

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2016/0222-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status: öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 19.04.2016 Referent: Beese Thomas
<b>Fahrradforum Bamberg - Bericht über die 14. Sitzung am 13.04.2016</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
11.05.2016	Umweltsenat
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme

### **I. Sitzungsvortrag:**

Die 14. Sitzung des Fahrradforums fand am 13.04.2016 statt. Das Protokoll, die Tagesordnung und die Anwesenheitsliste sind dem Anhang zu entnehmen (**Anlagen 1 – 3**).

Folgende Tagesordnungspunkte wurden behandelt:

1. Begrüßung
2. **Ergebnisse Umweltsenat**
3. **Ergebnisse Mobilitätsbefragung 2015 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Bamberg** (Anlage 4)
4. **Radverkehrsunfälle 2015** (Anlage 5)
5. **Fahrradprogramm 2016** (Anlage 6)
6. **Nahverkehrsplan Bamberg – Sachstand und Umsetzung** (Anlage 7)
7. **Verkehrsentwicklungsplan Bamberg  
Zeitschiene und Aufgabenstellung zum Radverkehr** (Anlagen 8 und 8.1)
8. **Verschiedenes**

Im 14. Fahrradforum wurden keine Beschlüsse in Form von Empfehlungen an den Stadtrat gefasst.

### **II. Beschlussvorschlag**

Der Umwelt- und Verkehrssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.

### 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. Protokoll
2. Tagesordnung
3. Anwesenheitsliste
4. Ergebnisse Mobilitätsbefragung 2015
5. Radverkehrsunfallstatistik 2015
6. Fahrradprogramm 2016
7. Nahverkehrsplan Bamberg – Sachstand und Umsetzung
8. Verkehrsentwicklungsplan Bamberg – Zeitschiene und Aufgabenstellung
- 8.1 Leistungsbild Radverkehr VEP Bamberg

#### Verteiler:



**SG Verkehrsplanung**  
 Untere Sandstraße 34  
 96049 Bamberg  
 Tel.: 0951 - 871625  
 Fax: 0951 - 871966  
 Email: dagmar.spangenberg@stadt.bamberg.de




# Protokoll

**Thema:** 14. Sitzung Fahrradforum Bamberg

**Datum/Zeit:** 13.04.2016, 16<sup>00</sup> – 18<sup>15</sup> Uhr

**Ort:** Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg, Margaretendamm 40, 96052 Bamberg

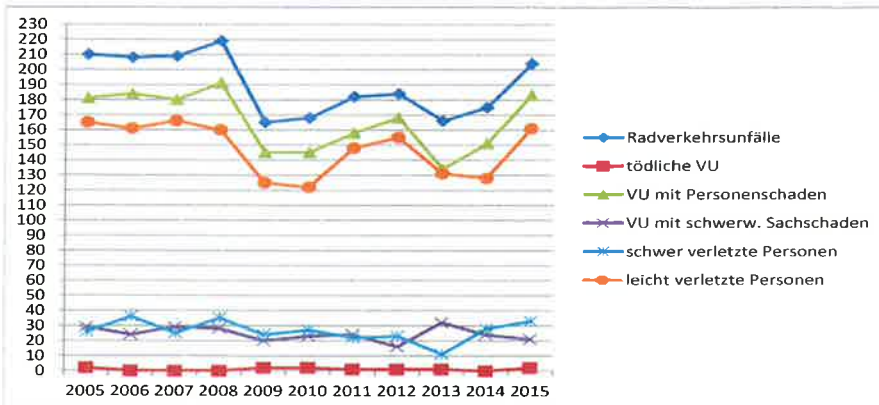
**Teilnehmer:** s. Anwesenheitsliste im Anhang

Text	Zuständig / Termin
<p><b>1 Begrüßung und Eröffnung</b> durch den Baureferenten Herrn Thomas Beese, der den Oberbürgermeister aufgrund einer Terminüberschneidung entschuldigte.</p>	
<p><b>2 Ergebnisse aus Umwelt- und Verkehrssenat</b>                  [Straßenverkehrsamt]</p> <p>Folgende Beschlüsse zum Radverkehr liegen aktuell vor und wurden kurz von Frau Towstoles erläutert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Sachstand Schrottfahräder</b> (Umwelt- und Verkehrssenat vom 03.11.2015)                      Das Entfernen von Schrottfahrädern ist eine Daueraufgabe, vorhandene Fahrradabstellanlagen müssen durch konsequentes Entfernen von Schrottfahrädern leistungsfähig bleiben. Eine Möglichkeit zur Online Meldung wird in Kürze zur Verfügung stehen.</li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>Schrottfahräder in der Stadt Bamberg</b></p> <div style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 10px;"> <p>Das Ordnungsamt nimmt Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern, der Polizei aber auch des PÜD entgegen, beurteilt diese, bringt Besitzerbenachrichtigungen (rot: Schrott, gelb: Fahrrad mit möglichem Versteigerungswert, siehe Anlage 2) an und gibt gegebenenfalls Fälle, bei denen es sich klar um Schrotträder handelt, an den Entsorgungs- und Baubetrieb zur Abholung weiter.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid white; padding: 5px; text-align: center;">  <p><b>ROT</b> – für Schrotträder</p> </div> <div style="border: 1px solid white; padding: 5px; text-align: center;">  <p><b>GELB</b> – für Fundräder</p> </div> </div> <p>Am derzeitigen Procedere wird festgehalten, Die Bamberger Bevölkerung, der Parküberwachungsdienst sowie nun neu die Sicherheitswacht der Polizeiinspektion Bamberg-Stadt machen künftig Meldung über mögliche Fund-/Schrottfahräder im Stadtgebiet Bamberg. Ansprechpartner im Ordnungsamt ist Herr Thomas Eck (Tel. 87-1293, E-Mail: <a href="mailto:thomas.eck@stadt.bamberg.de">thomas.eck@stadt.bamberg.de</a>). Dieser nimmt die gemeldeten Fahrräder in Augenschein, klassifiziert sie, bringt erforderlichenfalls Besitzerbenachrichtigungen an, sorgt für den Datenaustausch mit der Polizeiinspektion Bamberg-Stadt, kontrolliert die Besitzbenachrichtigungen und sorgt gegebenenfalls für einen Abtransport gemeinsam mit dem Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg.</p> </div>	<p><b>Ansprechpartner ist das Ordnungsamt</b></p>

<p><b>- Sachstand Radweg Obere Königstraße</b> (Umweltsenat vom 09.03.2016) Es wurden zwei Anträge zur Verbesserung der Radwegsituation in der Oberen Königstraße gestellt. Der FDP-Antrag wurde behandelt und eine Ausweisung des Radwegs zwischen der Kettenbrückstr. und der Letzengasse im Zweirichtungsverkehr beschlossen. Der GAL-Antrag wird in einer der nächsten Sitzungen des Umweltsenats behandelt werden.</p> <p><b>- Sachstand Einmündung Annastraße</b> (Umweltsenat vom 09.03.2016) Der Beschluss durch Aufbringen von Markierungen und der Verlängerung der Mittelinsel die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen, wird von Seiten des ADFC und VCD kritisch gesehen. Der geforderte Erfahrungsbericht der verkehrsrechtlichen Maßnahmen nach spätestens einem Jahr wird die Auswirkungen der Planung aufzeigen. Des Weiteren wurde um die Überprüfung der Sichtdreiecke (Rückschnitt des Bewuchses) der beiden vom Mannlehenweg abgehenden Geh- und Radwege gebeten.</p>	<p><b>Straßenverkehrsamt</b></p> <p><b>Straßenverkehrsamt</b></p>
<p><b>3 Ergebnisse Mobilitätsbefragung 2015 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bamberger Bevölkerung</b> [Stadtplanungsamt]</p> <p><b>s. Vortrag im Anhang</b></p> <p>Über die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2015 wurde bereits im Umweltsenat am 09.03.2016 berichtet. Im Fahrradforum wurden diese Ergebnisse nun speziell unter dem Focus Radverkehr vorgestellt. Mit 30 % Radverkehrsanteil im Gesamtverkehr und 35 % im Binnenverkehr hat Bamberg einen überdurchschnittlich hohen Wert (bayern- wie bundesweit).</p> <p>Die repräsentative Erhebung dient als wichtige Grundlage für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wie auch der Radverkehrsstrategie. Des Weiteren fließen die Daten in das Verkehrsmodell mit ein um z.B. Prognosen ableiten zu können. Die Haushaltsbefragung ermittelt das Verkehrsverhalten der Bamberger, über das Verkehrsverhalten der Einpendler sind keine statistisch gesicherten Daten vorhanden.</p>	<p><b>Stadtplanungsamt</b></p>
<p><b>4 Radverkehrsunfälle 2015</b> [Polizei]</p> <p><b>s. Vortrag im Anhang</b></p> <p>Im Jahr 2015 wurden insgesamt 2.415 Verkehrsunfälle (im Vorjahr 2.312 Unfälle), davon 204 Radverkehrsunfälle (Vorjahr 175) von der Polizei registriert. Von einer hohen Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen wird ausgegangen. In 109 Fällen (Vorjahr 97) war der Radfahrer Hauptunfallverursacher (Hauptunfallursache sind sog. „Selbststürzer“-Unfälle), bei 86 Unfällen (Vorjahr 60) wurden Radfahrer durch andere Verkehrs-beteiligte geschädigt (Hauptunfallursache sind Abbiegeunfälle). Im Jahr 2015 wurden insgesamt 2 (Vorjahr 1) Schulwegunfälle verzeichnet. In 2015 ist eine Unfallohäufung an der Einmündung Annastraße zu verzeichnen.</p> <p>Im Vergleich zu den Vorjahren sind die Radverkehrsunfallzahlen wieder auf über 200 / Jahr gestiegen.</p> <p>Ergebnisse der anschließenden Diskussion:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Unfallstatistik ermöglicht leider keine weitergehenden Analysen zum Verlauf von Abbiegeunfällen</li> <li>• Problematik "Selbststürzer": Erfassung des genauen Unfallhergangs schwierig (mögliche Gründe z.B. mangelnder Radwegzustand, Handynutzung, etc.), von einer hohen Dunkelziffer wird ausgegangen.</li> <li>• aufgrund der Unfallzahlen werden von der Polizei folgende Themen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgegriffen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schulterblick</li> <li>- gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr</li> <li>- Empfehlung zum Fahrradhelm</li> </ul> </li> <li>• bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wird die Verkehrssicherheit mituntersucht (Vergleich der Bamberger Unfallstatistik im bundesweiten Trend)</li> </ul> <p>Das Stadtplanungsamt hat im Nachgang der Sitzung die Radverkehrsunfallstatistik der letzten 10 Jahre grafisch aufbereitet. In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass der Radverkehrsanteil im gleichen Zeitraum von 22,3 % (2005) auf 30,2 % (2015) gestiegen ist.</p>	<p><b>Polizei</b></p>

Auswertung Radverkehrsunfallstatistik 2005 - 2015

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Radverkehrsunfälle	210	208	209	219	165	168	182	184	166	175	204
tödliche VU	2	0	0	0	2	2	1	1	1	0	2
VU mit Personenschaden	181	184	180	191	145	145	158	168	134	151	183
VU mit schwerw. Sachschaden	29	24	29	28	20	23	24	16	32	24	21
schwer verletzte Personen	26	36	25	35	24	27	22	23	11	28	33
leicht verletzte Personen	165	161	166	160	125	122	148	155	131	128	161



**5 Fahrradprogramm 2016**  
[Stadtplanungsamt]

**s. Vortrag im Anhang**

In 2016 stehen auf der Haushaltsstelle 50.000 € zur Verfügung. Das modifizierte Fahrradprogramm 2016 mit dem geplanten Ausführungszeitraum der jeweiligen Projekte wurde kurz vorgestellt.

Außerhalb des Fahrradprogramms wird die Radverkehrsführung entlang Regensburger Ring, Magazin- und Memmelsdorfer Straße wird in mehreren Bauabschnitten umgesetzt. Im Bausenat vom 06.04.2016 wurde die Umsetzung der Bauabschnitte 2016, 2017, 2018 vorbehaltlich der jeweiligen Bereitstellung von Haushaltsmitteln beschlossen. Am 25. April 2016 ist Baubeginn für den ersten Bauabschnitt (Knoten Margaretendamm / Magazinstraße / Europabrücke).

**Stadtplanungsamt**

**Entsorgungs- und Baubetrieb**

**6 Nahverkehrsplan Bamberg – Sachstand und Umsetzung**  
[Stadtplanungsamt]

**s. Vortrag im Anhang**

Die Behandlung des Themas „Umsetzen der Empfehlungen des Nahverkehrsplanes“ wurde aus dem Teilnehmerkreis gewünscht. Der Nahverkehrsplan Bamberg ist schwerpunktmäßig eine ÖPNV-Planung, das Maßnahmenpaket „Förderung des Radverkehrs“ beschränkt sich auf allgemeine Aussagen.

Sachstand zu Querschnittsaufgaben ÖPNV / Radverkehr:

- **Fahrradmitnahme:** Seit Beitritt zum VGN 2010 ist die Fahrradmitnahme möglich, diese allerdings ist abhängig von den Platzverhältnissen im Bus (Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang). Zur Entzerrung werden neue Busse mit einem zusätzlichen Stellplatz ausgerüstet (aktuell 7 Busse mit erweitertem Stellplatz in Betrieb).
- **Fahrradverleih:** Die Stadtwerke haben zusammen mit einem externen Partner einen Businessplan entwickelt, der in einem ersten Schritt ein System mit ca. 40 Verleihstationen mit durchschnittlich 10 E-Bikes vorsieht. Umsetzung ist abhängig von der Finanzierbarkeit, derzeit laufen Verhandlungen mit verschiedenen Investoren und Sponsoren.
- **Bike & Ride:** An wichtigen Haltestellen sollen Bike&Ride-Anlagen geschaffen werden, eine Untersuchung hierzu ist in Bearbeitung.

**Stadtplanungsamt**

## 7 Verkehrsentwicklungsplan Bamberg Zeitschiene und Aufgabenstellung zum Radverkehr [Stadtplanungsamt]

Stadtplanungsamt

### s. Vortrag und Auszug VEP zum „Arbeitsprogramm Radverkehr“ im Anhang

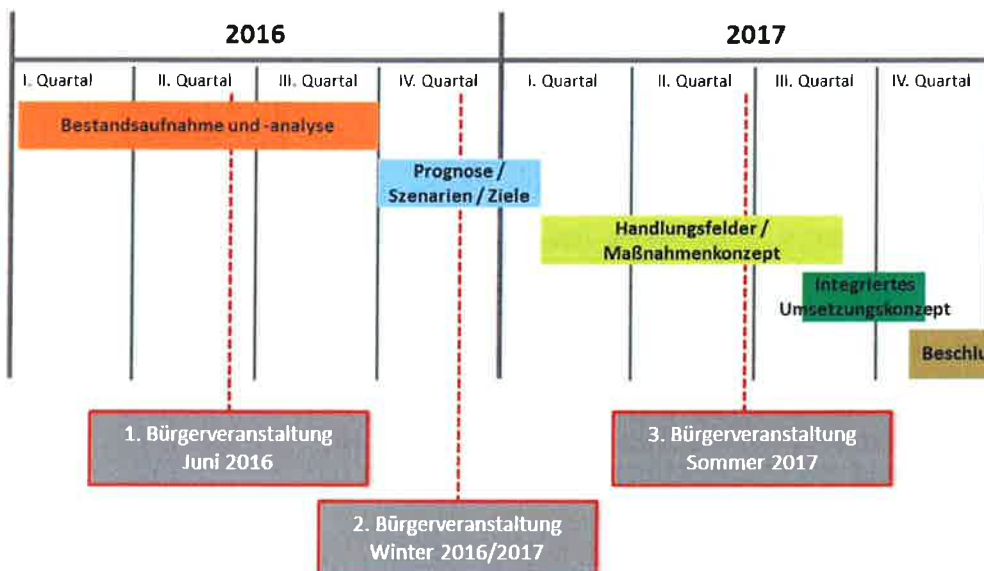
Mit dem Verkehrsentwicklungsplan sollen die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung für die nächsten 15 Jahre festgelegt und der bisherige Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bamberg aus dem Jahr 2001 aktualisiert werden. Der Verkehrsentwicklungsplan wird dabei verkehrsmittelübergreifend und dialogorientiert angelegt sein und eine integrierte und abgestimmte Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre aufzeigen.

Nach 15 Jahren ist hier eine Fortschreibung notwendig, die auch die neu hinzugekommenen Themen wie Konversion, Bahnausbau etc. berücksichtigt. Selbstverständlich werden dabei auch die Stadt-Umland-Verflechtungen mit betrachtet.

Mit der Fortschreibung wurde nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren das Planungsbüro Planersocietät aus Dortmund beauftragt.

### Zeitplanung

Allgemein



## 8 Verschiedenes

### 8.1 Konzeption und Ausrichtung des Fahrradforums

Die Teilnehmer sind mit der Organisationsform des Fahrradforums unzufrieden. Aspekte der anschließenden Diskussion:

- vorheriges Versenden der Unterlagen, dann ausführlicher Sachvortrag nicht mehr notwendig.
- jedoch: alle Teilnehmer müssen auf einem Wissensstand sein, ansonsten Diskussion nicht zielführend
- zu viele Vorträge pro Sitzung, deshalb nicht ausreichend Zeit für Diskussionen
- Zielsetzung des Fahrradforums neu überdenken, wo liegt der Schwerpunkt:
  - Information
  - Diskussion
  - Empfehlungen und Entwicklung von gemeinsamen Strategien zur Radverkehrsförderung (vorbereitendes Gremium für den Umweltsenat)
- Fehlen von OB und teilweise von Stadträten
- Empfehlungen des Fahrradforums werden im Umweltsenat nicht beschlossen, dadurch sinkende Motivation für Ehrenamtliche

Über das Fortbestehen des Fahrradforums soll in der nächsten Sitzung beraten werden.

### 8.2 Homepage Fahrradforum

Die Seite „Fahrradforum“ auf der Homepage der Stadt Bamberg ist derzeit nicht aktualisiert.

TOP für nächste Sitzung

<p><b>8.3 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)</b></p> <p>Der Beitritt zur AGFK Bayern stand wiederholt auf der TO, zuletzt in der 13. Sitzung des Fahrradforums. Es stehen weiterhin keine Mittel für die Mitgliedschaft zur Verfügung. Eine Mitgliedschaft wird seitens der Stadt aktuell nicht angestrebt.</p>	
<p><b>Nächster Termin:</b> Die 15. Sitzung des Fahrradforums wird im Herbst 2016 stattfinden. Eine Einladung mit Tagesordnung wird rechtzeitig erfolgen.</p>	<p><b>Stadtplanungsamt</b></p>

Bamberg, 26.4.16  
Baureferat

  
Thomas Beese  
Baureferent

Aufgestellt am 18.04.2016  
Dagmar Spangenberg  
Stadtplanungsamt





**Thema:** Fahrradforum Bamberg  
14. Sitzung

---

**Datum/Zeit:** 13.04.2016, 16<sup>00</sup> – ca. 17<sup>30</sup> Uhr

---

**Ort:** Entsorgungs- und Baubetrieb III. Stock, Margaretendamm 40, 96052 Bamberg

---

# Tagesordnung

- 1 Begrüßung und Eröffnung**  
[Oberbürgermeister Andreas Starke]
- 2 Ergebnisse Umweltsenat (03.11.2015 und 09.03.2016)**  
[Straßenverkehrsamt]
- 3 Ergebnisse Mobilitätsbefragung 2015 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Bamberg**  
[Stadtplanungsamt]
- 4 Radverkehrsunfälle 2015**  
[Polizei]
- 5 Aktualisiertes Fahrradprogramm 2016**  
[Stadtplanungsamt]
- 6 Nahverkehrsplan Bamberg – Sachstand und Umsetzung**  
[Stadtplanungsamt]
- 7 Verkehrsentwicklungsplan Bamberg  
Zeitschiene und Aufgabenstellung zum Radverkehr**  
[Stadtplanungsamt]
- 8 Verschiedenes**

Thema: 14. Sitzung Fahrradforum Bamberg

Datum/Zeit: 13. April 2016

Ort: Entsorgungs- und Baubetrieb, Margaretendamm 40, 96052 Bamberg

## Anwesenheitsliste

Name	Organisation/Dienststelle	Email-Adresse / Telefon
LEITER	6/61	✓
Spangenberg	6/61	—
Fört, ch	31	bekannt
Towstoles	31	„
Probst, Florian	EBB	—
Schubert, Helmut	ABENDS 21. Forum Verkehr	bekannt
Krause, Monika	STVP	„
Glocke, Oliver	Polizei	— „ —
Daniela Reinfelder	Stadtträtkauf	bekannt
DIETER VOLK	Vcj	„
Patrick Backer	17	bekannt
Reiter, Gisbert	Senioren-Büro	„
SCHILLING MICHAEL	ADFC	„
Hady, Christian	ADFC (Jahr)	Kontakt@physiotherapie-ladg.de
Peter Gack	Stadtrat	bekannt
Josef Kropp	BBB Stadtrat	josef.kropp@gmx.de
Elke Peppuscheller	ADFC	verkehrspolitik@adfc-bamberg.de
Kurt Herrmann	Uni Bamberg	kurt.herrmann@uni-bamberg.de
Alex Schellmann	Polizei	bekannt

## Radverkehr in Bamberg



**MOBIL IN BAMBERG MOBIL IN BAMBERG**

Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

**Fahrradforum 13.04.2016**

## Befragungsmethodik

Erhebungsjahr	2015
Erhebungsinhalt	Daten zum werktäglichen Verkehr der Wohnbevölkerung in Bamberg
Erhebungszeitraum	08.06. - 31.07.2015 außerhalb von Schulferien und Feiertagen
Erhebungsstichtage	Montag - Freitag
Erhebungsart	telefonisch - schriftlich - online
Information	Begleitschreiben des Oberbürgermeisters, Presseartikel, Internet-Homepage
Adressaten	Jede Person eines Haushalts
Stichprobe	Zufallsstichprobe, Generierung von 6.000 Adressen nach dem Melderegister des Einwohnermeldeamtes
Beteiligung	Freiwillig
Erhebungstag	Protokollierter Erhebungstag
Hochrechnung	nach Alter, Geschlecht, Wohnort
Anlass	Fortschreibung VEP
Ziel	Grundlagenerfassung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

## Befragungsmethodik

**STADT BAMBERG**  
**HAUSHALTSBEFRAGUNG**

**1 Angaben zum Haushalt**

**2 Angaben zur Person**

**3 Angaben zum Verkehr**

### Erhebungsart Fragebogen

- telefonisch
- schriftlich
- online

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

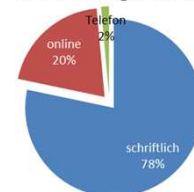
## Befragungsmethodik

### Stadt Bamberg:

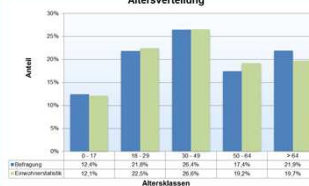
- Ausgewählte Haushalte: 6.000
- Erreichte Haushalte: 1.093
- Erreichte Personen: 2.229
- Anteil an der Bevölkerung: 2,8%
- Erfasste Wege: 8.065
- Gute Verteilung der erreichten Personen im gesamten Stadtgebiet
- Altersverteilung leicht verschoben hin zu Älteren (größere Teilnahmebereitschaft)

Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

### Nutzung der verschiedenen Teilnahmemöglichkeiten



### Altersverteilung



## Ergebnis Mobilitätsbefragung 2015

### 3,6 Wege pro Person und Tag

durch Hochrechnung anhand der Einwohnerzahl ergeben sich täglich rund  
291.500 Wege aller Bürgerinnen und Bürger in Bamberg



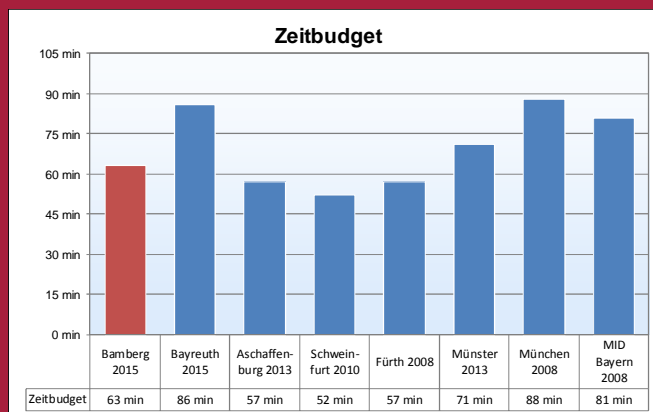
#### Vergleich

Aschaffenburg:	3,0
Bayreuth:	3,3
Fürth:	3,0
Schweinfurt:	3,8

Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

## Ergebnis Mobilitätsbefragung 2015

Wie viel Zeit verbringt jede Bürgerin/jeder Bürger unterwegs?



Pro Weg im Schnitt:  
17 Minuten und  
7,3 km  
(3,6 Wege pro Person und Tag)

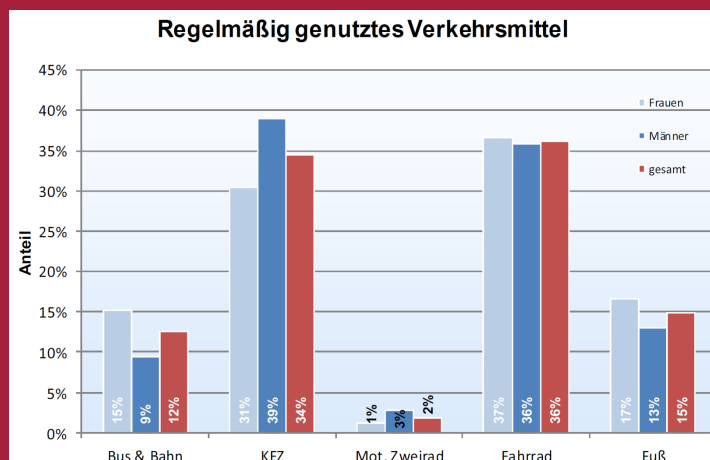
Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

## Ergebnis Mobilitätsbefragung 2015

- **Pkw-Verfügbarkeit**
  - 80% der Haushalte im Stadtgebiet besitzen mindestens einen privaten Pkw
  - 20% der Haushalte besitzen keinen privaten Pkw
  - 25% der Haushalte in der Innenstadt besitzen keinen privaten Pkw
  
- **Fahrrad-Verfügbarkeit**
  - 84% der Haushalte besitzen mindestens ein, 60% besitzen mindestens zwei Fahrräder
  - noch wenige E-Bikes im Vergleich zum Fahrradbesitz, jedoch intensive Nutzung
  
- **ÖPNV-Nutzung**
  - ein Viertel der Befragten nutzt eine ÖPNV-Dauerkarte
  - diese Personen sind hauptsächlich Studenten

Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

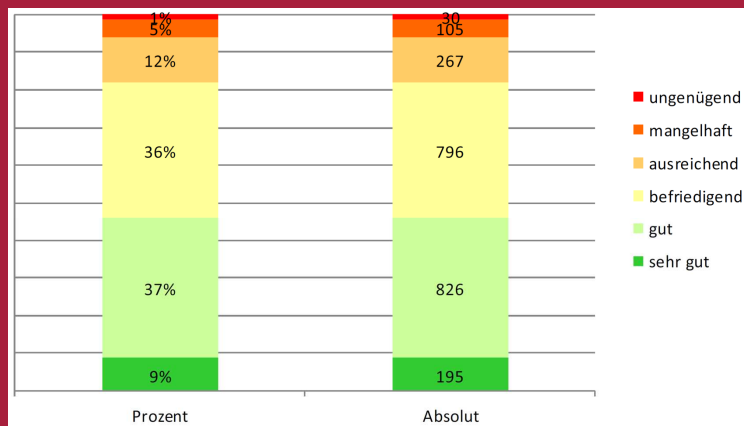
## Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel in Bamberg



- 36 % nutzen regelmäßig das Fahrrad für werktägliche Wege
- 34 % nutzen regelmäßig das Kfz für werktägliche Wege
- bei Fahrradnutzung keine geschlechterspezifischen Unterschiede
- Männer nutzen häufiger das Kfz, Frauen häufiger Bus / Bahn und Fuß

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

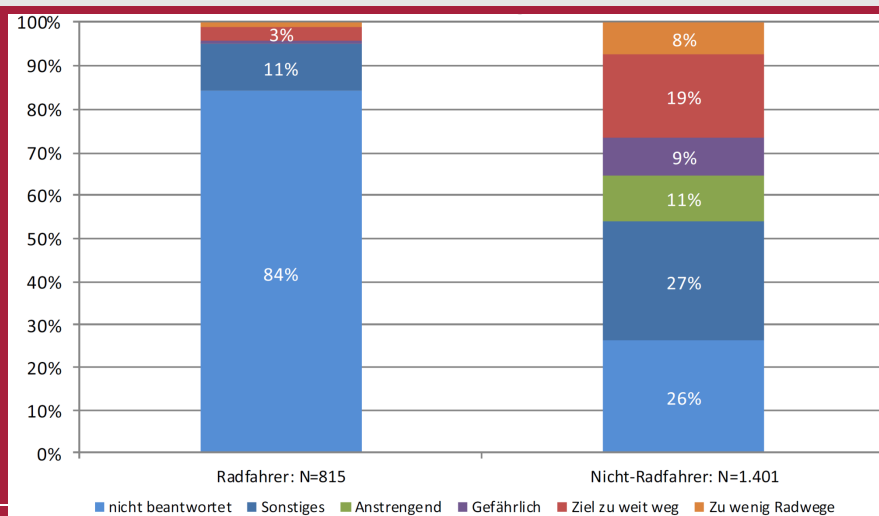
## Bewertung des Fußgänger- und Radwegeangebotes



- über 80 % der Befragten bewerten das Angebot zwischen „sehr gut“ und „befriedigend“
- 46 % bezeichnen das Fuß- und Radwegeangebot als „gut“ oder „sehr gut“
- 6 % empfinden das Angebot als „mangelhaft“ oder „ungenügend“

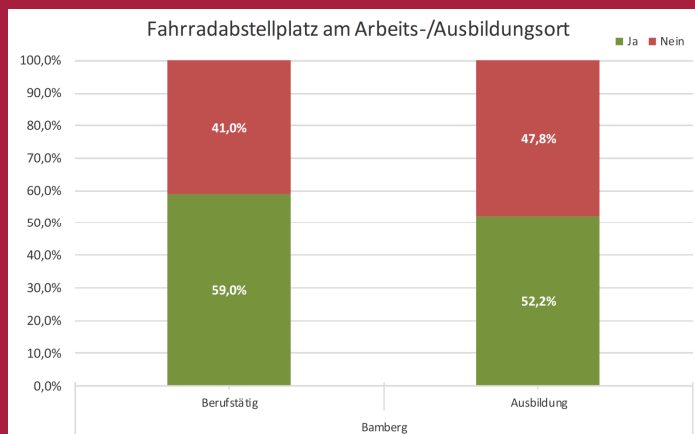
Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

## Gründe für Nichtnutzung des Fahrrads



Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

## Verfügbarkeit Fahrradabstellplatz



- ca. 70 % aller Befragten verfügen über Fahrradabstellplatz am Wohnort
- 59 % verfügen über Fahrradabstellplatz am Arbeitsort
- 52 % verfügen über Fahrradabstellplatz am Ausbildungsort

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrverhalten 2015

## Verkehrsmittelwahl

### Verkehrsmittelwahl an einem normalen Werktag



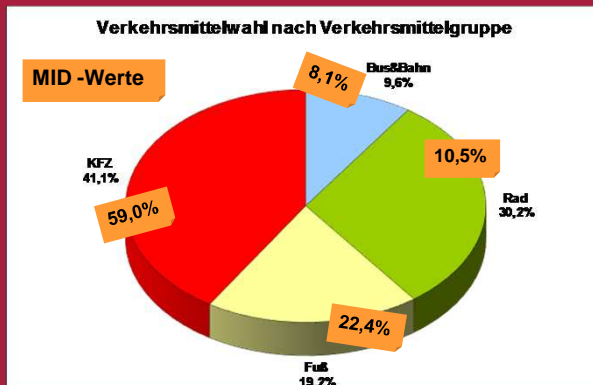
Umweltverbund  
(Bus&Bahn, Rad, Fuß)  
mit 59 % an allen Wegen

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrverhalten 2015



## Vergleich landesweit

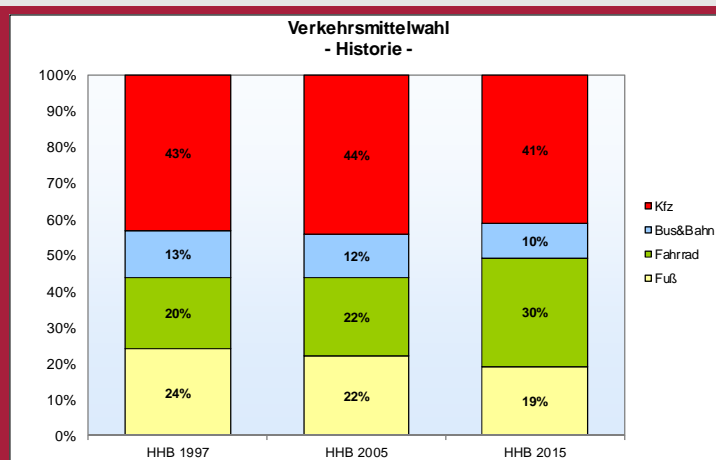
### Vergleich mit landesweiten Mobilitätskennziffern (MiD)



Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

Kfz: deutlich geringer  
 Fahrrad: deutlich mehr  
 Fußweg: etwas niedriger  
 Bus&Bahn: etwas mehr

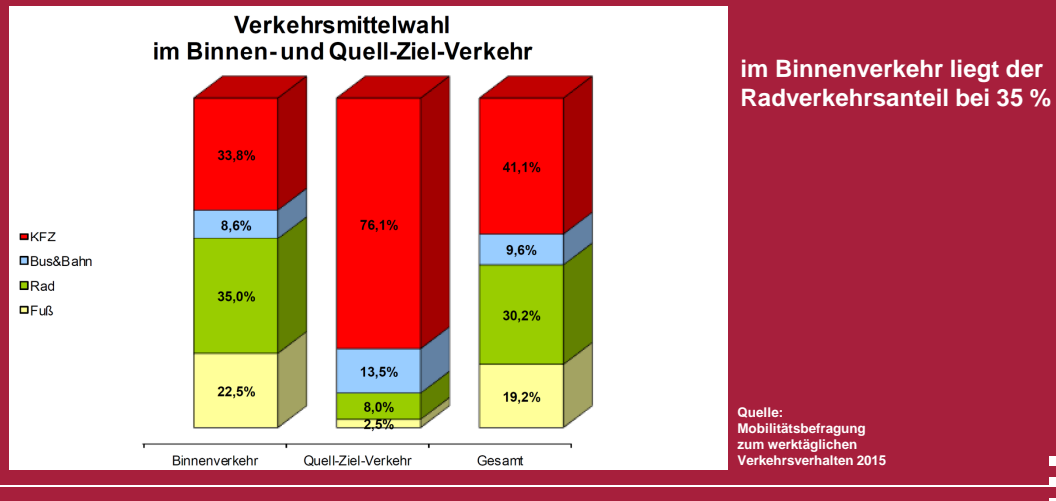
## Entwicklung der Verkehrsmittelwahl



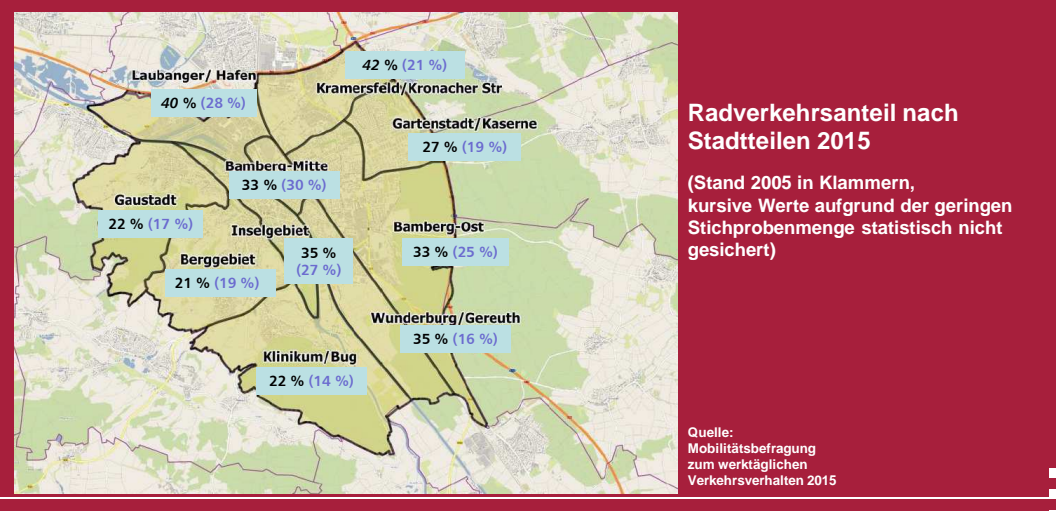
- Radanteil stark gestiegen
- Fußwege werden seltener - wie im bundesweiten Trend
- Kfz-Anteil weiter reduziert

Quelle:  
 Mobilitätsbefragung  
 zum werktäglichen  
 Verkehrsverhalten 2015

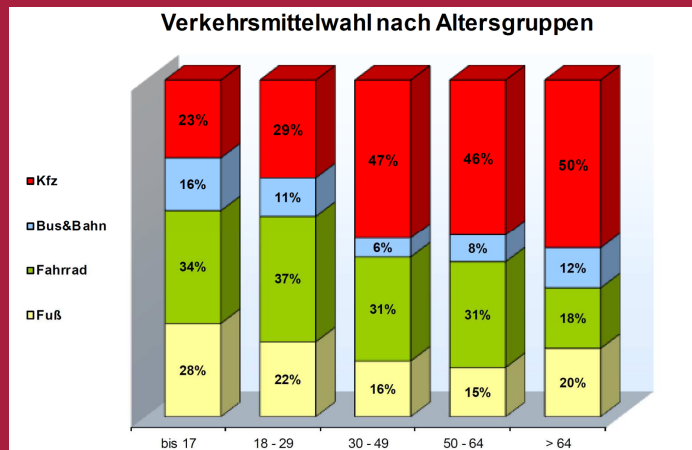
## Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr



## Radverkehrsanteil nach Stadtteilen



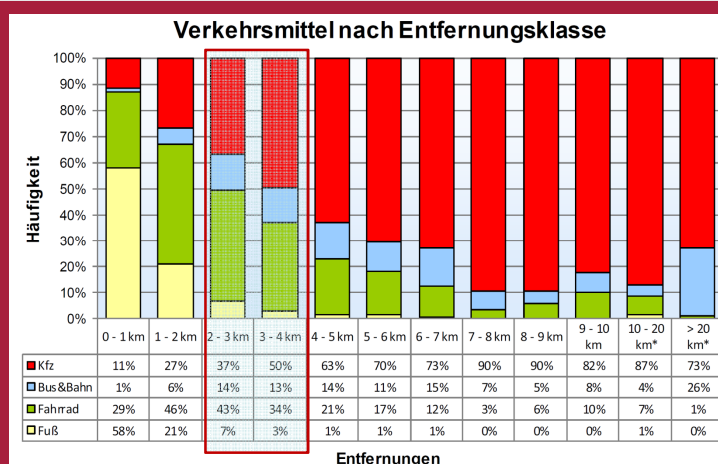
## Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen



- starker Radverkehrsanteil in der Gruppe der 18-29 - Jährigen (37 % trotz Führerscheinbesitz)
- Radverkehrsanteil bleibt mit über 30 % hoch bis 64 Jahre
- Kfz-Nutzung bei über 64 - Jährigen am stärksten

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

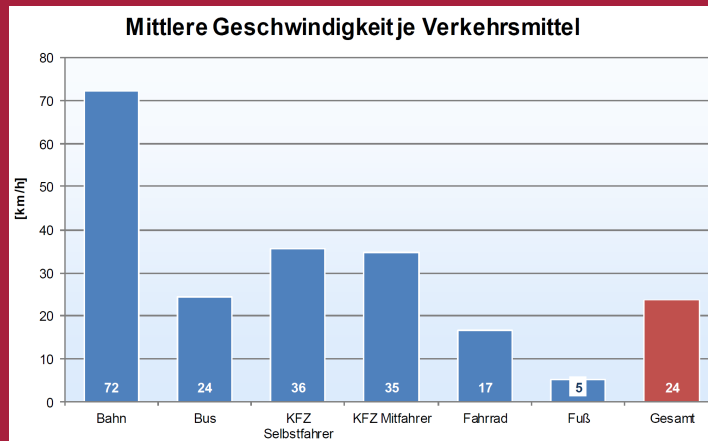
## Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel



- Radverkehrsanteil sinkt erst ab 5 km unter 20 %
- auf Distanzen bis 3 km liegt der Umweltverbund vorn
- trotzdem hoher Kfz-Anteil bei Entfernungen bis 4 km
- ab 4 km Entfernung über die Hälfte aller Wege mit dem Kfz
- ÖV bei Langstrecken (ab 20 km) wichtig
- nicht automatisch alle kurzen Kfz-Fahrten ersetzbar, abhängig vom Reisezweck

Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

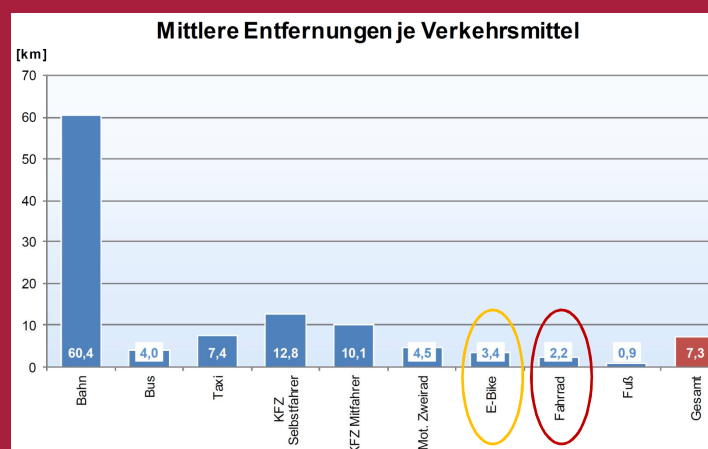
## mittlere Geschwindigkeiten nach Verkehrsmittel



- „Tür zu Tür“-Geschwindigkeit als empfundene Reisezeit (keine Messung)
- ÖV mit 24 km/h zügig unterwegs
- Radverkehrsgeschwindigkeit liegt mit 16,5 km/h höher als der in Verkehrsplanungen oft zugrunde gelegter Durchschnittswert von 12 km/h

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

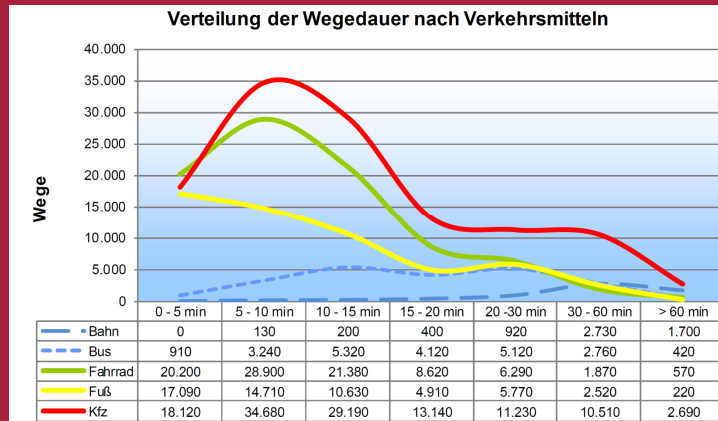
## Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel



- mittlere Entfernung beim Fahrrad liegt bei 2,2 km
- mittlere Entfernung beim E-Bike liegt bei 3,4 km

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

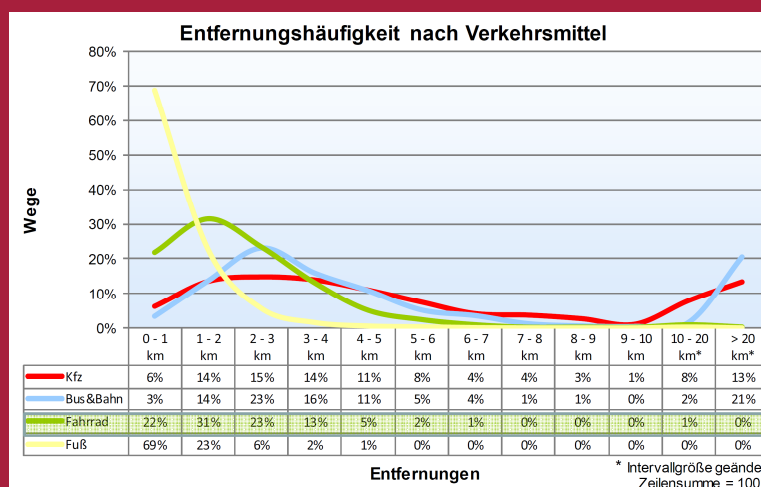
## Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmittel



- Benutzer von Kfz und Fahrrad sind meist nur 5-10 min unterwegs
- Maximum Kfz in der Zeitklasse 5-10 min
- Rad meist genutzt im Zeitbereich bis 10 min, aber flacher Kurvenverlauf, d.h. auch für kürzere und ebenso längere Wege wird das Rad stark genutzt

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrverhalten 2015

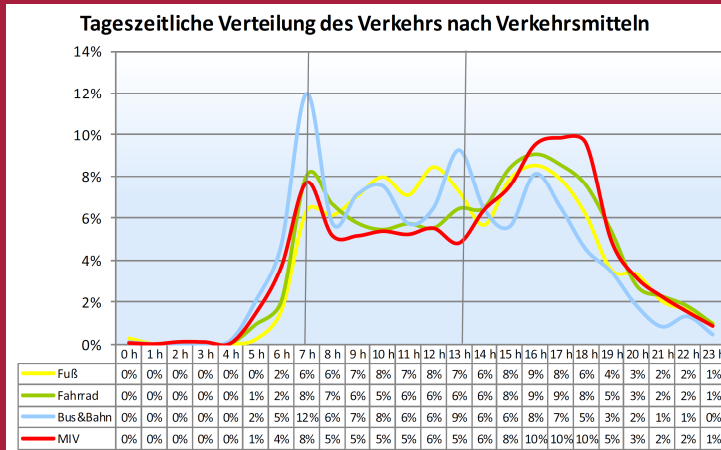
## Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel



- ca. 3/4 aller Wege mit dem Rad bis 3 km
- ca. 1/4 aller Wege mit dem Rad auch länger

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrverhalten 2015

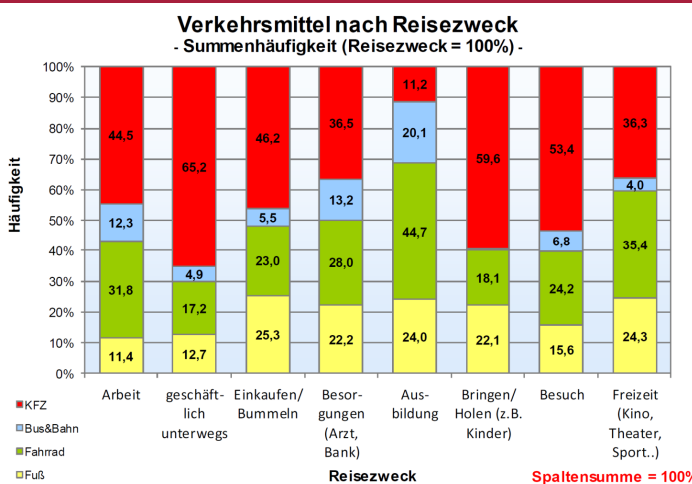
## Tagespiegel aller Verkehrsmittel



Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

- Radverkehr erreicht nachmittags/abends leicht höhere Werte als am Morgen
- Fahrrad wird häufig auf dem Weg zur Arbeit und auch in der Freizeit und für Besorgungen/Einkäufe genutzt
- Kfz-Verkehr mit kurzer Morgenspitze und vielen Fahrten am Nachmittag bis 19 Uhr
- ÖV mit drei ausgeprägten Spitzen  
 7-8 Uhr Schüler  
 9-10 Uhr Ladenöffnung  
 13 Uhr Schüler

## Verkehrsmittel nach Reisezweck



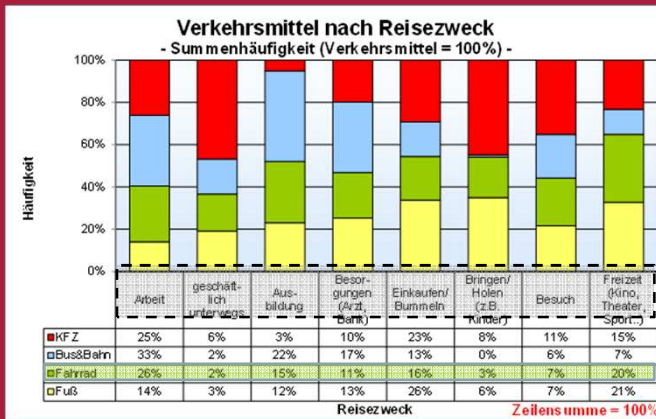
Erfassung Reisezweck aller Wege mit dem jeweiligen Verkehrsmittel

Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

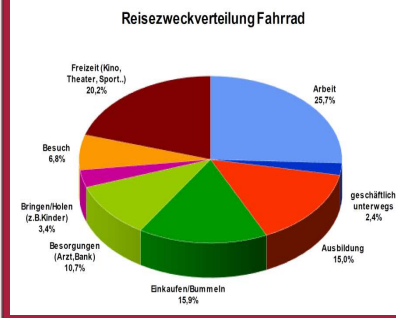
## Radverkehrsnutzung nach Reisezweck

Erfassung Reisezweck aller Wege mit dem jeweiligen Verkehrsmittel

- Reisezweckverteilung im Radverkehr

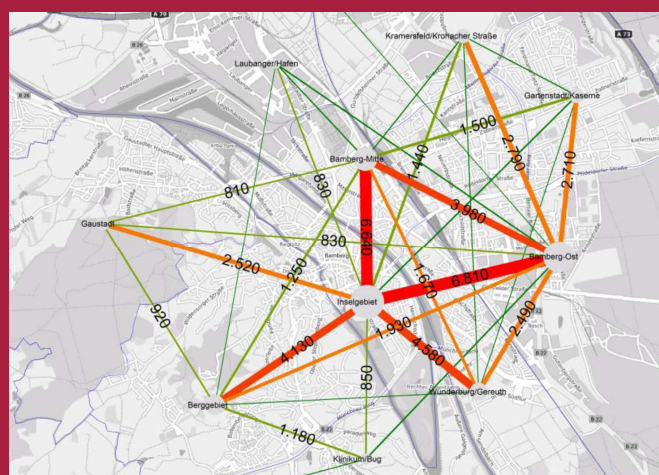


- 26 % aller Wege mit dem Rad zur Arbeit
- 20 % aller Wege mit dem Rad in der Freizeit
- jeweils 15 % zur Ausbildung und Einkaufen



Quelle: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

## Radverkehrsverflechtungen im Stadtgebiet



- starke Beziehungen zwischen:  
Inselgebiet – Bamberg-Mitte  
Inselgebiet – Bamberg-Ost  
Inselgebiet – Wunderburg/Gereuth  
Inselgebiet – Berggebiet  
Bamberg-Mitte – Bamberg-Ost

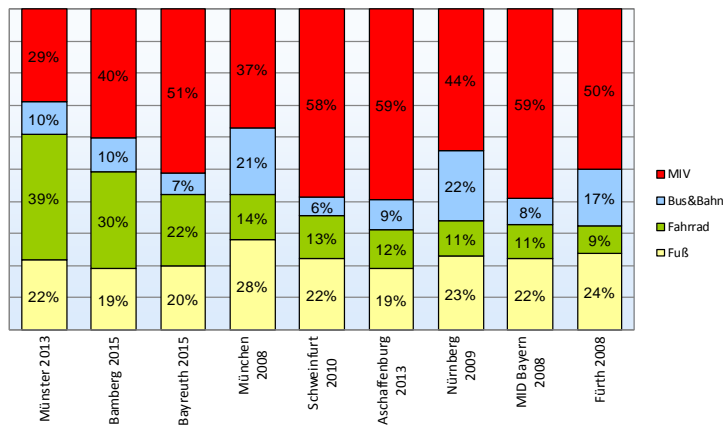
- Im Rahmen der Erhebung wurden 3.830 Wege mit dem Rad erfasst und auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet (gesamt 87.790 Wege)

- nur Wege dargestellt deren Quelle und Ziel sich in unterschiedlichen Stadtteilen befinden und nur Relationen über 150 Wege/Tag

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

## Modal split im Städtevergleich

Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich



- ÖV-Anteil durchschnittlich
- Rad-Anteil (30%) überdurchschnittlich
- MIV niedrig

Quelle:  
Mobilitätsbefragung  
zum werktäglichen  
Verkehrsverhalten 2015

## Radverkehr in Bamberg



**MOBIL IN BAMBERG MOBIL IN BAMBERG**

Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015

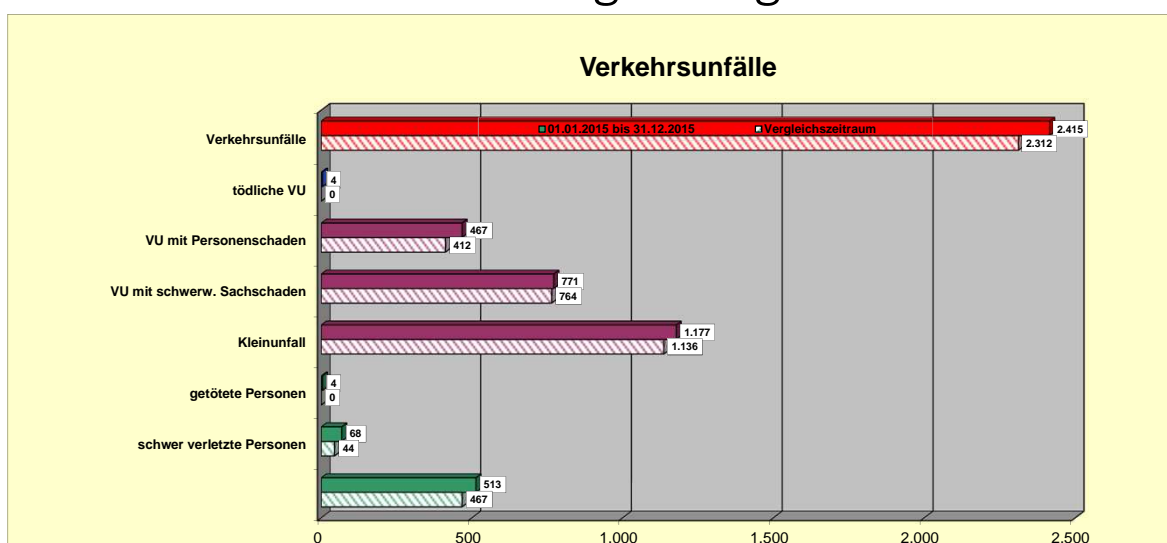
Vielen Dank !



# Radverkehrsunfallstatistik 2015 Stadtgebiet Bamberg



## Unfallzahlen 2015 Stadtgebiet gesamt



### Einzelübersicht Verkehrsunfälle gesamt 2015

VU-Verfahren Bayern - Internet Explorer  
ONLINE-Recherche - Ergebnis - Zahlenübersicht

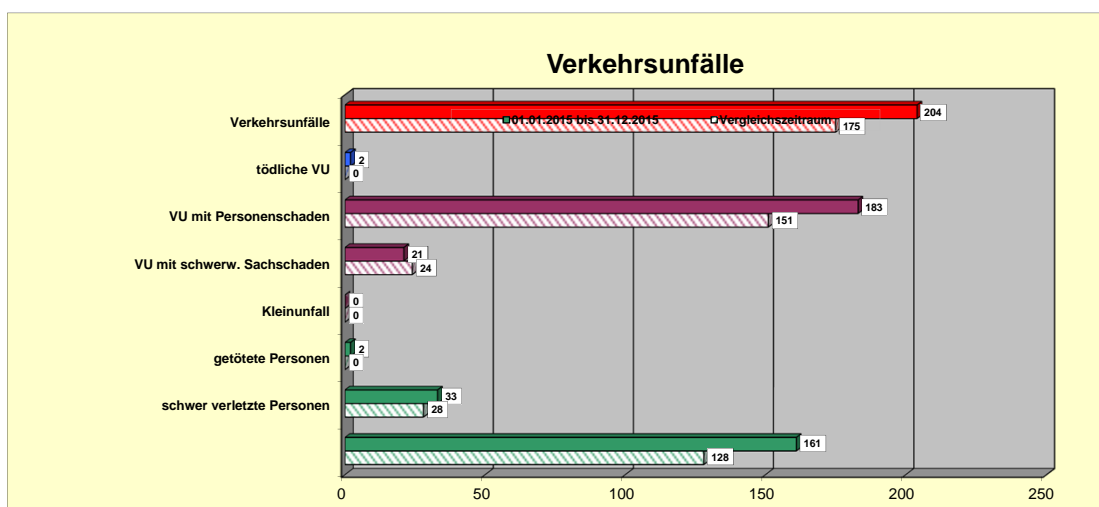
ANWENDER: 4101 / Schellmann  
Fehlerstatus: 0 (fehlerfrei und relevant)  
Umfeldatum: 01.01.2015 bis 31.12.2015  
zust. Kollektiv-DSTL: 4101

06.04.2016 12:59 h

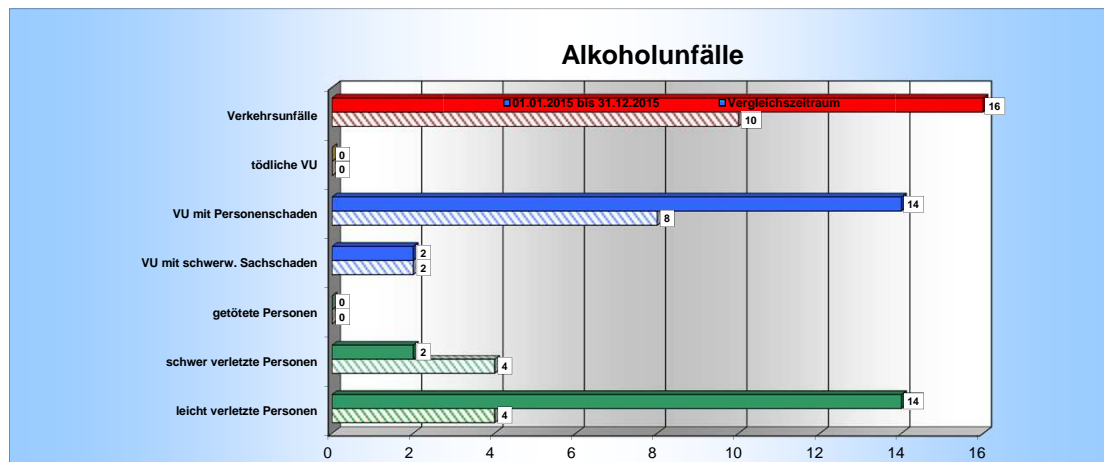
	Treffermenge	Alkoholfälle	Drogenunfälle	Freizeitunfälle	Gefahrgutunfälle	Schulwegunfälle	Wildunfälle
<b>Verkehrsunfälle</b>	<b>2.415</b>	<b>41</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
tödliche VU	4	0	0	0	0	0	0
VU mit Personenschaden	467	23	1	0	0	6	0
VU mit schwerw. Sachschaden	771	18	2	0	0	0	0
Kleinunfall	1.177	0	0	0	0	0	6
getötete Personen	4	0	0	0	0	0	0
schwer verletzte Personen	88	4	0	0	0	1	0
leicht verletzte Personen	513	28	1	0	0	0	0
Sachschaden (in tsd. EUR)	3.819	231	16	0	0	1	0
Alkoholfälle	41	41	0	0	0	0	0
Drogenunfälle	3	0	3	0	0	0	0
Freizeitunfälle	0	0	0	0	0	0	0
Gefahrgutunfälle	0	0	0	0	0	0	0
Schulwegunfälle	6	0	0	0	0	6	0
Wildunfälle	6	0	0	0	0	0	6
VU auf Autobahnen	0	0	0	0	0	0	0
VU auf Bundesstraßen	153	3	0	0	0	0	2
VU auf Staatsstraßen	303	6	1	0	0	2	3
VU auf Kreisstraßen	45	4	0	0	0	0	0
VU auf Gemeindestraßen	1.914	28	2	0	0	4	1
Unfallfluchten	650	14	1	0	0	0	0
Unfallflucht ungeklärt	379	1	0	0	0	0	0
Unfallflucht geklärt	271	13	1	0	0	0	0

Grunddaten aufrufen    Ausgabe nach: AcrobatReader, VLT-401, mit Anfrageparametern  
 Auf Ruf VULM (mit lediglich 2.291 VU von 2.415, da 124 VU ohne Geokoordinaten)    Ergebnis aktualisieren, abbrechen / neue Anfrage, Systemauswahl

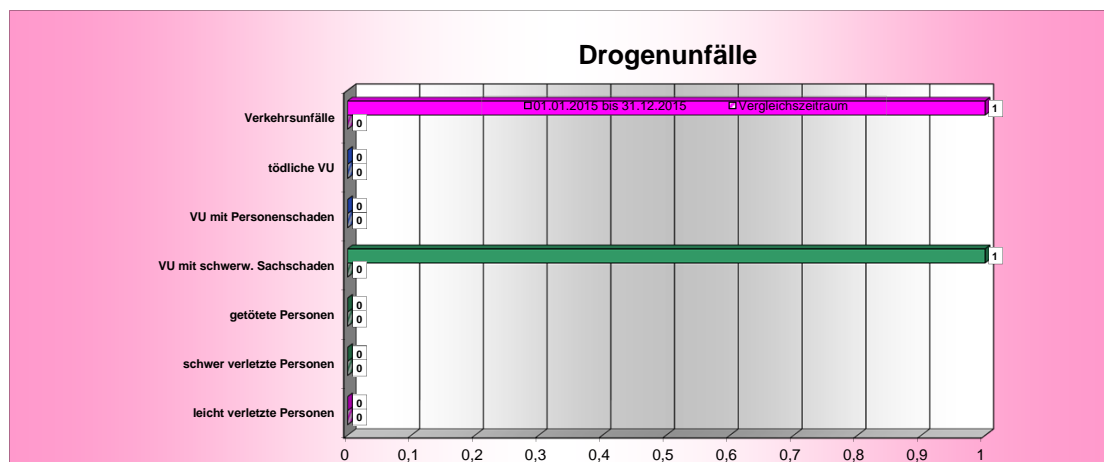
### Radverkehrsunfälle 2015



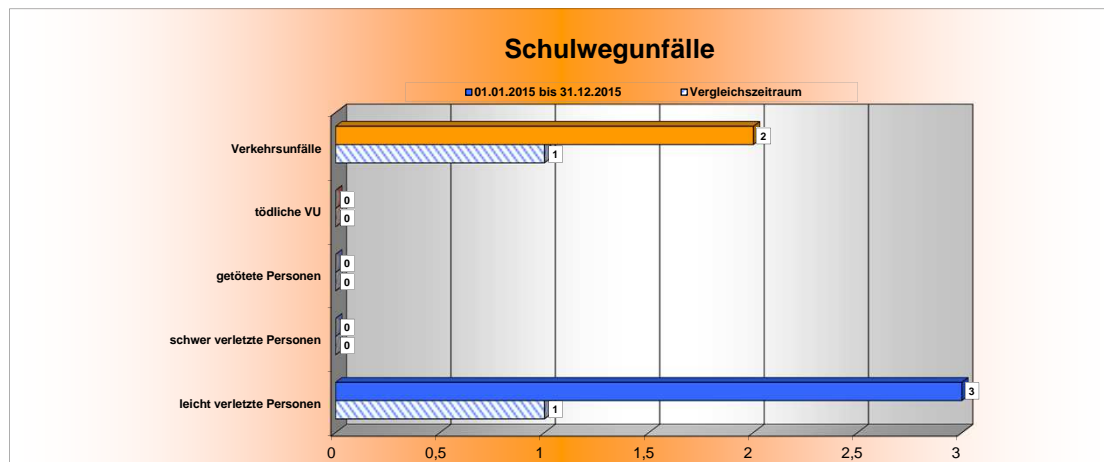
## Radverkehrsunfälle – Ursache Alkohol



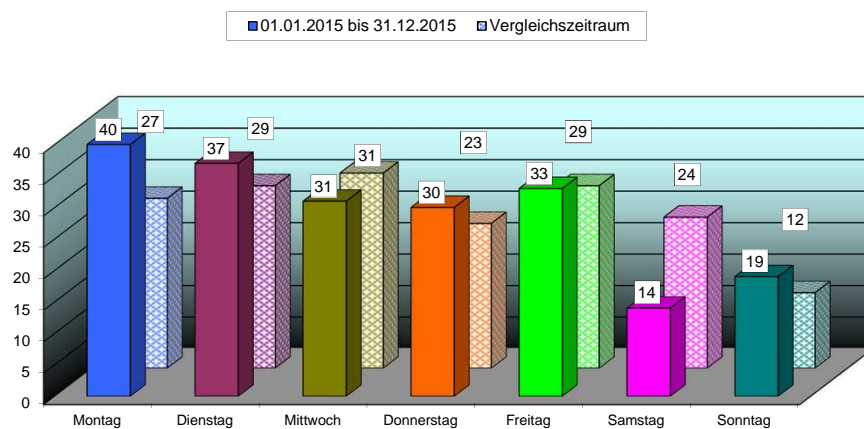
## Radverkehrsunfälle – Drogen

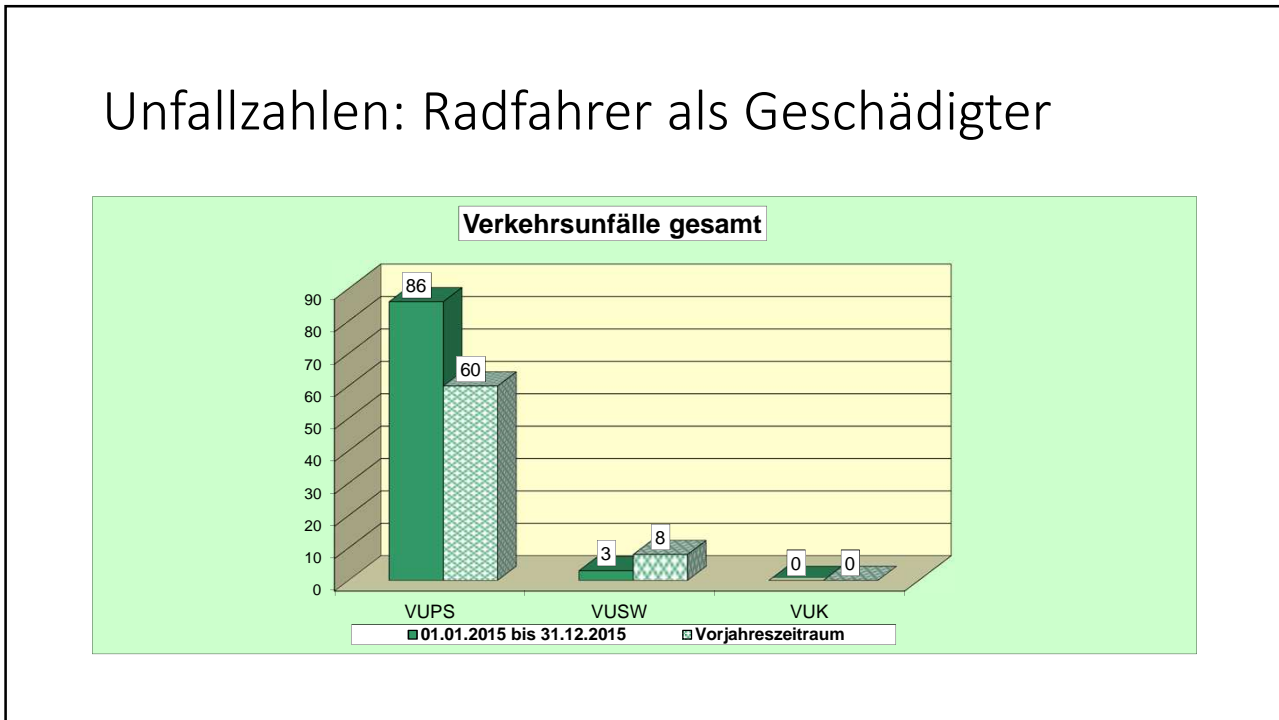
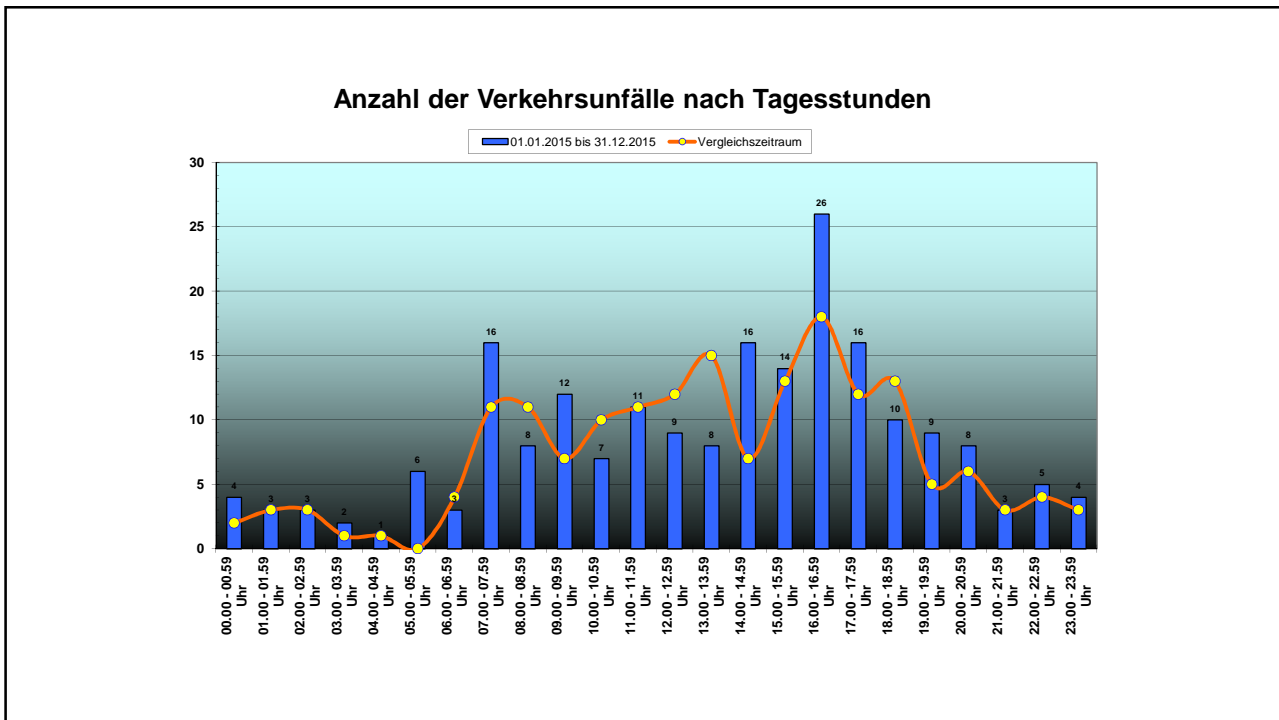


## Schulwegunfälle - Schüler als Radfahrer



## Anzahl der Verkehrsunfälle nach Wochentagen

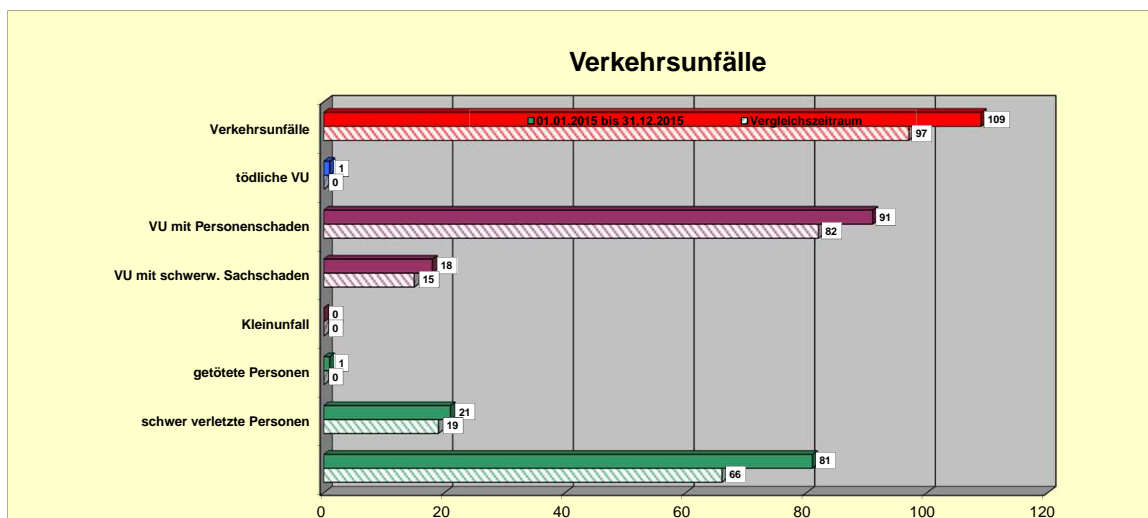




## Hauptunfallursachen: Radfahrer als Geschädigter

- Vorfahrt: 21 Verkehrsunfälle
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr: 11 Verkehrsunfälle
- Abbiegen: 24 Verkehrsunfälle
- Ein- und Aussteigen: 7 Verkehrsunfälle
- Abstand: 8 Verkehrsunfälle

## Unfälle, bei denen der Radfahrer Hauptunfallverursacher ist



## Auflistung der Unfallursachen, wenn Radfahrer Hauptunfallverursacher ist

- „sonstige Ursache“ (sogenannte „Selbststürzer“) -> 51 Unfälle
- „Abstand“ -> 23 Unfälle
- „Fahrbahnbenutzung, Rechtsfahrgebot“ -> 12 Unfälle
- „Vorfahrt“ -> 8 Verkehrsunfälle
- „Rotlicht“ -> 4 Verkehrsunfälle

## Radverkehr in Bamberg



Fahrradprogramm Baureferat 2016

Fahrradforum 13.04.2016

## Fahrradprogramm Baureferat 2016

Fahrradprogramm Baureferat 2016 (Maßnahmen EBB und Amt 61, Haushaltsstelle Fahrradwegenetz 63000.96000)

Maßnahme	Funktion für den Radverkehr	Projekt der Radverkehrsstrategie	Planungsstand	federführendes Amt	Kosten
Radverkehrsführung Markusplatz / Kapuziner- / Innere Löwenstr.	Infrastruktur, Cityroute	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	externer Planungsauftrag, Entwurfsplanung mit Abstimmung der Variante als Grundlage der Ausführungsplanung	61	3.600 €
Markierung Schutzstreifen Würzburger Str.	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Planung koordiniert, Routine Verkehr am 25.06.2015, verkehrsrechtliche Anordnung vom 14.01.2016	EBB	5.000 €
Schutzstreifen Lutpoldstraße (Abschnitt Kurvenbereich bis LSA)	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Straßenunterhalt, Neumarkierung mit Radverkehrsanlagen im Bereich Lutpoldstr., verkehrsrechtliche Anordnung vom 14.01.2016 und vom 24.03.2016	EBB	15.000 €
Markierung Radwegliche Cityroute 7 (Zollner- / Weidenburgstr.)	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Planung koordiniert, Routine Verkehr am 25.03.2015, verkehrsrechtliche Anordnung vom 14.01.2016	61	7.000 €
Fahrradbügel weitere Standorte	Infrastruktur	Projekt S-1: Fahrradparken	Rest 2015: 9 (herausnehmbare) Bügel, Planung neuer Standorte Bestellung von 100 Bügeln (30 herausnehmbares System) Einbau erst ab 2017 möglich	61	6.500 €
Markierung Schutzstreifen für linksabbiegenden Radverkehr in der Lichtenhaldstr. Abschnitt I: Hohmann- bis Halbstadter Str.	Infrastruktur	Projekt I-1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung	Planung koordiniert, Überprüfen der LSA-Programmierung in Auftrag gegeben, verkehrsrechtliche Anordnung vom 14.01.2016	61 / EBB	14.000 €
Öffentlichkeitsarbeit / Fahrradmesse / Stadtradeln	Öffentlichkeitsarbeit	Projekt O-1: Informationen und Aufklären zu Fahrradthemen Projekt O-2: "Pro-Rad-Aktionen"		61 / Pressestelle Baureferat	500 €

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

2016 zur Verfügung 50.000 €

Gesamt: 50.000 €

verplante Mittel: 50.335,25 €

ausgegeben: 1.234,75 €

Rest ca.: - 1.570 €

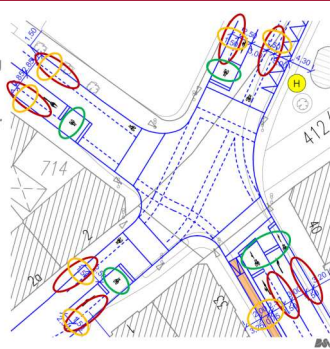
Stand: 06.04.2016



## Radverkehrsführung Markusplatz

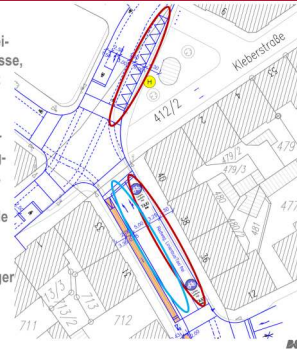
V1

- Überwiegende Fahrbahnführung des Radverkehrs
- Regelwerkskonforme Breiten der Radverkehrsanlagen
- Vorgezogene Aufstellbereiche in allen Knotenpunktzufahrten



V4:

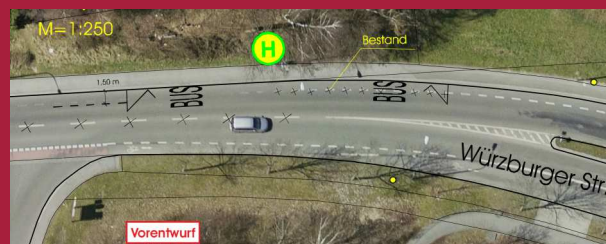
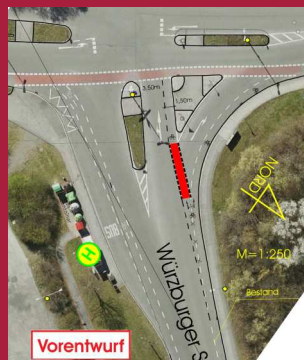
- Gesonderter Fahrstreifen für Radfahrer, Busse, und Taxis: 3,25 m mit gesonderter Grünzeit
- Busse und Radfahrer fahren hintereinander (keine Vorbeifahrmöglichkeit Bus/Rad bzw. Rad/Bus)
- Verlängerte Haltestelle auf 26 m
- Kfz-Verkehr auf überbreiter einstreifiger Richtungsfahrbahn: 5,00 m breit



weiterer Untersuchungsbedarf (vier detaillierte Prüfaufträge)

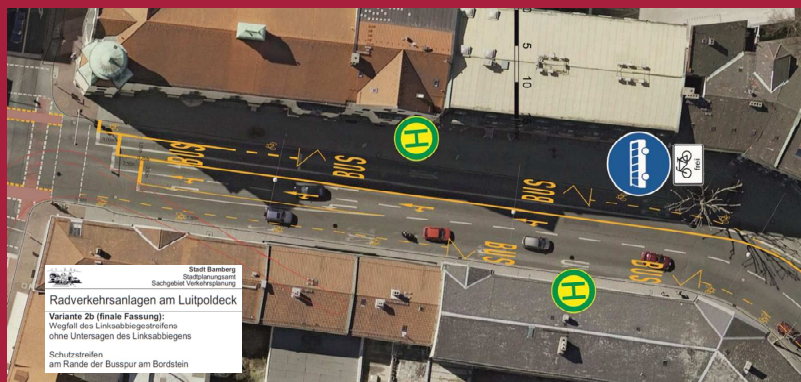
Nachtrag zum Planungsauftrag – 3.570 € brutto

## Schutzstreifen Würzburger Straße



- Anpassung der Querschnittsaufteilung mit 1,50 m beidseitigen Schutzstreifen und 4,50 m Restfahrbahn (Entfernen der Mittelmarkierung)
- Anpassung der Markierung an der Einmündung Babenberger Ring
- geplanter Ausführungszeitraum: ab Ende Mai 2016, Kosten Radverkehr ca. 5.000 €

## Schutzstreifen Luitpoldstraße



- Markierung Schutzstreifen im Abschnitt Kurvenbereich bis LSA im Zuge des Straßenunterhalts
- geplanter Ausführungszeitraum: August 2016, Kosten Radverkehr ca. 15.000 €

## Markierung Radweglücke Cityroute 7



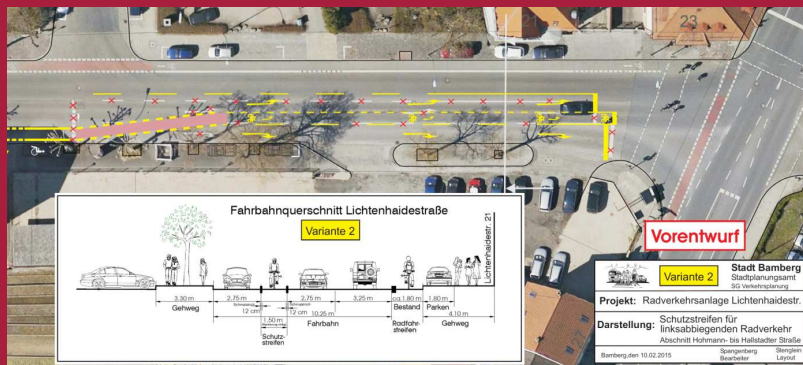
- Markierung Schutzstreifen Zollnerstraße im Abschnitt Linder- bis Aronstraße im Zuge der Kanalbaumaßnahme
- geplanter Ausführungszeitraum: Oktober 2016, Kosten Radverkehr ca. 7.000 €

## Fahrradabstellanlagen



- Rest aus 2015: 9 herausnehmbare Bügel
- Planung neuer Standorte
- Bestellung von 100 Bügeln, Kosten ca. 5.000 € (30 Stück für herausnehmbares System, Kosten ca. 1.300 €)
- Einbau frühestens in 2017 finanzierbar

## Schutzstreifen für linksabbiegenden Radverkehr



- Markierung Schutzstreifen im Abschnitt Hohmann- bis Hallstadter Straße im Zuge des Straßenunterhalts
- geplanter Ausführungszeitraum: September 2016, Kosten Radverkehr ca. 14.000 €
- Fortsetzung Margaretendamm bis Hohmannstr. frühestens in 2017 finanzierbar

## Öffentlichkeitsarbeit



- Fahrradmesse
- Aktion Stadtradeln
- Versetzen Schilder zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Kosten für Öffentlichkeitsarbeit  
gesamt  
ca. 500 €

## Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

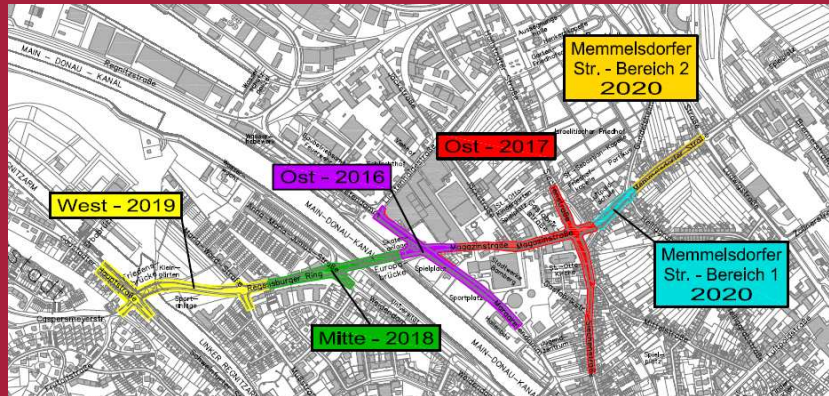


- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht  
Feldkirchenstraße auch in der Gegenrichtung  
(Abschnitt Kant- bis Memmelsdorferstr.)
- Austausch Steuergerät notwendig, Anpassung  
der LSA-Steuerung
- geplanter Ausführungszeitraum: im Jahresverlauf

## Bau- und Werksenat 06.04.2016



### Verbesserung Verkehrsverhältnisse Nordtangente



- Vergabe 2016 einstimmig beschlossen
- Umsetzung Ende April bis Anfang September 2016

## Radverkehr in Bamberg



Fahrradprogramm Baureferat 2016

Vielen Dank!




## Radverkehr in Bamberg



**Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Bamberg  
- Sachstand und Umsetzung**

**Fahrradforum 13.04.2016**



## Beschlusslage

**Behandlung im Umweltsenat am 5. März 2013 und im Stadtrat am 20. März 2013**  
(Die Empfehlung des Umweltsenates vom 05.03.2013 wurde in der Vollsitzung zum Beschluss erhoben)

**Der Umweltsenat empfiehlt dem Stadtrat folgende Beschlussfassung:**

1. .... Kenntnisnahme
2. .... Zustimmung zum Nahverkehrsplan
3. .... Auftrag an Zweckverband Großraum Nürnberg auf der Grundlage der NVP ein gemeinsam abgestimmtes Buskonzept auf folgenden Achsen zu erstellen  
     Scheßlitz – Memmelsdorf – Bamberg  
     Viereth-Trunstadt – Bischberg – Bamberg  
     westlicher Bereich (Burgebrach, Ebrach, Schlüsselfeld) – Stegaurach – Bamberg  
 Die Planung soll neben einem Fahrplankonzept eine Abschätzung der Fahrgastpotenziale und Kosten als Entscheidungsgrundlage enthalten.
4. .... keine Planungsleistung für den Bereich Hallstadt – Hallstadt Laubanger - Bamberg, Planungen sind bereits abgeschlossen. Eine Umsetzung ist im Laufe des Jahres 2013 vorgesehen.
5. .... Empfehlung durch Einrichtung von Bedarfsverkehren, Defizite bei der Bedienungshäufigkeit zu beheben
6. .... Stadt und Landkreis streben an, den ROB bis zum Jahr 2017 in Betrieb zu nehmen
7. .... Antrag der GAL vom 10.12.2012 geschäftsordnungsmäßig erledigt



## Inhalte des Nahverkehrsplans (NVP)

- Der vorliegende Nahverkehrsplan ist erstellt nach den vom Bayerischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, und Technologie veröffentlichten Leitlinien zur Nahverkehrsplanung
- NVP erstellt eine Ist-Analyse, ermittelt Defizite im ÖPNV und definiert Maßnahmenpakete, die zur Erreichung der Ziele geeignet sind
- Maßnahmenvorschläge zur Erreichung der Ziele sind
  - Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Haltestelleneinzugsbereich, Bedienungshäufigkeit, etc.)
  - Reduzierung des mot. Individualverkehrs (Parkraumbewirtschaftung, etc.)
  - Förderung des Fahrradverkehrs



## Inhalte Nahverkehrsplan Bamberg

### Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben .....	8
2	Bestandsaufnahme .....	18
3	Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienug“ .....	26
4	Schwachstellenanalyse .....	34
5	Beteiligungsverfahren .....	53
6	Definition des Maßnahmenpaketes .....	54
6.1	Maßnahmenbeschreibung .....	54
6.1.1	Maßnahmenbeschreibung Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche) .....	54
6.1.2	Maßnahmenbeschreibung Erreichbarkeit .....	54
6.1.3	Maßnahmenbeschreibung Bedienungshäufigkeit .....	55
6.1.4	ÖPNV-Anbindung Haltestadt Laubacher .....	57
6.2	Begleitende Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl .....	57
6.2.1	Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs .....	57
6.2.1.1	Lenkung des mIV .....	58
6.2.1.2	Steuerung des ruhenden Verkehrs .....	58
6.2.1.3	Förderung des gebrochenen Verkehrs .....	60
6.2.1.4	Förderung der gemeinschaftlichen Nutzung von Angeboten .....	62
6.2.1.5	Förderung des Jobtickets/Ausbildungstickets .....	62
6.2.2	Verbesserung des ÖPNV .....	63
6.2.2.1	Angebotsgestaltung .....	63
6.2.2.2	Infrastrukturmaßnahmen .....	64
6.2.2.3	Preisbildung im ÖPNV (Tarifgestaltung) .....	64
6.2.2.4	Effizienzsteigerung des ÖPNV .....	64
6.2.2.5	Qualitätsverbesserungen im ÖPNV .....	65
6.2.3	Förderung des Fahrradverkehrs .....	65
6.2.3.1	Fahrradfreundliches Verkehrsklima und Verbesserung des Radwegenetzes .....	66
6.2.4	Bündelung von Maßnahmen .....	66





## Inhalte zum Radverkehr im NVP Bamberg

### Kapitel 6.2.3 Förderung des Fahrradverkehrs

- Bamberg hat günstige Rahmenbedingungen fürs Radfahren:
  - Größe des Stadtgebiets = optimale Radfahrdistanz
  - .....
- Erhöhung des Radverkehrsanteils durch folgende Bausteine, die durch konkrete Maßnahmen weiter entwickelt werden müssen:
  - das Radverkehrsnetz mit seinen Netzelementen auf der Strecke und am Knotenpunkt
  - eine konsistente Wegweisung
  - .....

### Kapitel 6.2.3.1 Fahrradfreundliches Verkehrsklima und Verbesserung des Radwegenetzes

Durch die Bildung eines „Fahrradforums“ und die gemeinsame Erarbeitung eines „Leitfadens“ zur Radverkehrspolitik wird der Radverkehr als effizienter und ökologischer Verkehrsträger in der städtischen Verkehrsplanung verstärkt berücksichtigt.

- Bau von Fahrradwegen
- Radverkehrsanlagen an stark und schnell befahrenen Straßen
- Roteinfärben von Radwegefurten
- Fahrradverleih (Kooperation Busbetreiber – Verleihbetriebe)
- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- .....



## Stand der Umsetzung

### Fahrradverleih (Kooperation Busbetreiber – Verleihbetriebe)

- Die Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STVP) hat zusammen mit einem externen Partner einen Businessplan entwickelt.
- Der Businessplan sieht im ersten Schritt ein System mit ca. 40 Verleihstationen mit durchschnittlich 10 E-Bikes vor.
- Die Umsetzung ist abhängig von der Finanzierbarkeit. Dazu wird derzeit mit verschiedenen Investoren und Sponsoren verhandelt.

### Fahrradmitnahme im ÖPNV

- Seit Beitritt der STVP zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) zum 01.01.2010 ist die Fahrradmitnahme geregelt und jederzeit möglich.
- Allerdings ist diese abhängig von den Platzverhältnissen im Bus (konkurrierende Nutzung der Stellflächen durch Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder).
- Zur Entzerrung werden neue Busse mit einem zusätzlichen Stellplatz ausgerüstet.





## Sachstand zu Bike & Ride

### Kapitel 6.2.1.3 Förderung des gebrochenen Verkehrs

- Park & Ride

.....

- Bike & Ride

An den Haltestellen des Schienennahverkehrs und an wichtigen Haltestellen des mit Bussen betriebenen Personennahverkehrs sind ausreichend große Bike + Ride – Anlagen zu betreiben und entsprechende Angebote zu schaffen oder zu verbessern.

➡ Seit März 2012 ist die B+R –Anlage Brennerstr. in Betrieb

➡ Untersuchung von Bike + Ride Anlagen an wichtigen Haltstellen in Bearbeitung



## Nahverkehrsplan



Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Bamberg  
- Sachstand und Umsetzung

Vielen Dank!




**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Dipl.-Ing. Christian Bexen

---

**Verkehrsentwicklungsplan  
Bamberg**

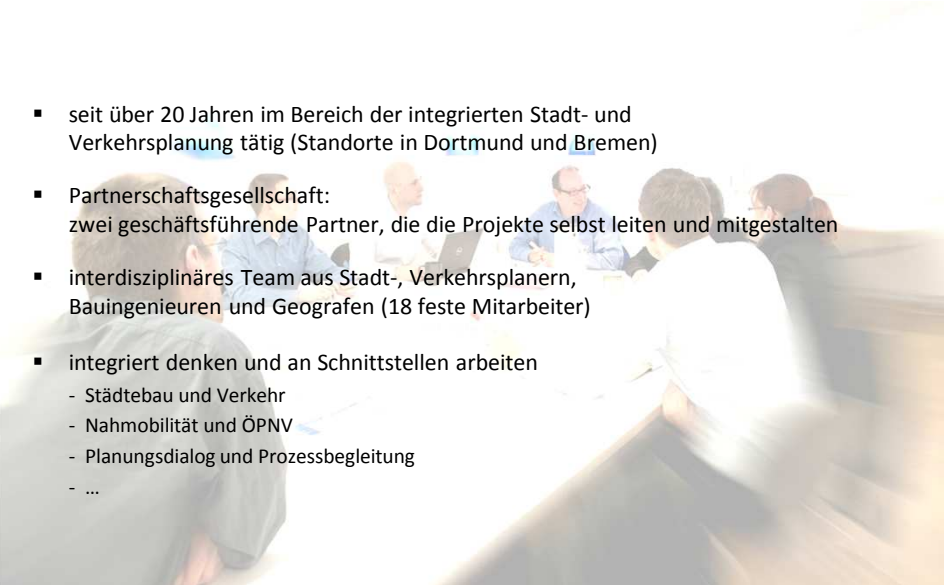


**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

---

**Vorstellung des Gutachterbüros**

- seit über 20 Jahren im Bereich der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung tätig (Standorte in Dortmund und Bremen)
- Partnerschaftsgesellschaft:  
zwei geschäftsführende Partner, die die Projekte selbst leiten und mitgestalten
- interdisziplinäres Team aus Stadt-, Verkehrsplanern, Bauingenieuren und Geografen (18 feste Mitarbeiter)
- integriert denken und an Schnittstellen arbeiten
  - Städtebau und Verkehr
  - Nahmobilität und ÖPNV
  - Planungsdialog und Prozessbegleitung
  - ...



## Vorstellung des Gutachterbüros



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

**Verkehrsentwicklungsplanungen:**

- VEP Bremen
- VEP Stadt und Region Kassel

**Integrierte Verkehrskonzepte:**

- Innenstadtverkehrskonzepte
- Integriertes Mobilitätskonzept für den CAMPUS Bochum

**Nahmobilität & ÖPNV:**

- Fußverkehrs-Checks für 15 Kommunen in Ba-Wü
- Konzepte für barrierefreie Innenstädte
- Konzeptstudie für Radschnellweg Ruhr (RS1)
- NVP Ennepe-Ruhr-Kreis

**Prozessbegleitung:**

- Nationale Radverkehrskongresse 2009/2011/2013
- AGFK Bayern: Prozessbegleitung


**Sonstiges:**

- Haushaltsbefragungen, Verkehrsgutachten, ...






## Aufgabenverständnis eines VEP



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

**VEP der 2. Generation**


- Planersocietät umfassend an Erarbeitung von VEP der 2. Generation beteiligt
- Mobilität steht vor neuen Herausforderungen und Umbrüchen
- Wichtig: Realistische Umsetzungsstrategie und Kosteneffizienz

**VEP als strategisches und abgestimmtes Konzept**


- Orientierungsrahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung
- integrierter Blick (VEP ↔ Fachplanungen)
- Verkehrsträgerübergreifende Konzepte und Querschnittsthemen (E-Mobilität, Mobilitätsmanagement etc.)
- Stadt-Umland-Kontext betrachten (Einpendlerströme!)

**VEP im dialogorientierten Verfahren**

- umfangreiches Beteiligungsverfahren, Partizipation soll zum Mitdiskutieren anregen
- Kommunikationsprozess lebt von kreativen Elementen



## Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung



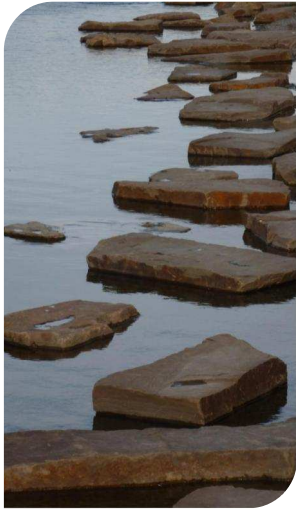
---

### Dialogorientierter Beteiligungsprozess


- Transparenz schaffen, fachliche Hintergründe vermitteln
- Konflikte abbauen
- Wünsche und Ideen aufgreifen
- Entwicklung einer konsensfähigen Handlungs- und Entscheidungsgrundlage

### Bausteine

- Enge Abstimmung mit der **Verwaltung**
- Begleitung des VEP-Prozesses durch **Projektgruppe**
- Umfangreiche **Öffentlichkeitsbeteiligung**
- Einbindung der **Politik**
- Reihenfolge / Ablauf der Kommunikation:  
Verwaltung → Projektgruppe → Öffentlichkeit → Politik
- ggf. Durchführung separater **Fokusgruppen**  
(zur Einbindung von Interessensverbänden)



## Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung



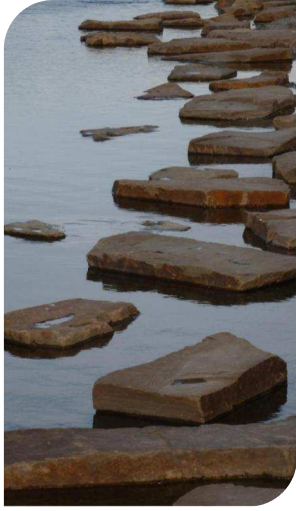
---

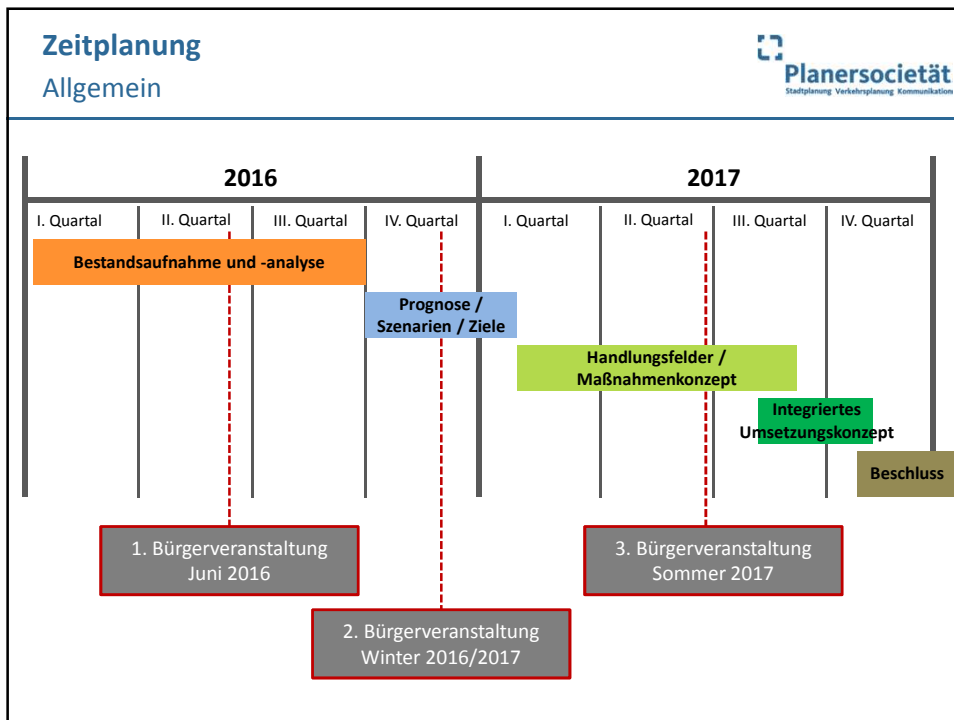
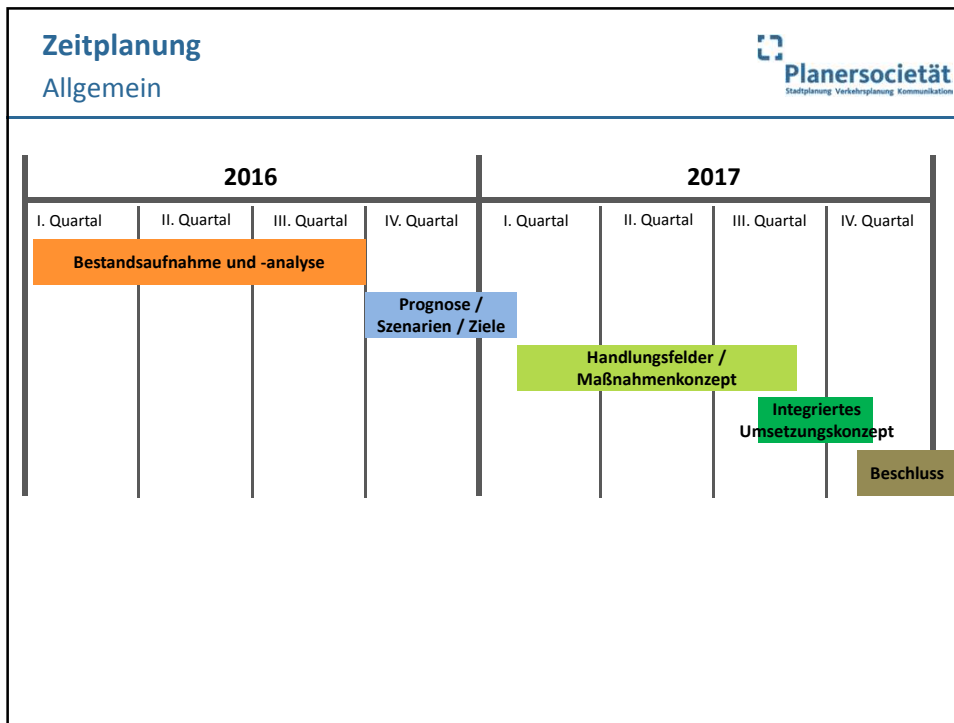
### Projektgruppe

- Begleitung und Qualifizierung des VEP-Prozesses
- „Scharnierfunktion“ zwischen gutachterlicher Arbeit und der Bürgerbeteiligung
- Einbringen von fachlichen Standpunkten und konzeptionellen Arbeiten, Diskussion von Zwischenergebnissen
- Voraussichtlich 6 Sitzungen

### Öffentlichkeitsbeteiligung


- Bürgerveranstaltungen dienen der „lokalen Erdung“ des VEP
- Drei Veranstaltungen vorgesehen:
  - 1) *Auftakt, Zielsetzung, Prozess, Analyseergebnisse*
  - 2) *Leitbild, Ziele, Szenarien*
  - 3) *Zielgerade, Handlungskonzepte, Maßnahmenschwerpunkte*
- Bürgerbeteiligung weckt „Erwartungen“, die auch erfüllt werden müssen
- Homepage der Stadt: Fahrplan / Termine, aktuelle Informationen zum VEP-Prozess, Einsicht in (Zwischen-)Ergebnisse





## Zeitplanung

### Die nächsten Schritte



---


### Projektgruppe

- Erste (konstituierende) Sitzung im Mai:  
„Kennenlernen“, VEP-Verfahren, Aufgaben und Erwartungen
- Teilnehmerkreis:  
Politik/Fraktionen, Stadtspitze/Referenten, Verwaltung

### Öffentliche Auftaktveranstaltung

- Voraussichtlich im Juni 2016
- „Öffentlicher Start“:  
Zielsetzung, Prozessablauf, erste Analyseergebnisse, Feedback (Probleme, Ideen, Wünsche, Erwartungen)
- Voraussichtlicher Ablauf:  
kurze plenare Einführung, anschl. Diskussion an Marktständen

### Fortsetzung Bestandsaufnahme und -analyse



## Erste Eindrücke – Radverkehr



---











**Handlungsfeld Radverkehr**

**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

**Schwerpunktthemen**

- Aufarbeitung Aktualisierung der Aussagen des VEP zum Radverkehr
- Maßnahmenkonzept zur weiteren Komplettierung des Radwegenetzes
- Überprüfung/Ergänzung Netzhierarchie
- Strategieansätze zur systematischen Förderung Fuß- und Radverkehr
- Anforderungen des Radverkehrs an die Knotenpunktsgestaltung
- Aufzeigen von Optimierungsmöglichkeiten der Fahrradinfrastruktur
- Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Weiterentwicklung des Angebotes von Abstellmöglichkeit incl. B & R – Angebot und Fahrradverleihsysteme



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christian Bexen

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund  
Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18  
Internet: [www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)



**Handlungsfeld Radverkehr  
siehe Seiten 15, 25/26**

## **Verkehrsentwicklungsplan**

### **Stadt Bamberg**

### **Leistungs- und Honorarangebot**

an die:

Stadt Bamberg  
Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement  
z.Hd. von Herrn Bernhard Leiter  
Maximiliansplatz 3  
D-96047 Bamberg

Dortmund im Oktober 2015



## B2.2 Analyse des Radverkehrs

Zum Radverkehr liegt mit dem Radverkehrskonzept bereits eine Grundlage vor, die in den letzten Jahren weiter fortgeschrieben wurde. Durch die Entwicklung der Pedelecs und E-Bikes und den aktuellen Fahrradboom sind zudem weitere Entwicklungspotenziale zu sehen. Neben dem Freizeitrouthenetz sollte auch das Alltagsrouthenetz weiter aufgebaut werden. Insgesamt geht es im VEP darum, systematische Radverkehrsstrategien aufzuzeigen, weitere Potenziale zur Radverkehrsförderung zu erschließen und aktuelle Ansätze der Radverkehrsförderung einfließen zu lassen.

- › Bestimmung der wichtigsten Quell- und Zielbeziehungen (insb. Stadtteilzentren, Infrastruktureinrichtungen, Beschäftigtenstandorte, Bahnhöfe etc.) und Erarbeitung einer Quell-Zielkarte
- › Darstellung der Länge des Radwegenetzes, der innerstädtischen Radrouten, Freizeit- und touristischen Routen sowie Ergänzungsstrecken, die Teil der Radwegweisung sind (Differenzierung nach verkehrsrechtlichen und baulichen Kriterien sowie Alltags- und Freizeitbezug)
- › Ergänzende Aufnahmen und Bewertung der Radverbindungen durch Befahrungen zu den wichtigsten Quell- und Zielbeziehungen (insb. Stadtkern, Infrastruktureinrichtungen, Beschäftigtenstandorte, Bahnhöfe/Haltepunkte etc.)
- › Analyse v. a. der Radverkehrsanlagen und Netzlücken auf den Innerorts-Hauptverkehrsstraßen auch vor dem Hintergrund der neuen ERA 2009
- › Analyse und Bewertung der Wegweisung für den Radverkehr (auf Bestandsunterlagen, die im Stadtplanungsamt durchgeführt wurden, kann zurückgegriffen werden)
- › Bestandserhebung und Einschätzung der Abstellanlagen in den Stadtteilzentren und in Wohngebieten mit verdichtetem Geschosswohnungsbau (auf Bestandsunterlagen, die im Stadtplanungsamt durchgeführt wurden, kann zurückgegriffen werden)
- › Ermittlung und Darstellung der vorhandenen Bike & Ride-Standorte im Stadtgebiet sowie der möglichen Potenziale
- › Definition von Nutzungshemmnissen für die Radverkehrsnutzung unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse der Haushaltsbefragung sowie eigenen Analysen und Interviews mit Schlüsselakteuren
- › Erarbeitung einer Potenzialanalyse für das Thema „Radfahren im Berggebiet“<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Umfassende Kenntnisse liegen uns zu diesem Themengebiet durch die Mitarbeit von unserem Teammitglied Gernot Steinberg am Forschungsprojekt des Bundes „Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden“ (2012-2014) vor.

- > Empfehlung für die Gestaltung von fußgängerfreundlichen Räumen in den Ortskernen mit Hinweisen zur Platz- und Straßenraumgestaltung (inkl. der Prüfung innovativer Ansätze zur Straßenraumgestaltung mit neuen Mischverkehrsflächen und Begegnungszonen)
- > Definition von Standards für den Fußgängerverkehr und Abstimmung mit dem Auftraggeber
- > Maßnahmen v.a. für die Verbesserung einer Kinder- und Seniorenmobilität sowie der Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- > Maßnahmen für eine integrierte und ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit, die von mehreren Akteuren übergreifend behandelt wird
- > Bestimmung der Einsatzmöglichkeiten von Querungshilfen für den Fußverkehr sowie den Anforderungen des Fußverkehrs an die Knotenpunktgestaltung
- > Erstellung einer Liste zur Komplettierung der Netzverbindungen und ergebnisorientierte Darstellung der Defizite und Potenziale in Form von thematischen Karten
- > Aufzeigen eines Fußroutensystems zur Überwindung von Trennwirkungen sowie Aufzeigen von Verbesserungsmöglichkeiten in der Nahmobilität (z. B. im Umfeld von Nahversorgungseinrichtungen) sowie Verbesserung der Barrierefreiheit
- > Maßnahmen zur weitergehenden systematischen Förderung der Nahmobilität (Vermeidung von Angsträumen, konkurrierende Nutzungen im Seitenraum, organisatorische Maßnahmen etc.)
- > Empfehlungen einer Erfolgskontrolle und Nachsteuerung

## **D2 Handlungsfeld Radverkehr**

Die Radverkehrsförderung kann in Bamberg bereits auf wesentliche Grundlagen zurückgreifen. Nicht zuletzt ist der Radverkehrsanteil von 22% (Stand 2005) schon ein Erfolg, der jedoch auch weitere Ausbaupotenziale aufzeigt. Die Qualität des Radwegesetzes spielt eine Schlüsselrolle für die Fahrradnutzung und stellt eine der Grundlagen einer effektiven Radverkehrsförderung dar. Es gilt, attraktive, sichere und lückenlose Verbindungen zu schaffen und Bestehendes zu nutzen und weiterzuentwickeln.

Anhand von best-practice-Beispielen aus Deutschland und dem Ausland sind die potenziellen Möglichkeiten im Radverkehr aufzuzeigen. Die konkreten Vorschläge werden sich dabei an der aktuellen Gesetzeslage sowie den neuesten Regelwerken orientieren und berücksichtigen verkehrspolitische Zielsetzungen in Bamberg sowie die Wechselwirkungen zu laufenden Projekten.

- > Aufarbeitung und Aktualisierung der Aussagen des VEP zum Thema Radverkehr mit Aufzeigen von projektierten Maßnahmen und von Optimierungsmöglichkeiten der Fahrradinfrastruktur

- > Maßnahmenkonzept zur weiteren Komplettierung des Radwegenetzes (Radwegeanlagen, Schutz- und Angebotsstreifen, Radabstellanlagen etc.) in mehreren Stufen (Sofortprogramm, kurz- und langfristiges Maßnahmenprogramm)
- > Überprüfung und gegebenenfalls Ergänzung der Netzhierarchie von Radwegeverbindungen (Beseitigung von Netzlücken) sowie zum Umgang mit Zielkonflikten (z. B. ruhender Verkehr)
- > Aufzeigen von weiteren Strategieansätzen für eine systematische Förderung des Fuß- und Radverkehrs (städtebauliches Umfeld, Serviceangebote, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit etc.): Zielsetzung Radverkehrsförderung als Systemplanung zu verstehen
- > Anforderungen des Radverkehrs an die Knotenpunktgestaltung
- > Aufzeigen von Optimierungsmöglichkeiten der Fahrradinfrastruktur (Fahrradstraßen, Kennzeichnung von für den Radverkehr durchlässigen Sackgassen, Öffnung von Einbahnstraßen, Parallelrouten etc.) und Maßnahmenkonzept zur weiteren Komplettierung des Radwegenetzes (Radwegeanlagen, Schutz- und Angebotsstreifen). Darstellung in Plan- und Listenform.
- > Überprüfung der prinzipiellen Machbarkeit von Fahrradstreifen, Schutzstreifen oder Radwegen nach festgelegten Kriterien zur Optimierung von Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen.
- > Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (investiv und nicht investiv)

Eine systematische Radverkehrsförderung muss auch dem ruhenden Radverkehr eine wichtige Rolle einräumen. Dabei kommt es nicht nur darauf an, im Straßenraum zahlreiche und den aktuellen Standards entsprechende Möglichkeiten vorzuhalten, sondern auch für den Wohnbereich leicht zugängliche und praktikable Lösungen zu entwickeln.

- > Aufzeigen von Weiterentwicklungsmöglichkeiten des B & R-Angebotes in Abstimmung mit den Stadtwerken
- > Hinweise zur Prüfung der Einrichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems<sup>4</sup>

Neben der Infrastruktur und Sicherheitsaspekten spielen weitere Einflussfaktoren eine Bedeutung bei der Fahrradnutzung. Nicht zu unterschätzende Hemmnisse können hier z. B. das Wetter, Mobilitätseinschränkungen, die Auswirkungen des Straßenverkehrs, lokale Besonderheiten etc. sein. Es gilt, diese Hemmnisse zu identifizieren und praktikable Lösungsansätze für diese besonderen Herausforderungen zu entwickeln.

---

<sup>4</sup> Es können Hinweise aus Machbarkeitsstudien für verschiedene Städte geliefert werden, die wir selbst durchgeführt haben und die Übertragbarkeit und grobe Kalkulation eines Fahrradverleihsystems dargestellt und bewertet werden.