenstadt rasch wieder mit Leben zu erfüllen.

Möglichkeitsfest Nördliche Promenade

Am 23.07.2022 veranstaltete eine Arbeitsgruppe der Verwaltung ein Möglichkeitsfest an der Nördlichen Promenade.

Mit Unterstützung des Nürnberger Bürgerbeteiligungsbüros „Urban Lab“ fand ein rund dreistündiger Workshop vor Ort statt. Zum Workshop wurden Expert:innen aus verschiedenen Interessensvertretungen im Vorfeld schriftlich sowie alle Bürger:innen medial eingeladen. Umrahmt wurde der Workshop von einem bunten Rahmenprogramm, das zum Mitmachen und Dabeisein einlud. Die verschiedenen Angebote sollten erste Eindrücke vermitteln, welches Potenzial die Nördliche Promenade als Veranstaltungsfläche birgt.

Um allen Bürger:innen die Partizipation zu ermöglichen, wurde die Bürgerbeteiligung über das Möglichkeitsfest hinaus erweitert und unter anderem im Bürgerlabor und auf www.bamberg-gestalten.de fortgesetzt.

Nachdem aus dem Fest und der Bürgerbeteiligung mehrheitlich eine alternative Nutzung der Nördlichen Promenade als Wunsch hervorging, hat die Arbeitsgruppe verschiedene Folgemaßnahmen diskutiert und untereinander abgewogen.

Schließlich wurde einstimmig die Idee beschlossen, einen „Sommer 2023 an der Promenade“ durchzuführen. Es sollte über einen längeren Zeitraum erprobt werden, was der Platz zu leisten vermag, wenn die Stellplätze umgenutzt werden und Raum für Kreativität zugelassen wird. Damit die Nördliche Promenade als verkehrssicherer Ort für Veranstaltungen aller Art funktioniert, ist eine Sperrung des Durchgangsverkehrs für den Bereich zwischen Hauptwachstraße und Heinrichstraße unabdingbar.

Die Sperrung war bereits im Rahmen der Routine Verkehr mit allen relevanten städtischen Stellen abgeklärt worden.

Hindernisse

Leider musste das Projekt kurzfristig gestoppt werden, da aufgrund der Sperrung der Kettenbrückstraße keine weitere verkehrliche Sperrung im nahen Umfeld als möglich erachtet wird, um den Heinrichsdamm im Bereich zwischen Luitpoldbrücke und Hauptwachstraße nicht noch zusätzlich, zu dem durch die Umfahrung der Kettenbrückstraße bereits erhöhtem Verkehrsaufkommen, weiter zu belasten.

Die Sperrung der Kettenbrückstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird laut Bauträger und Straßenverkehrsbehörde bis zum Jahresende aufrecht erhalten bleiben müssen. Eine Sperrung der Nördlichen Promenade könnte somit voraussichtlich frühestens ab Januar 2024 erfolgen.

Die an der Nördlichen Promenade angedachten Maßnahmen sollen jedoch dazu dienen, den Bürger:innen und Besucher:innen von Bamberg die hohe Aufenthaltsqualität und die Möglichkeiten des Platzes praktisch vor Augen zu führen. Die Auffassung der Stellplätze und die Durchführung der geplanten Maßnahmen macht daher nur in den Sommermonaten Sinn.

Sommer 2024 an der Promenade

Das Projekt wird somit um ein Jahr verschoben.

Dazu ist vorgesehen, in einer viermonatigen Testphase die öffentlichen Parkplätze (also explizit nicht die Anwohnerparkplätze im Bereich des Wasserspielplatzes) umzunutzen und die dadurch freiwerdende Fläche mit (mobilen) Sitz- und Betätigungsmöglichkeiten zu versehen und mit kleineren, immissionsarmen Veranstaltungen zu bespielen.

Der wöchentlich (Samstags) stattfindende Bauernmarkt, der bereits heute mustergültig die Vorzüge des Platzes zeigt, soll in jedem Fall bestehen bleiben.

Entscheidend für das Gelingen des Versuchs wird sein, dass durch den Verzicht auf die Parkplätze ein erfahrbarer Mehrwert entsteht. Dies wird sich zunächst am besten im Sommer realisieren lassen, wenn sich die Menschen bei wärmeren Temperaturen gerne außen aufhalten und an besonders heißen Tagen auch die Schatten spendenden Bäume an der Nördlichen Promenade zu schätzen wissen.

Deshalb wird die Durchführung der Maßnahme inklusive der Sperrungen erst für den Zeitraum **Juni bis September 2024** empfohlen, vorausgesetzt die Nördliche Promenade wird in diesem Zeitfenster nicht als Baustelleneinrichtung für die Bauarbeiten am Quartier am Maxplatz oder am Anwesen Hauptwachstraße 16 (ehem. Hauptwache) benötigt. An dieser Maßgabe würde sich auch nichts ändern, sollte die Baumaßnahme an der Kettenbrückstraße unerwarteter Weise ein oder zwei Monate früher abgewickelt werden können.

Es ist nunmehr folgender Zeitplan für die Vorbereitung und Durchführung geplant:

Zeitplan

- **Sommer/Herbst 2023** Gespräche mit potentiellen Veranstaltern über mögliche Formate und Termine, die angeboten werden können (z.B. Silent Cinema mit den Kurzfilmtagen, Auftritte von Musikgruppen wie etwa „Mädelsabend“ oder „Männersache“, ein Bücherflohmarkt, ein Wissenschaftstag der Universität etc.). Ziel sind ca. 25 Veranstaltungen. Klärung, welche Sitz- und Betätigungsmöglichkeiten (z.B. mobile Boulebahn) aufgestellt und finanziert werden können.
- **Herbst/Winter 2023** Finale Klärung mit dem Immobilienmanagement, inwieweit die Nördliche Promenade frei von einer Baustelle im Sommer 2024 ist.

- **Januar 2024** Einladung an alle Bamberger Vereine, Verbände und Einzelpersonen, sich noch mit weiteren einzelnen Veranstaltungen an dem Programm an der Promenade beteiligen zu können
- **April 2024** Vorstellung und Bewerbung des abgestimmten Programms für den „Sommer an der Promenade“
- **Juni bis September 2024** Sperrung der Durchfahrt von der Nördlichen Promenade zur Hauptwachstraße, temporäre Umnutzung der Parkplätze, Aufstellen der Sitz- und Betätigungsmöglichkeiten, Durchführung des Veranstaltungsprogramms
- **September/Oktober 2024** Evaluation der Maßnahme
- **November 2024** Vorstellen der Ergebnisse der Evaluation im Stadtrat und Beratung über weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen

Die Vorbereitungen zum „Sommer 2023 an der Promenade“ hatten gezeigt, dass für die umfangreiche Koordinierung, Akquisition von Beteiligten sowie die Durchführung der viermonatigen Veranstaltungsreihe externe Unterstützung erforderlich ist. Hierfür wurden bereits verschiedene Angebote für 2023 eingeholt.

Sobald die Durchführung für den Sommer 2024 gesichert ist, werden erneut aktualisierte Angebote eingeholt und ein entsprechender Auftrag vergeben.

Nach Abschluss der Veranstaltung soll im Herbst 2024 dem Stadtrat umfassend über die Ergebnisse und Erfahrungen des Gesamtprojektes zur Aufwertung der Nördlichen Promenade berichtet werden, um Entscheidungen für die künftige Gestaltung der Nördlichen Promenade herbeizuführen.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung, das Projekt „Sommer 2024 an der Promenade“ wie im Sitzungsvortrag beschrieben, durchzuführen und dem Stadtrat im Herbst erneut über die Erkenntnisse zu berichten.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von 26.000 Euro 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**:

Verteiler:

- Ref 1
- Ref 3
- Ref 4
- Amt 13
- WiFö