

Eine Offensive zur Steigerung der Qualität von Fuß- und Radverkehr in Bamberg!

Ein Antrag des Agenda 21-Fachforums Energie und Klimaschutz im Mai
2007

Aus der Abschlussdokumentation des Fachforums für den Stadtrat

Vom Oktober 2006 bis Mai 2007 hat das Agenda 21-Fachforum Energie und Klimaschutz gearbeitet, in mehreren vielstündigen Workshops. Das Ziel war, zu den Themenfeldern Bauen & Sanieren, Mobilität, Bildung & Beratung, Verstetigung der Energiewende aussichtsreiche Anträge an den Stadtrat zu entwickeln. Im Juni 2007 hat der Stadtrat

die Anträge erstmals gesichtet. Manche wurden in der Zwischenzeit weiterverhandelt, einige davon beschlossen. Ein Antrag, der es nur in die Schubladen von Verwaltung und Ausschüssen gebracht hat und der bis heute ohne Wirkungen geblieben ist, ist der Antrag 2.1 im Themenfeld Mobilität. Hier ist er.



Kreisverband Bamberg Stadt & Land

> VCD dokumentation <

Antrag 2.1

Offensive zur Steigerung der Qualität von Fuß- und Radverkehr

Der Senat für Umwelt und Verkehr möge beschließen:

Die Stadt Bamberg startet eine Offensive zur Steigerung der Qualität von Fuß- und Radverkehr:

- Das Wege- und Straßennetz wird im gesamten Stadtgebiet so überarbeitet, dass es für Bamberger wie für Gäste attraktiv wird, sich als Fußgänger und Radler zu bewegen.
- Die Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radler wird - unter besonderer Berücksichtigung der demografischen Entwicklung - zu einer Leitlinie der Bamberger Verkehrspolitik.

Zur Ausgestaltung der Qualitätsoffensive wird das Planungsamt beauftragt, kurzfristig

- o die Empfehlungen der hiesigen Anlagen A und B in die sorgfältig zusammengestellten Programme „Förderung des Fußverkehrs“ und „Förderung des Radverkehrs“ des Verkehrsentwicklungsplans von 2002 einzuarbeiten;
- o einen Zeitplan vorzulegen für die Umsetzung der beiden (ergänzten und aktualisierten) Programme bis zum Beginn der Landesgartenschau 2012;
- o die Möglichkeiten auszuloten, die im Zusammenhang mit der Landesgartenschau zugänglichen Fördergelder für die Realisierung der beiden Programme nutzbar zu machen.

Unter Einbindung der AG Radverkehr und der (neu zu berufenden) AG Fußverkehr

- o läßt die Stadt Bamberg eine Strategie zur offensiven Förderung des Fuß- und Radverkehrs entwickeln;
- o gibt die Stadt Bamberg eine Kampagne in Auftrag, die für Gehen und Radeln als schnelle, gesunde, schicke, umweltfreundliche und kostengünstige Formen der Mobilität wirbt;
- o beteiligt sich die Stadt Bamberg an landes- und bundesweiten Aktionen wie „Zu Fuß in den Kindergarten und in die Schule“, „Bamberg wird fit. Gehen Sie mit“, „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Tour de Natur“.

Um Zielverfolgung und Mittelwahl zu sichern

- o erhält - im Rahmen der Verkehrsentwicklung - die Finanzierung der Qualitätsoffensive Fuß- und Radverkehr - zusammen mit den anderen verkehrsdämpfenden Maßnahmen - Priorität;
- o wird die Zuweisung der Finanzmittel für die Umsetzung der Programme Fuß- und Radverkehr so verteilt, dass der Zeitplan vor Beginn der Landesgartenschau erfüllt ist;
- o wird ein Gleichstellungsbeauftragter für den Fuß- und Radverkehr berufen.

Zur nachhaltigen Verbesserung der Rahmenbedingungen für Fuß- und Radverkehr wird

o das gesamte Stadtgebiet zur Umweltzone erklärt;

o ein Luftreinhalteplan und ein Aktionsplan verabschiedet;

o der motorisierte Verkehr durch ein Gesamtverkehrskonzept für ganz Bamberg stark verringert.

Anlage A

Drängende Verbesserungen

Einige der drängenden Verbesserungen, die das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren in Bamberg sicherer, stressfreier, gesünder und leichter machen, sind:

1. Die Hauptwege und Cityrouten und ihre Markierung werden - aus der Perspektive des Fußgängers bzw. des Radlers - überarbeitet. Netzlücken werden - aus der Sicht des Fußgängers bzw. des Radlers - festgestellt und geschlossen. Kreuzungen werden fußgänger- und radlergerecht umstrukturiert.
- Beispiele: Bahnhof - Innenstadt; Wilhelmsplatz
2. Einbahnstraßen werden großzügig für Radfahren in Gegenrichtung geöffnet.
- Beispiele: Vorderer Graben; Trimbergstraße
3. An Baustellen auf Fuß- und Radwegen werden, wo sich Bedarf ergibt, gefahrlos zu passierende Umleitungen ausgewiesen und für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar markiert.
4. Die Verkehrswege werden daraufhin überprüft, wo eine Trennung Fußgänger/ Radler/ Kfz verstärkt (signalisiert) oder eingerichtet bzw. abgeschwächt oder aufgehoben werden soll.
Vorhandene Querungshilfen werden auf Lage, Sichtbarkeit und Signalisierung hin optimiert; weitere Querungshilfen werden bedarfsgerecht eingerichtet.
5. Im gesamten Stadtgebiet werden die Stellplätze für Räder saniert und bedarfsgemäß erweitert. Wo möglich, werden überdachte Stellplätze eingerichtet. An mehreren der Stellanlagen werden Schließfächer ergänzt beziehungsweise neu eingerichtet.
Beispiele: Überdachter Abstellplatz und weitere Schließfächer an der Promenade; Fahrradboxen in Tiefgaragen
6. Der PÜD wird verstärkt eingesetzt, um das in vielen Straßen gewohnheitsmäßige Parken auf Fuß- und Radwegen einzudämmen.
7. Statt zur Vorhaltung von Pkw-Stellplätzen werden Hauseigentümer und Geschäftsinhaber zur Vorhaltung von Radstellplätzen verpflichtet. Vorhandene Pkw-Stellplätze werden bedarfsgerecht umgewidmet.
8. Die Wegweisung für Fußgänger und Radler wird mittelfristig auf das landesweite Schildersystem umgestellt.
9. Die Busse und die Busflotte werden so ergänzt, dass Räder mittransportiert werden können. Priorität hat die Versorgung des Berggebiets.
10. Die Neugestaltung von Verkehrsflächen wird aus der Perspektive von Fußgängern und Radlern angelegt. Beispielhaft für diese Umorientierung wird die Umstrukturierung des Bahnhofumfelds angegangen.
11. Um die tatsächliche Luftverschmutzung zu kennen und adäquat handeln zu können (zum Beispiel gegen die Belastung durch Feinstaub), wird eine Messstation in einer der viel befahrenen Innenstadtstraßen dauerhaft eingerichtet.
12. Um abzusehende Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte für Immissionen vorbeugend zu verhindern, werden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, die Erzeugung von Schadstoffen durch Verkehr rechtzeitig und wirkungsvoll einzuschränken.

Anlage B

Die Mängelliste des ADFC Bamberg

Die jeweils aktuelle Fassung können Sie auf der Homepage des Bamberger ADFC einsehen: www.adfc-bamberg.de

Hintergrund und Begründung

Der Schadstoffausstoß des Verkehrs in Bamberg ist viel zu hoch. Er kann nur verringert werden, wenn die Anteile des Verkehrs, die Schadstoffe ausstoßen, kleiner gemacht werden. Das ist möglich: wenn Fuß- und Radverkehr offensiv gefördert werden.

Fußgänger und Radler

- I verbrauchen keine fossilen Energieträger,
- I machen keinen Lärm,
- I nehmen nur wenig Fläche in Anspruch,
- I verursachen keine klimaschädigenden Abgase.

Kein anderer Verkehrsträger hat eine auch nur annähernd gute Umweltbilanz.

Jeder Weg, der von einem motorisierten Verkehrsmittel auf Fuß- oder Radverkehr verlagert wird, spart CO₂ ein (und die vielen anderen Schadstoffe), ohne dass neue Probleme geschaffen werden. Besonders wirksam ist, dass Fuß- und Radverkehr das Kfz vor allem im Kurzstreckenbetrieb ersetzen, dessen Schadstoffausstoß extrem ist („Kaltstart“). So zeitigt schon eine bloße Verschiebung des Modalsplits hin zu Fuß- und Radverkehr in der Klimabilanz einen deutlich überproportionalen Gewinn. Jede absolute Verkleinerung der schadstoffausstoßenden Verkehrsanteile multipliziert diesen Gewinn.

Die beantragten Vorhaben werden in Bamberg den Verbrauch fossiler Energieträger senken, das motorisierte Verkehrsaufkommen reduzieren und den Ausstoß an klimaschädigenden Abgasen verkleinern.

- I Die Luftqualität in Bamberg wird sich spürbar verbessern,
- I die Schulwege werden sicherer,
- I die Behinderungen der Bewegungsfreiheit werden weniger,
- I die Mobilität wird vielfältiger und individueller.

Jede und jeder - Bürger wie Gäste - werden diese Veränderungen als Steigerung der Lebensqualität am eigenen Leib erfahren können.