

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2015/1548-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	14.04.2015
		Referent:	Beese Thomas
Umsetzung der Radverkehrsstrategie - Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests			
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

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**:

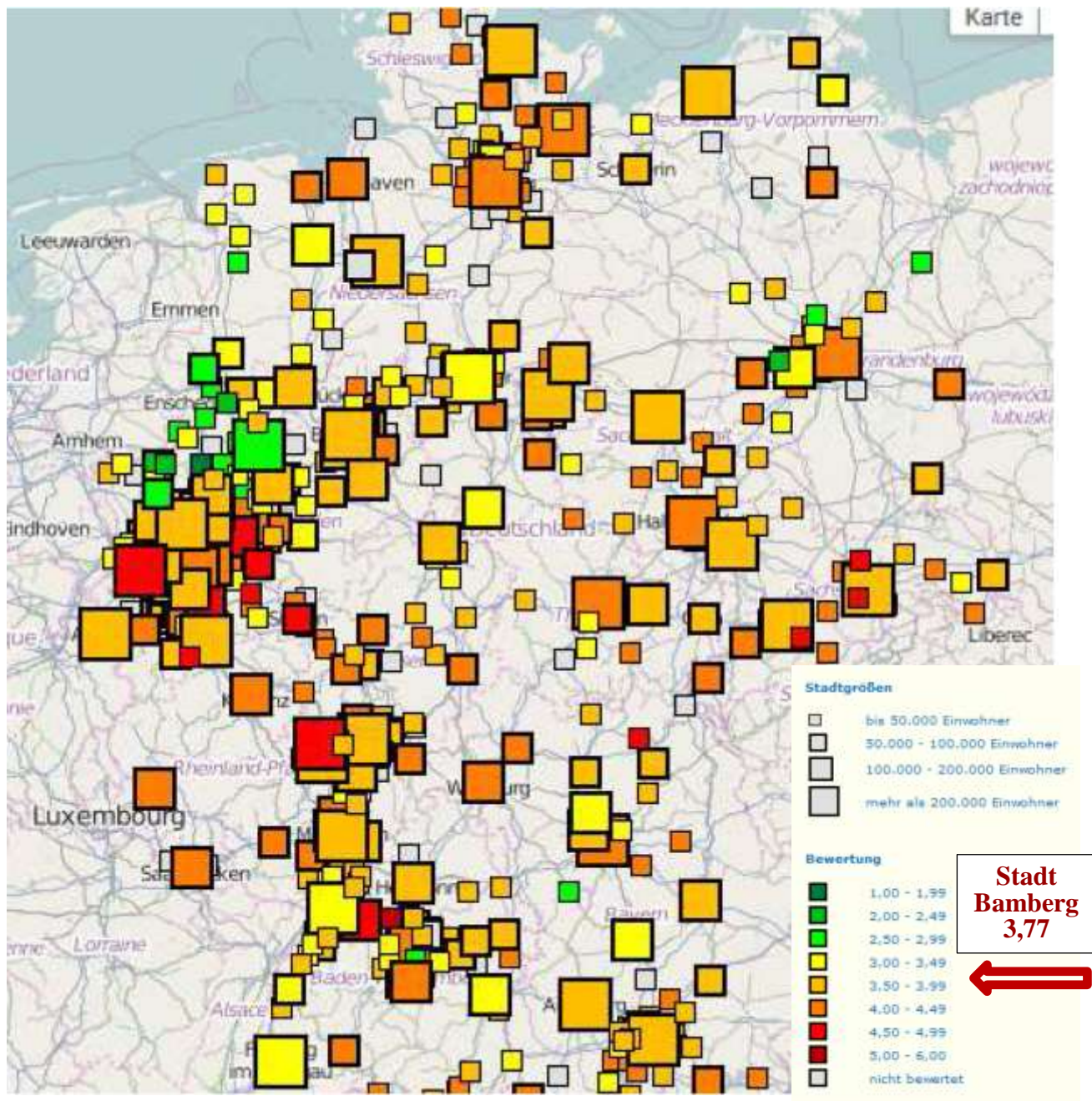
Anlage/n:

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:

Die „Spitzenreiter 2014“, die drei Bestplatzierten in der jeweiligen Stadtgrößenklasse sind:

Stadtgrößenklasse	Stadt	Gesamtnote
über 200.000 Einwohner	Münster	2,50
	Karlsruhe	3,21
	Freiburg	3,32
100.000-200.000 Einwohner	Erlangen	3,28
	Oldenburg	3,32
	Ingolstadt	3,33
50.000 – 100.000 Einwohner	Bocholt	2,04
	Nordhorn	2,59
	Wesel	2,84
unter 50.000 Einwohner	Reken	1,94
	Ketzin /Havel	2,20
	Rhede	2,22



ADFC-Fahrradklima-Test 2014 - Ergebnistabelle Bayern

Ortsname	Anzahl Interviews	Uneinheitlichkeit der Bewertungen	Rang Gesamtbewertung auf Landesebene	Rang Gesamtbewertung im Bundesvergleich	Index Gesamtbewertung	Fahrrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)
09 Bayern										
Städte > 200.000 Einwohner										
München	1.207		1	12/39	3,70	3,3	4,1	4,0	4,3	2,8
Augsburg	407		2	22/39	3,95	3,7	4,2	4,0	4,5	3,3
Nürnberg	1.195		3	26/39	4,01	3,7	4,6	4,3	4,4	3,0
Städte 100.000 - 200.000 Einwohner										
Erlangen	420		1	1/37	3,28	2,8	3,7	3,6	3,7	2,6
Ingolstadt	1.115	--	2	3/37	3,33	3,3	3,4	3,4	3,6	3,0
Fürth	431		3	15/37	3,79	3,6	4,2	3,9	4,1	3,3
Regensburg	1.006		4	22/37	3,90	3,6	4,1	4,1	4,3	3,3
Würzburg	517		5	33/37	4,37	4,3	4,5	4,6	4,6	3,8
Städte 50.000 - 100.000 Einwohner										
Landshut	238		1	33/100	3,62	3,1	3,7	3,8	4,1	3,4
Bamberg	413		2	45/100	3,77	3,6	4,1	4,0	4,2	2,9
Neu-Ulm	81		3	48/100	3,79	3,7	4,0	3,8	4,0	3,5
Bayreuth	456		4	52/100	3,84	3,7	4,1	4,0	4,2	3,2
Kempten (Allgäu)	131		5	71/100	4,01	3,9	4,3	3,8	4,4	3,6
Aschaffenburg	190		6	73/100	4,01	3,9	4,5	4,1	4,3	3,3
Schweinfurt	296		7	74/100	4,01	4,0	4,4	4,0	4,1	3,5
Rosenheim	61		8	75/100	4,03	3,9	4,3	4,2	4,4	3,4
<u>Mittelwert der Städte > 50.000 Einwohner im Bundesland</u>					3,8	3,6	4,1	4,0	4,2	3,2
<u>zum Vergleich: Mittelwert aller Städte > 50.000 Einwohner</u>					3,8	3,6	4,2	4,0	4,2	3,2

E) Vergleich zum Jahr 2012

Der farblich abgesetzte Teil des Tabellenkopfes am rechten Tabellenrand enthält eine vergleichende Betrachtung zum ADFC-Fahrradklimatest 2012.

++	große Verbesserung	(Index der Gesamtbewertung 2014 ist mehr als 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2012)
+	leichte Verbesserung	(Index der Gesamtbewertung 2014 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2012)
o	relative Konstanz	(Index der Gesamtbewertung 2014 ist weniger als 0,15 Notenstufen besser oder schlechter als im Jahr 2012)
-	leichte Verschlechterung	(Index der Gesamtbewertung 2014 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2012)
--	große Verschlechterung	(Index der Gesamtbewertung 2014 ist mehr als 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2012)

Entwurf für die Sitzung des Fahrradforums am 23.04.2015

Fahrradprogramm Baureferat 2015 (Maßnahmen EBB und Amt 61, Haushaltsstelle Fahrradwegenetz 63000.96000)					
Maßnahme	Funktion für den Radverkehr	Projekt der Radverkehrsstrategie	Planungsstand	federführendes Amt	Kosten
Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Kloster-Langheim-Straße / Anpassung LSA-Steuerung	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Verkehrsrechtliche Anordnung vom 18.03.2013 (LSA 172 und LSA 175)	EBB	10.500 €
Radverkehrsführung Markusplatz / Kapuziner-/Innere Löwenstr.	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	externer Planungsauftrag, Entwurfsplanung mit Abstimmung	61	10.818 €
Erba-Park Beschilderung	Infrastruktur, Wegweisung	Projekte S-4 und R-2 Umsetzung Wegweisung	Empfehlung Fahrradforum Bamberg am 23.10.2014, Beschluss Umweltsenat 11.03.2015	61	1.700 €
Fahrradbügel weitere Standorte	Infrastruktur	Projekt S-1: Fahrradparken	Vollsitzung Stadtrat im Januar, (60 Radbügel Bestand, Rest bestellen, ca. 50 € / Bügel)	61	20.000 €
Schutzstreifen Luitpoldstr. (Abschnitt Kurvenbereich bis LSA)	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Straßenunterhalt, Neuemarkierung mit Radverkehrsanlagen im Bereich Luitpolddeck, Routine Verkehr am 25.02.2015	EBB	2.000 €
Schutzstreifen Pfisterbrücke – Marienbrücke stadteinwärts, Abschnitt Knoten Nürnberger-/Peuntstr.	Infrastruktur, Cityroute	Projekt I-1.1: Beseitigung von Netzlücken - Cityroute 8 (Pfister-, Peuntstr. stadteinwärts)	Ausführungsplanung mit Kostenschätzung von 01/2015	EBB	18.000 €
aufgeweitete Radaufstellstreifen vor LSA	Infrastruktur	Projekt I-2: Knotenpunkte - Bevorzugung des Radverkehrs an LSA	Untersuchung möglicher Knotenpunkte	61	11.000 € unverbindliche Kostenschätzung
Rotmarkierung Radfahrfurten Berliner Ring / Kronacher Straße und Memmelsdorfer Str. (HWKW)	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Rotmarkierung Memmelsdorfer Str. umgesetzt	EBB	5.000 €
Markierung Radweglücke Cityroute 7 (Zollner-/Weißenburgstr.)	Infrastruktur, Cityroute	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Planung koordiniert	61	15.000 €
Markierung Radfahrfurt Kloster-/ Ludwig-/ Zollnerstr.	Infrastruktur, Cityroute	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Abstimmung Routine Verkehr am 21.01.2015	61	2.500 €
Schutzstreifen Laubanger (Abschnitt Hallstadter Str. bis Kreisverkehr)	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Planung abgestimmt / Routine Verkehr 21.01.2015 Behandlung im Fahrradforum und im Umweltsenat	61 / EBB	3.000 €
Öffentlichkeitsarbeit / Fahrradmesse / Flyer	Öffentlichkeitsarbeit	Projekt Ö-1: Informationen und Aufklären zu Fahrradthemen Projekt Ö-2: "Pro-Rad-Aktionen"		61 / Pressestelle Baureferat	ca. 1.500 €

alle Zeitangaben verstehen sich vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen

2015 zur Verfügung 50.000 €
zzgl. Rest ca. 51.000 €

verplante Mittel: **ca. 101.000 €**

ausgegeben:

Rest ca.: **ca. 0 €**

Stand: 21.04.2015

Fahrradverkehr

Erläuterung der Abkürzungen in dieser Tabelle siehe Anhang

nicht umgesetzt

teilweise umgesetzt

Umsetzung in 2015

umgesetzt

ständige Umsetzung..

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fahrradverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz
1	Wilhelmstraße / Marienbrücke / Peuntstraße / Pfisterberg	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 8 	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise (stadtauswärts) Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Radverkehrsanlagen teilweise realisiert, Abschnitt Peuntstr. bis Marienbrücke fehlt
2	Friedrichstraße	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 8 	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise (stadtauswärts) Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Radverkehrsanlagen im Zuge der anstehenden Kanalbaumaßnahme unter Wegfall des Längsparkstreifens
3	Siechenkreuzung	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung von zwei Cityrouten 	<ul style="list-style-type: none"> Unübersichtlich Radwegführung im Kreuzungsbereich Unzulängliche Radverkehrsanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Rotmarkierung der Radfurten Radfahrstreifen Neue IV-Spuraufteilung
4	Hallstadter Straße / Siechenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 4 / Cityroute 6 	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
5	Memmelsdorfer Straße Abschnitt Ludwigstraße bis Siechenkreuzung	<ul style="list-style-type: none"> Schulweg, Cityroute Nr. 6 	<ul style="list-style-type: none"> Nur einseitige Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen stadteinwärts¹ und Tempo 30 oder Umbau mit Verzicht auf Parkplätze
6	Luitpoldstraße / Willy-Lessing-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung Bahnhof – Innenstadt Cityroute 9 Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Radweg vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen teilweise realisiert mit Neubau Luitpoldbrücke
7	Sandstraße / Dominikanerstraße Teilstück Untere Brücke – Kasernstraße	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 3 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr nur in eine Richtung möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Sperrung der Sandstraße für den MIV Zulassen des Radverkehrs in beide Richtungen
8	Obere Königstraße / Steinweg / Nürnberger Straße zwischen Luitpoldkreuzung und Holzgartenstraße ²	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 9 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
9	Stadtteil Kramersfeld	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 5 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs auf der zukünftig aufgelassenen Bahntrasse
10	Habergasse	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 2 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr nicht zugelassen 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) und Zulassung des Radverkehrs
11	Kunigundendamm	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 10 	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

realisiert mit Schutzstreifen stadtauswärts, stadteinwärts nicht realisiert

¹ Hierzu liegt ein entsprechendes Gutachten vor.

² Nach endgültigem Ausbau der Bahnparallelen Innentadt tangente im Zuge des viergleisigen Ausbaues der Bahnstrecke durch Bamberg ist der Verkehr auf diesem Teilstück erheblich reduziert, so dass dann dort keine Radverkehrsanlagen mehr notwendig wären. In der Zwischenzeit wird Tempo 30 vorgeschlagen.

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fahrradverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz
12	Kernstadt	<ul style="list-style-type: none"> Innenstadterschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs (umwegig) Beläge teilweise radfahrfeindlich 	<ul style="list-style-type: none"> Zulassung des Radverkehrs im Vorderen Graben in beide Richtungen zwischen Hauptwachstraße und Fleischstraße (Durchfahrtsverbot durch die Kernstadt) und zwischen Holzmarkt und Edelstraße (Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich).
13	Gesamtes Stadtgebiet	<ul style="list-style-type: none"> Orientierung, Wegweisung 	<ul style="list-style-type: none"> Wegweisung nur in Teilbereichen vorhanden, teilweise uneinheitlich 	<ul style="list-style-type: none"> Bestehende Wegweisung ergänzen; einheitliche Wegweisung
14	Gesamtes Stadtgebiet	<ul style="list-style-type: none"> Orientierung, Werbung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Radlerstadtplan vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Radlerstadtplan veröffentlichen
15	Gesamtes Stadtgebiet	<ul style="list-style-type: none"> Winterdienst 	<ul style="list-style-type: none"> Nicht gestreute bzw. nicht geräumte Radverkehrsanlagen, die dadurch nicht mehr nutzbar sind. 	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer Rangliste der Räumungsprioritäten auf der Grundlage des Hauptwegenetzes für den Radverkehr.
16	Kreuzung Buger Straße / Paradiesweg / Auffahrtsschleife Münchner Ring	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 1 Schulweg 	<ul style="list-style-type: none"> Verschwenkte Führung im Kreuzungsbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Direkte Führung, Bordsteinabsenkung, Roteinfärbung der Furten
17	Starkenfeldstraße Abschnitt Schwarzenbergstraße – Schildstraße	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 8 	<ul style="list-style-type: none"> Radwege vom Gehweg abmarkiert, dadurch sowohl Gehweg wie auch Radweg zu schmal 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau von beidseitigen ausreichend breiten Radverkehrsanlagen
18	Unterführung Zollnerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Schulweg, Cityroute 7 Wichtigste Radverkehrsverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> zu schmale Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung der Unterführung
19	Unterführung Memmendorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Schulweg, Cityroute 6 	<ul style="list-style-type: none"> zu schmale Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von ausreichen breiten Radverkehrsanlagen im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke durch Bamberg
20	Regensburger Ring / Magazinstraße	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Nur einseitig Radverkehrsanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> beidseitige Radwege
21	Ludwigstraße, Schwarzenbergstraße Abschnitt Zollnerstraße bis Pfisterberg	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Beidseitige Radverkehrsanlagen³
22	Lichtenhaidestraße	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Erneuerung bzw. Ergänzung der Radfahrstreifen <p>Radfahrstreifen in Richtung Margaretendamm realisiert</p>
23	Robert-Bosch-Straße – Zum Eichelberg	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Selbständiger Radweg mit Querung des Industriegleises
24	Weegmannufer von Regensburger Ring bis zur Schwarzen Brücke	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung Freizeit Großräumige Verbindung (Radwanderrou-ten) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung des Uferweges zwischen Bauende beim BFC bis zur Schwarzen Brücke
25	Katharinenstraße bis Zollnerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Katharinenstraße als Geh- und Radweg bis zur Zollnerstraße
26	äußere Nürnberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> fehlender beidseitiger Radweg zu schmaler einseitiger Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau bzw. Markierung von beidseitigen Radverkehrsanlagen
27	Promenade	<ul style="list-style-type: none"> Innenstadterschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs (umwegig) Beläge teilweise radfahrfeindlich 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Situation für Radfahrer auf der gesamten Promenade im Zuge der Umgestaltung
28	Verknüpfung des Adenauerufers und des Weegmannufers mit der Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Nur Treppen und Schienen vorhanden (benutzerunfreundlich) 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrsfreundliche Rampen

³ Realisierung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnparallelen Innenstadttangente. (Die Verkehrsbelastung auf der Bahnparallelen Innenstadttangente wird in Zukunft so hoch sein, dass eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit allein nicht ausreicht.)

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fahrradverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz
29	Hainstraße zwischen Schönleinsplatz und Richard-Wagner-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
30	Richard-Wagner-Straße / Nonnenbrücke / Geyerswörthstraße / Bischofmühlbrücke	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit teilweise umgesetzt
31	Gaustadter Hauptstraße / Schweinfurter Straße / Untere Sandstraße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit teilweise umgesetzt
32	Nürnberger Straße zwischen Holzgartenstraße und Geisfelder Unterführung ²	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
33	Gaustadt / Bischberg / Hafen	<ul style="list-style-type: none"> Querung der Regnitz Verbindung zum Hafengebiet und zum Laubanger 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung zwischen Regnitzbrücke und Rheinstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisung eines Radweges auf Gelände des Staatshafens Teilstück realisiert
34	Münchner Ring / Weegmannufer	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Umgewige Führung dieser Wegebeziehung über Knotenpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> Direkte Verknüpfung des Radweges im Hain entlang des Münchner Ringes mit dem Radweg Weegmann-ufer
35	Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> wichtigstes Ziel der Fahrradverkehrsströme 	<ul style="list-style-type: none"> zu wenig Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen⁴
36	Lichtenhaidestraße DOPPELT, s. Nr. 22	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none">
37	Verbindungsstraße Laubanger –Jäckstraße	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Bau von Radverkehrsanlagen im Zuge des Straßenbaus
38	Kronacher Straße	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Bau von Radverkehrsanlagen im Zuge des Straßenbaus
39	Hafenstraße	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen
40	Dürrseestraße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
41	Laubanger	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
42	Margaretendamm	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
	Schutzstreifen im Abschnitt Europa- bis Löwenbrücke teilweise realisiert			

⁴ Hier gibt es Probleme, die Fahrradabstellanlagen städtebaulich zu integrieren. Dies führt dann evt. zu Fahrrad-Tiefgarage o.ä.

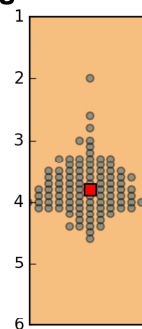
Anlage 5

Stadt Bamberg	2012	2014	Veränderung	
Anzahl Interviews	115	413	verschlechtert	verbessert
Uneinheitlichkeit der Bewertungen			Vergleich 2012 zu 2014	
Rang Gesamtbewertung auf Landesebene	17	2	nicht vergleichbar	
Rang Gesamtbewertung im Bundesvergleich	141 von 252	45 von 100	nicht vergleichbar	
Index Gesamtbewertung	3,83	3,77	0,06	
Fahrrad- und Verkehrsklima (F1...5)	3,5	3,6	-0,1	
Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	4,2	4,1	0,1	
Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	4,0	4,0	0	
Komfort beim Radfahren (F18...22)	4,3	4,2	0,1	
Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	3,1	2,9	0,2	
F1 Spaß oder Stress	3,3	3,3	0	
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,5	3,7	-0,2	
F3 Alle fahren Fahrrad	2,6	2,6	0	
F4 Werbung für das Radfahren	3,8	4,2	-0,4	
F5 Zeitungsberichte	4,4	4,4	0	
F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,1	4,1	0	
F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,5	4,6	-0,1	
F8 Reinigung der Radwege	3,6	3,7	-0,1	
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	4,5	4,4	0,1	
F10 Winterdienst auf Radwegen	4,1	3,9	0,2	
F11 Sicherheitsgefühl	3,8	4,0	-0,2	
F12 Konflikte mit Fußgängern	4,1	3,8	0,3	
F13 Konflikte mit Kfz	4,2	4,1	0,1	
F14 Hindernisse auf Radwegen	4,0	3,9	0,1	
F15 Fahrraddiebstahl	4,0	4,2	-0,2	
F16 Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	4,2	4,1	0,1	
F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1	4,1	0	
F18 Breite der Radwege	4,8	4,6	0,2	
F19 Oberfläche der Radwege	3,9	3,7	0,2	
F20 Abstellanlagen	3,7	3,7	0	
F21 Führung an Baustellen	4,7	4,6	0,1	
F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	4,4	4,3	0,1	
F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2	2,1	0,1	
F24 zügiges Radfahren	2,6	2,4	0,2	
F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,1	2,8	0,3	
F26 Wegweisung für Radfahrer	3,3	3,0	0,3	
F27 Öffentliche Fahrräder	4,3	4,0	0,3	

Überblick Bamberg

Anzahl Teilnehmer	414
Gesamtwertung¹	3,8
Rangplatz Bund in Stadtgrößenklasse	45 von 100
Rangplatz Land in Stadtgrößenklasse	2 von 8
Vergleich zu 2012²	o

Stadtgrößenklasse: 50.000-100.000 EW



Ø Gesamtwertung aller Städte der Stadtgrößenklasse
3,7

Legende:

- Bamberg
- andere Städte der Klasse

Stärken und Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Städten ³		
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	0,4
F24	zügiges Radfahren	0,3
F27	Öffentliche Fahrräder	0,3
F3	Alle fahren Fahrrad	0,2
F8	Reinigung der Radwege	0,2
F10	Winterdienst auf Radwegen	0,2
F19	Oberfläche der Radwege	0,2
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	0,2
F26	Wegweisung für Radfahrer	0,1
F20	Abstellanlagen	0,0
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	-0,1
F14	Hindernisse auf Radwegen	-0,1
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	-0,1
F4	Werbung für das Radfahren	-0,2
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	-0,2
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,2
F11	Sicherheitsgefühl	-0,2
F15	Fahrraddiebstahl	-0,2
F16	Fahren auf Radwegen und -fahrstreifen	-0,2
F21	Führung an Baustellen	-0,2
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	-0,2
F1	Spaß oder Stress	-0,3
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,3
F13	Konflikte mit Kfz	-0,3
F12	Konflikte mit Fußgängern	-0,4
F18	Breite der Radwege	-0,4
F5	Zeitungsberichte	-0,6

Stärken



Schwächen

...im Vergleich der Fragen untereinander ⁴		
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,1
F24	zügiges Radfahren	2,4
F3	Alle fahren Fahrrad	2,6
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,8
F26	Wegweisung für Radfahrer	3,0
F1	Spaß oder Stress	3,3
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,7
F8	Reinigung der Radwege	3,7
F19	Oberfläche der Radwege	3,7
F20	Abstellanlagen	3,7
F12	Konflikte mit Fußgängern	3,8
F10	Winterdienst auf Radwegen	3,9
F14	Hindernisse auf Radwegen	3,9
F11	Sicherheitsgefühl	4,0
F27	Öffentliche Fahrräder	4,0
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,1
F13	Konflikte mit Kfz	4,1
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1
F16	Fahren auf Radwegen und -fahrstreifen	4,1
F4	Werbung für das Radfahren	4,2
F15	Fahrraddiebstahl	4,2
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	4,3
F5	Zeitungsberichte	4,4
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	4,4
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,6
F18	Breite der Radwege	4,6
F21	Führung an Baustellen	4,6

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtwertung 2012, fünfstufige Skala (++, +, o, -, --)

3 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.

Lesebeispiel für F15: der Fahrraddiebstahl wird 0,2 Notenpunkte schlechter bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

4 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt

Fahrrad- und Verkehrsklima

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (100 Städte)
...macht Radfahren Spaß.	9	27	23	17	17	7	1	...ist Radfahren Stress.	3,3	3,0
...werden Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	5	18	23	24	18	11	1	...wird man als Radfahrer/in nicht ernst genommen.	3,7	3,6
...fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	19	33	27	11	7	2	1	...ist das Fahrrad eher Fahrzeug für Kinder oder Sportgerät.	2,6	2,8
...wird viel für das Radfahren geworben.	2	11	18	21	26	20	1	...findet keine Werbung für das Radfahren statt.	4,2	4,0
...wird in der Zeitung nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet.	1	5	19	24	26	21	4	...wird in der Zeitung nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet	4,4	3,8

Stellenwert des Radfahrens

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (100 Städte)
...wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	2	10	25	17	26	18	1	...wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.	4,1	3,9
...überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	2	8	13	14	24	36	1	...wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken.	4,6	4,3
...werden Radwege regelmäßig gereinigt.	3	22	21	22	17	13	2	...werden Radwege selten gereinigt.	3,7	3,9
...sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	2	14	13	16	24	30	1	...sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt	4,4	4,2
...werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	2	18	20	17	25	15	2	...werden im Winter Radwege nicht geräumt gestreut.	3,9	4,1

Sicherheit beim Radfahren

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (100 Städte)
...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher.	3	14	22	21	27	13	0	...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet.	4,0	3,8
...gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	4	17	23	21	22	12	1	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	3,8	3,4
... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	1	12	16	27	27	15	1	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	4,1	3,8
...gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	4	15	18	22	24	15	1	...gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	3,9	3,8
...kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	5	6	20	23	23	21	2	...werden Fahrräder oft gestohlen.	4,2	4,0
...sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch Alte und Junge sicher Rad fahren können.	3	11	18	24	28	14	1	...können Alte und Junge auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.	4,1	3,9
...man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	1	12	21	23	27	14	1	...wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.	4,1	4,0

Komfort beim Radfahren

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (100 Städte)
...sind Radwege und Radfahrstreifen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen.	1	5	14	19	27	33	0	...sind Radwege und Radfahrstreifen oft zu schmal.	4,6	4,2
...ist der Belag der Radwege und Radfahrstreifen angenehm glatt und eben.	4	24	18	19	20	15	0	...sind Radwege und Radfahrstreifen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.	3,7	3,9
...findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten.	5	13	27	25	22	7	1	...findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.	3,7	3,7
...werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt.	1	5	15	20	29	30	0	...werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.	4,6	4,4
...kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.	3	7	17	23	24	23	4	...ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.	4,3	4,1

Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Ø Bamberg (414 TN)	Ø 50.000- 100.000 EW (100 Städte)
...ist das Stadtzentrum gut mit dem Fahrrad zu erreichen.	36	37	14	7	4	2	0	...ist das Stadtzentrum schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.	2,1	2,5
...kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.	27	34	18	12	4	3	1	...wird man behindert und muss Umwege fahren.	2,4	2,7
...sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen freigegeben.	17	28	29	14	8	3	1	...ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen nicht erlaubt.	2,8	3,0
...können sich Radfahrer/innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.	8	28	31	17	11	3	2	...gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer/innen.	3,0	3,1
...sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.	1	8	24	25	26	9	7	...gibt es nicht einmal eine touristische Fahrradvermietung.	4,0	4,3

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

Herrn
Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz 3

96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg
Sekretariat OR
24. Feb. 2015

Peter Gack
Titusstraße 121
96049 Bamberg
Tel: 0951/9230388 (dienst)

Bamberg, 24. Februar 2015

Antrag auf Sachstandsbericht:

Umsetzung der Radverkehrsstrategie – Ergebnisse des ADFC Fahrradklima-Tests

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister!

die jüngst veröffentlichten Ergebnisse des ADFC-Fahradklima-Tests haben für die Stadt Bamberg leider nur ein sehr ernüchterndes Ergebnis gebracht. Bamberg ist dabei bei den Städten zwischen 50.000 und 70.000 Einwohnern nur auf Platz 45 gelandet.

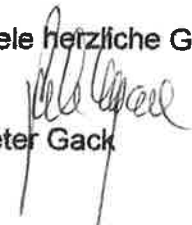
Im Jahr 2012 hat der Bamberger Stadtrat einstimmig folgende Zielvorgabe im Rahmen der Radverkehrsstrategie beschlossen:

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

Von dieser Zielmenge scheinen wir weit entfernt zu sein. Ich beantrage deshalb im Namen der GAL-Stadtratsfraktion einen Sachstandsbericht zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie und dabei um Beantwortung der folgenden Fragen in der nächsten Sitzung des Umwelt- und Verkehrssenats:

1. Wie hat sich der Radverkehrsanteil seit dem Jahr 2005 in der Stadt Bamberg entwickelt?
2. Welche Maßnahmen sind aktuell (für 2015) geplant, den Radverkehrsanteil merklich zu erhöhen, um das Ziel der Radverkehrsstrategie (30 % Radverkehrsanteil im Jahr 2020) zu erreichen?
3. Welche Maßnahmen sind in den kommenden Jahren geplant, um dieses Ziel zu erreichen?
4. Was kann getan werden, um insbesondere die im ADFC-Fahradklima-Test als schlecht bewerteten Beurteilungskriterien zukünftig zu verbessern?
5. Wie weit ist insbesondere die Umsetzung des geplanten öffentlichen Fahrradverleihsystems gediehen?

Viele herzliche Grüße


Peter Gack