

Radverkehrsstrategie Bamberg



Gliederung

1. **Leitbild, Potenziale und Ziele**
2. **Konzepte und Maßnahmen**
 - 2.1 **Handlungsfeld Infrastruktur „Fahren“**
 - 2.2 **Handlungsfeld Service**
 - 2.3 **Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung**
 - 2.4 **Handlungsfeld Verkehrssicherheit**
 - 2.5 **Handlungsfeld Radtourismus**
3. **Beschluss, kontinuierliche Erfolgskontrolle und Fortschreibung**

1. Leitbild, Potenziale und Ziele

Ausgangslage

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2002 werden Ziele, Grundsätze und Prioritäten für eine stadtverträgliche und nachhaltige Verkehrsplanung formuliert.

Die Bamberger Verkehrspolitik will die oberzentrale Funktion Bambergs stärken und sowohl die Erreichbarkeit der Stadt aus der Region als auch die Mobilität in der Stadt sichern.

Der Verkehr in der Stadt hat eine dienende Funktion. Die historisch gewachsene Stadtstruktur, die Ansprüche der in Bamberg lebenden und arbeitenden Menschen und damit die Herausforderung an die Stadt, attraktiver, gesunder und unverwechselbarer Lebensraum zu sein, bilden den Rahmen, in den das Verkehrsgeschehen einzuordnen ist.

Für die Erfüllung der Mobilitätsanforderung stehen verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung, für die eine vernünftige und abgestimmte Arbeitsteilung zu formulieren ist.

Grundlage der Verkehrspolitik der Stadt Bamberg ist eine Umverteilung der Verkehrsarbeit vom Kfz-Verkehr auf den ÖPNV, Fußwege- und Radverkehr (Umweltverbund). Darauf aufbauend werden den verschiedenen Verkehrsarten in ihren Teilprogrammen für ÖPNV, Fußwegeverkehr, Fahrradverkehr und Kraftfahrzeugverkehr bestimmte Aufgabenstellungen zugewiesen.

Eine Erhöhung des Radverkehrs soll auch einhergehen mit einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, vor allem bei kurzen Strecken. Gleichzeitig muss dabei der Optimierung und Förderung des ÖPNV gemäß den Zielen des Nahverkehrsplanes der Stadt Bamberg große Aufmerksamkeit zukommen.

Die Radverkehrsstrategie leitet sich aus den Zielen und Grundsätzen des VEP 2002 ab. Der Stadtentwicklungssenat vom November 2008 bestätigt diese Zielsetzung und sieht die Förderung des Radverkehrs als vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik an.

Mit Unterzeichnung der Klimaallianz im Oktober 2008 tritt die Stadt Bamberg für den nachhaltigen Schutz des Klimas und die nachhaltige Entwicklung von Stadt und Landkreis ein. Die vereinbarte Klimaschutzpolitik wird über zehn Handlungsfelder umgesetzt, ein Handlungsfeld ist die Stärkung und Förderung einer energieeffizienten Mobilität, insbesondere die Förderung des Radverkehrs als „Null-Emissions-Fahrzeug“.

Aufgabe der Radverkehrsstrategie ist es, die wesentlichen Ziele der Radverkehrsförderung und die grundsätzlichen Handlungsschritte zu benennen.

Leitbild

Die Förderung des Radverkehrs ist vorrangiges Ziel der Bamberger Verkehrspolitik. Radfahren führt zu mehr Lebensqualität in der Stadt, weil es eine der stadtverträglichsten Formen der Verkehrsabwicklung über mittlere Entfernungen ist:

- es ist im Stadtgebiet konkurrenzlos schnell und fördert die Gesundheit
- es sichert die Mobilität zu geringen gesellschaftlichen und individuellen Kosten (Radverkehrsinfrastruktur ist gegenüber anderen Straßenbaumaßnahmen vergleichsweise günstig, geringe Anschaffungs- und Unterhaltskosten)
- ist umweltfreundlich, weil er leise ist, keine Luftschadstoffe verursacht, wenig Platz beansprucht und den Gebäudebestand nicht zerstört

Der Fahrradverkehr ist ein städtisches Verkehrsmittel, das gemäß VEP 2002 durch die Verlagerung des mIV auf den Umweltverbund mehr Verkehrsarbeit leisten soll.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr soll sich erhöhen, zentrale Voraussetzungen hierfür sind:

- Anerkennung des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrsmittel in der Stadt
- Adäquate Finanzierung (Umverteilung von Haushaltsmitteln und Aufgaben)
- Radverkehr als komplexes System verstehen und fördern

Grundlage aller Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ist eine **angemessene und dauerhafte finanzielle Ausstattung** für die Umsetzung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen. Bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum soll der Radverkehr sachgemäß berücksichtigt werden: bei der Zuweisung von Flächen und Mitteln, bei der Ampelsteuerung, an Baustellen und Umleitungen und beim Unterhalt. Es ist unbedingt nötig, dauerhaft Haushaltsmittel für Radverkehrsmaßnahmen für Neubau und Unterhalt zur Verfügung zu stellen.

Radverkehrsförderung ist ein komplexes System aus zahlreichen Bausteinen. Radfahren ist attraktiv, wenn alle Komponenten aus den Bereichen Infrastruktur, Service, Kommunikation, Stadtentwicklung, Mobilitätserziehung etc. zusammenwirken.

Neben einer guten Infrastruktur ist das „**fahrradfreundliche Klima**“ eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Steigerung des Radverkehrsanteils. Die Radfahrer aller Generationen sollen als gleichrangige Verkehrsteilnehmer gefördert und akzeptiert werden. Durch Informationen über Qualitäten und Stärken des Radverkehrs soll das Radfahren ein positives Image bekommen.

Ein „fahrradfreundliches Klima“ entsteht durch viele Akteure und deren Maßnahmen. Die Bündelung dieser Aktivitäten zur Radverkehrsförderung hat sich das in 2009 gegründete Fahrradforum zur Aufgabe gemacht. Eine effiziente Zusammenarbeit aller Akteure aus Politik, Verwaltung, Initiativen und Verbänden ist Voraussetzung für ein „fahrradfreundliches Klima“.

Radfahren in Bamberg soll sicher sein. Die Verkehrssicherheit hat großen Einfluss auf die Radnutzung. Durch den gezielten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird sich die objektive Verkehrssicherheit für Radfahrer erhöhen. Zusätzlich soll durch Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen die subjektive Unsicherheit abgebaut und für die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr geworben werden.

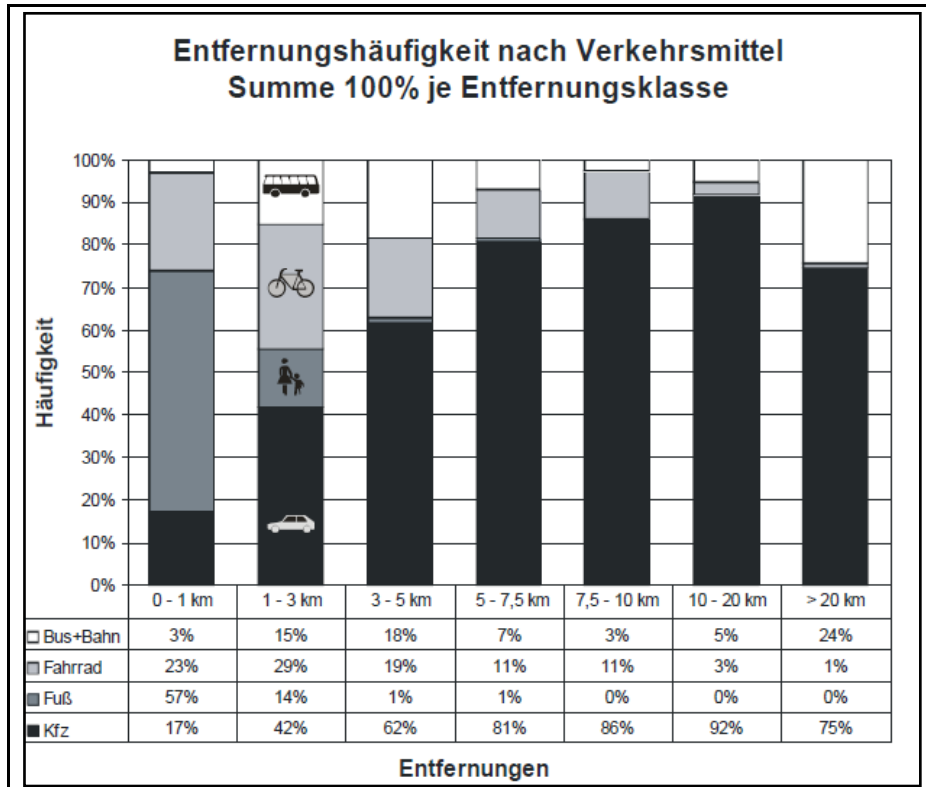
Potenziale

Die Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Bamberger Bevölkerung aus dem Jahr 2005 hat ergeben, dass bereits **22,3 % aller Wege in Bamberg mit dem Fahrrad** zurückgelegt werden (im Vergleich: 1997: 19,7 %, 1982: 17 %). Damit kann Bamberg im Bundesvergleich (Bundesdurchschnitt liegt bei ca. 10 %) schon als fahrradfreundliche Stadt bezeichnet werden.

Bamberg hat **günstige Rahmenbedingungen** fürs Radfahren:

- die Größe des Stadtgebiets entspricht einer optimalen Radfahrdistanz
- die Topographie ist größtenteils radlerfreundlich
- eine hohe Bewohnerdichte in der Innenstadt, darunter hoher Anteil an Studenten
- die mittelalterliche Stadtstruktur, das Radfahren besitzt hier viele Vorteile im Vergleich zum Auto

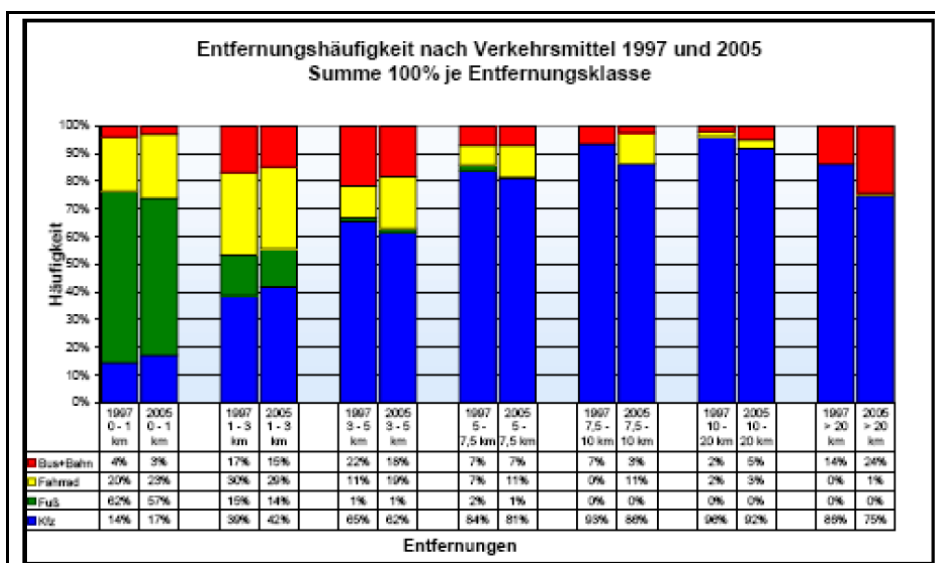
Trotzdem hat Bamberg einen hohen Anteil an Wegen mit dem Auto, die kürzer als 5 km sind, s. Tabelle Haushaltsbefragung 2005. Hier kann der Radverkehr Teile des Autoverkehrs substituieren, da in diesem Entfernungsbereich der Radverkehr Vorteile (schneller, gesünder und billiger) gegenüber dem Auto besitzt.



Quelle: Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Bamberger Bevölkerung 2005

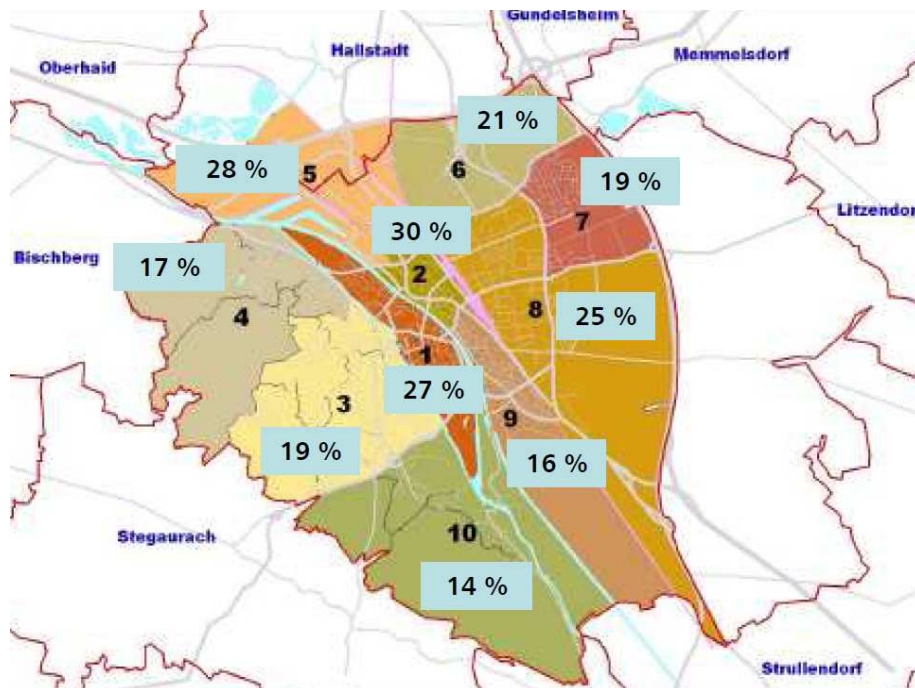
Die Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel 1997 und 2005 im Vergleich zeigt

- das Fahrrad hat sowohl bei den Wegen unter 1 km als auch bei den Wegen über 3 km an Bedeutung gewonnen
- Aber:
bei den Wegen zwischen 1 – 3 km ist der Anteil des Radverkehrs gesunken (von 30 % auf 29 %) und der Anteil der Kfz-Fahrten gestiegen (von 39 % auf 42 %)



Quelle: Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Bamberger Bevölkerung 2005

Auch der Radverkehrsanteil nach Stadtteilen zeigt große Unterschiede in der Fahrradnutzung auf:



Ursachen für die unterschiedlichen Werte sind vielfältig, können u. a. von den Distanzen zu den Zielen, von der Infrastruktur für Radfahrer, der Sozialstruktur der Wohnbevölkerung, dem ÖPNV-Angebot oder auch von der Topographie abhängen. Dies ist genau zu analysieren mit dem Ziel, auch die Bewohner in den Stadtteilen mit niedrigem Radverkehrsanteil durch entsprechende Angebote zum Umstieg zu motivieren.

Fazit: Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist ausbaufähig!

Ziele

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 % (2013) und 30 % (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.

2. Konzepte und Maßnahmen

2.1 Handlungsfeld Infrastruktur „Fahren“

Seit 1994 liegt ein gesamtstädtisches klassifiziertes Radverkehrsnetz als Grundlage der weiteren Radverkehrsplanungen vor, das aus Cityrouten, Stadtteilverbindungen, Erschließungsnetz und Freizeitradwegen besteht. Attraktive Verbindungen für den Radverkehr gibt es nicht nur auf baulichen Radwegen, auch weitere Netzelemente, wie z.B. Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, Fahrradstraßen, geöffnete Einbahnstraßen und Verkehrsberuhigte Bereiche bieten gute Voraussetzungen für das Radfahren.

An Hauptverkehrsstraßen ist eine Radverkehrsinfrastruktur notwendig und gehört zur Grundausrüstung. Im nachgeordneten Verkehrsnetz sind weniger bauliche als vielmehr verkehrsrechtliche Maßnahmen sinnvoll.

Das Radverkehrsnetz soll für alle Verkehrsteilnehmer begreifbar, komfortabel und sicher sein. Das vorhandene Radverkehrsnetz soll deshalb schrittweise verbessert werden, dazu gehört das Schließen von Netzlücken, aber auch bauliche Verbesserungen entlang vorhandener Radwege sowie das Lösen von konkreten Konfliktpunkten

Den Knotenpunkten gilt es erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken, da Radfahrer hier durch abbiegenden Kfz-Verkehr besonders gefährdet sind. Durch klare, einheitliche Führung und deutliche Markierung (vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellflächen, Aufstellflächen für indirekt linksabbiegende Radfahrer) wird der Radfahrer sicher über die Kreuzung geführt werden. Im Verlauf der Cityrouten soll der Radverkehr beschleunigt werden, an signalisierten Knoten wird geprüft, ob der Radverkehr bevorzugt werden kann.

Für die alltägliche Nutzung des Fahrrads – auch bei Nacht, schlechtem Wetter und zu jeder Jahreszeit - ist komfortables und zügiges Radfahren zu gewährleisten. Voraussetzung hierfür ist ein guter Unterhalt der Radwege, mangelhafte Oberflächen oder Wurzelaufbrüche schränken die Nutzung sehr ein und sind Gefahrenstellen. Radwege sollen regelmäßig kontrolliert, gereinigt und im Winter geräumt werden.

Vorbemerkungen:

- Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen kurz beschrieben. Da, wo dies schon möglich und sinnvoll ist, wurde auch der Ablauf der Maßnahme skizziert. Dabei wurden nicht alle Arbeitsschritte, sondern lediglich die Meilensteine und Entscheidungspunkte aufgeführt. Es handelt sich um vorläufige Einträge zur besseren Illustration der Projektumsetzung. Bei Start des Projektes wird die betreffende Projektgruppe den Fahrplan noch einmal präzisieren bzw. anpassen.
- Alle zeitlichen Vorgaben wurden auf der Basis der derzeitigen Kenntnislage ermittelt und gelten nur unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der benötigten Ressourcen (finanziell, personell, etc.) und unter der Annahme, dass beteiligte externe Stellen in dem notwendigen Umfang mitarbeiten (können).
- Die grau unterlegten Projekte sind Pilotprojekte, die laut Prioritätensetzung des Fahrradforums vorrangig bearbeitet werden sollen. Innerhalb der Pilotprojekte besteht keine Rangfolge in der Bearbeitung und Umsetzung.

Maßnahmen

I1: Ausbau Radwegenetz unter Berücksichtigung aller Formen der Radverkehrsführung (8 / 11 / 4 / 2 / 10)

Netzausbau und Lücken schließen, bauliche Verbesserungen (11) und Lösen von konkreten Konfliktpunkten (4), Mut zu Verkehrsversuchen (2), Öffnen von Einbahnstraßen (10)

I2: Knotenpunkte - Bevorzugung des Radverkehrs an LSA (7)

I3: Unterhalt Radwegenetz

I4: Infrastruktur seitens des Arbeitgebers (2)

Projekt I-1	Ausbau Radwegenetz
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • EBB
Nutzen:	Durch die schrittweise Verbesserung der vorhandenen Wege und das Schließen von Netzlücken wird ein attraktives Wegenetz für Radfahrer geschaffen, damit Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Seit 1994 liegt ein abgestuftes Radverkehrsnetz als Grundlage der Radverkehrsplanungen vor. Die Priorität liegt im Ausbau der Cityrouten und von verkehrssicheren Schulwegen. Das Netz besteht aus verschiedenen Führungsformen. Netzlücken wurden erkannt und zum Teil beseitigt. Maßnahmen aus dem Fahrradprogramm 2008 – 2012 konnten bisher aufgrund fehlender Finanzierung nicht umgesetzt werden.</p> <p>Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eigene und dauerhafte Haushaltsstelle für Radverkehr - Fortschreibung Fahrradprogramm 2008 – 2012 - Beseitigung von Netzlücken, Lösen von konkreten Konfliktpunkten - Schaffung zusätzlicher und attraktiver Verbindungen
Anknüpfungspunkte:	Projekt 3.2 Radverkehrsetat
Kosten:	Es entstehen Kosten, die im Zusammenhang mit den Einzelprojekten ermittelt werden
zeitliche Realisierung:	Ab 2012 -

Projekt I-1.1	Beseitigung von Netzlücken – Cityroute 8 (Pfister-, Peuntstraße stadteinwärts)
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • EBB • Straßenverkehrsamt
Nutzen:	Durch das Schließen von Netzlücken wird ein attraktives Wegenetz für Radfahrer geschaffen, damit Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Beschluss des Verkehrssenates vom 05.10.1999, Markierung eines Radfahrstreifen stadteinwärts mit teilweiser Umgestaltung Einmündungsbereiche</p> <p>Ziel: Umsetzung der Planung</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt 3.2 Radverkehrsetat
Kosten:	ca. 75.000 € zzgl. Fahrbahnsanierung durch EBB
zeitliche Realisierung:	2013 -

Projekt I-1.2	Beseitigung von Netzlücken – Radfahrstreifen Nordtangente (Regensburger Ring, Magazinstraße)
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • EBB • Straßenverkehrsamt
Nutzen:	Durch das Schließen von Netzlücken und der Beseitigung von konkreten Konfliktstellen wird ein attraktives Wegenetz für Radfahrer geschaffen, damit Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Bestandsaudit durchgeführt mit dem Ergebnis, dass nur durch eine beidseitige Führung der Radverkehr direkt, sicher und regelkonform abgewickelt werden kann. Beschluss des Stadtentwicklungssenates vom 17.04. 2008.</p> <p>Ziel: Umsetzung der Planung</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt 3.2 Radverkehrsetat
Kosten:	ca. 912.000 € (Stand 2011) zzgl. Kosten für zwingend notwendige Deckensanierung
zeitliche Realisierung:	erste Schritte evtl. 2012

Projekt I-1.3	Öffnen von Einbahnstraßen
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • Straßenverkehrsamt • Polizei • EBB
Nutzen:	Durch das Öffnen von Einbahnstraßen für Radfahrer können Netzlücken geschlossen und ein attraktives Wegenetz für Radfahrer geschaffen werden.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Seit 1998 sind ca. 80 Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet worden. Durch jahrelange gute Erfahrungen wird deutlich, dass dadurch keine Sicherheitsprobleme entstehen.</p> <p>Ziel: Weitere Einbahnstraßen prüfen. Aufgrund der sehr geringen Kosten bei der Umsetzung und dem großen Nutzen für Radfahrer sollte das Thema „Öffnen von Einbahnstraßen“ vorrangig bearbeitet werden.</p>
Anknüpfungspunkte:	
Kosten:	Kosten durch Anpassung der Beschilderung und evtl. Markierung von Schleusen
zeitliche Realisierung:	Ab 2012 -

Projekt I-2	Knotenpunkte – Bevorzugung des Radverkehrs an LSA
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • Straßenverkehrsamt • Polizei • EBB
Nutzen:	Durch die Bevorzugung des Radverkehrs an Knoten kann dieser sicher und zügig über Kreuzungen geführt werden.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Der Radverkehr wird bei der LSA - Steuerung meist mit dem IV berücksichtigt (gleiche Grünzeiten). Vorgezogene Haltelinien für Radfahrer bei LSA für bessere Sichtbeziehung.</p> <p>Ziel: Analyse der Knotenpunkte entlang der Cityrouten, wie der Radverkehr an LSA bevorzugt werden kann.</p>
Anknüpfungspunkte:	
Kosten:	Kosten für Fahrbahnmarkierungen (u.U. auch für Demarkierungen, teilweise auch Deckensanierung zur Vermeidung von Schattenmarkierungen erforderlich), Überrechnen von Schaltzeiten der LSAs notwendig
zeitliche Realisierung:	Ab 2012 -

Projekt I-3	Unterhalt Radwegenetz
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • EBB • Stadtwerke Bamberg
Nutzen:	Um die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, ist die Nutzbarkeit sicherzustellen. Der Belag und die Markierungen sind in einem verkehrssicheren Zustand zu halten. Das vorhandene Radwegenetz ist unter den Gesichtspunkten Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit zu unterhalten, dazu gehören auch die Reinigung (Glasscherben, Blätter, Schnee), Beschilderung und die Beleuchtung.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Um die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Kontrolle der Radwege (Oberfläche, Absenkungen etc.) • Reinigung der Radwege (v.a. von Glasscherben). • Routinemäßige Auffrischung der Markierungen für den Radverkehr <p>Ziel: Erstellen eines neuen „Fahrplanes“ über die verbesserte Reinigung der Fahrradwege durch EBB</p>
Anknüpfungspunkte:	Punktuelle Verbesserungen durch Meldungen im „Bürgerdialog“, die zeitnah bearbeitet werden GAL-Antragspaket, Antrag 1 „Mängel im Radverkehr – Meldeplattform für BürgerInnen“
Kosten:	Fortlaufende Ausgaben, Höhe ist abhängig vom gewählten Standard
zeitliche Realisierung:	Ab 2012 -

Projekt I-3.1	Winterdienst
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • EBB
Nutzen:	Um die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, ist die Nutzbarkeit auch im Winter sicherzustellen.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Grundsätzlich obliegt die winterliche Behandlung von kombinierten Geh- und Radwegen sowie von Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind, den jeweiligen Anliegern. Lediglich die selbständigen Radwege liegen im Aufgabenbereich des EBB.</p> <p>Ziel: Der EBB plant aufgrund umfangreicher Änderungen der Räum- und Streupflichten eine cad-gestützte Fortschreibung des Winterdienstplanes der Stadt Bamberg vorzunehmen</p>
Anknüpfungspunkte:	GAL-Antragspaket, Antrag 5 „Regelmäßiger und verlässlicher Winterdienst auf Radwegen“
Kosten:	Eine Ausweitung der Räum- und Streustrecken für den Radverkehr kann bei der jetzigen finanziellen und personellen Ausstattung des Winterdienstes vom EBB nicht geleistet werden (keine Fremdvergaben möglich).
zeitliche Realisierung:	

Projekt I-4	Infrastruktur seitens des Arbeitgebers
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsförderung • Umweltamt
Nutzen:	Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Bedeutung des Faktors „Nachhaltigkeit“ in der Außendarstellung von Unternehmen ist das Interesse an Ansätzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in den letzten Jahren gestiegen. Ein höherer Radverkehrsanteil der Beschäftigten reduziert das teure Parkplatzangebot für Betriebe. Tägliches Radfahren fördert die Gesundheit der Arbeitnehmer. Eine Verbesserung der Radinfrastruktur seitens des Arbeitgebers erhöht die Anreize für die Beschäftigten, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Radverkehr leistet einen Beitrag zum Klimaschutz (als CSR-Maßnahme).
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Im Rahmen des Mobilitätsmanagements kann der Radverkehr durch das Angebot von infrastrukturellen Maßnahmen am Arbeitsplatz gefördert werden. Das Vorhandensein geeigneter Fahrradabstellanlagen ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wege zum Arbeitsplatz mit dem Rad zurückgelegt werden. Auch weiterer Service wie Schließfächer für Taschen und Helme, Umkleidemöglichkeiten, Steckdosen für Pedelecs etc. fördern die Nutzung des Rades. Praxisbeispiele zeigen, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen dazu beitragen kann, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter zugunsten des Radverkehrs zu beeinflussen.</p> <p>Ziel: Die Verwaltung kommuniziert mögliche Maßnahmen z.B. in Form von Veranstaltungen und in entsprechenden Medien. Als Arbeitgeber geht die Stadtverwaltung mit gutem Beispiel voran (Befragung aller Beschäftigten der Stadtverwaltung zur Erhebung von Wünschen, Anregungen etc., geplant noch im Jahr 2011). Erstellen einer Liste von Betrieben, die beworben werden sollen mit dem Ziel, die Mitarbeiter für den Umstieg auf das Rad zu motivieren.</p>
Anknüpfungspunkte:	Frankfurter Projekt „bike + business“ GAL-Antragspaket, Antrag 9 „Bike to work“ und Antrag 10 „Die Stadtverwaltung radelt als Vorbild voran“
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	

2.2 Handlungsfeld Service

Der Radverkehr ist als System zu verstehen, neben einem gut ausgebauten Radverkehrsnetz zählen weitere Bausteine zur Radverkehrsförderung: ein die Belange des Radverkehrs berücksichtigendes Baustellenmanagement, der weitere Ausbau der Fahrradabstellanlagen, eine einheitliche Radwegweisung, eine attraktive Fahrradmitnahme in den Bussen sowie der Ausbau des Fahrradverleihs.

Fahrradfreundliche Baustellenlösungen sind eine wichtige Maßnahme für die Sicherheit des Radverkehrs. Radwege dürfen nicht vor der Baustelle unterbrochen werden, ohne den Radfahrern eine eindeutige Weiterfahrmöglichkeit anzubieten.

Mit der zunehmenden Fahrradnutzung wächst der Bedarf an Flächen für das Fahrradparken. In der Innenstadt sind bereits an zahlreichen Punkten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Weitere Standorte sind erforderlich und müssen in das Stadtbild integriert werden, z.B. durch die Umwandlung von Pkw-Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen. Mit der Fahrradabstellplatz-Satzung werden die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und an den Zielorten verbessert.

Die Nutzung des Fahrrads in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht die Reichweite und spart Zeit. Seit 2010 ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Stadtbussen möglich.

Wegweiser und Informationen über die Entfernungen sind wichtige Angebote sowohl für Alltagsradler als auch für Touristen. Durch ihre Präsenz im Straßenraum werben sie für den Radverkehr. Derzeit ist das Radverkehrsnetz mit zwei unterschiedlichen Systemen beschildert, die nicht den geltenden Empfehlungen entsprechen. Die städtische Radwegweisung soll zudem mit der touristischen Wegweisung für die Radwanderwege verbunden werden.

Der Fahrradverleih ist weiter auszubauen. Derzeit sind im Stadtgebiet zwei Radausleihsysteme vorhanden, „Call a bike“ Leihräder über die Bahn und der Fahrradverleih über den örtlichen Fahrradhandel.

Maßnahmen

S 1: Fahrradparken (16 / 1) (Abstellanlagen 16), Fahrradparkplatz / -garage (1))

S 2: Baustellenmanagement (6)

S 3: Fahrradverleih (3)

S 4: Wegweisung (1)

S 5: Fahrradmitnahme (1)

Projekt S-1	Fahrradparken
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • STVP • Straßenverkehrsamt
Nutzen:	Die Verbesserung des Fahrradparkens im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs in Bamberg. Durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und an den Zielorten kann ein erhebliches Potential für die Fahrradnutzung im Alltag neu erschlossen werden.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Fahrrad-Parkkonzept für die Innenstadt (Stand: 2010) Weitere Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradabstellplatz –Satzung • Abholen von Schrottfahrrädern <p>Ziel: Umsetzung des Fahrrad-Parkkonzeptes für die Innenstadt, Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit um Akzeptanz zu erhöhen</p>
Anknüpfungspunkte:	
Kosten:	Kosten für Radbügel, Einbau, Beschilderung, Markierung und Unterhalt
zeitliche Realisierung	Ab 2012 -

Projekt S-1.1	Fahrradabstellplatz-Satzung
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • Bauordnungsamt
Nutzen:	Die Verbesserung des Fahrradparkens ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs in Bamberg. Durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und an den Zielorten kann ein erhebliches Potential für die Fahrradnutzung im Alltag neu erschlossen werden.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Die Stadt Bamberg verfügt über eine „Satzung über die Herstellung und Beschränkung von Garagen und Stellplätzen der Stadt Bamberg (Stellplatzsatzung)“, Stand: 03.12.2001 In dieser Satzung ist unter § 2 Anzahl der Garagen und Stellplätze unter Absatz (2) auch der Nachweis für Fahrräder geregelt.</p> <p>Ziel: Die Stellplatzsatzung der Stadt Bamberg wird derzeit vom Baureferat überarbeitet. Nicht nur bei der Errichtung von öffentlichen Einrichtungen wie bisher, sondern auch bei allen übrigen Nutzungen soll die Herstellung von Fahrradabstellplätzen vorgeschrieben werden.</p>
Anknüpfungspunkte:	GAL-Antragspaket, Antrag 7 „Fahrradabstellplatz-Satzung für Bamberg“
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	2012

Projekt S-1.2	Abholen von Schrottfahrädern
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Ordnungsamt
Nutzen:	Die Kapazität der Fahrradabstellanlagen wird durch „Schrottfahräder“ reduziert, deswegen ist eine Überprüfung und evtl. Entfernung dieser Fahrräder auf öffentlichem Verkehrsgrund notwendig.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Über die Praxis der „Abholung von längerfristig abgestellten Fahrrädern auf öffentlichem Grund“ ist in der Sitzung des SES am 10.03.2010 vom Ordnungsamt berichtet worden.</p> <p>Ziel: Reduzierung der Schrottfahräder im öffentlichen Verkehrsraum</p>
Anknüpfungspunkte:	Vorschlag: Erkennen der Schrottfahräder, Erfassen und Melden durch PÜD, Entfernen der Schrottfahräder nach Vorbild Schrottauto: Anbringen eines roten Punktes
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	laufend

Projekt S-2	Baustellenmanagement
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsamt • EBB
Nutzen:	Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Bei der Einrichtung von Baustellen sind hinsichtlich der Sicherung die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) zu beachten. Ergänzend zu den RSA sind weitere Maßnahmen nach ERA 10 zu empfehlen.</p> <p>Ziel: Dem Radverkehr ist zu ermöglichen den Baustellenbereich fahrend zu passieren. Bei Vollsperrungen ist eine frühzeitige Information und eine Alternativroute zu beschildern (Umleitung). Im Vorfeld der Baumaßnahme ist eine detaillierte Planung der Verkehrsführung notwendig um gegebenenfalls zusätzliche Verkehrssicherungsmaßnahmen ausschreiben zu können.</p>
Anknüpfungspunkte:	Fahrradbeauftragter in Amt 31
Kosten:	Für zusätzliche Verkehrssicherungsmaßnahmen, Umleitungsbeschilderungen etc.
zeitliche Realisierung:	laufend

Projekt S-3	Fahrradverleih
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltamt / Agenda • Fahrradhandel
Nutzen:	Förderung des Radverkehrs, bessere Verknüpfung / Ergänzung der beiden Verkehrsträger Bus/Bahn und Rad. Fußgänger-, Rad- und Öffentlicher Verkehr (ÖPNV) bilden gemeinsam den Umweltverbund. Fahrradverleihsysteme erweitern diese Angebotspalette um eine weitere Mobilitätsoption.
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Moderne, innovative Fahrradverleihsysteme verschiedener Anbieter breiten sich derzeit immer weiter aus. Es gibt zwei grundsätzliche Typen von Fahrradverleihsystemen: Stationsbasierte und flexible. Ein für die Stadt Bamberg angepasstes Konzept muss erarbeitet und Realisierungsmöglichkeiten geprüft werden. In den Fahrradverleih sind die bestehenden P + R - Plätze mit einzubeziehen.</p> <p>Ziel: Die Vorteile des Radfahrens mit dem ÖPNV zu verbinden. Öffentliche Leihfahräder können die Lücken in den Fahrplänen und Liniennetzen des ÖPNV füllen.</p>

Anknüpfungspunkte:	Projekt R-1.1 MOVELO – Region Bamberg GAL-Antragspaket, Antrag 2 „Ausleihräder im Welterbe, das Chemnitzer Stadtfahrrad oder NorisBike Nürnberg“
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	

Projekt S-4	Wegweisung
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt • EBB • TKS
Nutzen:	Förderung des Radverkehrs
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: keine FGSV-konforme Beschilderung</p> <p>Ziel: Die bestehenden Wegweisungssysteme (touristisches und städtisches) werden in einem neuen Konzept nach den Richtlinien der FGSV zusammengeführt.</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt R 2
Kosten:	Kosten für Schilder, Montage, Unterhalt und Kontrolle
zeitliche Realisierung:	ab 2012

Projekt S-5	Fahrradmitnahme
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbetrieb • ...
Nutzen:	Förderung des Radverkehrs
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Seit 2010 ist die Fahrradmitnahme in den Stadtbussen möglich. Voraussetzung, dafür ist, dass im Bus eine geeignete Abstellmöglichkeit vorhanden ist. Aufgrund von bestimmten Regeln (max. 2 Fahrräder pro Bus, Kinderwagen, Rollstühle etc. haben Vorrang) besteht kein Anspruch auf Fahrradmitnahme.</p> <p>Ziel: Die Vorteile des Radfahrens mit dem ÖPNV zu verbinden</p>
Anknüpfungspunkte:	GAL-Antragspaket, Antrag 3 „Fahrradmitnahme in Bussen“
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	seit 2010 möglich

2.3 Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung

Ein „fahrradfreundliches Klima“ ist neben einer guten Infrastruktur einer der wichtigsten Voraussetzungen für die Förderung des Radverkehrs und damit die Steigerung des Radverkehrsanteils. Dazu gehört es besonders, dem Fahrradfahren in der Stadt ein positives Image zu geben und zu erreichen, dass sich die Radfahrer als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert fühlen. Durch ein abgestimmtes Kommunikationskonzept und eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, werden den (zukünftigen) Radfahrern Informationen zu richtigem Verkehrsverhalten, zum Radwegenetz, zu Serviceangeboten etc. bereitstellt. Ein gutes Fahrradklima ist das Ergebnis von vielen Aktionen, die das Thema Radfahren positiv bewerben. Die Radverkehrsförderung ist eine Querschnittsaufgabe, deshalb gilt es die unterschiedlichen Akteure miteinander zu vernetzen, neben der Politik und den Verwaltungseinheiten sind es die Verbände aber z.B. auch der Fahrradhandel, der in die Radverkehrsförderung eingebunden werden soll.

Die Mobilitätsberatung muss bereits bei den Kindern beginnen. In Kindergärten und Schulen muss Mobilitätsberatung weg vom „Mama-Taxi“ hin zum Zufußgehen und Radfahren stattfinden. Zielgruppe sind auch gerade volljährig Gewordene, gerade diese Altersgruppe steigt mit gerade bestandener Führerscheinprüfung oft vom Fahrrad auf das Auto um und fährt selbst kurze Strecken mit dem Pkw.

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, die Verkehrsteilnehmer über ihr Verkehrsverhalten und der Wahl der Verkehrsmittel zu informieren, um die Nutzung des Fahrrads, des ÖPNV oder auch Fahrgemeinschaften zu fördern. Dies wird durch Informations- und Beratungsangebote oder auch Kampagnen umgesetzt.

Maßnahmen

Ö 1: Information und Aufklärung zu Fahrradthemen (6 / 1)

Ö 2: „pro – Rad“ – Aktionen (5)

Ö 3: Mobilitätsmanagement (3)

Ö 4: Anreize für Umstieg aufs Fahrrad verbessern (3)

Projekt Ö-1	Informationen und Aufklären zu Fahrradthemen
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Pressestelle • Stadtplanungsamt • Straßenverkehrsamt • Umweltamt / Agenda
Nutzen:	Interesse am Radfahren wecken Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas Sensibilisierung für das richtige Verkehrsverhalten
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Ein Produkt zur Öffentlichkeitsarbeit ist der in der 2. Auflage aktualisierte Fahrrad-Stadtplan Bamberg.</p> <p>Ziel: Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs bekannt machen und die Vorteile vermitteln. Nach und nach sollen Informationsmaterialien herausgegeben werden, die über verschiedene Aspekte der Radverkehrsförderung aufklären und über aktuelle Planungen informieren.</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt V-1
Kosten:	Kosten für Flyer, etc.
zeitliche Realisierung:	Ab 2012 -

Projekt Ö-2	„Pro – Rad“ – Aktionen
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Pressestelle • Stadtplanungsamt • Straßenverkehrsamt • Umweltamt / Agenda
Nutzen:	Interesse am Radfahren wecken Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas Sensibilisierung für das richtige Verkehrsverhalten
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: bereits durchgeführte Aktionen (Fahrradmessen, Wettradeln, Schulaktionen, Stadtradeln) sollen aufgrund der guten Erfahrungen fortgeführt werden.</p> <p>Ziel: Jährlich soll mindestens eine Aktion durchgeführt werden.</p>
Anknüpfungspunkte:	GAL-Antragspaket, Antrag 11 „Bike 2 school – Mit dem Fahrrad sicher zur Schule“ und Antrag 12 „Umsteigen leicht gemacht“ und „Radeln im Alter“ – Fahrradkurse für erwachsene NeuradlerInnen und SeniorInnen“
Kosten:	Kosten für Flyer, Preise bei Auslobung von Wettbewerben, etc.
zeitliche Realisierung:	Jährlich mind. eine Aktion, in 2012 Aktion „Stadtradeln“ geplant

Projekt Ö-3	Mobilitätsmanagement
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsförderung • Umweltamt / Agenda •
Nutzen:	Für Unternehmen gibt es viele gute Gründe, die Fahrradnutzung der Mitarbeiter auf den Arbeitswegen zu fördern: <ul style="list-style-type: none"> - Autostellplätze verbrauchen oftmals knappe Flächen auf dem Firmengelände und kosten Geld. - Radfahren fördert die Gesundheit und Fitness auf dem Arbeitsweg, erhöht die Produktivität am Arbeitsplatz und reduziert krankheitsbedingte Fehlzeiten
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Im Rahmen des Mobilitätsmanagements kann der Radverkehr durch das Angebot von infrastrukturellen Maßnahmen am Arbeitsplatz sowie in der Erreichbarkeit des Standortes gefördert werden. Das Vorhandensein geeigneter Fahrradabstellanlagen ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wege zum Arbeitsplatz mit dem Rad zurückgelegt werden. Auch weiterer Service wie Schließfächer für Taschen und Helme, Umkleidemöglichkeiten, Steckdosen für Pedelegs etc. fördern die Nutzung des Rades. Aber auch eine finanzielle Unterstützung, z.B. bei der Anschaffung eines Fahrrades oder durch die Ausschüttung von Prämien, motiviert zum Radfahren. Praxisbeispiele zeigen, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen dazu beitragen kann, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter zugunsten des Radverkehrs zu beeinflussen.</p> <p>Ziel: Steigerung des Anteils derjenigen MitarbeiterInnen, die mit dem Rad zur Arbeit kommen.</p>
Anknüpfungspunkte:	vorliegende Diplomarbeit am Lehrstuhl Geographie GAL-Antragspaket, Antrag 9 „Bike to work“
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	

Projekt Ö-4	Anreize für Umstieg aufs Fahrrad verbessern
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltamt / Agenda • Stadtplanungsamt •
Nutzen:	Interesse am Radfahren wecken Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas Sensibilisierung für das richtige Verkehrsverhalten
Beschreibung:	<u>Ausgangslage:</u> <u>Ziel:</u>
Anknüpfungspunkte:	
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	

2.4 Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Förderung des Radverkehrs ist die Verkehrssicherheit von Radfahrern. Das Radfahren in Bamberg muss sicher sein, die Radfahrer sollen sich als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert fühlen. Zusätzlich soll vermehrt für gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr geworben werden. Das Ziel muss es sein, dass niemand wegen eines (subjektiven) Unsicherheitsgefühls auf das Radfahren verzichtet. Die Auswertung der Unfallstatistik und Unfallanalysen decken Handlungsbedarf an Konfliktstellen auf bzw. verdeutlichen im Vorher-nachher-Vergleich den Sicherheitsgewinn von Maßnahmen.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit des mIV und deren konsequente Überwachung werden als wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer angesehen. Aber auch die fortwährende Kontrolle von Radfahrern soll die gegenseitigen Gefährdungsmomente minimieren.

Maßnahmen

V 1: Aktionen zur Verkehrssicherheit (16)

V 2: Reduzierung der Geschwindigkeiten für ein besseres Miteinander (14)

V 3: Rad- und Gehwegparken reduzieren (6)

V 4: Verkehrsüberwachung und Kontrolle (6)

Projekt V-1	Aktionen zur Verkehrssicherheit
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrserzieher / Polizei • Verkehrswacht • ADAC • Stadtplanungsamt • Straßenverkehrsamt
Nutzen:	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Sowohl für den Autoverkehr (Geschwindigkeit und Überholabstand) als auch für den Radverkehr (Radeln in Gegenrichtung und auf Gehwegen) muss Aufklärungsarbeit geleistet werden.</p> <p>Ziel: Minimierung der Gefährdungen und Unfälle</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt Ö-1
Kosten:	Kosten für Flyer, zur Durchführung von Aktionen, etc.
zeitliche Realisierung:	Ab 2012 – jährlich mind. eine Aktion, in 2012 Aktion „Geisterradler“ geplant

Projekt V-2	Reduzierung der Geschwindigkeiten für ein besseres Miteinander
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsamt • Stadtplanungsamt • Polizei
Nutzen:	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Ohne eigene Radverkehrsanlage fährt der Radfahrer im sog. Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben dem Verkehrsaufkommen und Fahrbahnbreite auch von der gefahrenen Geschwindigkeit</p>

	abhängig. Ziel: Liste erstellen mit den Straßen, bei der die Geschwindigkeit zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit reduziert werden soll
Anknüpfungspunkte:	Masterpläne Innenstadt und Berggebiet, Einführung einer kommunalen Geschwindigkeitskontrolle
Kosten:	Kosten für Beschilderung (Geschwindigkeitsreduzierung ist mit umfangreicher Umbeschilderung verbunden, ggf. unterstützende Fahrbahnmarkierung)
zeitliche Realisierung:	

Projekt V-3	Rad- und Gehwegparken reduzieren
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsamt • Polizei • Stadtplanungsamt
Nutzen:	Nutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur gewährleisten Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger
Beschreibung:	Ausgangslage: Zugeparkte Geh- und Radwege stellen ein hohes Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar, da der Radler (auch Kinder) auf die Fahrbahn wechseln muss. Ziel: Durch geeignete Maßnahmen und Kontrollen das unerlaubte Falschparken verhindern. Zugelassenes Halb- bzw. Ganzgehwegparken prüfen und reduzieren.
Anknüpfungspunkte:	Parkraummanagement, Akzeptanz durch Aufklärungsarbeit
Kosten:	Umbeschilderung, Änderung / Rücknahme von Fahrbahnmarkierung
zeitliche Realisierung:	Laufende Kontrolle

Projekt V-4	Verkehrsüberwachung und Kontrolle
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Polizei • Straßenverkehrsamt • PÜD
Nutzen:	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beschreibung:	Ausgangslage: Verkehrsüberwachung und Kontrolle <ul style="list-style-type: none"> • der Geschwindigkeit • von Parkern auf Radwegen • von Radfahrern Ziel: Erhöhung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Kinder, ältere Mitbürger, Fußgänger
Anknüpfungspunkte:	Projekt V-2
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	Laufende Kontrolle

2.5 Handlungsfeld Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus bietet eine große Chance für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung in Bamberg. Bundesweit hat diese Urlaubsaktivität zweistellige Zuwachsraten, Fahrradtouristen geben mehr Geld aus als durchschnittliche Urlauber. Von diesem Potenzial profitiert die Stadt und die Region Bamberg, der Anteil sowohl von Radwanderern als auch von Tagestouristen auf dem Rad wächst seit Jahren. Dabei soll die Qualität des bereits bestehenden Angebotes weiter verbessert und dieses zielgerichtet vermarktet werden.

Das Bamberger Freizeitradwegenetz ist mit zahlreichen Radrouten (derzeit 15) im Umland verbunden. So lassen sich die Attraktionen im Landkreis Bamberg und darüber hinaus gut mit dem Fahrrad erreichen. Fünf landesweite Radrouten des Bayernnetzes und zwei Deutschlandrouten durchqueren das Stadtgebiet.

Neben den ausgewiesenen Routen gehört auch die Stärkung bzw. Einrichtung zusätzlicher Dienstleistungen für Fahrradtouristen zur Qualitätsverbesserung. So sollen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck an touristisch zentralen Punkten eingerichtet werden. Leihfahrräder runden die touristische Infrastruktur ab.

Die touristische Radwegweisung soll zudem mit der städtischen Wegweisung für den Radverkehr verbunden werden.

Maßnahmen

R 1: Radtourismus und Kooperation Umland (11)

R.2: Konzept touristische Wegweisung

R 3: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck

Projekt R-1	Radtourismus und Kooperation Umland
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • TKS • Stadtplanungsamt • Landratsamt Bamberg
Nutzen:	Ausbau der touristischen Entwicklung
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Derzeit verlaufen 13 Radwanderwege durch das Stadtgebiet, einige davon haben einen hohen touristischen Stellenwert. Der Main-Radweg ist mit 5 Sternen zertifiziert, es sollen nun auch der Regnitz-Radweg und der (neue) Aischtal-Radweg zertifiziert werden. Das bedeutet, dass die Radrouten immer auf einen aktuellen Stand bei Wegweisung, Sicherheit und Komfort gehalten werden müssen. Dies wird auch im (mind.) Zweijahresrhythmus durch externe Evaluierer untersucht.</p> <p>Ziel: Qualitätsverbesserung</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt I-3, Projekt S-4
Kosten:	Fortlaufende Unterhaltskosten, abhängig vom gewünschten Qualitätsstandard
zeitliche Realisierung:	fortlaufend

Projekt R-1.1	MOVELO – Region Bamberg
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • TKS • Umweltamt / Klimaschutzbeauftragter • Landratsamt Bamberg
Nutzen:	Ausbau der touristischen Entwicklung
Beschreibung:	<p><u>Ausgangslage:</u> Der Tourismusverband für Stadt und Landkreis Bamberg plant für das Jahr 2011 den Beitritt zur sog. MOVELO-Region. Hinter movelo steht die Idee, durch sanfte Mobilität beliebte Urlaubsregionen für Gäste noch attraktiver zu gestalten. Durch die Kombination von bestehender Infrastruktur und dem E-Bike soll ein flächendeckendes Netz aus E-Bike Verleih- und Akkuwechselstationen errichtet werden.</p> <p><u>Ziel:</u> Qualitätsverbesserung der touristischen Infrastruktur</p>
Anknüpfungspunkte:	
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	Ab 2011 -

Projekt R-2	Konzept touristische Wegweisung
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • TKS • Stadtplanungsamt • Landratsamt Bamberg
Nutzen:	Qualitätsverbesserung
Beschreibung:	<p><u>Ausgangslage:</u> uneinheitliche Beschilderung</p> <p><u>Ziel:</u> Umsetzung der FGSV-konformen Beschilderung</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt S-4 Konzept städtische Radwegweisung
Kosten:	Kosten für Ersterrichtung; fortlaufende Kosten für Kontrolle, Änderung und Ergänzung der Beschilderung
zeitliche Realisierung:	laufend

Projekt R-3	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • TKS • Stadtplanungsamt • Verkehrsbetrieb
Nutzen:	Qualitätsverbesserung
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: An der Nord-Ost Seite der Tourist Info sind 10 Fahrradbügel für 20 Fahrräder geschaffen worden. Direkt neben den Fahrradständern gibt es im Vorraum der öffentlichen Toilette ca. 20 Gepäckschließfächer. Die Integration von Fahrradboxen im denkmalgeschützten Bereich ist schwierig. Die bereits angedachten Standorte unter der Luitpold- bzw. Kettenbrücke sind aufgrund von Hochwassergefahr nicht realisierbar.</p> <p>Ziel: alternative Standorte suchen</p>
Anknüpfungspunkte:	GAL-Antragspaket, Antrag 8 „Parken mit Gepäck – Bamberg für Fahrradtourismus fit machen“
Kosten:	
zeitliche Realisierung:	In 2012 werden die bestehenden 20 Fahrradabstellplätze vor dem TKS verdoppelt

3. Beschluss, kontinuierliche Erfolgskontrolle und Fortschreibung

Die Radverkehrsstrategie beinhaltet die wesentlichen Ziele der Radverkehrsförderung

1. Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr
2. Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
3. Bilden eines fahrradfreundlichen Klimas

und benennt die grundsätzlichen Handlungsschritte zu deren Umsetzung. Sie dient als Grundlage für die Erfolgskontrolle und Fortschreibung.

Mit Beschluss des Stadtentwicklungssenates wird die Radverkehrsstrategie zur verbindlichen mittelfristigen Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung.

Das Fahrradforum Bamberg hat Prioritäten in der Radverkehrsförderung gebildet, diese werden als Pilotprojekte vorrangig umgesetzt.

Fortschritte und Defizite bei der Umsetzung der Strategie überprüft die Verwaltung regelmäßig anhand der festgelegten Ziele.

3.1	Radverkehrsstrategie Bamberg - Beschluss
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtrat • Fahrradforum • Stadtplanungsamt
Nutzen:	<ul style="list-style-type: none"> - weniger Belastung durch den MIV - eine stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität - Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Beschlusslage zur Förderung des Radverkehrs vorhanden, aber keine (konsequente) Umsetzung</p> <p>Ziel: Beschluss SES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radverkehrsstrategie als verbindliche Handlungsgrundlage für die nächsten Jahre - Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen soll den Umstieg auf das Fahrrad konsequent fördern, Ziel: 25 % Radverkehrsanteil in 2013 - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas
Anknüpfungspunkte:	
zeitliche Realisierung:	Frühjahr 2012

3.2	Radverkehrsetat - Finanzierung Radverkehrsstrategie Bamberg
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtrat • Fahrradforum • Finanzreferat • EBB • Stadtplanungsamt
Nutzen:	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Radverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur - Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Der Radverkehr soll laut VEP 2002 mehr Verkehrsarbeit leisten, dazu ist eine adäquate Finanzierung (Umverteilung von Haushaltsmitteln und Aufgaben) notwendig. Grundlage aller Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ist eine angemessene und dauerhafte finanzielle Ausstattung für die Umsetzung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen. Etliche Radverkehrsplanungen sind beschlossene, aber aufgrund fehlender Haushaltsmittel nicht umgesetzt.</p> <p>Ziel: Als Orientierung können die Zielvorgaben anderer Städte dienen, demnach sind 5 € pro Einwohner und Jahr in der Haushaltsplanung für den Radverkehr zu berücksichtigen. Das entspricht einem jährlichen Radverkehrsetat von ca. 350.000 €, der in einem mittelfristigen Zeitraum zur Verfügung gestellt werden sollte. Darin enthalten sind die Mittel für Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr (ca. 5 % des Etats).</p>
Anknüpfungspunkte:	
Kosten:	350.000 € pro Jahr
zeitliche Realisierung:	Aufgrund der Haushaltslage sind die knappen finanziellen Ressourcen strikt nach Priorität der einzelnen Maßnahmen zu verwenden, wobei derzeit die Finanzierung laufender Maßnahmen (z.B. Schulsanierungen, Franz-Fischer-Brücke) an erster Stelle steht. Ein jährlicher Globalbetrag in Höhe von 350.000 € für Radverkehrsmaßnahmen kann deshalb derzeit nicht gebildet werden. Vielmehr sind Einzelmaßnahmen zum jeweiligen Haushalt anzumelden. Dennoch werden für 2012 Mittel in Höhe von 100.000 € für Radverkehrsmaßnahmen bereitgestellt.

3.3	Reduzierung der Unfallzahlen mit Radfahrereteiligung
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Polizei • Straßenverkehrsamt • Stadtplanungsamt • EBB
Nutzen:	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer - Verbesserung des Fahrradklimas
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Auswertung der Unfallstatistik der letzten Jahre</p> <p>Ziel: Unfallanalysen decken Handlungsbedarf an Konfliktstellen auf bzw. verdeutlichen im Vorher-nachher-Vergleich den Sicherheitsgewinn von Maßnahmen Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer</p>
Anknüpfungspunkte:	Projekt Ö-1
Kosten:	Kosten fallen bei Maßnahmen zum Entschärfen der Gefahrenstellen an
zeitliche Realisierung:	laufend

3.4	Erhebungen zum Radverkehr
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungsamt •
Nutzen:	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluierung der Radverkehrspolitik (Wirkungskontrolle dient der Überprüfung, ob durch die Planung angestrebte Wirkungen tatsächlich erreicht werden oder gegebenenfalls Veränderungen erforderlich sind) - Datengrundlage für Planungen
Beschreibung:	<p>Ausgangslage: Radverkehrszählung 1998 Haushaltsbefragungen von 1997 und 2005</p> <p>Ziel: gesamstädtische Radverkehrszählung (evtl. mit Befragung) Zähldauerstelle Kettenbrücke Zählungen des ruhenden Radverkehrs</p>
Anknüpfungspunkte:	
Kosten:	ca. 8.000 €
zeitliche Realisierung:	2012