Zum VEP 2030
Ebene 2: Ziele und Leitbilder

Anregungen des Bamberger VCD

Es gehört zu den herausragenden Aufgaben von Stadtrat und Stadtverwaltung, eine Organisation von Mobilität und Verkehr herzustellen, die zu Menschen, Umwelt und Stadt passt. Die geforderten Qualitäten fallen leider nicht vom Himmel; sie brauchen zielbewusste Entscheidungen. Der VEP soll dafür eine Hilfestellung sein, auch durch klare und massive Leitbilder.

In unseren ANREGUNGEN vom Juli 2016 haben wir bereits einige Leitbilder und Ziele umrissen. Heute legen wir eine Schippe nach, mit Konkretisierung und Detaillierung.

Die Verkehrszahlen, Verkehrsgefährdungen und Verkehrsbelastungen in unserer Stadt sind zu groß. Für die Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger hat unsere Stadt reiche Potentiale, durch ihre vorzeitliche Platzierung und ihr vielfältiges Erbe aus 10 Jahrhunderten. Soll der Verkehr diese Potentiale weiter sabotieren und ruinieren? Nein.

Die Verkehrszahlen, Verkehrsgefährdungen und Verkehrsbelastungen müssen kleiner werden.

Gewinner werden Wohn- und Aufenthaltsqualität sein, Stadtqualität und Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger.

Die folgenden Ziele und Leitbilder tun etwas dazu.

Leib und Leben: Luftdreck und Audiomüll

Bis 2030 ist die Luftbelastung deutlich unter die von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen Schwellenwerte gedrückt
(Selbstverständlich lassen wir uns nicht mit den Messwerten der LfU-Station an der Frischluftschneise Löwenbrücke ablenken. Es geht vor anderem um die Dreckfracht in den verkehrlich überlasteten Straßenschluchten der Innenstadt.)

Die Lärmgrenzwerte werden auch in allen Hauptverkehrsstraßen ff. spürbar unterschritten

Leib und Leben: Unfälle

In unserer Stadt gibt es zu viele Unfälle. Die besonders Leidtragenden sind Kinder, Fußgänger und Radler. Bambergs Verkehr muss sicherer werden

Der VEP-Analysebericht von 2016 verstieg sich zu dem Urteil „Die Verkehrssicherheit ist in der Stadt Bamberg insgesamt nicht als kritisch zu bewerten“; das ist ein grober Missgriff. Zumal sich die Autoren schon mit dem nächsten Satz selbst widersprechen: „Jedoch liegt die Verunglücktenrate in einem vergleichsweise erhöhten Wertebereich“ (S. 146).

Bagatellisierung hilft der Malaise nicht ab, und gedrechselte Formulierungen auch nicht

Zugleich mit der Verabschiedung des VEP 2030 bindet der Stadtrat die Gestaltung des Stadtverkehrs in Vision Zero ein. Bis 2030 sind alle unfallträchtigen Orte und Strecken wirksam entschärft und die Zahlen der Verletzten sind auf die Hälfte reduziert

Bisher schämt sich eine Mehrheit des Stadtrates nicht, Veränderungen von Straßenbau und

Verkehrsführung, die der Verkehrssicherheit wegen geboten sind, zum Beispiel wegen des Wegfalls von ein paar Stellplätzen für Motorfahrzeuge abzulehnen (Pointstraße/Egelseestraße, ...). Das ist eine moralische Bankrotterklärung.

Bis 2030 akzeptiert eine Mehrheit der Stadträtinnen und Stadträte das Prinzip „Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor“.
(Dieses Prinzip ist *allen* Bundesbürgern durch die VwV-StVO verpflichtend vorgegeben.)

Barrieren

Lange vor 2030 sind die Gehsteige in der ganzen Stadt in einem Zustand, der auch Rollstuhl und Rollator als gleichberechtigte Verkehrsmittel anerkennt

Die Gehsteige halten mindestens die dann gültige Mindestbreite ein. Wo das nicht möglich ist, hat der Straßenraum höhengleiche Verkehrsfläche (bei herabgesetzter Höchstgeschwindigkeit)

Gehsteige sind frei von behindernd abgestellten Fahrzeugen aller Art

Sitzgelegenheiten und Wasserspender gibt es in kurzen Abständen

Taktile Leitsysteme u. Ä. gewährleisten ein durchgängiges sicheres Wegenetz

Toiletten gibt es in genügender Dichte

Der Busverkehr ist bereits bis 2022 vollkommen barrierefrei
(auch der ZOB ...)

Mobilitätsmanagement

Bis 2030 sind die verkehrsmindernden Chancen von Mobilitätsmanagement voll genutzt, in allen sich bietenden Bereichen: In Betrieben aller Größen, Schulen aller Formen, Verwaltung aller Ämter, für interessenbezogene Bürgergruppen (wie Neubürger, Studierende, Senioren, …), Touristen aller Klassen, …

Alle verkehrstreibenden Einrichtungen (Dekanate, Stadtverwaltung, Versicherungen, ...) und Unternehmen (Bosch, Stoschek, Wieland, …) sind eingebunden in Mobilitätsmanagementsysteme

Straßengestaltung

Die städtebaulichen Prioritäten, die im Lauf der 50er Jahre entwickelt worden sind, haben den privaten Pkw an die Spitze gehoben, und auf ihn hin sind die Straßen optimiert worden. Mit dieser Straßengestaltung sind Pkw-Interessen zu bedienen, nicht aber die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.

Deswegen werden Straßenräume bis 2030 nach einem anderen Prinzip gestaltet: sie werden als Aufenthaltsräume betrachtet und „Von außen nach innen“ angelegt

Es ist die Perspektive des Fußgängers, die für Stadtqualität bürgt. Stadt- und Verkehrsplanung haben nun den Fußgänger als Bezugspunkt

Neue Straßen werden nicht mehr gebaut, Versiegelungen für motorisierte Infrastruktur schrittweise rückgebaut. Der Erhalt der vorhandenen Straßen ff. verschlingt einen solchen Anteil an den Haushaltsmitteln, dass es im Stadtrat nur noch für Reduzierung von Asphaltflächen Mehrheiten gibt. Politische Splittergruppen, die weiter Wahlprozente durch Anbiederung an hard core-Automobilisten zu ergattern suchen, splittern weiter auf.

Flächenverteilung

Die Struktur des Verkehrs ist an den Verteilungsschlüssel für die Verkehrsflächen gebunden. Verkehrswissenschaftler und Verkehrstechniker empfehlen eine Straßeneinteilung im Verhältnis 30 : 40 : 30. Der Stadtrat beschließt mit Verabschiedung des VEP 2030 einen Fahrplan, die Straßen auf diesen Schlüssel hin umzubauen.

Im Jahr 2030 sind die Fortschritte bereits augenfällig: Die Umverteilung gemäß 30 : 40 : 30 ist eine Frischzellenkur. Sie gibt der Stadt ein neues Gesicht und Straßen und Plätzen neues Leben.

Der ruhende Verkehr …

- **… der Fußgänger**

Lange vor 2030 haben die Stadträtinnen und Stadträte (fast) alle den Fußverkehr als Segment und Säule der Verkehrspolitik entdeckt. Das Zu-Fuß-Gehen wird nicht mehr nur in Sonntagsreden beschwafelt, sondern als gleichwertige Verkehrsform anerkannt. In Senaten und Vollsitzung sind einschlägigen Anträgen sachkundige Aussprachen und klare Mehrheiten sicher

Die Fußgänger sind keine homogene Gruppe, sondern eine Vielzahl sehr verschiedener Gruppen. Die Mobilität von älteren Menschen, Sportlern, Kindern, Erwachsenen mit Kindern, Spaziergängern, Menschen mit Bewegungseinschränkungen, … gleichermaßen zu unterstützen, hat der Stadtrat zielgruppenspezifische Maßnahmen maßschneidern lassen

Zum Beispiel auch Sitzgelegenheiten in kurzen Abständen
(was gut ist für Eltern mit Kindern und für Senioren, ist gut für alle)
(der demographische Wandel unterstreicht das)

Spielorte für Kleine und Große gibt es auch in der Innenstadt
(um zum Beispiel Einkaufsgänge zu erleichtern, zum Verweilen zu locken, ...)

- **… der Radler**

Lange vor 2030 gibt es auch ausreichend viele Radstellplätze, rad- und nervenschonend, dezentral in kleinen Gruppen, und nahe an den Orten, wo sie gebraucht werden

Abstellanlagen auch für hochwertige Räder

E-Räder finden an vielen Stellanlagen Ladesäulen

Gehwege sind frei von behindernd abgestellten Rädern

- **… des mIV**

Stadtprägende Straßen sind frei von parkenden Motorfahrzeugen (Lange Straße, Kranen, Königstraße, …)

im Besonderen die Straßen im Berggebiet

und ebenso die Plätze rund um Kirchen

Alle Parkstreifen sind durch ausreichende Sicherheitstrennstreifen von Radwegen und Radstreifen getrennt
(Wo das nicht möglich ist, sind die Parkstreifen aufgelassen)

Das Halteverbot auf Radwegen und Radstreifen wird beachtet

Gehwege sind tabu

Die Stellplatzverordnung wird so genutzt, dass alternative Mobilitätsangebote gefördert und Stellplätze für private Pkw's überflüssig werden

Die Tiefgarage Maxplatz ist Quartiersgarage für Anlieger

Das Parkleitsystem ist umgebaut zu einer Wegweisung, die überflüssigen Fahrten vorbeugt
(Ein Negativbeispiel heute ist die irre Wegweisung zum Parkhaus Maxplatz)

Es gibt wirksame P&R-Angebote für Pkw-Pendler aus Richtung Hallstadt und aus Richtung Trosdorf/Bischberg

Carsharing gewinnt durch Stellplätze im öffentlichen Raum, dezentral und verteilt über das ganze Stadtgebiet

Falls es dabei bleibt, dass das E-Auto als nächster Standard durchgesetzt wird: Eine ausreichende Ladeinfrastruktur ist installiert, an öffentlichen und nicht-öffentlichen Stellplätzen

- **… der Touristen**

Durch deutliche Verkleinerung der Zahl der Tagestouristen und noch deutlichere Verkleinerung der Zahl der anreisenden Pkw ist der Adrenalinausstoß rund um die (Bus- und Pkw-) Stellplätze halbiert

Viele Stellen bieten Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck, Einkäufe, ...

Die vielen weit verteilten Sitzbänke werden gerne genutzt

Der bewegte Verkehr

Bis 2030 ...

ist die Bausubstanz unserer Stadt vor verkehrlichen Erschütterungen wirksam geschützt
(besonders in der Altstadt, besonders im Berggebiet)

Statt des bisherigen Flickenteppichs gibt es großräumige Verkehrsanordnungen
(Je häufiger die Anordnungen wechseln, umso mehr ist der Fahrer abgelenkt und verunsichert. Selbstverständlich treibt das die Unfallzahlen nach oben und geht auf Kosten auch der anderen Verkehrsteilnehmer)

Tempo 30 ist Basisgeschwindigkeit, mit nötigen Abweichungen nach unten (Berggebiet, Königstraße, Lange Straße, …) und verantwortbaren Abweichungen nach oben (50 km/h vielleicht am Berliner Ring und am Münchner Ring)

Das Format Shared Space (im Sinn etwa der österreichischen Begegnungszone, mit angepasster Geschwindigkeit, bei maximal Tempo 20) ist offensiv genutzt
(Es ist eine Verkehrsform, die für unsere Stadt geradezu geschaffen ist)

So lange die StVO dabei nur stückweise mitspielt, werden verkehrsberuhigte Bereiche (heute oft in Bonsai-Format) zu nennenswerter Größe erweitert und neue Bereiche eingerichtet (Matern & Sutte, rund um St. Getreu, Judenstraße mit Stephansberg, …)

Viele Experimente zu alternativen Mobilitätsangeboten in anderen Städten sind sorgfältig studiert und adaptiv abgekupfert

Etliche Bushaltestellen sind zu Mobilitätsstationen ausgebaut. Sie lassen reibungslos von einer Verkehrsart in eine andere wechseln

Alle Mobilitätsstationen sind, mit voller Absicht, als verkehrspolitische Denk-mal-e für umweltverträgliche Mobilität eingesetzt

Auf ihre gestalterische Wirkung ist besonderer Wert gelegt. Sie bringt optische Werbewirksamkeit für Umweltverbund und Carsharing

Der bewegte Verkehr: Der Umweltverbund

Ein Umweltverbund *ist realisiert*: Die Teilsysteme Fuß-, Rad- Bus-, Bahnverkehr sind zu einem Gesamtsystem entwickelt
Der Umweltverbund tritt als umfassendes Vernetzungsangebot auf und ist auf multimodale/intermodale Nutzungsketten ausgelegt. Er unterstützt den flotten Wechsel der Verkehrsarten allgemein, und besonders durch die differenzierten Mobilitätsstationen

Im Modalsplit ist der Umweltverbund um 10 Prozentpunkte gestiegen auf 70 %

Großveranstaltungen finden ohne zusätzlichen mIV statt

- **Der Umweltverbund: Die Fußgänger**

„Die Gehwegbreiten sind i. d. R. ausreichend“ heißt es auf Seite 106 des Analyseberichts. Ja - wo haben die Rechercheure denn recherchiert?
Auf vielen Strecken sind heute die Wegbreiten nicht ausreichend. Auf ebenso vielen Strecken sind die baulichen Wegbreiten ausreichend, aber durch geduldetes oder angeordnetes Gehwegparken (halbseitig, ganzseitig) den Fußgängern entzogen und durch den mIV missbraucht. Beides zusammen ergibt für die Fußgänger ein ganz anderes Bild

Bis 2030 soll es tatsächlich so sein: „Die Gehwegbreiten sind i. d. R. ausreichend“ und entsprechen den Regelwerken

Die Flächen für die Fußgänger sind nicht mehr die Restflächen, sondern - entsprechend RAST 06, RAST XY, und des Prinzips „Straßenraumgestaltung von außen nach innen“ - die Anker der Verkehrsführung

Das Wegenetz für Fußgänger ist flächendeckend und ohne Lücken

Das Wegenetz nutzt zahlreiche Abkürzungen (Block-Durchwegungen, …), optimiert Mfz-freie „Schleichwege“ und minimiert die Störungen durch andere Verkehrsgruppen

Das eigenständige Grüne Wegenetz wird intensiv und exzessiv genutzt. Was manchen überrascht

Es gibt ein Wege-Monitoring, das die Wege in Schuss hält

„Die Innenstadt ist autofreie Fußgängerzone“ steht auf Seite 36 des Analyseberichts. Das ist eine gewagte Vision. Der VCD ist dabei

Residenzstraße, Karolinenstraße und Domplatz sind Fußgängerzonen *ohne* mIV

Die heute vorhandenen Querungshilfen sind vollzählig erhalten
Weitere sichtbar nachgefragte Querungshilfen sind eingerichtet (Mittlerer Kaulberg, …)

Alle Querungshilfen sind sicherheitstechnisch first class

Die Wartezeiten für Fußgänger an den Ampeln sind spürbar verkürzt. Krasse Fälle (wie bisher zum Beispiel am Pfahlplätzchen) sind seit langem abgestellt

An Kreuzungen ist das Rundum-Grün Standard, bei akzeptabler Wartezeit für die Fußgänger.

Die Anzeige der Wartezeit hat sich als deutliche Hilfe erwiesen, Warten erträglicher zu machen

Am Berliner Ring ist für die Fuß- und Radquerungen an allen Ampeln Exklusiv-Grün geschaltet

Alle Unterführungen (Bahn, Berliner Ring, …) sind so umgebaut, dass man sie auch als

Fußgänger ungefährdet und angstfrei benutzen kann

Gehwege sind an einschlägigen Stellen gegen rücksichtslose Parker besonders geschützt

Rücksichtslos abgestellte Fahrräder gibt es auf Gehwegen nicht mehr

Auf den gemeinsamen/getrennten Geh- und Radwegen bleiben Fußgänger ohne Gefährdung durch Radler (Regnitzuferwege, …)

Fußgänger, Spaziergänger und Wanderer haben im Bereich der Gartenstadt einen eigenen Autobahnübergang

Fußgänger, Spaziergänger und Wanderer bewegen sich in den umliegenden Naherholungsgebieten ohne Gefährdung durch Fahrzeuge, auch ohne Gefährdung durch Radler und Mountainbiker (Hauptsmoorwald, Michelsberger Wald, Hain, Bruderwald, …)

Die Mülleimer im ganzen Stadtgebiet haben ausreichendes Fassungsvermögen und ausreichende Leerungsfrequenzen. In Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen stehen sie (mindestens) in Sichtweitenabstand

Die Beleuchtung der Wege ist ausreichend, aber nicht mehr als nötig

Für die Räumung aller Fußwege im Winter ist Sorge getragen. Dem Winterdienst für die Fahrbahnen ist es selbstverständlich, dass der Platz für die Fußgänger frei bleibt
(statt den Schnee der Fahrbahn auf den Gehsteig zu räumen)

- **Der Umweltverbund: Die Radler**

Die Infrastruktur wird heute dem hohen Radverkehrsanteil nicht gerecht, und dem hohen Radverkehrspotential noch weniger

Bis 2030 ist dieses Missverhältnis korrigiert

Alle Radverkehrsführungen sind dann (mindestens) regelwerkkonform und genügen den Trends der Rechtsprechung

Alle City-Routen sind ohne Lücken, in richtliniengerechten Breiten, mit Sicherheitstrennstreifen überall wo zweckmäßig

Alle angeordneten Radwege und Radführungen werden auch den Anforderungen der vielen E-Radler gerecht

Alle Radverkehrsanlagen (Hochborde/ Streifen/...) sind frei von baulichen Hindernissen (Ampelmasten, Verkehrsschilder, …)

und frei von rücksichtslos abgestellten Mülltonnen, Sperrmüll und Mfz

Beim Streit Radstreifen oder Hochbord wird das Sicherheitsgefühl der Radler selbstverständlich berücksichtigt. Ebenso selbstverständlich ist, dass die objektiven Befunde zu Gefährdung und Sicherheit durch baulich abgetrennte Radwege dadurch nicht ausgehebelt werden. Entscheidungen werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten getroffen

Die Radwege zu den Gemeinden im Umland sind so ausgebaut, das sie den Fußgängern Platz lassen, die Nutzungsfrequenzen steigern und Radler und Fußgänger sicher führen

Die Radwege im gesamten Stadtgebiet werden vom Winterdienst frei gehalten; die Cityrouten werden bevorzugt geräumt

Durch geduldiges Zureden und nach vielen kostenpflichtigen Verwarnungen respektieren auch (fast) alle Radler die Gehwege als Gehwege

- **Der Umweltverbund: Der Busverkehr**

Bis 2030 ist ein GUTER ÖPNV-STANDARD realisiert. Auch die Defizite in den Schwachlastzeiten sind behoben; die Takte zum Beispiel in den Nachtzeiten sind verdichtet.

Alle innerstädtischen Relationen zu ZOB und Bahnhof bieten einen Fahrpreis-/Fahrzeit-Indikator < 1,0 und damit eine HOHE VERBINDUNGSQUALITÄT
Die Zahl der nötigen Umstiege ist <= 1

Auch die Gaustadter haben nun eine attraktive Verbindung zum Bahnhof

Das Haltestellennetz bietet (fast) allen Einwohnern maximal 300 m zur nächsten Haltestelle. Aber nicht 300 m virtuelle Luftlinie wie bisher, sondern 300 m als echte Weglänge

An etlichen Haltestellen (auch neben den Mobilitätsstationen) gibt es Abstellanlagen für Räder

Die Haltestellen bleiben frei von rücksichtslos parkenden Motorfahrzeugen

Die Busbeschleunigung ist deutlich wirksam, besonders an Ampeln

Ein Nahverkehrsplan ist umgesetzt, der diesen Namen wirklich verdient. Dadurch gib es attraktive Angebote auch für Pendler und auch in den Schwachlastzeiten

Die Verbindungen für Pendler zu ZOB und Bahnhof bieten ebenfalls HOHE VERBINDUNGSQUALITÄT (Indikator < 1,0), die Zahl der nötigen Umstiege ist weiter < = 1.
Die Umsteigezeiten sind gut akzeptabel

Lange vor 2030 fahren die Stadtbusse ohne Verbrennungsmotor

- **Der Umweltverbund: Die Bahn**

VDE 8.1 hat einen schonenden Ausbau im Bestand gefunden, mit großzügigem Lärmschutz für alle, ohne mehr oder weniger wirkungslose überzogene Maßnahmen

Der Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd ist fußgänger- und radlerfreundlich angebunden und entlastet Bamberg-Süd vom motorisierten Verkehr

Der Bahnverkehr ist gut mit dem Busverkehr verzahnt

Der Bahnhofsvorplatz ist die reibungsfrei funktionierende Schnittstelle von Fuß, Rad, Bus und Bahn

und durch die lebendige und grüne Gestaltung ein attraktiver Willkommensgruß an die Ankommenden

Der bewegte Verkehr: Pkw und Lkw

Der motorisierte sogenannte „Individualverkehr“ ist um ¼ reduziert

der Lkw-Verkehr um ½
(City-Logistik – bitte mit Hirn)

das mIV-Pendeln um 1/4

Im Modalsplit der Stadt ist der mIV um 10 Prozentpunkte gemäßigt auf 30 %

Die in der Stadt ständig verkehrenden Flotten (Busse, Taxis, Fahrzeuge der Betriebe und Einrichtungen) fahren ohne Verbrennungsmotor

Dank offensiven Promotings wird ein erheblicher Anteil des innerstädtischen Güterverkehrs durch Lastenfahrräder bewältigt („letzte Meile“)

Die Schulen sind ohne Eltern-Taxis

Die Blechkolonnen durch Lange Straße und Königstraße sind halbiert

In allen Straßen mit Fußgängern und Radlern, in denen Gehsteig oder Radweg unmittelbar an die Fahrbahnen von Pkw und Lkw anschließen, ist die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder kleiner

Der bewegte Verkehr: Die Fliegerei

Seltsamerweise fehlt diese Sparte von Ärgernis & Belastung & Gefährdung im Analysebericht. Ist das die Ankündigung, dass ab 2030 der Luftraum Bambergs frei gehalten wird? Dann begrüßen wir das sehr.

Falls nicht, dann sollte wenigstens das sein:

Alle Anträge von Stoschek & Combattanten auf Anhebung des Flieger-Höchstgewichts und auf Zulassung zusätzlicher Maschinen sind abgelehnt. Eine Flugschule für Hubschrauber gibt es nicht

Der Flugunterricht der Polizeischule findet im Bereich des Flugplatzes Breitenau statt und lässt alle Siedlungsgebieten in Ruhe

Der Luftraum über allen Wohngebieten und allen Verkehrsräumen ist frei von Drohnen aller Art

Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrsentwicklung: Die Akteure

Der VEP wird in Federführung einer externen Firma erstellt. Für diese Entscheidung danken wir Stadtrat und Stadtverwaltung. Nur so haben wir die Chance, uns das Leitbild zu setzen „Kindische Streitereien um partei- und verwaltungspolitische Vor- und Nachwürfe bleiben aus“. Danke!

Die Wegweisung für die Schritte der Realisierung des Plans ist Sache der Stadträtinnen und Stadträte. Selbstverständlich liegt es in der Hand der jeweiligen Mehrheiten, welchen Plan sie verabschieden – und was von dem verabschiedeten Plan sie zur Realisierung kommen lassen. Unser Leitbild heißt: Bis 2030 ist ein auf das Wohl von Menschen, Umwelt und Stadt hin ambitionierter VEP 2030 *umgesetzt* und alle Vorhaben sind gediegen finanziert.

Die Arbeit der Realisierung liegt beim Baureferat. Für die aufwändigen Aufholarbeiten – etliche der Ziele und Maßnahmen des VEP 2001 sind bis heute nicht umgesetzt – und den weiteren Fortgang reicht die bisherige Stellenausstattung nicht. Die forcierte Entwicklung des Radverkehrs und noch mehr des neu in Angriff zu nehmenden Fußverkehrs können nicht neben einem Sammelsurium anderer Aufgaben erledigt werden. Fuß- und Radverkehr brauchen einen neuen Anlauf und neuen Schwung – die Abteilung Verkehrsplanung braucht dafür eine eigene Stelle Fußverkehrsbeauftragter und eine eigene Stelle Radverkehrsbeauftragter.

Unser Leitbild heißt: Gerne dürfen das auch eine Fußverkehrsbeauftragte sein und eine Radverkehrsbeauftragte.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten eine gute Hand!

Bamberg, im August 2017