

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2015/1548-61</b>
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	14.04.2015
		Referent:	Beese Thomas
<b>Umsetzung der Radverkehrsstrategie - Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
19.05.2015	Umweltsenat	Kenntnisnahme	

## I. Sitzungsvortrag:

### ADFC-Fahrradklima-Test

Über 100.000 Bundesbürger haben im Herbst 2014 am ADFC-Fahrradklima-Test teilgenommen und die Fahrradfreundlichkeit ihrer Wohnorte bewertet. Nur 16 % der Teilnehmer sind ADFC-Mitglieder, die Umfrage ist daher keine Mitgliederbefragung, sondern zeigt ein Stimmungsbild aller Radfahrenden in Deutschland.

In den Stadtgrößenklassen über 200.000 Einwohner und zwischen 100.000 – 200.000 Einwohner sind alle deutschen Städte vertreten, in der Klasse 50.000 – 100.000 Einwohner fehlen nur 7 von insgesamt 107 Städten dieser Größenordnung in Deutschland. Im Bundesvergleich 2014 liegt die Stadt Bamberg mit Platz 45 von 100 genau im Mittelfeld. Ein Vergleich der Platzierungszahlen mit dem Ergebnis der Vorjahre ist hier nicht möglich, da die Einteilung der Stadtgrößen in die jeweiligen Kategorien verändert wurde.

Die „Spitzenreiter 2014“, die drei Bestplatzierten (mit Noten zwischen 1,94 und 3,33) in der jeweiligen Stadtgrößenklasse sind der **Anlage 1** zu entnehmen. Die Übersichtskarte (**Anlage 1**) zeigt, dass fast alle Städte „schlechte“ Noten haben, selbst die Stadt Erlangen hat - obwohl auf Platz 1 - die Gesamtnote von 3,28 und liegt damit nicht weit von der Stadt Bamberg mit der Note 3,77 entfernt. Das als gut beurteilte (in der Karte grün dargestellte) Fahrradklima ist hauptsächlich in NRW zu finden. Dies sagt nichts darüber aus, dass die Radverkehrsqualität in diesen Städten objektiv besser ist, als in Bamberg. Vielmehr hatten gerade viele Städte in NRW einen besonders großen Nachholbedarf, so dass in der subjektiven Wertung der Menschen auch besondere Verbesserungsanstrengungen ihren Niederschlag finden können.

Die Subjektivität der Antworten wird besonders deutlich bei objektiv messbaren Kriterien: Die Stadt Hagen liegt bundesweit unter den drei Städten mit den wenigsten Fahrraddiebstählen überhaupt (unter 100 pro 100.000 Einwohner, der Bundesschnitt liegt über 400, in größeren Städten nahe 600). Dennoch reicht es im Fahrradklimatest hier lediglich für die Note „3,7“.

In Städten mit einer langjährigen Radverkehrsförderung steigen die Ansprüche ständig, die Erwartungen orientieren sich an den Besten. Dadurch sind Notenverbesserungen für Städte mit einem gewissen Stand der Radverkehrsförderung kaum möglich, die Erfüllung der ansteigenden Erwartungshaltung wird zunehmend schwieriger. Als Beispiel hierfür dient die Stadt Rosenheim:

Von 1981 bis 1983 war Rosenheim eine Modellstadt des Umweltbundesamtes für das Modellvorhaben fahrradfreundliche Stadt, im aktuellen ADFC-Fahrradklimatest schneidet sie als schlechteste Stadt ihrer Größenordnung in Bayern ab. Dies unterstreicht, dass Erwartungshaltungen schneller wachsen, als die Infrastruktur folgen kann. So hat z.B. auch die Stadt Erlangen eine leichte Verschlechterung ihrer Gesamtnote hinnehmen müssen. Die Stadt Bamberg hat sich im Vergleich zu 2012 von 3,83 auf 3,77 zwar nicht wesentlich, aber immerhin verbessert. In Bayern liegt die Stadt Bamberg in ihrer Stadtgrößenklasse auf Platz 2 (**Anlage 2**).

### **Radverkehrsstrategie 2012**

Die Radverkehrsstrategie leitet sich aus den Zielen und Grundsätzen des Verkehrsentwicklungsplanes 2002 (VEP) ab. Der Senat für Umwelt und Verkehr hat am 08.05.2012 die Radverkehrsstrategie als verbindliche mittelfristige Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung beschlossen. Aufgabe der Radverkehrsstrategie ist es, die wesentlichen Ziele der Radverkehrsförderung und die grundsätzlichen Handlungsschritte zu benennen.

Die Stadt Bamberg möchte mit der Umsetzung der Radverkehrsstrategie folgende Ziele erreichen:

#### **1. Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr**

Der Anteil der in der Stadt zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad soll von 22 % (Stand 2005) auf 25 % (Ziel 2013) und 30 % (Ziel 2020) gesteigert werden.

#### **2. Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer**

Senkung der Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung

#### **3. Bilden eines fahrradfreundlichen Klimas**

Die Radfahrer aller Generationen sollen als gleichrangige Verkehrsteilnehmer gefördert und akzeptiert werden. Neben Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind auch viele Partner außerhalb der Verwaltung nötig, die in ihrem jeweiligen Umfeld dafür sorgen, dass das Fahrrad zu einem ebenso sicheren wie selbstverständlichen Alltagsverkehrsmittel wird.

### **Sachstandsbericht zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie**

Zu den Fragen aus dem GAL-Stadtratsantrag vom 24.02.2015 (**Anlage 7**):

#### **Frage 1: Wie hat sich der Radverkehr seit 2005 in der Stadt Bamberg entwickelt?**

Wie sich der Radverkehrsanteil in Bamberg entwickelt hat, kann nur durch Haushaltsbefragungen erfasst werden. Ob das vorgegebene Ziel von 25 % in 2013 erreicht worden ist, kann leider nicht beantwortet werden, da in 2013 keine Befragung stattgefunden hat. In diesem Jahr wird das Stadtplanungsamt in Vorbereitung der Fortschreibung des VEP eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bamberger Bevölkerung durchführen. Die Befragung soll im Frühjahr / Sommer 2015 stattfinden. Die letzte vergleichbare Erhebung fand im Jahr 2005 statt und hat einen Radverkehrsanteil von 22,3 % ergeben. Nach der Datenermittlung und Auswertung liegen Ergebnisse voraussichtlich im Herbst 2015 vor.

#### **Frage 2: geplante Radverkehrsmaßnahmen 2015**

Die Radverkehrsstrategie wird auch im Jahr 2015 durch zahlreiche Maßnahmen aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern (Zuordnung der Maßnahmen zu den Projekten in Klammern) umgesetzt:

#### **Investive Maßnahmen (Handlungsfelder Infrastruktur „Fahren“ und Service):**

- Radfahrstreifen Regensburger Ring / Magazin-/ Memmelsdorfer Str. – BA I:  
Radfahrstreifen Magazinstr., Markierung Siechenkreuzung, Schutzstreifen Siechenstraße (s. Radverkehrsstrategie, Handlungsfeld Infrastruktur, Pilotprojekt I-1.2)
- Fahrradprogramm 2015, s. **Anlage 3**

### **Nichtinvestive Maßnahmen (Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung):**

- Durchführung Fahrradmesse am 25. April 2015 (Projekte Ö-1 und Ö-2)
- Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“, geplanter Zeitraum: 20. Juni - 11. Juli 2015 (Projekt Ö-2)
- OB on Tour 2015: insgesamt fünf Touren von Mai bis Oktober geplant (Projekt Ö-2)

### **Permanent laufende Maßnahmen (betreffen alle Handlungsfelder):**

- Unterhalt Radwegenetz (Projekt I-3): regelmäßige Reinigung und Kontrolle der Radwege, Routinemäßige Auffrischung der Markierungen für den Radverkehr
- Winterdienst (Projekt I-3.1)
- Abholen von Schrottfahrrädern (Projekt S-1.2)
- Baustellenmanagement (Projekt S-2): Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen
- Ergänzung Radwegweisung (Projekte S-4 und R-2): laufender Unterhalt und Ergänzung des bestehenden Wegweisungskonzeptes
- Verkehrsüberwachung und Kontrolle (Projekt V-4)

### **Frage 3: geplante Radverkehrsmaßnahmen der kommenden Jahre**

Die geplanten Maßnahmen ergeben sich aus der Programmplanung Fahrradverkehr, Teil C des VEP 2002 (s. Evaluierung **Anlage 4**) und aus den Maßnahmen der Radverkehrsstrategie 2012. Die Evaluierung zeigt, dass in zwölf Jahren zahlreiche Radverkehrsprojekte umgesetzt werden konnten. Die nicht umgesetzten Maßnahmen hängen größtenteils mit übergeordneten Planungen, wie z.B. dem geplanten viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg zusammen und werden in diesem Zusammenhang bearbeitet.

Insbesondere sind aber die Ziele der Radverkehrsförderung und der daraus abgeleiteten Maßnahmen durch den Stadtrat bei der Fortschreibung des VEP festzulegen.

Geplant ist, die bereits begonnenen Projekte (abhängig von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln) fortzuführen:

- Regensburger Ring - Umsetzung aller Bauabschnitte bis 2018/19
- Cityroute 8 – Umsetzung des Bauabschnitts Peuntstr. bis Marienbrücke
- Radverkehrsführung Markusplatz - Ausführungsplanung
- Überprüfung der Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen

In Abhängigkeit von anderen Infrastrukturvorhaben (Stadtentwässerung, Fernwärme, etc.) sind folgende Projekte in den kommenden Jahren geplant:

- Friedrichstraße
- Luitpoldstraße
- Einbindung Konversionsgelände
- weitere aufgeweitete Radaufstellstreifen vor LSA (ARAS)

### **Frage 4: Was kann getan werden, um insbesondere die im ADFC-Fahrradklima-Test als schlecht bewerteten Beurteilungskriterien zukünftig zu verbessern?**

**Anlage 5:** Vergleich der Ergebnisse 2012 und 2014 für die Stadt Bamberg

**Anlage 6:** ADFC-Fahrradklima-Test 2014 Auswertung Bamberg

Der Vergleich der Testergebnisse 2012 zu 2014 zeigt, dass das Radverkehrsklima in 78% der Fragen (21 von 27 Fragen) sich verbessert hat oder gleich geblieben ist. Auch die Gegenüberstellung der früheren Testergebnisse von 2003 und 2005 zum Fahrradklima-Test 2014 veranschaulicht die zunehmenden Erfolge der Radverkehrsförderung. Beispielsweise hat sich das Kriterium „geöffnete Einbahnstraßen“ seit 2003 von „3,5“ auf jetzt „2,8“ verbessert, die „Fahrradmitnahme im ÖV“ seit 2003 von „5,3“ auf jetzt „4,3“ und „Alle fahren Fahrrad“ seit 2003 von „3,1“ auf jetzt „2,6“ verbessert.

Dennoch gibt es etliche Handlungsfelder, um den Radverkehr in Bamberg weiter auszubauen und zu fördern. Indizien sind sicherlich die im ADFC-Fahrradklima-Test 2014 formulierten besonderen Schwächen im Stadtgebiet Bamberg (s. **Anlage 6**):

- Fahrradmitnahme im ÖV
- Zeitungsberichte
- Ampelschaltungen für Radfahrer
- Falschparkerkontrolle auf Radwegen
- Breite der Radwege
- Führung an Baustellen

Bei einigen dieser Kriterien wie beispielsweise

- die schlechte Berichterstattung in Zeitungen (Frage F5: ...wird in der Zeitung nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet)
- die Fahrradmitnahme im ÖV (F 22: ...kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen)
- oder bei der Breite der Radwege (F 18: ...sind Radwege und Radfahrstreifen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen

sind allerdings Grenzen gesetzt. Der ÖV besteht in Bamberg nicht aus Straßen-, U- oder S-Bahnen, in denen Fahrräder leichter transportiert werden könnten. Auch durch den mittelalterlichen Stadtgrundriss sind sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Radverkehr enge Straßenräume vorgegeben.

Handlungsbedarf deutet sich bei Hindernissen auf bzw. entlang der Radverkehrsinfrastruktur an: bei Baustellen, bei Falschparkern, mit Ampelschaltungen. Hier gilt es, die zuständigen Fachdienststellen zu sensibilisieren und Kontrollen zu erhöhen. Ungeeignete Baustellenführungen und zugeparkte Radwege begünstigen ein „gefühltes schlechtes Radverkehrsklima“.

### **Frage 5: Sachstand der Umsetzung des geplanten öffentlichen Fahrradverleihsystems**

Für die Thematik „öffentliche Fahrradverleihsysteme“ ist das Umweltamt zuständig. Zur Einführung eines Fahrradverleihsystems mit der Fa. webike fand am 16.03.2015 eine Besprechung statt. Teilnehmer waren Referat 5, STVP, Amt 10 und Amt 38. Folgende Punkte wurden vom Umweltamt festgehalten:

1. Eine vorher in den betroffenen Referaten und Ämtern durchgeführte Umfrage zu möglichen Anforderungen oder Restriktionen hatte insbesondere im Rahmen einer Erstüberprüfung der Standorte dazu geführt, dass Stellplätze im öffentlichen Raum problematisch befunden wurden und hier dann jeweils eine Abstimmung vor Ort stattfinden muss.
2. Für das Vorhaben ist eine sog. Dienstleistungskonzession erforderlich und hierzu muss zwingend eine öffentliche Ausschreibung erfolgen.
3. Zwischenzeitlich sind seitens der Stadtwerke Bamberg Überlegungen angestellt worden ein eigenes Verleihsystem anzubieten und dieses eng mit dem ÖPNV-Angebot der Stadtwerke zu verzahnen.
4. Es wurde ein gemeinsamer Termin zwischen STVP und Fa. webike für KW 17 anberaumt, um zu eruieren, inwieweit eine gemeinsame Basis zu finden ist.
5. Fazit aus dem Gespräch, es wird eine gemeinsame Absichtserklärung zur Zusammenarbeit geben. Als Termin ist die nächste Aufsichtsratssitzung der Stadtwerke vorgesehen. Geplant ist die Erarbeitung eines Business-Planes für die Herbstsitzung des Aufsichtsrates der Stadtwerke.

## II. Beschlussvorschlag

1. Der Umwelt- und Verkehrssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 26.02.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	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:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

## Anlage/n:

1. Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2014
2. Ergebnis Bayern ADFC-Fahrradklima-Test 2014
3. Fahrradprogramm 2015
4. Evaluierung VEP Teil C Programm Radverkehr
5. Vergleich der Ergebnisse 2012 und 2014 für die Stadt Bamberg
6. ADFC-Fahrradklima-Test 2014 Auswertung Bamberg
7. Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 24.02.2015

## Verteiler: