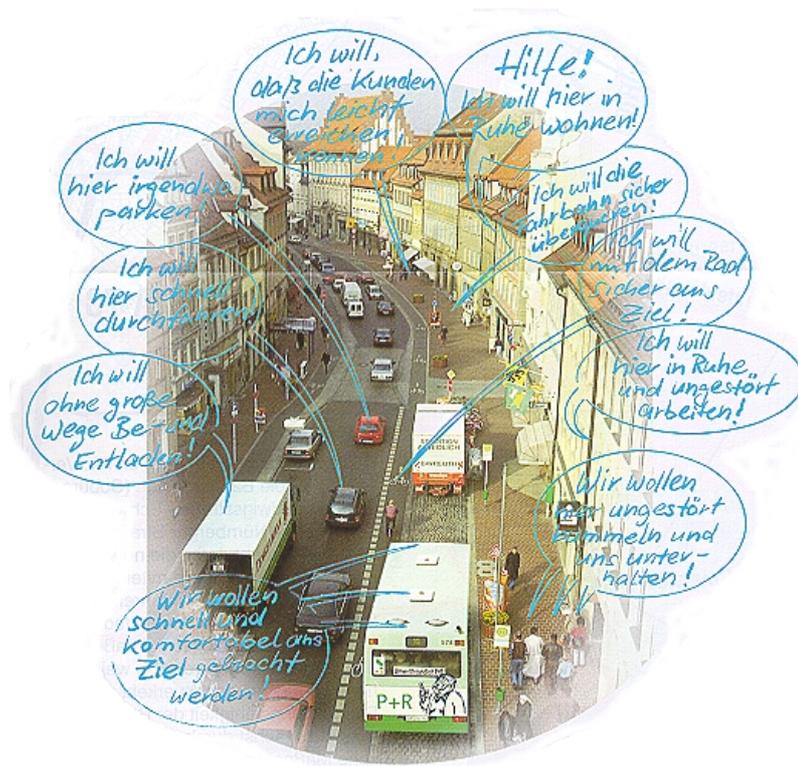


Verkehrsentwicklungsplan Bamberg



Teil C

Programmplanung

Auf der Basis des Verkehrslitbil des
„Plafondierung“

Endgültige Fassung vom 28.11.2002



Bamberg
Weltkulturerbe



Impressum

Stadt Bamberg

Baureferat

Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung

Texte: Bernhard Leiter, Dagmar Spangenberg

Pläne: Rolf Stenglein, Bernhard Leiter

Layout: Bernhard Leiter

Bamberg, Juni 2001/August 2002

© Copyright 2002, Stadtplanungsamt Bamberg Abteilung Verkehrsplanung

Teil C

Programmplanung

**Auf der Basis des Verkehrsleitbildes
„Plafondierung“**

**endgültige Fassung
vom 28. 11. 2002**

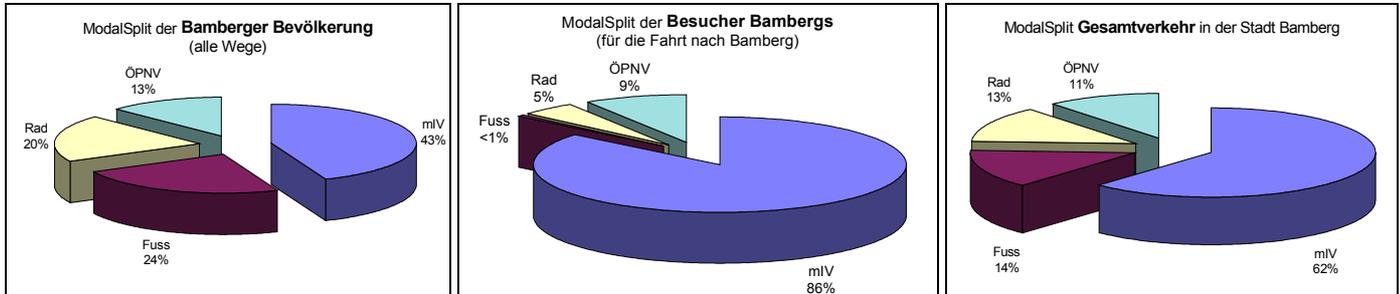
INHALTSVERZEICHNIS

0	VORBEMERKUNG	4
1	PROGRAMM ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	7
1.1	Netzdefinition – Netz der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – Teilnetz ÖPNV	7
1.2	Grundsätze für den Bereich des ÖPNV	7
1.2.1	Allgemeine Grundsätze	7
1.2.2	Verkehrliche Grundsätze	8
1.3	Maßnahmenprogramm ÖPNV	10
1.3.1	Kooperationen	10
1.3.2	Ausbau von ÖPNV-Verknüpfungspunkten	11
1.3.3	Bevorrechtigung / Beschleunigung des ÖPNV	11
1.3.4	Park & Ride-Anlagen	11
1.3.5	Tarifliche Entwicklung	15
1.3.6	Behindertengerechter ÖPNV	15
2	PROGRAMM FUßWEGEVERKEHR	20
2.1	Entwicklung eines Hauptwegenetzes für Fußgänger	20
2.2	Grundsätze für die Gestaltung von Anlagen für den Fußgängerverkehr	20
2.2.1	Abbau von Gefährdungen und Behinderungen durch den Kfz-Verkehr	20
2.2.2	Überqueren von Straßen	20
2.2.3	Gehen an Straßen	22
2.2.4	Berücksichtigung bei Baustellen	22
2.2.5	Berücksichtigung von blinden und sehbehinderten Fußgängern	23
2.3	Maßnahmenprogramm Fußgängerverkehr	23
3	PROGRAMM FAHRRADVERKEHR	29
3.1	Hauptwegenetz für Fahrradfahrer	29
3.2	Grundsätze für die Gestaltung von Anlagen für den Fahrradverkehr	30
3.2.1	Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen	30
3.2.2	Überqueren von Straßen, Abbiegen	32
3.2.3	Fahren auf und an Hauptverkehrsstraßen	32
3.2.4	Dimensionierung von Fahrradverkehrsflächen	33
3.2.5	Radfahren in Erschließungsstraßen	33
3.2.6	Gestaltung von Fahrradverkehrsflächen	33
3.2.7	Berücksichtigung bei Baustellen	34
3.2.8	Wegweisung für Radfahrer	34
3.3	Maßnahmenprogramm Fahrradverkehr	35
4	PROGRAMM KRAFTFAHRZEUGVERKEHR	42
4.1	Fahrender Kraftfahrzeugverkehr	42
4.1.1	Straßennetz	42
4.1.2	Grundsätze für die Anlage und den Betrieb von Verkehrsflächen für den fahrenden Kfz-Verkehr	44
4.1.3	Maßnahmenprogramm fahrender Kraftfahrzeugverkehr	50
4.2	ruhender Kraftfahrzeugverkehr	55
4.2.1	Angebot an Kfz- Abstellplätzen	55
4.2.2	Grundsätze für die Anlage und den Betrieb von Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr	57
4.2.3	Maßnahmenprogramm ruhender Kfz-Verkehr	58
4.3	Integration des notwendigen Verkehrs	62
4.3.1	Grundsätzliches	62
4.3.2	Maßnahmenprogramm Integration des notwendigen Verkehrs	62
5	ANHANG	66



0 Vorbemerkung

Die Verkehrspolitik der Plafondierung hat das Ziel, den ModalSplit von 1997 zu stabilisieren und zu erhalten. Dies trotz der anstehenden, größtenteils autoorientierten Planungen und der zu erwartenden Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens.



Grafik 1 ModalSplit 1997

Im Zusammenhang mit den angestrebten strukturellen Veränderungen bedeutet dies, dass damit der MIV weiter zunehmen wird - mit allen Begleiterscheinungen wie Luftverschmutzung etc. Des weiteren sind im Rahmen der Bauleitplanung die Innenstadtbereiche aufgrund brachliegender Nutzungen in der Zukunft verstärkt als Wohnstandorte zu entwickeln. Diese Planungen sind als Chance, aber auch als Verpflichtung zu verstehen, in diesen sensiblen Bereichen den Verkehr mit seinen negativen Auswirkungen zu reduzieren und ggf. auf alternative Verkehrsmittel oder Fahrtrouten zu verlagern. Dazu ist es notwendig, dass die Verkehrsarten des Umweltverbundes mehr Verkehrsarbeit leisten als bisher. Den Verkehrsarten werden in diesem Zusammenhang bestimmte Aufgabenstellungen zugewiesen. In vier Teilprogrammen für den ÖPNV, Fußwegeverkehr, Fahrradverkehr und Kraftfahrzeugverkehr werden diese Aufgaben für den Bereich der Stadt Bamberg formuliert.

Jedes sektorale Programm enthält Aussagen¹

- zu den Grundsätzen² für die Gestaltung von Anlagen bzw. für den Betrieb der jeweiligen Verkehrsart als Richtlinie für die Verwaltung,
- zur Netzgestaltung für die jeweilige Verkehrsart und
- zu den einzelnen Maßnahmenbereichen.

Die sektoralen Programme stellen weiterhin die langfristige Perspektive für die einzelnen Verkehrsarten dar.

¹ In der Diskussion befindlich und deshalb noch nicht vollständig eingearbeitet sind Aussagen zu den Bereichen Berggebiet und Innenstadt. Die Maßnahmen in Bamberg-Nord sind z.T. vorläufig im Hinblick darauf, dass sie noch mit der Stadt Hallstadt und dem Straßenbauamt Bamberg abgestimmt werden müssen.

² Die genannten Grundsätze gelten unter optimalen Randbedingungen. In einer Stadt wie Bamberg mit mittelalterlichem Stadtgrundriß und Zäsuren wie Bahnlinie, zwei Flussarmen und entsprechender Topographie wird es immer wieder Fälle geben, in denen diese Grundsätze nicht idealtypisch umgesetzt werden können. Hier muß dann unter Abwägung der Belange aller Verkehrsarten ein Kompromiß gesucht werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan Bamberg als umfassendes verkehrsplanerisches Konzept zur Sicherung einer stadtverträglichen Gesamtverkehrsentwicklung folgt dabei im Grundsatz dem sogenannten "Push+Pull"-Ansatz:

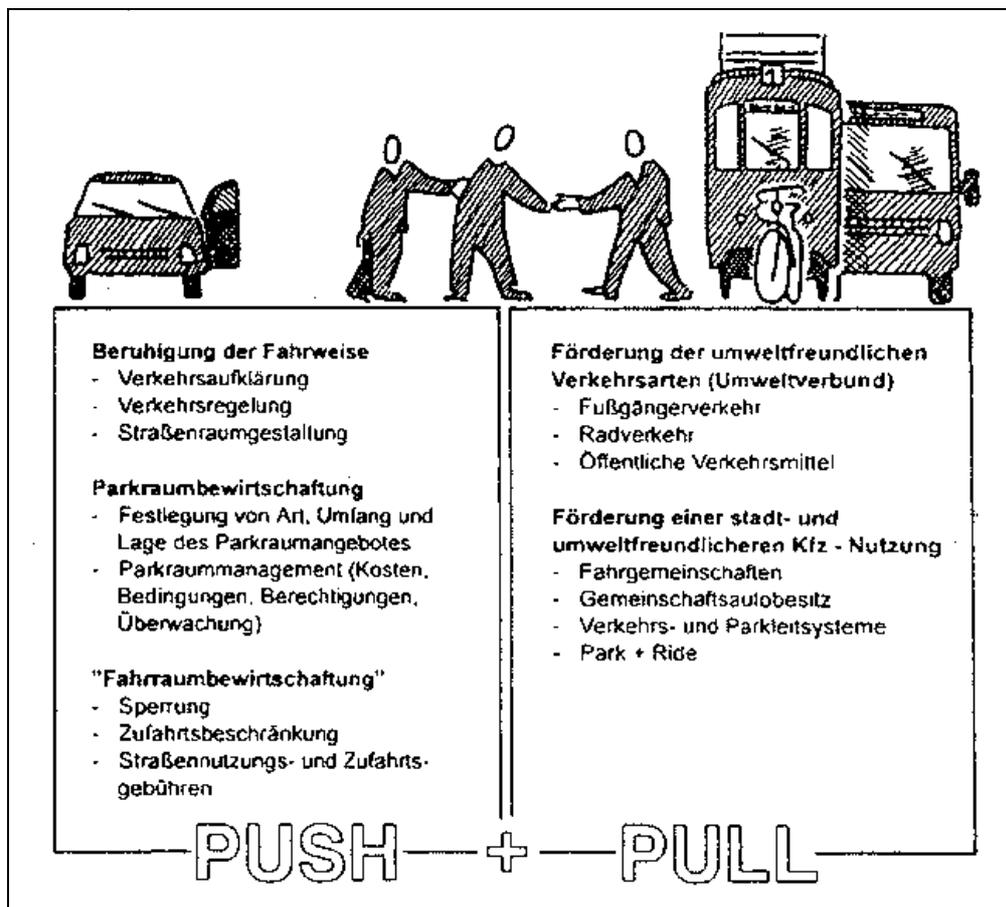


Bild 1 „Push+Pull“-Ansatz in der Verkehrsentwicklungsplanung
Sicherung relevanter Ansprüche und Förderung eines stadtverträglichen" Verkehrs³

Dabei meint „Push“ diejenigen Maßnahmen, die vor dem Hintergrund einer Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs primär der Sicherung notwendiger Standards und Bedingungen dienen sollen. Wichtige Zielsetzungen sind hier:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Mobilitätsbedingungen, vor allem für die sogenannten „schwächeren“ Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder, ältere Menschen sowie wahrnehmungs- und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen bzw. generell Fußgänger und Radfahrer),
- Steigerung der Standortattraktivität durch Reduzierung der Belästigungen durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zur Sicherung und Verbesserung der Qualität des Wohn- und Einkaufsumfeldes,
- Sicherung der Erreichbarkeit und des Verkehrsflusses für denjenigen Kfz-Verkehr, der für die ökonomische Lebens- und Konkurrenzfähigkeit der Innenstadt notwendig ist,
- Erhöhung der Parkchancen für die sogenannte „qualifizierte Nachfrage“ im ruhenden Kfz-Verkehr (Anwohner und Wirtschaftsverkehr) sowie im Besucher- und Kundenverkehr mit dem Auto.

³ Aus: Heft V 52 der BAST, „Innenstadtverkehr und Einzelhandel“

Die "Pull"-Maßnahmen dienen primär der Förderung einer gegenüber heute stadtverträglicheren Verkehrsmittelnutzung und sollen hierfür geeignete Rahmenbedingungen und Voraussetzungen (Infrastruktur, Organisation, Marketing u.s.w.) schaffen.

Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dienen sie dazu, attraktive Wahlmöglichkeiten zur Autonutzung anzubieten und insbesondere denjenigen Menschen, die überhaupt nicht oder nicht regelmäßig über ein Auto verfügen - und das ist nach wie vor die Mehrheit - Mobilitätschancen zu bieten. Dies spielt vor allem im Einkaufs- und Besorgungsverkehr eine wichtige Rolle (Zweitwagensersatz). In Bezug auf den Autoverkehr zielen sie auf eine differenziertere Nutzung mit höherem Besetzungsgrad des einzelnen Fahrzeugs, Reduzierung von „Suchfahrten“ und stärkerer Ausprägung eines „kooperativen Managements“ mit gezielterem Einsatz des Kfz im Rahmen individueller Reisezwecke und häufigerer Verknüpfung mit dem ÖPNV (Park+Ride).

1 Programm öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV hat mit 13 % einen überdurchschnittlichen Anteil an den Wegen der Bamberger Bevölkerung⁴. Im Landkreis hat der ÖPNV eher untergeordnete Bedeutung.

Die Entwicklungsziele für den ÖPNV ergeben sich unabhängig von den Anforderungen an einen leistungsfähigen öffentlichen Regionalverkehr aus den oberzentralen Aufgaben der Stadt Bamberg im engeren und weiteren verkehrlichen Verflechtungsraum. Die verkehrliche Erschließung, vor allem im engeren Verdichtungsraum Bamberg, muss der oberzentralen Aufgabe Bambergs gerecht werden und seine weitere Entwicklung absichern und fördern. Dabei kommt dem ÖPNV eine zentrale Rolle zu:

- ÖPNV muß vermehrt Anstrengungen unternehmen und Förderungen erfahren, wenn er den heutigen Anteil am Verkehrsgeschehen allein halten und einen angemessenen Beitrag zur öffentlichen Daseinsfürsorge leisten soll.
- ÖPNV muß aus der Einschätzung, als wirtschaftliches Risiko zu gelten, herausgeführt werden.
- ÖPNV hat im Rahmen des angestrebten Anteils an der Verkehrsarbeit eine erhebliche Zusatzaufgabe zu erfüllen.

Angeichts dieses Bedeutungsumfanges muß der ÖPNV gesamtheitlich und überdurchschnittlich gefördert werden.

1.1 Netzdefinition – Netz der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – Teilnetz ÖPNV

Alle Strecken des ÖPNV-Netzes, die in der Stadt Bamberg im Straßenraum verlaufen, bilden das Netz der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – Teilnetz ÖPNV.

1.2 Grundsätze für den Bereich des ÖPNV

Die folgenden Grundsätze dienen als Richtlinie für die Änderung vorhandener und die Anlage neuer Verkehrsanlagen und den Betrieb des ÖPNV.

1.2.1 Allgemeine Grundsätze

1.2.1.1 Verkehrs- und Tarifangebot

Für die Entwicklung des ÖPNV gilt die Maxime:

„Ein Verflechtungsgebiet, ein Verkehrsgebiet, ein Verkehrsangebot, ein Tarifangebot.“
Das heißt konkret:

- Schaffung eines einheitlichen Tarifangebotes;
- Einführung einer einheitlichen Fahrkarte für den Verkehrsraum Stadt und Landkreis Bamberg.
- Einheitliche Ausgestaltung und Ausstattung der Busse;

⁴ Bamberger Bevölkerung, Haushaltsbefragung 1997

1.2.1.2 Finanzierung

Alle Gebietskörperschaften im Raum und das Land Bayern tragen Mitverantwortung bei der Finanzierung des ÖPNV.

1.2.1.3 Vorrang im Verkehrsablauf

Der ÖPNV hat im Verkehrsablauf Vorrang vor dem Kfz-Verkehr, besonders in den Verkehrsspitzenzeiten.

1.2.1.4 Marketing

Im Nahverkehrsmarketing gilt die Maxime der Zufriedenheit der Kunden. Die Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie seine Bedeutung für die Lebensqualität der Stadt ist der Bevölkerung deutlich zu machen. Die Serviceleistungen (z.B. Schulung des Fahrpersonals) und die Informationspolitik (z.B. stadtteil- oder quartiersbezogene Fahrplanauszüge) sind offensiv zur Gewinnung neuer Kunden einzusetzen.

1.2.2 Verkehrliche Grundsätze

1.2.2.1 Zielkriterien und Anspruchsniveaus des neuen ÖPNV-Angebots

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes für den Benutzer läßt sich durch folgende Kriterien beschreiben:

- Länge der Zugangswege zur Haltestelle;
- Fahrtenhäufigkeit;
- Umsteigehäufigkeit;
- Fahrtzeit bezogen auf die Luftlinie;
- Komfort der Beförderung und des Zugangs (Haltestelle);
- Überschaubarkeit von Netz und Fahrplan.

Während der Beförderungskomfort im wesentlichen von der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt wird, hängt die Ausprägung der anderen Kriterien vom Liniennetz und vom Fahrplanangebot ab.

Die Anspruchsniveaus der benutzerbezogenen Kriterien hängen einerseits von den Erwartungen der Benutzer und andererseits von den einsetzbaren finanziellen Mitteln ab. Als Anhaltspunkte für die Planung dienen folgende Anspruchsniveaus, die u.a. aus der Bayerischen Nahverkehrsrichtlinie abgeleitet wurden:

- Zugangszeit zur Haltestelle:
 - In der Innenstadt: 3 Minuten
 - In den Außenbereichen: 5 Minuten
- Bedienungshäufigkeit:
 - In der Normalverkehrszeit und in der Hauptverkehrszeit
 - ◆ In der Innenstadt: alle 5 Minuten
 - ◆ Außerhalb der Innenstadt: alle 10 Minuten
 - ◆ Am Stadtrand: alle 20 Minuten
 - In der Schwachverkehrszeit: doppelter Takt der Normalverkehrszeit

- Fahrgeschwindigkeit
 - In der Innenstadt: 15 km/h
 - In den Außenbereichen: 20 km/h
 - In den Übergangsbereichen Stadt – Umland: 25 km/h
- Umsteigehäufigkeit
 - Kein Umsteigen zu Fahrten ins Zentrum

1.2.2.2 Struktur des Netzes

Um den o.g. Zielen gerecht zu werden, gelten für den Aufbau des Netzes folgende Prinzipien:

- Einrichtung von Durchmesserlinien zur Verringerung von Umsteigevorgängen und zur Steigerung der Fahrzeugproduktivität.
- Gestreckte Linienführung mit möglichst wenig Schleifen zur Begrenzung der Fahrzeiten.
- Begrenzung der Linienzahl mit Linienaufspaltungen am Stadtrand zur besseren Übersichtbarkeit des Netzes.
- Überlagerung mehrerer Linien im Innenstadtbereich.

1.2.2.3 Anlage besonderer Fahrwege

Wo der ÖPNV mit dem Kfz-Verkehr konkurriert, sind dem ÖPNV weitestgehend eigene bzw. besondere Fahrwege (i.d.R. Busspuren) einzurichten. Dies gilt für die Stadtbusse und die Regionalbusse im Linienverkehr.

1.2.2.4 Bevorrechtigung bei der Verkehrssteuerung

Der ÖPNV ist zu beschleunigen. Das bedeutet konkret, dass es möglichst zu keinem Halten von Fahrzeugen des ÖPNV an Lichtsignalanlagen kommt. Dadurch entstehende Nachteile für den Kfz-Verkehr werden bewusst in Kauf genommen.

1.2.2.5 Fahrzeugstruktur

Die Fahrzeuge des ÖPNV sollen modern und kundenfreundlich sowie wirtschaftlich günstig sein. Dies bedeutet:

- hoher Sitzplatzanteil an den Gesamtplätzen,
- niedrige Einstiegshöhe an den Türen,
- Möglichkeit zur bequemen Beförderung von Rollstuhlfahrgästen, Kinderwagen und Fahrrädern.

1.2.2.6 Haltestellen

Grundsätzlich ist jede Haltestelle mit einer überdachten Wartehalle auszustatten, mindestens jedoch jede Einstiegshaltestelle mit mehr als 50 Einsteigern täglich. Die am stärksten belasteten Haltestellen im Stadtgebiet liegen in der Innenstadt und müssen sowohl betrieblich als auch städtebaulich erheblich sicherer und fahrgastfreundlicher gestaltet werden. Dies gilt auch für die aufkommensstarken Regionalbushaltestellen im Stadtgebiet.

1.2.2.7 Fahrplanangebot

Für das Fahrplanangebot gilt grundsätzlich Taktbedienung. Auf allen Linien ist das Fahrplanangebot wie folgt zu bemessen:

- Während der Hauptverkehrszeit (Zeit des morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehrs montags bis freitags, an langen Samstagen) und während der Normalverkehrszeit (Zeit zwischen dem morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehr am Montag bis Freitag) gilt in der Regel ein Grundtakt von 20 Minuten⁵ mit Verdichtung auf den Hauptästen.
- Während der Schwachverkehrszeit (Zeit ab etwa 19:30 Uhr bis Mitternacht und ab Betriebsbeginn bis zum Einsetzen der morgendlichen Hauptverkehrszeit) ebenfalls nach dem Verkehrsaufkommen und nach Attraktivitätsgesichtspunkten, wobei ein Grundtakt von 30 Minuten mit Sicherung der Anschlussfahrten gilt.

Sonderbetriebsformen wie Discobusse und Anruf-Sammel-Taxi (auch im Theaterverkehr etc.) sollen das Grundangebot ergänzen.

1.2.2.8 Platzangebot

In der Hauptverkehrszeit soll das Platzangebot so bemessen sein, daß der Besetzungsgrad in der in der Spitzenstunde im Mittel 80 % nicht überschreitet⁶.

In der Normalverkehrszeit und Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

1.2.2.9 Tarifgestaltung

Die Tarifgestaltung soll einheitlich und übersichtlich sein. Sie soll die zeitliche Staffelung der Nachfrage unterstützen und einen Beitrag zur Einheitlichkeit der ÖPNV-Benutzung leisten. Für abgrenzbare Kundengruppen sind gezielte Tarifangebote aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln, insbesondere für die Gruppe der beruflichen Dauerspender. Das Tarifangebot ist entsprechend weiterzuentwickeln.

Um den Umstieg zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Bamberg zu erleichtern und damit die Nutzung des ÖPNV zu fördern, ist es notwendig, im Nahverkehrsraum die Tarifgemeinschaft weiter zu entwickeln.

1.3 Maßnahmenprogramm ÖPNV

Aus den genannten Entwicklungszielen leiten sich folgende Maßnahmen ab:

1.3.1 Kooperationen

Die Verkehrsgemeinschaft Bamberg hat ein Programm für die ÖPNV-Kooperation im Raum Bamberg erarbeitet, das Zug um Zug umgesetzt wird. Die Kooperation beinhaltet die tarifliche und verkehrliche Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in einem jeweils abgegrenzten Bedienungsraum und führt zu einem einheitlichen Fahrplan- und Tarifangebot (Gemeinschaftstarif).

⁵ Wunschziel wäre ein Takt von 10 Minuten.

⁶ Wunschziel wäre ein maximaler mittlere Besetzungsgrad von 65%.

1.3.2 Ausbau von ÖPNV-Verknüpfungspunkten

Die für den Besucher attraktive und für den Betrieb funktional optimale Ausgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten ist von großer Bedeutung für eine Verbesserung des ÖPNV.

Die bedeutsamste Maßnahme ist die Umgestaltung des Bahnhofsbereiches. Der Bahnhof ist zentrale Verknüpfungshaltestelle von Regional- und Stadtbusverkehr mit dem Nah- und Fernverkehr der DB AG.

Der Stadt Bamberg kommt als Zentrum des Nahverkehrsraumes eine herausragende Bedeutung bezüglich der Haltestellen und- bzw. Umsteigesituation zu. Dementsprechend sollte durch bauliche Maßnahmen gewährleistet werden, dass der Übergang zwischen den einzelnen öffentlichen Verkehrsmitteln problemlos erfolgen kann. Neben dem wichtigen Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg (s.o.) ist die Haltestelle in der Willy-Lessing-Straße als wichtigste Haltestelle im City-Bereich für den Regionalverkehr von großer Bedeutung. Hier sind neben Unterstellmöglichkeiten ausreichende Warteflächen für die Fahrgäste zu schaffen⁷.

1.3.3 Bevorrechtigung / Beschleunigung des ÖPNV

Zur Zeit wird ein umfangreiches Programm zur Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen entwickelt.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen verlangt eine entsprechende Ausrichtung des Verkehrssteuerungskonzeptes der Stadt Bamberg, in dem die Ziele der Verkehrssteuerung konsequent auf eine Bevorrechtigung des ÖPNV ausgerichtet werden.

Zum Abbau der Behinderungen und zur Beschleunigung und Bevorrechtigung von Busfahrzeugen des Stadt- und Regionalverkehrs sollen überall dort separate Busspuren angelegt werden, wo dies möglich und sinnvoll ist, um den Bussen des ÖPNV auch in der Verkehrsspitze Vorrang einzuräumen. Dazu sind folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Einrichtung von Busspuren durch veränderte Markierung und Beschilderung an bestehenden Hauptverkehrsstraßen,
- Anlage von Busspuren bei der Neugestaltung von Hauptverkehrsstraßen.
- Einrichtung von Buskaps.

1.3.4 Park & Ride-Anlagen

Das P+R-System dient vorrangig den Pendlern aus dem Umland, die keinen unmittelbaren Zugang zum ÖPNV haben. Abgesehen von der Tatsache, daß auch im Landkreis an attraktiven ÖPNV-Linien P+R-Plätze eingerichtet werden sollten (dies entzieht sich jedoch weitgehend dem direkten Einflussbereich der Stadt Bamberg), wurde im Zuge der gesamtstädtischen Verkehrsplanung ein P+R-Konzept entwickelt, das auch in Teilen bereits umgesetzt ist.

Das P+R-Konzept geht von folgenden Standorten aus, die nach Kapazität und Nutzergruppen differenziert sind:

⁷ Oder Verlegung an eine andere Stelle.

Park & Ride – Anlage	Planungsstand Realisierungsstand	Kapazität Busanbindung	Nutzung
P+R „Heinrichsdamm“	seit 7/93 fertiggestellt	809 Pkw-Stellplätze 12 Busstellplätze eigene Park & Ride – Anlage-Linie im 10-Minuten-Takt	Park & Ride – Anlage-Platz für Pendler/Besucher aus dem Süden; Langzeitparker, wie Beschäftigte, Kunden, Touristen etc.
Park & Ride – Anlage „Bamberg-Nord“	Standort im Bereich des Verknüpfungspunktes A 70 / B 26 / Hafenstraße wird gesucht	Kapazität >800 Pkw-Stellplätze eigene Park & Ride – Anlage-Linie im 10-Minuten-Takt geplant	Park & Ride – Anlage-Platz für Pendler/Besucher aus dem Norden Langzeitparker, wie Beschäftigte, Kunden, Touristen etc.
Park & Ride – Anlage „Breitenau“	seit 11/99 fertiggestellt	925 Pkw-Stellplätze eigene Park & Ride – Anlage-Linie im 10-Minuten-Takt	Park & Ride – Anlage-Platz für Pendler/Besucher aus dem Nordosten und Norden Langzeitparker, wie Beschäftigte, Kunden, Touristen etc.

Tabelle 1 Große Park & Ride – Anlagen mit eigener Buslinie⁸

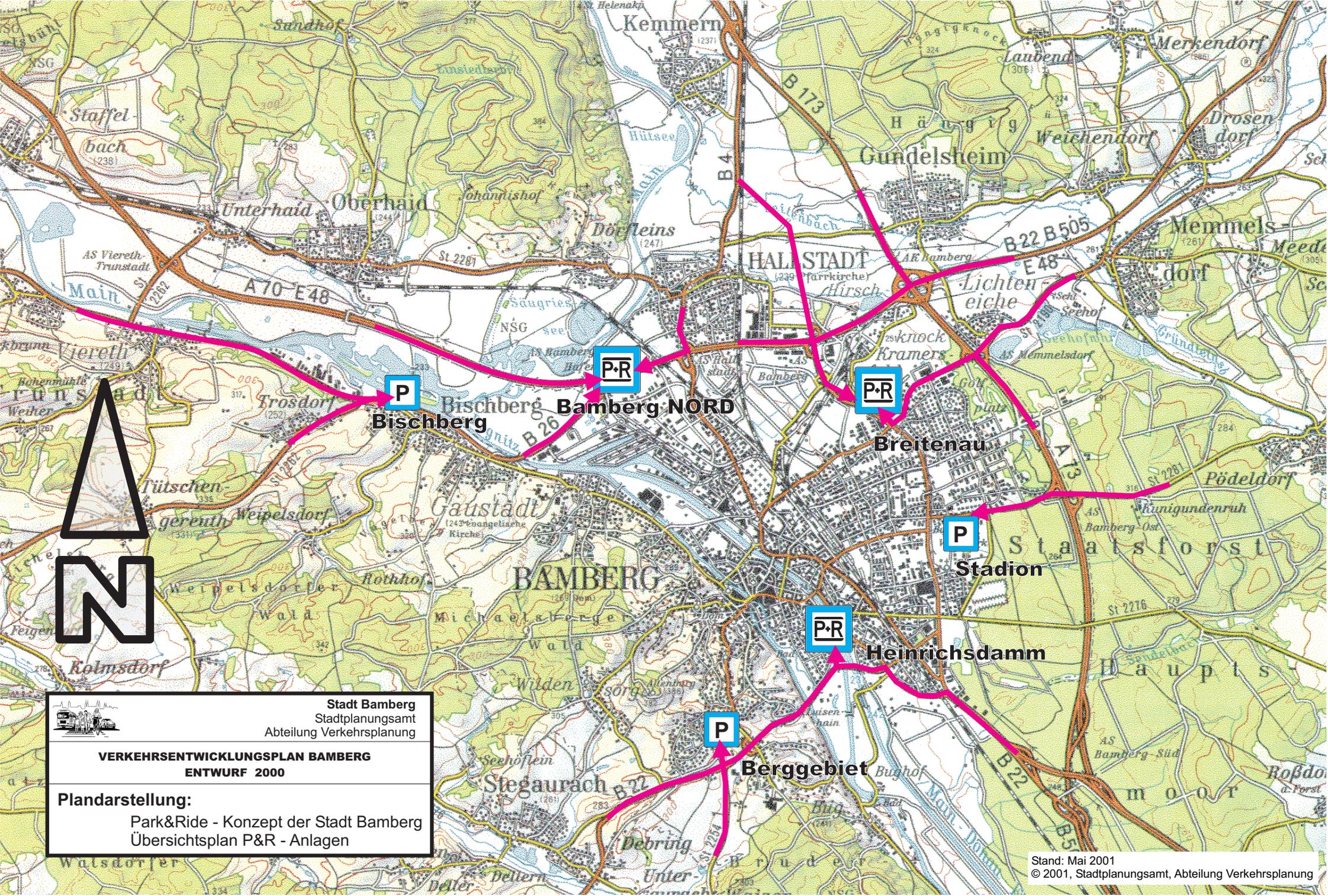
Park & Ride – Plätze	Planungsstand Realisierungsstand	Kapazität Busanbindung	Nutzung
Park & Ride – Platz „Stadion“	rechtskräftiger Bebauungsplan vorhanden; provisorisch befestigter Parkplatz vorhanden	derzeit ca. 150 Stellplätze provisorisch vorhanden, für ca. 215 Stellplätze vorgesehen; Anbindung durch reguläre Linie 2 im 10-Minuten-Takt vorhanden; derzeit wird kein (reduzierter) Park & Ride – Anlage-Tarif angeboten	Großparkplatz für die allgemeine Nutzung für Besucher aus dem Osten
Park & Ride – Platz „Berggebiet“	seit 29.11.1997 fertiggestellt	239 Stellplätze; Anbindung durch reguläre Buslinien 8 und 12 im 10-20-Minuten-Takt vorhanden	Großparkplatz speziell für Beschäftigte und Besucher des Berggebietes
Park & Ride – Platz „Bischberg“	konzeptionelle Voruntersuchungen vorhanden. Vorplanung mit Gemeinde Bischberg, WWA, Straßenbauamt Bamberg abgestimmt. Standort liegt jedoch außerhalb der Stadtgrenzen.	Rund 260 Stellplätze (bei Erweiterung ca. 500 Stellplätze) möglich; Anbindung durch Verlängerung der Linie 6 möglich	Großparkplatz im Nordwesten von Bischberg für Besucher aus dem Nordwesten

Tabelle 2 Kleine Park+Ride-Plätze mit Anbindung über reguläre Buslinie

⁸ Eine eigene Buslinie lohnt sich erst ab ca. 800 Stellplätzen

➤ Weiteres Vorgehen

- Die Priorität und der Schwerpunkt des Finanzmitteleinsatzes der Stadt Bamberg liegt derzeit bei der **Park & Ride – Anlage Breitenau**. Hier muss durch geeignete Maßnahmen die Akzeptanz der Park & Ride – Anlage an der Breitenau durch die Bevölkerung weiter gefördert werden.
- Der Standort für einen Park + Ride-Platz vor Bischberg an der B 26 ist weiter zu sichern und als wichtiger Baustein für die Entlastung der Gaustadter Hauptstraße baldmöglichst umzusetzen.
- Standortsuche für eine Park & Ride – Anlage im Bereich der Verknüpfung B 26 / A 70 / Hafensstraße.



Stadt Bamberg
 Stadtplanungsamt
 Abteilung Verkehrsplanung

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BAMBERG
 ENTWURF 2000

Plandarstellung:

Park&Ride - Konzept der Stadt Bamberg
 Übersichtsplan P&R - Anlagen

1.3.5 Tarifliche Entwicklung

Neben dem Verkehrsangebot mit seinen betrieblichen Bedingungen ist das Tarifangebot der zweite wesentliche Faktor im ÖPNV.

- Für den Verkehrsraum Bamberg steht die Forderung nach einem Gemeinschaftstarif im Raum, d.h., dass mit einem Fahrschein das Angebot mehrerer Verkehrsunternehmen genutzt werden kann. Die Einführung eines Gemeinschaftstarifes fördert damit im besonderem Maße den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr.
- Für den Verkehr in der Innenstadt ist ein Kurzstreckentarif⁹ anzubieten.

1.3.6 Behindertengerechter ÖPNV

Alle Nahverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik werden zu Recht durch Forderungen der Behinderten bedrängt, die Nutzungsbedingungen des ÖPNV zu verbessern. Dies gilt auch für Bamberg und die STVP. Der ÖPNV steht hier zu seiner sozialen Verantwortung und verbessert Zug um Zug – soweit möglich – die ÖPNV-Bedingungen für Behinderte. Dabei ist zu bemerken, dass Verbesserungen für Behinderte in der Regel auch zu Verbesserungen für weitaus größere Nutzergruppen, insbesondere ältere Menschen und Mütter/Väter mit Kindern führen und damit zu einer Erleichterung der allgemeinen Zugänglichkeit des ÖPNV und zur besseren Bequemlichkeit für alle Benutzer.

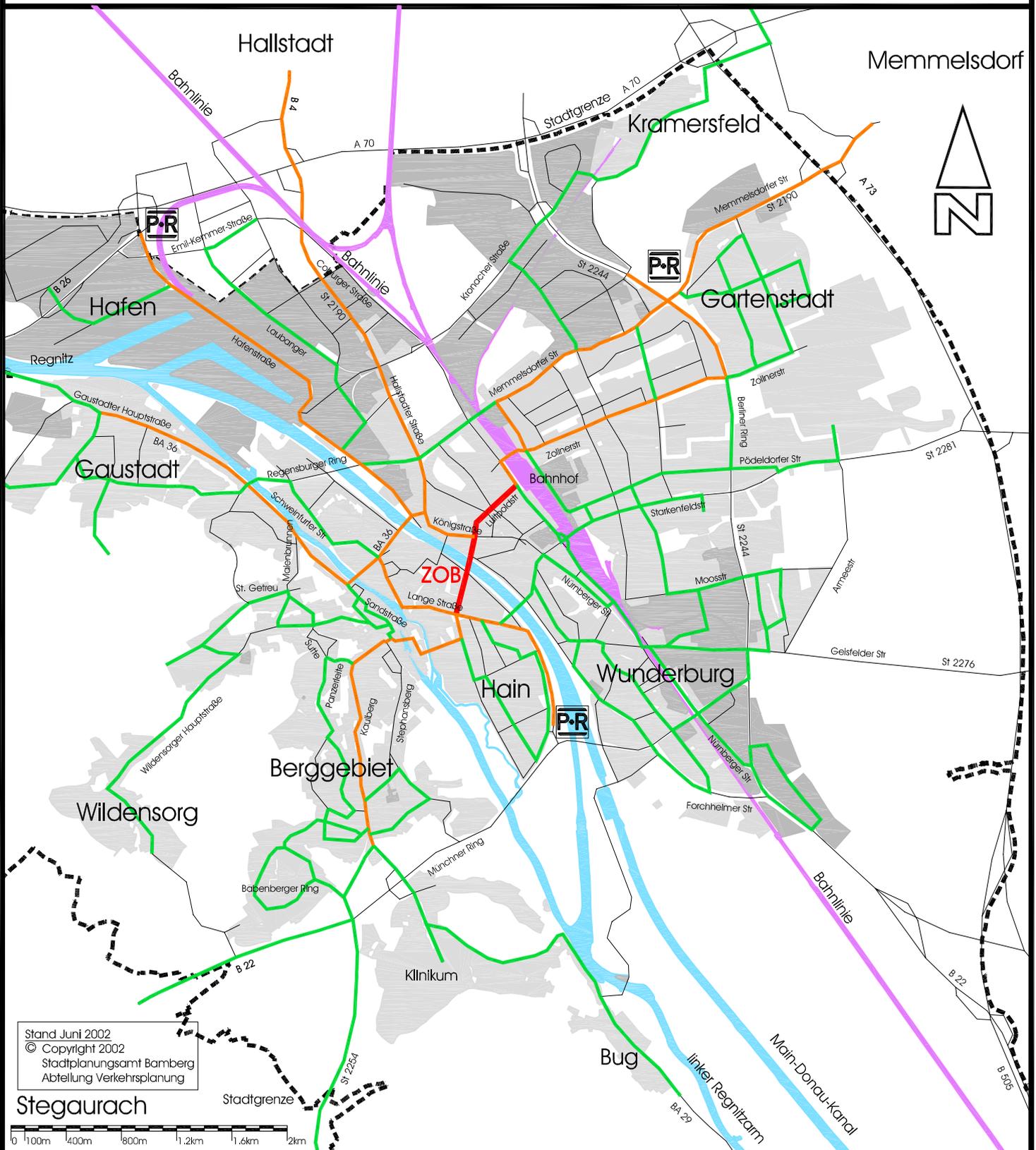
Konkret wird am ZOB ein blindengerechter Übergang und tastbare Leitlinien an den Bussteigen geschaffen.

⁹ Dieser sollte auch für den Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr (z.B. Bischberg – Gaustadt) gelten.

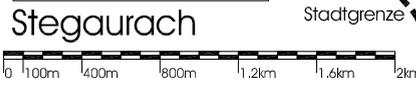


Legende

- ÖPNV - Haupttrasse
- ÖPNV - Sammeltrasse
- ÖPNV im Straßenverkehr
- P+R- Anlage mit eigener Buslinie



Stand Juni 2002
© Copyright 2002
Stadtplanungsamt Bamberg
Abteilung Verkehrsplanung



Öffentlicher Personen-Nahverkehr

Erläuterung der Abkürzungen in dieser Tabelle siehe Anhang

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den ÖPNV	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
1	Stadtgebiet, Hauptverkehrsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Hauptachsen des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> Behinderung durch den MIV 	<ul style="list-style-type: none"> Beschleunigung an Lichtsignalanlagen Ausbau der Haltestelle in der Langen Straße als Kaphaltestelle Busspur an der Ottokirche Mitbenutzung der Rechtsabbiegespur durch geradeausfahrende Busse an der Siechenscheune Busspur¹⁰/Mitbenutzung der Rechtsabbiegespur durch geradeausfahrende Busse auf der Luitpoldbrücke 	>2,5	1	<5
2	Anbindung Stadtrandgemeinden	<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Erschließungsziel 	<ul style="list-style-type: none"> teils mangelhafte ÖPNV-Erschließung keine ÖPNV-Erschließung in den Nachtstunden 	<ul style="list-style-type: none"> Taktverdichtung¹¹ Anrufsammeltaxi 	LK	1	<1
3	Gemeinschaftstarif im VGB	<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Erschließung der Region 	<ul style="list-style-type: none"> kein Gemeinschaftstarif vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinschaftstarif 	-	1	<1
4	Taktverdichtung	<ul style="list-style-type: none"> Attraktivität 	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise zu lange Busfolgezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Bedienungshäufigkeit in der Normalverkehrszeit und in der Hauptverkehrszeit in der Innenstadt: 5 Min. außerhalb Innenstadt: 10 Min. Stadtrand incl. Stadtrandgemeinden: 20 Min. In der Schwachverkehrszeit doppelter Takt 	LK	1	<1
5	Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Zentraler Verknüpfungspunkt aller Verkehrsarten 	<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Haltestellen ohne jede Ausstattung und unübersichtlich verstreut im gesamten Bahnhofsbereich Zu wenig Park & Rail – und Bike & Ride –Plätze Städtebauliche Gesamtsituation mangelhaft 	<ul style="list-style-type: none"> ZOB für Regionalbusse 	?	3	<5, p ¹²
				<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung Park&Rail; Zweiter Bahnhofszugang von der Brennerstraße 	>2,5	1	<1
6	Willy-Lessing-Straße	<ul style="list-style-type: none"> zentrale Haltestelle für die Regionalbusse in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> viel zu enge Gehwege, keine Aufstellflächen für wartende Fahrgäste 	<ul style="list-style-type: none"> Verlagerung auf einen anderen Standort nahe der Kernstadt bzw. des ZOB 	?	2	<5
7	Gewerbegebiete zwischen Bahnlinie und Regnitz	<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Erschließungsziel 	<ul style="list-style-type: none"> keine ÖPNV-Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Buslinie in diesen Bereich¹³ 	LK	1	<1

¹⁰ Busspur nur möglich im Zusammenhang mit der Erneuerung der Luitpoldbrücke. Kosten hierfür sind nicht enthalten.

¹¹ In Zusammenarbeit und unter finanzieller Beteiligung der Stadtrandgemeinden

¹² Abhängig vom Gesamtkonzept Bahnhofsvorplatz



ÖPNV

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den ÖPNV	Problemsituation	Lösungsansatz		SS	
8	Regensburger Ring / Mußstraße	<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Anbindung Wohngebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Haltestelle Linkseinbiegen von der Mußstraße in den Regensburger Ring für Busse problematisch 	<ul style="list-style-type: none"> Errichtung einer Lichtsignalanlage; Bau einer Haltestelle 	<0,5	1	<1
9	Hauptsammelstraßen bzw. Sammelstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> Platzverhältnisse Fahrzeitverluste beim Einfädeln in fließenden Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbildung als Kaphaltestellen¹⁴ 	<0,25	1	<1
10	Gaustadt – Steinberg	<ul style="list-style-type: none"> wichtiges ÖPNV-Erschließungsziel 	<ul style="list-style-type: none"> mangelhafte ÖPNV-Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Buslinie 	LK	1	p ¹⁵
				<ul style="list-style-type: none"> Wendemöglichkeit durch Schaffung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Breitäckerstraße / Rothofer Straße 	<0,5	2	<5
11	Kaulberg	<ul style="list-style-type: none"> Busbeschleunigung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Raum für eigene Busspur Bus wird an Haltestellen überholt und muss dann hinter dem mIV herfahren 	<ul style="list-style-type: none"> Kaphaltestellen mit Überwegen 	<0,1	1	<1
				<ul style="list-style-type: none"> Dynamische Steuerung des Verkehrsflusses am Hohen Kreuz 	--	1	<1
12	Würzburger Straße / Buger Straße	<ul style="list-style-type: none"> mehrere Bus-Linien Anbindung Park & Ride – Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Starker Verkehr, der sich durch die Ansiedlungen noch erhöhen wird 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Busspur in der Würzburger Straße 	<0,5	2	<5
13	ZOB	<ul style="list-style-type: none"> Zentraler Omnibusbahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Orientierungsmöglichkeiten für Blinde und Sehbehinderte 	<ul style="list-style-type: none"> Tastbaren Streifen 	<0,1	1	<1
14	Wichtige Bushaltestellen im Außenbereich	<ul style="list-style-type: none"> Übergang Fahrrad ⇔ ÖPNV Vergrößerung des Einzugsgebietes der Bushaltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Errichtung von bedarfsgerechten Fahrradabstellanlagen 	<0,1	1	<1
15	Seewiesenstraße / Weiherstraße	<ul style="list-style-type: none"> Buslinie 	<ul style="list-style-type: none"> Unübersichtliche und untergeordnete Führung im Zuge der Buslinie 	<ul style="list-style-type: none"> Veränderung des Knotenpunktes Höhenstraße / Weiherstraße / Seewiesenstraße 	<0,1	1	<1

Hinweis: Park & Ride – Anlagen siehe 4.2.3 Maßnahmenprogramm ruhender Kfz-Verkehr, Seite 58

¹³ Dies ist im Zusammenhang mit der gesamten Entwicklung des Bamberger und Hallstadter Laubanger festzulegen.

¹⁴ Z.B. Gaustadter Hauptstraße, Artur-Landgraf-Straße, Würzburger Straße/Kaulberg u.a.

¹⁵ Buswendemöglichkeit erforderlich.





Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

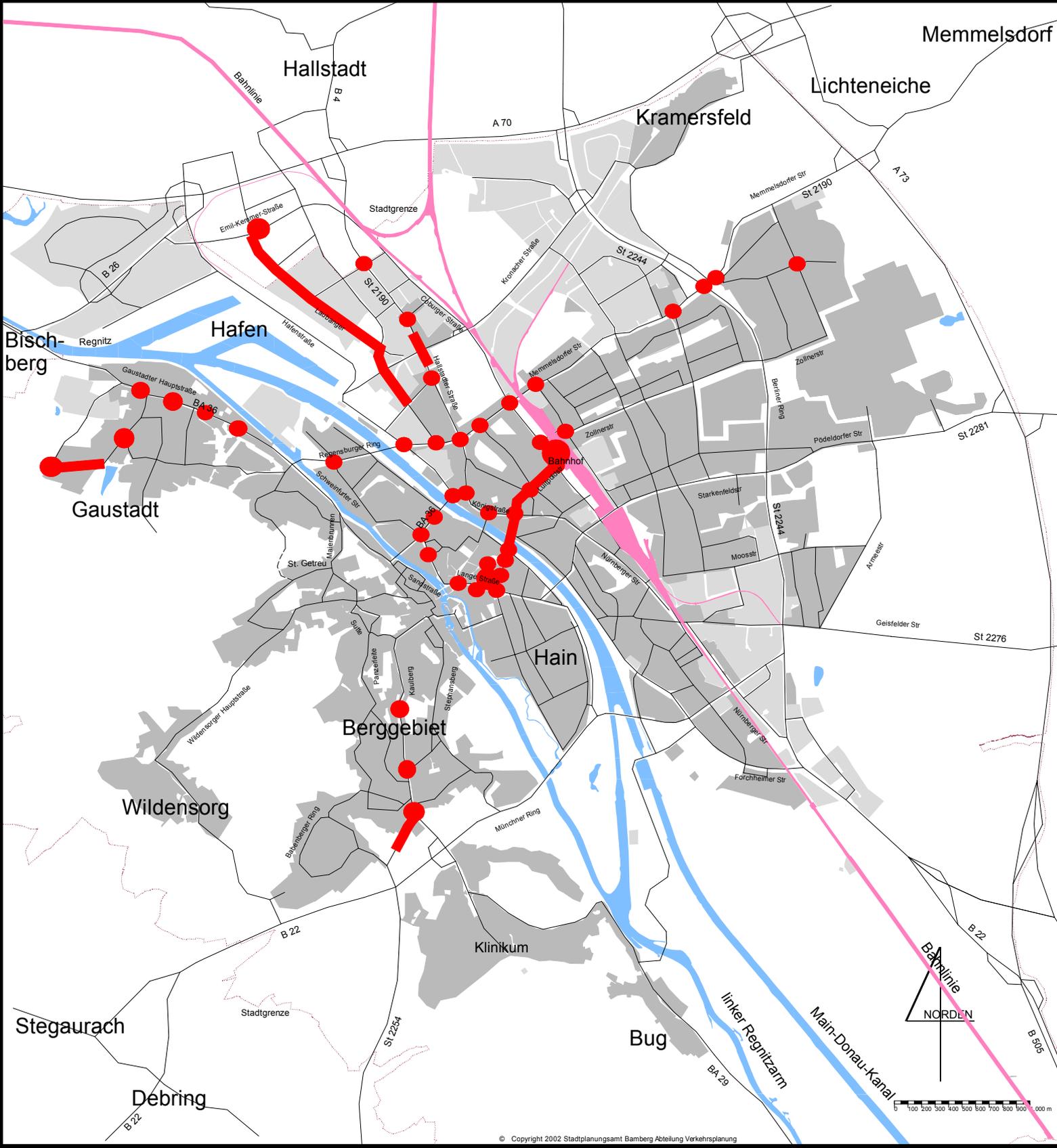
MASSNAHMEN

ÜBERSICHTSPLAN Maßnahmen ÖPNV

Stand: August 2002

Legende:

- punktuelle Maßnahme
- ▬ streckenbezogene Maßnahme
- ▭ gebietsbezogene Maßnahme



2 Programm Fußwegeverkehr

Für den Verkehr der Fußgänger gilt es, den hohen Anteil an den Wegen in Bamberg zu stabilisieren und auch mittlere und längere Wege attraktiv zu machen. Das Programm Fußwegeverkehr konzentriert sich auf den Schutz der Fußgänger vor den anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Kfz-Verkehr und für die Fußgänger auf den Schutz vor Gewalt im öffentlichen Raum und daneben auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Hinblick auf Komfort und damit Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens.

Im einzelnen umfasst das Programm folgende Bestandteile:

2.1 Entwicklung eines Hauptwegenetzes für Fußgänger

Auf der Grundlage einer Analyse der Defizite im Quer- und Längsverkehr der Fußgänger ist die Definition und Entwicklung eines Hauptwegenetzes erforderlich, auf dem die Fußgänger attraktive Bedingungen auch für Wege auf mittlere und längere Distanz antreffen. Das Hauptwegenetz muss sich durch einen flächenhaften Ansatz, besondere Leistungsfähigkeit für Fußgänger und entsprechende Gestaltung auszeichnen. Es umfasst alle qualitativ hochwertigen Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Erholungseinrichtungen und ÖPNV-Haltestellen und Wege in die freie Landschaft. Die Belange der Behinderten sind besonders zu berücksichtigen.

2.2 Grundsätze für die Gestaltung von Anlagen für den Fußgängerverkehr

Die folgenden Grundsätze dienen als Richtlinie für die Änderung vorhandener und die Einrichtung neuer Fußgängeranlagen. Für alle Fußgängeranlagen gilt selbstverständlich, dass nur gehfreundliche Beläge zum Einsatz kommen dürfen.

2.2.1 Abbau von Gefährdungen und Behinderungen durch den Kfz-Verkehr

Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs hat entscheidende Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger:

- Beim Fußgängerquerverkehr gilt: Überquerungen lassen sich nie konfliktfrei gestalten; entscheidend für die Unfallfolgen ist die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit.
- Der Fußgängerlängsverkehr hat besonders unter den Lärm- und Abgasbelastungen des Kfz-Verkehrs zu leiden. Vor allem die Lärmimmission hängt stark mit der Höhe der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit zusammen.

Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger erfordert deshalb eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus des Kfz-Verkehrs.

2.2.2 Überqueren von Straßen

2.2.2.1 Wegeführung

Wegebeziehungen für Fußgänger, insbesondere in Kreuzungsbereichen, sollen direkt geführt werden. Dazu gehört vor allem, dass an Kreuzungen und Einmündungen Überquerungshilfen an allen Knotenpunktsarmen angeboten werden.

2.2.2.2 Sicherung der Überquerungen

Die geeignete Art der Überquerungshilfe und deren Sicherung ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei ist zu beachten:

- Fußgängerunterführungen bei sonst niveaugleichen Kreuzungen haben sich im Hinblick auf die problematische und z.T. unmögliche Bewältigung der Höhenunterschiede für Gehbehinderte und die subjektiv empfundene Sicherheit für Fußgänger nicht bewährt.
- Lichtsignalgeregelte Fußgängerfurten haben den grundsätzlichen Vorteil der eindeutigen Vorrangregelung, allerdings zu Lasten der Flexibilität (Schutzzeiten) des Verkehrsablaufes an der Anlage und des Komforts für alle Verkehrsteilnehmer. Daraus resultieren folgende Anforderungen aus der Sicht der Fußgänger¹⁶, die in das Verkehrssteuerungsprogramm der Stadt Bamberg eingehen sollen:
 - Minimale Wartezeiten.
Wartezeiten über 30 Sekunden werden vom Menschen als Fußgänger als unzumutbar empfunden.
 - Ausreichende Grünzeiten
Die Bemessung der Grünzeiten soll von realistischen Fußgängergeschwindigkeiten ausgehen (0,8 bis 1,0 m/sec.) und sicherstellen, dass keine Irritationen beim Überqueren auftreten (Wechsel von Freigabezeit zur Schutzzeit).
 - Durchgehende Läufe
 - Koordinierung der Fußgängerfurten mit Haltestellen des ÖPNV
Es ist anzustreben, dass während des Haltestellenaufenthaltes von Fahrzeugen des ÖPNV durch Freigabe der zugeordneten Fußgängerfurten insbesondere der gesicherte Zugang zur Haltestelle möglich ist.
Bei Nichtbeachtung der Anforderungen ist damit zu rechnen, dass die Anlagen von Fußgängern zunehmend ignoriert werden und damit der grundsätzliche Sicherheitsvorteil einer Lichtsignalregelung zu einer völlig ungesicherten Überquerung führen kann.
- Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) bieten den Fußgänger vom Text der Straßenverkehrsordnung her einen grundsätzlichen Vorrang und einen hohen Überquerungskomfort. In der Praxis kommt es vor allem durch eine nicht ausreichende Beachtung der Regelung durch den Kfz-Verkehr zu Sicherheitsproblemen. Diese Bereiche sind mit besonderer Sorgfalt auf die Möglichkeit hin zu überprüfen, ob durch eine Integration des Fußgängerüberweges in eine Aufmerksamkeitszone¹⁷ für den mIV eine bessere Akzeptanz der Regelung erreicht werden kann. Darüber hinaus ist anzustreben, dass das Element „Fußgängerüberweg“ auch zukünftig an geeigneten Stellen eingesetzt und als Bestandteil des Regelungskataloges der Straßenverkehrsordnung von den Autofahrer akzeptiert wird.
- Fußgängerschutzinseln (Mittelinseln) stellen zwar keine Überquerungshilfe mit rechtlchem Charakter wie z.B. Fußgängerüberwege dar, können aber eine sinnvolle Ergänzung der Überquerungsmöglichkeiten in Bereichen mit geringerer Fußgängerquerbeziehung sein.
- An den Überquerungsstellen sind die Bordsteinkanten abzusenken.

¹⁶ Die hier genannten Anforderungen gehen über die Festsetzungen in den einschlägigen Regelwerke (z.B. RiLSA) hinaus. Sie sind als Ziele zu verstehen, wohl wissend, dass im Einzelfall abgewogen werden muss, inwieweit die daraus evtl. resultierenden Störungen der anderen Verkehrsarten vertretbar sind oder (zu Lasten der Fußgänger) abgemildert werden müssen.

¹⁷ Besonders gestalteter Bereich, der dem Kraftfahrer den Eindruck vermittelt, dass er hier besondere Aufmerksamkeit walten lassen muss.

2.2.3 Gehen an Straßen

2.2.3.1 Dimensionierung der Verkehrsflächen für Fußgänger

Die Dimensionierung der Flächen für den Fußwegverkehr hat sich an der Schutz- und Aufenthaltswirkung von Gehwegen zu orientieren. Jeder Gehweg muss mit Rollstuhl und Kinderwagen benutzbar sein. Im einzelnen werden folgende nutzbare Mindestbreiten¹⁸ angestrebt (vgl. EAE-85/95 und EAHV 93):

- An Gehwegen an Anliegerstraßen beidseitig 2,00 m oder einseitig 2,50 m.
- An Gehwegen an Hauptgeschäftsstraßen 3,0 m.
- An Geschäftsstraßen mit Schaufenstern 4,0 m.

In diesem Zusammenhang bedarf es zunehmend einer klarstellenden Regelung, wann und wo Geschäftsauslagen und Werbeposter noch zulässig sein sollen.

2.2.3.2 Konflikt mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Gehwege dienen dem Schutz der Fußgänger vor den anderen Verkehrsmitteln. Das Parken von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen be- und verhindert diese Funktion. Deshalb ist eine eindeutige bauliche Gestaltung, eine konsequente Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehr und eine Ahndung von illegalem Gehwegparken erforderlich. Eine Legalisierung von Gehwegparken (Zeichen 315 Straßenverkehrsordnung) sollte äußerst restriktiv und nur als kurzfristige Übergangsregelung gehandhabt werden und kommt nur in Bereichen in Frage, in denen die unter Ziffer 2.2.3.1 aufgeführten Mindestgehwegbreiten in jedem Fall eingehalten werden und die baulichen Voraussetzungen (ausreichender Deckenaufbau) gegeben sind.

2.2.3.3 Konflikt mit dem Fahrradverkehr

Eine gemeinsame Nutzung von Gehwegen durch Fußgänger und Fahrradfahrer verlagert den Konflikt zwischen Auto und Fahrradfahrer auf die Ebene Fahrradfahrer/Fußgänger. Im städtischen Bereich mit regelmäßigem Fußgängerverkehr soll deshalb eine solche Regelung für Gehwege im Straßenraum auf Ausnahmefälle begrenzt werden, in denen ein notwendiger Schutz für Fahrradfahrer kurzfristig nicht anders zu schaffen ist, die Gehwege mindestens 4,0 m breit sind und für die Führung des Radverkehrs eine mittelfristige Lösung außerhalb des Fußgängerflächen vorgesehen ist.

2.2.3.4 Gestaltung der Oberflächen

Um eine bequeme Begehbarkeit der Fußgängerflächen zu gewährleisten, müssen auch bei Natursteinbelägen besonders im Hinblick auf ältere und gehbehinderte Menschen stets gehfreundliche Beläge gewählt werden.

2.2.4 Berücksichtigung bei Baustellen

Bei der Einrichtung von Baustellen sind die Belange des Fußwegeverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

¹⁸ Fußwege dürfen 1,50 m breit angelegt werden, wenn kein Zuschlag für Gebäude, Bäume, Schaltkästen oder Verweilflächen addiert werden muß. Solche Zuschläge ergeben sich z.B. durch:

Gebäude, Zäune, Mauern, Parkuhren, Verkehrszeichen etc.	0,25 m	
Fahrbahnrand mit bedeutendem Kfz-Verkehr	0,50 m	
Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00 m	
Bushaltestellen	1,50 m	
Auslagen von Geschäften	1,50 m	u. v. a.

2.2.5 Berücksichtigung von blinden und sehbehinderten Fußgängern

Die Belange der blinden und sehbehinderten Mitbürger sind im Rahmen der Möglichkeiten weitestgehend zu berücksichtigen. Dies gilt vor allem an folgenden Punkten:

- Abgrenzung zur Fahrbahn und zu Radwegen.
- Überquerung an Lichtsignalanlagen.

2.3 Maßnahmenprogramm Fußgängerverkehr

Zur Umsetzung der Entwicklungsziele des Fußwegeverkehrs ist zunächst die Beseitigung von Konfliktstellen (Unfall- und Problemschwerpunkte) erforderlich. Als Problemschwerpunkte sind die Bereiche ausgewiesen, die von Fußgänger subjektiv als problematisch, d.h. gefährdend und behindernd eingestuft werden.

Dabei stehen Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen im Vordergrund. Weitere Maßnahmen ergeben sich aus der Defizitanalyse zum Hauptwegenetz bei Detailplanungen im Rahmen von Stadtteilverkehrskonzepten, aus dem Wanderwegenetz, den Erkenntnissen der Landschaftsplanung und im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Polizei und Stadt Bamberg zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten.

Das Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der Entwicklungsziele des Fußgängerverkehrs umfasst insbesondere:

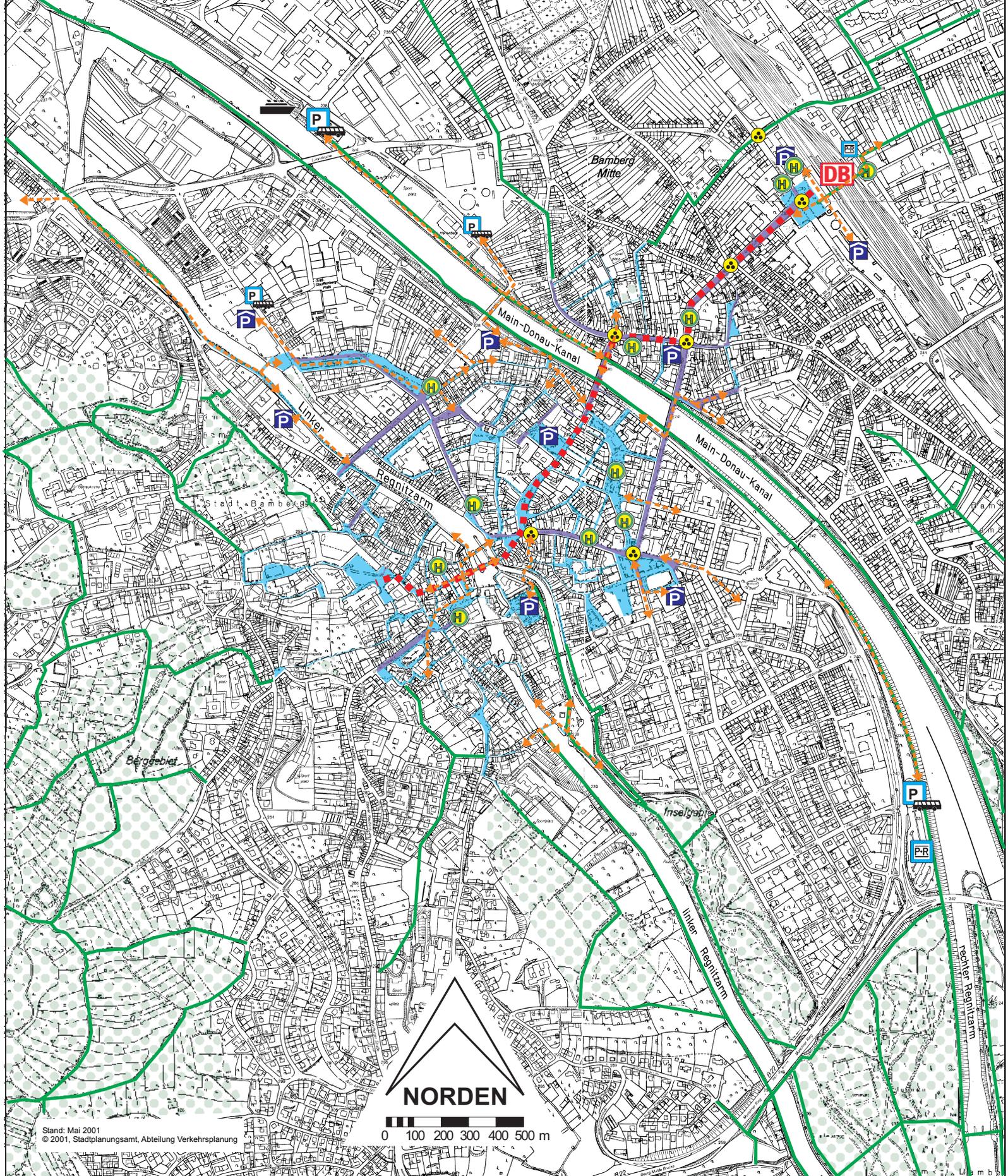
- Beseitigung von Konfliktstellen
- Verbesserung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen
- Herstellen von Netzschlüssen (Ergänzung des Wegenetzes)
- Verbesserung der Benutzbarkeit von Fußgängeranlagen
- Attraktivitätssteigerung von Fußgängeranlagen

Fußläufiges Bamberg


Stadt Bamberg
 Stadtplanungsamt
 Abteilung Verkehrsplanung
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BAMBERG
ENTWURF 2000
Plandarstellung:
 Zielkonzept fußgängerfreundliches Bamberg

Legende

- ■ ■ Fußgängerachse Bahnhof - Dom
- - - Wichtige Fußwegverbindungen
 - vom Parkhaus bzw. Stadtteil in die Innenstadt
 - Naherholung / Verbindung
- - - Wichtige Einrichtungen für Fußgänger
 - Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte
 - wichtige Haltestellen
- Wichtige Fußgängerflächen
 - MIV nicht eingeschränkt
 - MIV eingeschränkt, ohne MIV
- Flächen für die Naherholung



Fußgängerverkehr

Erläuterung der Abkürzungen in dieser Tabelle siehe Anhang

Rang- ziffer	Räumlicher Maßnahmen- bereich	Funktion des Bereiches für den Fußgängerverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
1	Hauptwachstraße / Fleischstraße	• Fußgängerbereich	• Belästigung und Gefähr- dung durch mIV	• Verbesserungen für den Fußgängerverkehr in der Hauptwachstraße, spe- ziell am Beginn Fußgän- gerzone (Durchfahrtsver- bot durch die Kernstadt).	<0,01	1	<1 ¹⁹
2	Alle Gehwege im Stadt- gebiet	• Fußgängerverkehrsflä- chen	• Zugestellt durch Geh- steigparken	• Kein Gehwegparken zulassen bzw. • Gehwegparken aus- nahmsweise nur dort, wo ausreichend Gehwegflä- chen übrig bleiben (Aus- nahme)	<0,01	1	<1
3	Bahnhof	• Starker Querungsbedarf • Aufenthalt	• Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen	• Entflechtung der Ver- kehrsbeziehungen	>2,5	3	p ²⁰
4	Sandstraße / Karoli- nenstraße	• Fußgängerachse Bahnhof ⇔ Dom	• Keine bzw. nur sehr schmale Gehwege vor- handen • Konflikte Fußgänger ⇔ Kfz	• Sperrung der Sand- und Karolinenstraße für den Durchfahrtsverkehr ²¹	--	1	<1 ²²
5	Nördliche Promenade	• innerstädtischer Platz	• Gestaltung mangelhaft • Aufenthaltsnutzung nicht möglich	• Umgestaltung so, dass Platz vorerst als Park- platz, aber auch ohne nochmalige Umgestal- tung als anderweitig ge- nutzter innerstädtischer Platz genutzt werden kann ²³	<0,5	1	p ²⁴
6	Bamberg-Ost	• Anbindung an die Innen- stadt	• Nur unzureichende Bahnquerungen vorhan- den	• Verlängerung des Bahn- steigtunnels und Ausbau einer Park & Ride – Anla- ge an der Brennerstraße und • Wegebeziehung nach Bamberg-Ost durch die Spiegelfelder	>2,5	1	<1
					?	2	<5
7	Kleberstraße / Vorderer Graben	• Verbindung Uferwege bzw. Tiefgarage Georgendamm ⇔ In- nenstadt	• Keine Fußgängerverbind- ung vorhanden	• Fußgängerverbindung durch Grundstück ehem. Milchhof Albert	.. ²⁵	1	p ²⁶
8	Buger Straße / Para- diesweg	• Schulweg	• Ungesicherte Überque- rung einer vierspurigen Straße	• Lichtsignalanlage	<0,25	1	1

¹⁹ Realisierung dann möglich, wenn durch eine entsprechende Anzeige (Dynamisches Parkleitsystem) auf den Belegungsgrad der Tiefgarage Karstadt hingewiesen wird.

²⁰ Abhängig von der Verwirklichung des Gesamtkonzeptes Bahnhof

²¹ Erster Schritt: Sperrung am Wochenende und Fußgängerüberwege über die Herrenstraße (Schranne und Dominikanerstraße).
Zweiter Schritt: vollständige Sperrung mit Umgestaltung

²² Realisierung dann möglich, wenn die nördliche Bergstadt in welcher Form auch immer besser angeschlossen ist.

²³ Langfristig ist eine Nutzung als Anwohnerparkplatz und multifunktional nutzbarer innerstädtischer Platz vorgesehen.

²⁴ Im Anschluss an die Kanalbaumaßnahme.

²⁵ Projekt wird vom Bauwerber verwirklicht, der Stadt Bamberg entstehen keine direkten Kosten.

²⁶ Abhängig von der Verwirklichung der geplanten Bebauung.

Fußgänger

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fußgängerverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz		SS	
9	Bamberg-Mitte	<ul style="list-style-type: none"> Fußwegverbindung zur Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Fußwegverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Fußwegverbindung Kettenbrücke - Bamberg-Mitte etc. im Zuge der Bebauung in diesem Bereich 	?	2	<5
10	Kleberstraße	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung Uferwege bzw. Tiefgarage Georgendamm ↔ Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> (noch) zu viel mIV 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung illegalen Durchgangsverkehrs in der Kleberstraße durch Verdeutlichung der Sackgassensituation im Bereich der Wendemöglichkeit (Umgestaltung der Verknüpfungsbereiche Geh- und Radweg / Wendemöglichkeit / Sackgasse). 	<0,1	3	<5
11	Schweinfurter Straße / Maienbrunnen	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerlängsverkehr Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Gehweg vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau eines durchgehenden Gehweges auf der Häuserseite 	<0,25	1	<1
12	Geyerswörthinsel	<ul style="list-style-type: none"> Naherholung, Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Umwegige Fußgängerführung 	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerverbindung Geyerswörthinsel 	?	3	?
13	Alle LSA	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerquerung 	<ul style="list-style-type: none"> Lange Wartezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Überschreitung einer maximalen Wartezeit von 60 sec nur in Ausnahmefällen. 	<0,01	1	<1
14	Einmündung der Annastraße in die Starkenfeldstraße	<ul style="list-style-type: none"> Querung der Starkenfeldstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Keine gesicherte Querung möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerschutzinsel 	<0,01	1	<1
15	Bughofer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung Verbindung zum Luitpoldhain (Naherholung) 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlender Gehweg 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau eines durchgehenden Gehweges bzw. Anbindung des Geh- und Radweges 	<0,25	1	<1
16	Wildensorger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Gehweg vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Wildensorger Straße mit Gehweg 	<0,5	1	<1
17	Weegmannufer von Regensburger Ring bis zur Schwarzen Brücke	<ul style="list-style-type: none"> Naherholung Freizeit 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Fußgängerverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung des Uferweges zwischen Bauende beim BFC bis zur Schwarzen Brücke 	?	3	p ²⁷
18	Kaulbergfuß	<ul style="list-style-type: none"> Starker Querungsbedarf 	<ul style="list-style-type: none"> Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, da hier Busbeschleunigung mit starkem MIV kombiniert werden musste 	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung des LSA-Programmes 	--	1	p ²⁸
19	Oberer Leinritt ↔ Mühlwörth	<ul style="list-style-type: none"> Freizeitwege Schulwege 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Querung über linken Regnitzarm 	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängersteg Concordia alternativ: Fähre Beleuchtung des Uferweges 	?	3	?
20	Wildensorger Straße zwischen „Die Bergner“ und Baugebiet „Usselmann“	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Gehweg vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenbegleitender Gehweg 	<0,25	3	<5
21	Eisgrube	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise kein Gehweg vorhanden (Seniorenbegegnungsstätte) 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau eines durchgehenden Gehweges 	<0,1	1	<1
22	Rothofer Weg	<ul style="list-style-type: none"> Freizeit und Erholung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Gehweg vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenbegleitender Gehweg 	<0,25	3	<5

²⁷ Grundsätzlich ist dieser Weg abhängig von der Nachfolgenutzung ERBA; es sollte jedoch versucht werden, die Grundstücke für den Weg zu erlangen, ohne dass über den Rest des Erbschicksals bereits entschieden worden wäre.

²⁸ Abhängig von der Sperrung der Sand- und Karolinenstraße. Wenn diese Straßen gesperrt sind, kann die Situation für Fußgänger erheblich verbessert werden, ohne dass die Busbeschleunigung verschlechtert wird.



Fußgänger

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fußgängerverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz		SS	
23	Egelseestraße zwischen Peuntstraße und Marienstraße	• Fußgängertlängsverkehr, Erschließung / Aufenthalt	• Keine bzw. nur ungenügende Gehwegflächen vorhanden	• Ausbau von durchgehenden und ausreichend breiten Gehwegen	<0,25	1	<1
24	Grafensteinstraße / Am Heidelsteig	• Verbindung / Erschließung	• Keine Fußwegverbindung vorhanden	• Realisierung einer Gehwegverbindung abseits des MIV	?	2	<5
25	Verlängerte Gasfabrikstraße	• Anbindung Stadtteil an Innenstadt	• Keine Fußwegverbindung vorhanden	• Realisierung einer Gehwegverbindung abseits des MIV	?	2	<5
26	Egelseestraße / Nürnberger Straße	• Naherholung / Erschließung	• Keine Fußwegverbindung vorhanden	• Realisierung einer Gehwegverbindung abseits des MIV	?	2	<5
27	Katharinenstraße bis Zollnerstraße	• Erschließung / Verbindung	• Keine Fußwegverbindung vorhanden	• Verlängerung der Katharinenstraße als Geh- und Radweg bis zur Zollnerstraße	?	2	<5
28	Leinritt / Markusbrücke	• Verbindung	• Ungenügende Fußgängerverbindung	• Treppenaufgang Leinritt / Markusbrücke	<0,25	1	<1
29	Kaulberg / Stephansberg	• Naherholung / Verbindung	• Keine Wegeverbindung vorhanden	• Fußweg durch den Süßen Grund	?	3	>5
30	Leinritt - Friedrichsbrunnen	• Naherholung / Verbindung	• Keine Wegeverbindung vorhanden	• Gehwegverbindung Leinritt – Friedrichsbrunnen	?	2	>5
31	Leinritt / Untere Brücke	• Verbindung	• Ungenügende und umwegige Fußgängerverbindung	• Verbindung Leinritt – Untere Brücke	?	3	?
32	Unterführung Zollnerstraße	• Schulweg • Stadtteilverbindung	• Sehr schmale Gehwege	• Verlängerung des Bahnsteigtunnels und Ausbau einer Park & Ride – Anlage an der Brennerstraße	>2,5	1	<1
33	Kettenbrücke	• Anbindung der Uferwege an die Innenstadt	• Treppen für Mobilitätsbehinderte und Kinderwagen nicht benutzbar	• Aufzüge an den Brückenköpfen	<0,5	1	<5



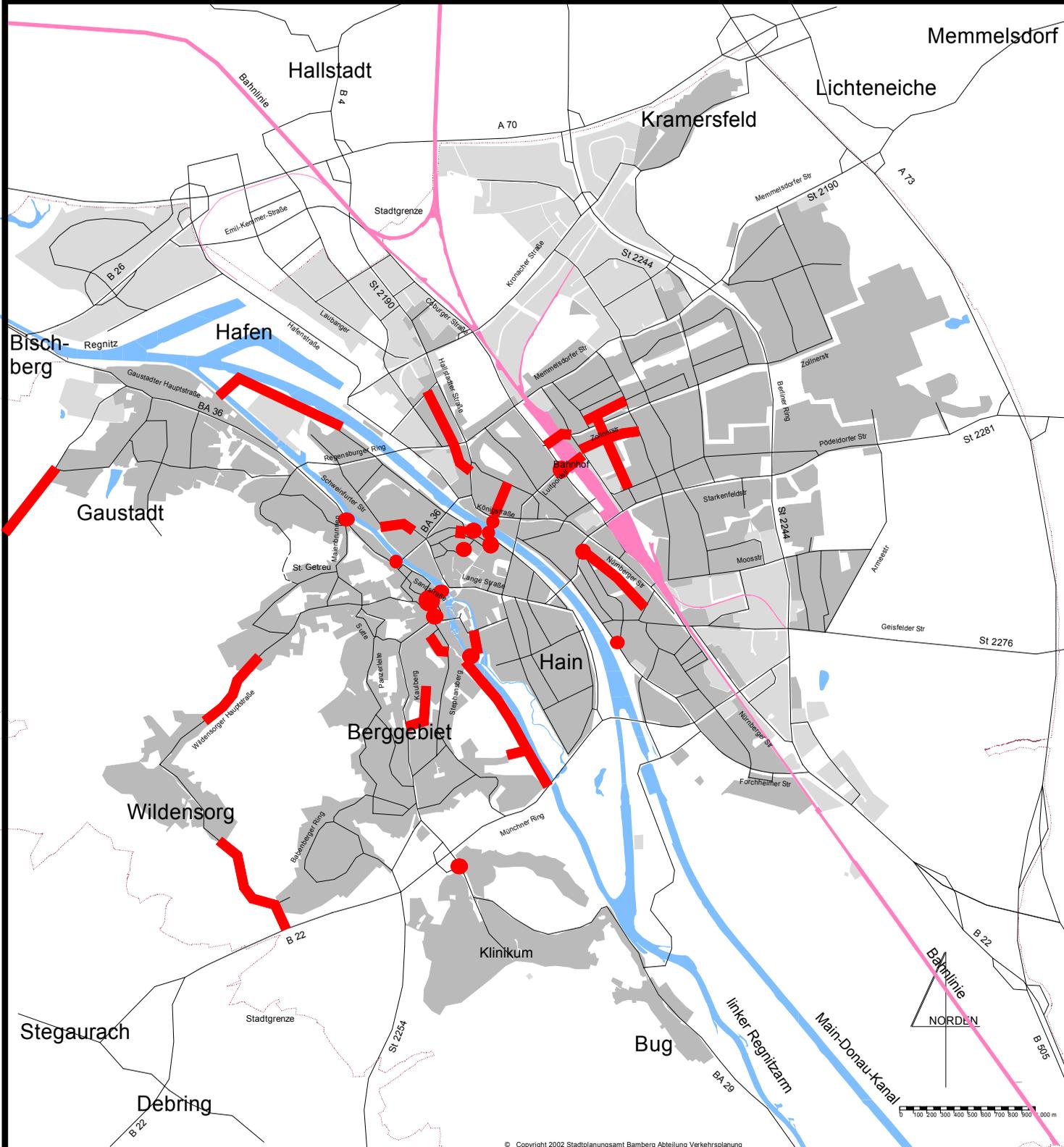
ÜBERSICHTSPLAN

Maßnahmen Fußgänger

Stand: August 2002

Legende:

- punktuelle Maßnahme
- ▬ streckenbezogene Maßnahme
- ▭ gebietsbezogene Maßnahme



3 Programm Fahrradverkehr

Mit 20% Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen der Bamberger Bevölkerung²⁹ kann Bamberg im Bundesvergleich schon als fahrradfreundliche Stadt bezeichnet werden. Die Bamberger benutzen demnach durchschnittlich für jede fünfte Fahrt ihr Fahrrad. Bereits 1982 wurde in einer Verkehrsanalyse³⁰ ein Radverkehrsanteil von ca. 17% festgestellt. Die bisher begonnenen Maßnahmen zur Schaffung von attraktiven, d.h. bedarfsorientierten und sicheren Verkehrsverhältnissen für den Fahrradverkehr sind weiterzuführen.

3.1 Hauptwegenetz für Fahrradfahrer

Im Jahr 1994 wurde ein erster Netzentwurf von City-Routen, Stadtteilverbindungen und Freizeitrouten zwischen Schulen, Freizeitanlagen, Arbeitsstätten und Wohngebieten für die Radfahrer im Stadtgebiet entwickelt.

Dieser Radwegenetzplan wurde am 14.07.1994 vom Verkehrssenat gebilligt. Dabei lag die Priorität bei Umsetzung und Finanzmitteleinsatz beim Ausbau und Unterhalt der Cityrouten sowie bei der Sicherung von Schulwegen.

- | | |
|-------------------|---|
| • Cityroute Nr.1 | Klinikum - Zentrum |
| • Cityroute Nr.2 | Bug - Zentrum |
| • Cityroute Nr.3 | Gaustadt - Zentrum |
| • Cityroute Nr.4 | Bamberg-Nord (Hallstadter Straße) - Zentrum |
| • Cityroute Nr.5 | Kramersfeld - Zentrum |
| • Cityroute Nr.6 | Gartenstadt - Zentrum |
| • Cityroute Nr.7 | Gartenstadt/Süd (Zollnerstraße) - Zentrum |
| • Cityroute Nr.8 | Bamberg-Ost (Starkenfeldstraße) - Zentrum |
| • Cityroute Nr.9 | Bamberg-Ost (Moosstraße) - Zentrum |
| • Cityroute Nr.10 | Gereuth - Zentrum |

Jede einzelne Cityroute wurde detailliert untersucht und die Planungen in einer Maßnahmenliste zusammengefasst. Die in den Maßnahmenlisten aufgelisteten Planungen waren als „Sofortprogramm“ gedacht und kurzfristig realisierbar, da sie die Qualität und die Verkehrssicherheit bestehender Radverkehrsbeziehungen verbesserten ohne groß die Belange anderer Verkehrsarten (mIV, Fußgänger, ÖPNV) zu tangieren. Die Maßnahmen bestanden vor allem aus Furtmarkierungen und Roteinfärbungen im Kreuzungsbereich bzw. im Verlauf von Radwegen, Radwegabsenkungen, aus Grünzeitverlängerungen und teilweise separaten Radwegsignalisierungen für Radfahrer an Ampeln. Daneben wurde auch an einigen Stellen der bestehende Radweg verbreitert bzw. ein fehlendes Radwegstück ergänzt.

Dieses „Sofortprogramm“ ist nun weitestgehend abgeschlossen; nur einzelne Maßnahmen entlang der Cityrouten sind bisher noch nicht ausgeführt, da sie im Zusammenhang mit anderen Straßenbaumaßnahmen stehen bzw. Haushaltskürzungen zum Opfer fielen.

Als nächster Schritt in der Radverkehrsplanung werden die Netzlücken entlang aller Cityrouten untersucht und überprüft, mit welchen Maßnahmen (es muss nicht immer der Neubau eines Radweges sein) die Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur geschlossen werden kön-

²⁹ Haushaltsbefragung 1997

³⁰ Verkehrswegeplan Billinger, Entwurf 1982

nen. Diese Planungen werden i.d.R. große Auswirkungen auf andere Verkehrsarten haben (z.B. Auflassen von Stellplätzen, Auflassen gesonderter Abbiegestreifen etc.) und u.U. auch kostenintensiv sein.

Folgende Netzlücken sind vorhanden:

- Cityroute Nr. 4
Bamberg-Nord (Hallstadter Straße) - Zentrum Abschnitt Lichtenhaidestr. bis zur Siechenkreuzung beidseitig
(Verkehrsbelastung ca. 12.600 Kfz/Tag, ca. 600 Rad/8h³¹)
- Cityroute Nr. 6
Gartenstadt - Zentrum Memmelsdorfer Straße ab Einmündung Brennerstraße stadteinwärts
(Verkehrsbelastung ca. 20.000 Kfz/Tag, ca. 750 Rad/8h)
- Cityroute Nr. 8
Bamberg-Ost (Starkenfeldstraße) - Zentrum ab Pfisterberg stadteinwärts
(Verkehrsbelastung je nach Abschnitt zwischen 14.000 bis 19.000 Kfz/Tag, zwischen 1.050 bis 2.200 Rad/8h)
- Cityroute Nr. 9
Bamberg-Ost (Moosstraße) - Zentrum Nürnberger Straße beidseitig
(Verkehrsbelastung ca. 12.500 Kfz/Tag, ca. 530 Rad/8h)
- Cityroute Nr. 10
Gereuth - Zentrum Teilstück Kunigundendamm beidseitig
(Verkehrsbelastung ca. 9.500 Kfz/Tag, ca. 1.320 Rad/8h)

Die bisherige Umsetzungsstrategie, den Schwerpunkt der Radverkehrsplanung auf die Cityrouten zu legen, wird durch die Radverkehrszählung, die im Sommer 1998 durchgeführt wurde, bestätigt.

Die Umsetzung dieses Netzes erfolgt schrittweise im Rahmen der abgestimmten Maßnahmenprogramme durch bauliche und/oder verkehrsregelnde Maßnahmen.

3.2 Grundsätze für die Gestaltung von Anlagen für den Fahrradverkehr

Die folgenden Grundsätze dienen als Richtlinie für die Gestaltung neuer und die Anpassung bestehender Fahrradverkehrsanlagen.

3.2.1 Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen

Die höhere Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und hohes Kfz-Aufkommen sind die Hauptursachen für die Probleme der Fahrradfahrer im Straßenraum. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fahrradfahrer erfordert deshalb entweder die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus und/oder der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs oder die Anlage von separaten Verkehrsflächen für den Fahrradverkehr.

Die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten sind Anhaltswerte für die Einsatzgrenzen von Mischverkehr auf der Fahrbahn. Niedrigere Belastungsgrenzen sind anzusetzen bei Schwerlast- oder Busverkehr ab etwa 1.000 Kfz dieser Art pro Tag oder bei kurvenreichen, unübersichtlichen oder schmalen Straßenabschnitten.

³¹ Für den Radverkehr liegen keine Ergebnisse aus 24-Stunden-Zählungen vor, da der Radverkehr mit automatischen Zählgeräten nicht zuverlässig erfasst werden kann und eine Handzählung über 24 Stunden zu personal- und kostenaufwändig ist.

Verkehrsstärke DTV [Kfz/Tag]	Geschwindigkeit V_{85}^{32} [km/h]
≤ 15.000	$\leq 40 - 45$
5.000 – 10.000	≤ 50
< 5.000	≤ 60

Tabelle 3 Einsatzgrenzen für Mischverkehr des Radverkehrs mit mIV auf der Fahrbahn³³

Aufgrund dieser Richtlinie ergibt sich Handlungsbedarf zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für Radfahrer. Die betroffenen Straßenzüge sind in **Tabelle 4** aufgeführt. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sind der Programmplanung für den Radverkehr zu entnehmen.

Straßenzug	Verkehrsaufkommen (Stand 1997)	Funktion für den Radverkehr
Nürnberger Straße zw. Dr.v.Schmitt-Str. und Pfister-, Peuntstr.	12.250 Kfz/24h	Cityroute 9
Nürnberger Straße zw. Pfister-, Peuntstr. und Holzgarten-, Moosstr.	12.250 Kfz/24h	Cityroute 9
Nürnberger Straße zw. Holzgarten-, Moosstr. und Geisfelder Unterführung	11.300 Kfz/24h	Erschließung
Obere Königstr. / Steinweg	12.000 Kfz/24h	Cityroute 9
Schwarzenbergstraße	12.600 Kfz/24h	Stadtteilverbindung
Ludwigstraße zw. Kunigundenruh- und Luitpoldstr.	12.000 Kfz/24h	Stadtteilverbindung
Ludwigstr. zw. Luitpold- und Zollnerstr.	24.000 Kfz/24h	Stadtteilverbindung
Luitpoldstr. zw. Ludwig- und Königstr.	13.550 Kfz/24h	Erschließung
Luitpoldstr. zw. Königstr. und Heinrichsdamm	21.000 Kfz/24h	Cityroute 9
Willy-Lessing-Str.	17.050 Kfz/24h	Cityroute 9
Hainstr. zw. Schönleinsplatz und Richard-Wagner-Str.	20.000 Kfz/24h	Erschließung
Nonnenbrücke / Richard-Wagner-Str. / Geyerswörthstr.	16.450 Kfz/24h	
Bischofsmühlbrücke	13.650 Kfz/24h	
Schweinfurter Str.	12.000 Kfz/24h	
Untere Sandstr.	10.300 Kfz/24h	
Gaustadter Hauptstraße	12.200 – 13.150 Kfz/24h	Erschließung
Hallstadter Straße zw. Lichtenhaidestr. und Siechenkreuzung	12.600 Kfz/24h	Cityroute 4
Memmelsdorfer Str. zw. Coburger Str. und Siechenkreuzung	20.350 Kfz/24h	Cityroute 6
Siechenstr.	7.900 Kfz/24h (Einbahnrichtung)	Cityroute 6/4
Pfisterstr.	20.000 Kfz/24h	Cityroute 8
Peuntstr.	14.250 Kfz/24h	Cityroute 8
Marienbrücke	19.400 Kfz/24h	Cityroute 8
Wilhelmstr.	12.500 Kfz/24h	Cityroute 8
Friedrichstr.	15.450 – 17.000 Kfz/24h	Cityroute 8

Tabelle 4 Straßen bzw. Straßenteilstücke mit einer Verkehrsbelastung über 10.000 Kfz/24h (Stand 1997), einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und ohne separaten Radverkehrsflächen

³² Geschwindigkeit, die von 85 % der Kraftfahrer eingehalten wird

³³ Quelle: ERA 95

Durch die vorgesehenen zusätzlichen Ansiedlungen und durch die vorgesehenen Veränderungen im MIV-Wegenetz erhöht sich in manchen Straßen, deren Verkehrsbelastung derzeit noch unter 10.000 Kfz/Tag liegt, die Verkehrsbelastung über diese Schwelle. Damit wären dann auch in diesen Straßen entsprechende Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich. Die betroffenen Straßenzüge sind in **Tabelle 5** aufgeführt. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sind der Programmplanung für den Radverkehr zu entnehmen.

Straßenzug	Verkehrsaufkommen (Abschätzung)	Funktion für den Radverkehr
Lichtenhaidestraße	11.000 Kfz/24 h	Stadtteilverbindung
Verbindungsstraße Laubanger – Jäckstraße	17.000 Kfz/24 h	Stadtteilverbindung
Hafenstraße	11.000 Kfz/24 h	
Dürreseestraße	12.500 Kfz/24 h	Erschließung
Teilstück Laubanger	13.500 Kfz/24 h	Stadtteilverbindung
Margaretendamm	16.000 - 25.000 Kfz/24 h	Stadtteilverbindung

Tabelle 5 Straßen bzw. Straßenteilstücke mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und ohne separaten Radverkehrsflächen, deren Verkehrsbelastung in Zukunft ansteigen und dabei voraussichtlich die 10.000 Kfz/24h-Grenze überschreiten wird.

3.2.2 Überqueren von Straßen, Abbiegen

Bei Führung des Fahrradverkehrs im Kfz-Verkehr sind bei Anlage und Betrieb von Lichtsignalanlagen entsprechende Parameter zu berücksichtigen.

Auch wenn die Sicherheit des Radfahrers oberste Priorität hat, darf bei Führung auf separaten Verkehrsflächen der erforderliche besondere Schutz an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten nicht zu Lasten der Verkehrsqualität für Fahrradfahrer gehen. Konkret bedeutet dies neben minimalen Wartezeiten und ausreichenden Grünzeiten vor allem, dass die Überquerung der Konfliktbereiche durchgehend geschaltet wird und dass alle Abbiegebeziehungen geschaffen bzw. erhalten werden. Dabei ist eine direkte Führung linksabbiegender Radfahrer auf separaten Abbiegespuren für Radfahrer besonders attraktiv. Sie ist der indirekten Führung überall dort vorzuziehen, wo sich Radfahrer ausreichend sicher nach links einordnen können.

3.2.3 Fahren auf und an Hauptverkehrsstraßen

In Straßenabschnitten, auf denen nach Tabelle 3 Mischverkehr nicht möglich ist, ist zum Schutz insbesondere der schwächeren und unsicheren Fahrradfahrer die Anlage von separaten Verkehrsflächen für Fahrradfahrer erforderlich. Dabei ist dem System des Radfahrstreifens (Führung der separaten Radverkehrsfläche auf Fahrbahnniveau und im Fahrbahnbereich) nach Möglichkeit der Vorrang einzuräumen; baulich angelegte Bordsteinradwege (Führung auf Gehwegniveau) sind so anzulegen, dass vor Kreuzungen und Einmündungen eine rechtzeitige Sichtbeziehung zwischen dem Kfz-Verkehr und den Fahrradfahrer besteht (Parallelführung des Radweges am Fahrbahnrand im Regelfall auf eine Länge von 15,00 bis 20,00 m). Für beide Arten der separaten Radverkehrsfläche gilt, dass die Anlagen die Knotenpunkte mit einschließen sollten und die Einfädelung in den Kfz-Verkehr bei Beendigung der Anlage verkehrssicher und fahrradfreundlich erfolgen sollte. Entsprechendes gilt für die Anfänge und alle Abbiegebeziehungen im gesamten Verlauf der Radverkehrsanlagen.

Eine gemeinsame Nutzung von Gehwegen durch Fußgänger und Fahrradfahrer verlagert den Konflikt zwischen Autos und Fahrradfahrer auf die Ebene Fahrradfahrer/Fußgänger. Im städtischen Bereich mit regelmäßigem Fußwegeverkehr soll deshalb eine solche Regelung für Gehwege im Straßenraum auf Ausnahmefälle begrenzt werden, in denen ein notwendiger Schutz für Fahrradfahrer kurzfristig nicht anders zu schaffen ist, die Gehwege mindestens 4,0 m breit sind und eine mittelfristige Lösung außerhalb des Gehwegbereiches verfolgt wird.

3.2.4 Dimensionierung von Fahrradverkehrsflächen

Die Dimensionierung der separaten Verkehrsflächen für den Fahrradverkehr hat sich an der Schutzfunktion der Anlagen zu orientieren. Im einzelnen werden in Anlehnung an die EAE 85/95, EAHV 93 und die ERA 95 folgende Mindestbreiten (einschließlich Sicherheitsstreifen) im bebauten Stadtgebiet angestrebt:

- | | |
|---|-------------------|
| ➤ Einrichtungsfahrradstreifen oder –wege
(im begründeten Ausnahmefall) | 2,00 m
1,75 m) |
| ➤ Gegenrichtungsfahrradwege
(im begründeten Ausnahmefall) | 3,00 m
2,50 m) |

3.2.5 Radfahren in Erschließungsstraßen

Separate Radwege bzw. Abmarkierungen von Radfahrstreifen sind im Nebenstraßennetz aufgrund der geringen Kfz-Mengen meist nicht notwendig, in den meisten Wohngebieten gilt außerdem die Tempo-30-Regelung.

Allerdings führen die im Zuge von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eingeführten Einbahnstraßen zu teils großen Umwegen für Radfahrer. Hier hat der Gesetzgeber seit September 1997 Möglichkeiten geschaffen, den Radverkehr entgegen Einbahnrichtungen fahren zu lassen.

Ein weiteres Element der Radverkehrsinfrastruktur im Erschließungsstraßennetz ist die Fahrradstraße.

Diese Maßnahmen - Fahrradstraßen und Radfahren entgegen Einbahnrichtung – sind im Vergleich zum Ausbau der Cityrouten relativ einfach und kostengünstig, aber äußerst wirkungsvoll um den Radverkehr in Bamberg zu fördern.

3.2.6 Gestaltung von Fahrradverkehrsflächen

Die Gestaltung von separaten Verkehrsflächen für den Fahrradverkehr soll die Funktion der Anlage für alle Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der Belange von Sehbehinderten deutlich machen und den Fahrradfahrer eine eindeutige Orientierung im Straßenraum erleichtern:

- Radfahrfurten über einmündende Nebenstraßen werden grundsätzlich rot eingefärbt (rutschfester Belag) und mit Furtmarkierung im Breitstrich gekennzeichnet.
- Bordsteinradwege werden niveaugleich in Abstimmung mit der Gestaltung des Gehwegbereiches mit einem abgesetzten Belag versehen.
- Radverkehrsanlagen sind mit einem radfahrfreundlichen Belag auszustatten.
- An Grundstückszufahrten wird der Radfahrer ohne Niveau- oder Belagwechsel geführt, um dort die Vorfahrt des Radfahrers zu verdeutlichen.

Bei Borsteinradwegen gilt im übrigen, dass am Anfang und Ende der Anlage die Bordsteine auf ein Niveau von 0 cm abgesenkt werden sollen. Neigungsveränderungen und Auf- und Abfahrtsrampen sind möglichst flach zu gestalten, Niveauwechsel (z.B. bei Verkehrsinseln) sind weitestgehend zu vermeiden.

Fahrradverkehrsflächen sollen so angelegt werden, dass sie durchgängig sicher befahrbar sind.

Dies bezieht sich insbesondere auch auf die Ausbildung von Kurvenradien. Weil Radfahrer bei Kurvenfahrten physikalisch zwingend in eine Schräglage geraten, vergrößert sich in Kurven das benötigte Lichtraumprofil von Radfahrern. Dies ist beim Zweirichtungsverkehr besonders zu berücksichtigen, weil zwischen den beiden Lichtraumprofilen der einander begegnenden Radfahrer noch ein hinreichender Sicherheitsabstand vorhanden sein muss. Deshalb müssen Breitenzuschläge für Radverkehrsanlagen in Kurven, in Abhängigkeit von einer Entwurfsgeschwindigkeit, die wiederum davon ausgehen sollte, dass jede eigenständige Radverkehrsanlage mit einer durchgehenden Geschwindigkeit von 30 km/h sicher befahren können werden sollte, berücksichtigt werden. Weitere Zuschläge für die Benutzung mit Fahrradanhängern u.ä. sind ebenfalls zu beachten

Schutzanlagen an Kreuzungspunkten mit Gleisanlagen sind entsprechend zu gestalten.

Radwege in der Landschaft sollen so befestigt werden, dass sich auch bei ungünstiger Witterung für Fahrradfahrer benutzbar sind. Auch Wege mit wassergebundener Decke sind laufend zu unterhalten. Erforderliche Querrinnen im Bereich von Radwegen mit wassergebundener Decke sollen ohne Ansatz und flach gestaltet werden. Land- und forstwirtschaftlich genutzte Wege als Bestandteil des Radwegenetzes sollen bituminös befestigt werden.

Die Benutzbarkeit von separaten Verkehrsflächen für den Fahrradverkehr erfordert eine regelmäßige Reinigung, insbesondere von Glasscherben.

Im Winterdienst ist dem gestiegenen Radverkehr Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass die wichtigsten Radwege bis spätestens 7:00 Uhr morgens schneefrei sind.

Hierzu ist in Abstimmung mit dem Entsorgungs- und Baubetrieb (EBB) eine Rangliste der Räumungsprioritäten zu erstellen.

3.2.7 Berücksichtigung bei Baustellen

Bei der Einrichtung von Baustellen sollen die Belange des Fahrradverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Der Verlauf von Fahrradrouten (Radwegenetzplan) ist durch kleinräumige Umleitungen auszuschildern bzw. anzulegen und zu gewährleisten. Die Ausschilderung muss rechtzeitig und eindeutig erfolgen.

3.2.8 Wegweisung für Radfahrer

Das Netz der fahrradfreundlichen Verbindungen ist mit besonderen Wegweisern auszustatten. Nicht vermeidbare Umwegfahrten aufgrund von Einbahnstraßenregelungen oder Sackgassen sind durch eindeutige Hinweise für den Fahrradverkehr auf Verbindungsmöglichkeiten zu kennzeichnen.

3.3 Maßnahmenprogramm Fahrradverkehr

Das Maßnahmenprogramm umfasst vom Grundsatz her alle Maßnahmen, die sich aus dem Radwegenetzplan ergeben. Dabei konzentriert sich die Zusammenstellung auf folgende Bereiche:

- Beseitigung von Konfliktstellen
- Herstellung besonders dringlicher Netzanschlüsse
- Weiterführung und Vervollständigung des Wegweisungssystems
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen ÖPNV und SPNV (Bike & Ride)
- Einrichtung sonstiger Fahrradabstellanlagen
- Veröffentlichung eines Radlerstadtplans



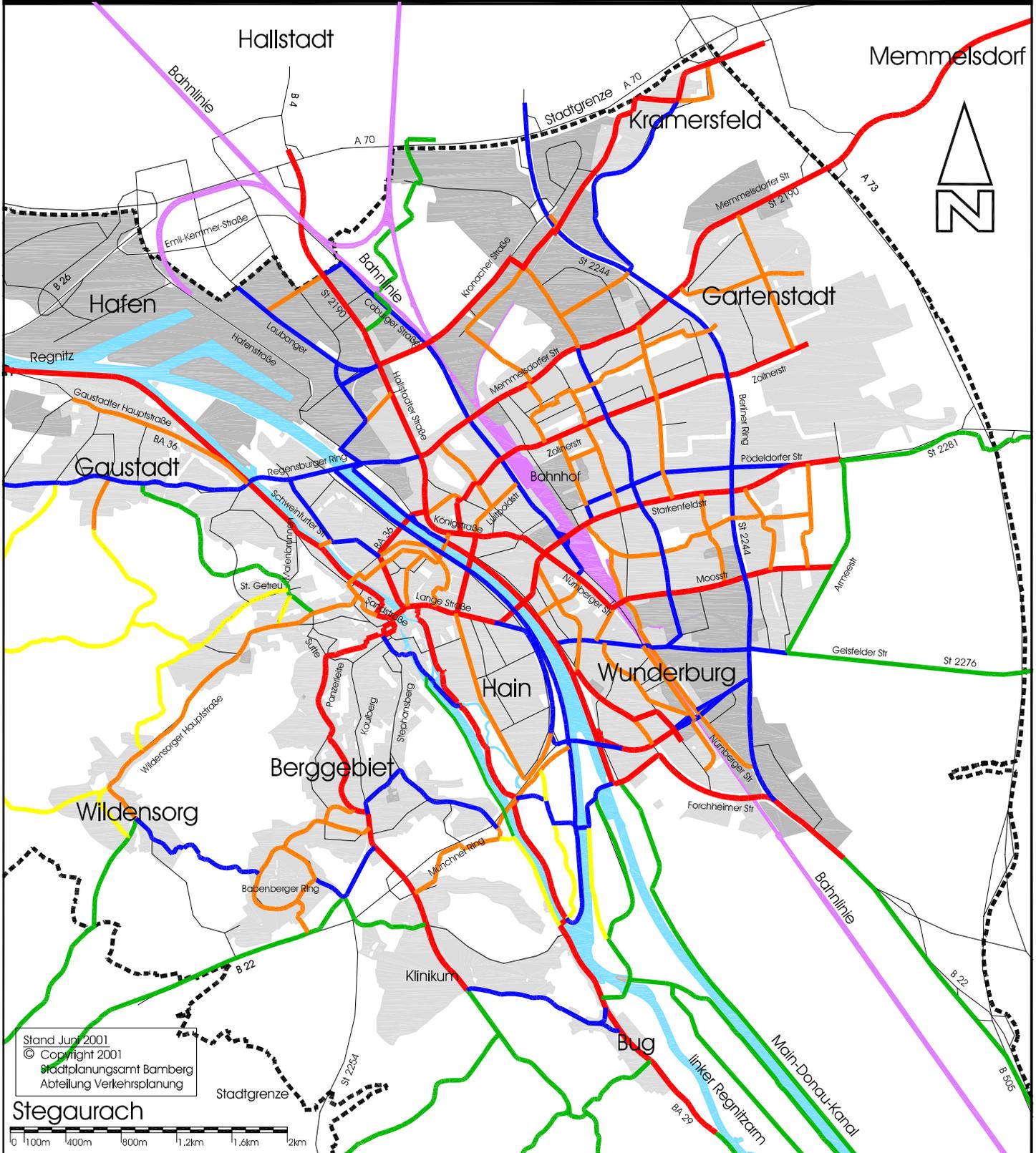
Stadt Bamberg
Baureferat
Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsplanung

Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

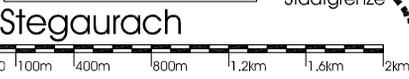
Straßenhierarchie RADVERKEHRSNETZ

Legende:

- City-Routen
- Stadtteilverbindungen
- Erschließung
- Freizeitrouten
- Radwegenez Oberfranken
teilweise überlagert mit städtischen Radnetzelementen



Stand Juni 2001
© Copyright 2001
Stadtplanungsamt Bamberg
Abteilung Verkehrsplanung



Fahrradverkehr

Erläuterung der Abkürzungen in dieser Tabelle siehe Anhang

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fahrradverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
1	Wilhelmstraße / Marienbrücke / Peuntstraße / Pfisterberg	• Cityroute 8	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise (stadtauswärts) Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	• Ergänzung der Radverkehrsanlagen	<0,1	1	<1
2	Friedrichstraße	• Cityroute 8	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise (stadtauswärts) Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	• Ergänzung der Radverkehrsanlagen im Zuge der anstehenden Kanalbaumaßnahme unter Wegfall des Längsparkstreifens	<0,1	1	<1
3	Siechenkreuzung	• Verknüpfung von zwei Cityrouten	<ul style="list-style-type: none"> Unübersichtlich Radwegführung im Kreuzungsbereich Unzulängliche Radverkehrsanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Rotmarkierung der Radfurten Radfahrstreifen Neue IV-Spuraufteilung 	<0,1	1	<1
4	Hallstadter Straße / Siechenstraße	• Cityroute 4 / Cityroute 6	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	• Ergänzung der Radverkehrsanlagen	?	3	p ³⁴
				• oder	• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	--	1
5	Memmelsdorfer Straße Abschnitt Ludwigstraße bis Siechenkreuzung	• Schulweg, Cityroute Nr. 6	<ul style="list-style-type: none"> Nur einseitige Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	• Radfahrstreifen stadteinwärts ³⁵ und Tempo 30	<0,1	3	?
				• oder	• Umbau mit Verzicht auf Parkplätze	<0,5	2
6	Luitpoldstraße / Willy-Lessing-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung Bahnhof – Innenstadt Cityroute 9 Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Radweg vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	• Radfahrstreifen	<0,1	1	<1
7	Sandstraße / Dominikanerstraße Teilstück Untere Brücke – Kasernstraße	• Cityroute Nr. 3	• Radverkehr nur in eine Richtung möglich	<ul style="list-style-type: none"> Sperrung der Sandstraße für den MIV Zulassen des Radverkehrs in beide Richtungen 	--	1	<1 ²²
8	Obere Königstraße / Steinweg / Nürnberger Straße zwischen Luitpoldkreuzung und Holzgartenstraße ³⁶	• Cityroute Nr. 9	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	• Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen	?	2	<5
				• oder	• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	--	1

³⁴ Abhängig von der Verlängerung der Kronacher Straße zur Hallstadter Straße.

³⁵ Hierzu liegt ein entsprechendes Gutachten vor.

³⁶ Nach endgültigem Ausbau der Bahnparallelen Innenstadttangente im Zuge des viergleisigen Ausbaues der Bahnstrecke durch Bamberg ist der Verkehr auf diesem Teilstück erheblich reduziert, so dass dann dort keine Radverkehrsanlagen mehr notwendig wären. In der Zwischenzeit wird Tempo 30 vorgeschlagen.

Fahrrad

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fahrradverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
9	Stadtteil Kramersfeld	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 5 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs auf der zukünftig aufgelassenen Bahntrasse 	?	3	<5
10	Habergasse	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 2 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr nicht zugelassen 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) und Zulassung des Radverkehrs 	--	1	<1
11	Kunigundendamm	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 10 	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch mIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Radverkehrsanlagen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	<0,1	1	p ³⁷
					--	1	<1
12	Kernstadt	<ul style="list-style-type: none"> Innenstadterschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs (umwegig) Beläge teilweise radfahrfeindlich 	<ul style="list-style-type: none"> Zulassung des Radverkehrs im Vorderen Graben in beide Richtungen zwischen Hauptwachstraße und Fleischstraße (Durchfahrtsverbot durch die Kernstadt) und zwischen Holzmarkt und Edelstraße (Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich) 	--	3	<1
13	Gesamtes Stadtgebiet	<ul style="list-style-type: none"> Orientierung, Wegweisung 	<ul style="list-style-type: none"> Wegweisung nur in Teilbereichen vorhanden, teilweise uneinheitlich 	<ul style="list-style-type: none"> Bestehende Wegweisung ergänzen; einheitliche Wegweisung 	<0,01	1	<1
14	Gesamtes Stadtgebiet	<ul style="list-style-type: none"> Orientierung, Werbung 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Radlerstadtplan vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Radlerstadtplan veröffentlichen 	<0,1	3	<1
15	Gesamtes Stadtgebiet	<ul style="list-style-type: none"> Winterdienst 	<ul style="list-style-type: none"> Nicht gestreute bzw. nicht geräumte Radverkehrsanlagen, die dadurch nicht mehr nutzbar sind. 	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer Rangliste der Räumungsprioritäten auf der Grundlage des Hauptwegenetzes für den Radverkehr. 	--	1	<1
16	Kreuzung Buger Straße / Paradiesweg / Auf-fahrtsschleife Münchner Ring	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute Nr. 1 Schulweg 	<ul style="list-style-type: none"> Verschwenkte Führung im Kreuzungsbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Direkte Führung, Bordsteinabsenkung, Roteinfärbung der Furten 	<0,25	1	p ³⁸
17	Starkenfeldstraße Abschnitt Schwarzenbergstraße – Schildstraße	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 8 	<ul style="list-style-type: none"> Radwege vom Gehweg abmarkiert, dadurch sowohl Gehweg wie auch Radweg zu schmal 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau von beidseitigen ausreichend breiten Radverkehrsanlagen 	?	3	p ³⁹
18	Unterführung Zollnerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Schulweg, Cityroute 7 Wichtigste Radverkehrs-verbinding 	<ul style="list-style-type: none"> zu schmale Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung der Unterführung 	>2,5	3	>5
19	Unterführung Memmelsdorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Schulweg, Cityroute 6 	<ul style="list-style-type: none"> zu schmale Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von ausreichenden breiten Radverkehrsanlagen im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke durch Bamberg 	>2,5	3	p ⁴⁰
20	Regensburger Ring / Magazinstraße	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbinding 	<ul style="list-style-type: none"> Nur einseitig Radverkehrsanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> beidseitige Radwege 	?	3	p ⁴¹

³⁷ Abhängig von der Umgestaltung der Einmündung der Bughofer Straße in den Kunigundendamm.

³⁸ An diesem Knotenpunkt soll eine Lichtsignalanlage errichtet werden.

³⁹ Umbau der Pfisterbrücke erforderlich (Verbreiterung der Geh- und Radwege)

⁴⁰ Abhängig von der Erneuerung der Unterführung im Zuge des geplanten viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke durch Bamberg.

⁴¹ Veränderungen an Brücken erforderlich; alternativ Abmarkierung und Umbau der Knotenpunkte.



Fahrrad

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fahrradverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
21	Ludwigstraße, Schwarzenbergstraße Abschnitt Zollnerstraße bis Pfisterberg	• Stadtteilverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	• Beidseitige Radverkehrsanlagen ⁴²	?	2	p43
22	Lichtenhaidestraße	• Stadtteilverbindung	• Nur teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden	• Erneuerung bzw. Ergänzung der Radfahrstreifen	<0,1	1	p44
23	Robert-Bosch-Straße – Zum Eichelberg	• Stadtteilverbindung	• Keine Radverkehrsverbindung vorhanden	• Selbständiger Radweg mit Querung des Industriegleises	<0,1	1	<1
24	Weegmannufer von Regensburger Ring bis zur Schwarzen Brücke	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung Freizeit Großräumige Verbindung (Radwanderrouen) 	• Keine Radverkehrsverbindung vorhanden	• Verlängerung des Uferweges zwischen Bauende beim BFC bis zur Schwarzen Brücke	?	3	p45
25	Katharinenstraße bis Zollnerstraße	• Erschließung	• Keine Radverkehrsverbindung vorhanden	• Verlängerung der Katharinenstraße als Geh- und Radweg bis zur Zollnerstraße	?	2	<5
26	äußere Nürnberger Straße	• Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> fehlender beidseitiger Radweg zu schmaler einseitiger Radweg 	• Ausbau bzw. Markierung von beidseitigen Radverkehrsanlagen	?	3	p46
27	Promenade	• Innenstadterschließung	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs (umwegig) Beläge teilweise radfahrfeindlich 	• Verbesserung der Situation für Radfahrer auf der gesamten Promenade im Zuge der Umgestaltung	?,-- ⁴⁷	1	p48
28	Verknüpfung des Adenauerufers und des Weegmannufers mit der Innenstadt	• Erschließung der Innenstadt	• Nur Treppen und Schienen vorhanden (benutzerunfreundlich)	• Radverkehrsfreundliche Rampen	?	3	<5
29	Hainstraße zwischen Schönleinsplatz und Richard-Wagner-Straße	• Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1
30	Richard-Wagner-Straße / Nonnenbrücke / Geyerswörthstraße / Bischofsmühlbrücke	• Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1
31	Gaustadter Hauptstraße / Schweinfurter Straße / Untere Sandstraße	• Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1

⁴² Realisierung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnparallelen Innenstadttangente. (Die Verkehrsbelastung auf der Bahnparallelen Innenstadttangente wird in Zukunft so hoch sein, dass eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit allein nicht ausreicht.)

⁴³ Verwirklichung im Zuge der Umsetzung des Gesamtkonzeptes Bahnhof.

⁴⁴ Abhängig von der anstehenden Straßensanierung.

⁴⁵ Grundsätzlich ist dieser Weg abhängig von der Nachfolgenutzung ERBA; es sollte jedoch versucht werden, die Grundstücke für den Weg zu erlangen, ohne dass über den Rest des Erbschicksals bereits entschieden worden wäre.

⁴⁶ Im Anschluss an den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg; Teilbereich auch heute schon möglich.

⁴⁷ Auf der nördlichen Promenade entstehen keine *zusätzlichen* Kosten.

⁴⁸ Nördliche Promenade im Zuge des Kanalbauprojektes; südliche Promenade abhängig von dem Projekt City-Galerie.



Fahrrad

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den Fahrradverkehr	Problemsituation	Lösungsansatz		SS	
32	Nürnberger Straße zwischen Holzgartenstraße und Geisfelder Unterführung ³⁶	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1
33	Gaustadt / Bischberg / Hafen	<ul style="list-style-type: none"> Querung der Regnitz Verbindung zum Hafengebiet und zum Laubanger 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung zwischen Regnitzbrücke und Rheinstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisung eines Radweges auf Gelände des Staatshafens 	<0,1	3	<5
34	Münchner Ring / Weegmannufer	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Umgewige Führung dieser Wegebeziehung über Knotenpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> Direkte Verknüpfung des Radweges im Hain entlang des Münchner Ringes mit dem Radweg Weegmannufer 	<0,1	1	<1
35	Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> wichtigstes Ziel der Fahrradverkehrsströme 	<ul style="list-style-type: none"> zu wenig Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen⁴⁹ 	?	3	?
36	Lichtenhaidestraße	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1
37	Verbindungsstraße Laubanger – Jäckstraße	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Bau von Radverkehrsanlagen im Zuge des Straßenbaus 	?	2	p ⁵⁰
38	Kronacher Straße	<ul style="list-style-type: none"> Cityroute 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsverbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Bau von Radverkehrsanlagen im Zuge des Straßenbaus 	?	2	p ⁵⁰
39	Hafenstraße	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen 	?	2	<5
40	Dürreseestraße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1
41	Laubanger	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1
42	Margaretendamm	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen vorhanden Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und in Zukunft noch höheren im MIV Radverkehrsanlagen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> Bau/Markierung von Radverkehrsanlagen oder <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 	?	2	<5
					--	1	<1
43	Paradiesweg – Leinritt	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung / City-Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine nutzbare Verbindung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Radwegverbindung zwischen Paradiesweg und Leinritt 	?	1	? ⁵¹

⁴⁹ Hier gibt es Probleme, die Fahrradabstellanlagen städtebaulich zu integrieren. Dies führt dann evt. zu Fahrrad-Tiefgarage o.ä.

⁵⁰ Zusammen mit Straßenbaumaßnahme

⁵¹ nur im Zusammenhang mit einem Steg in Höhe der Concordia sinnvoll.



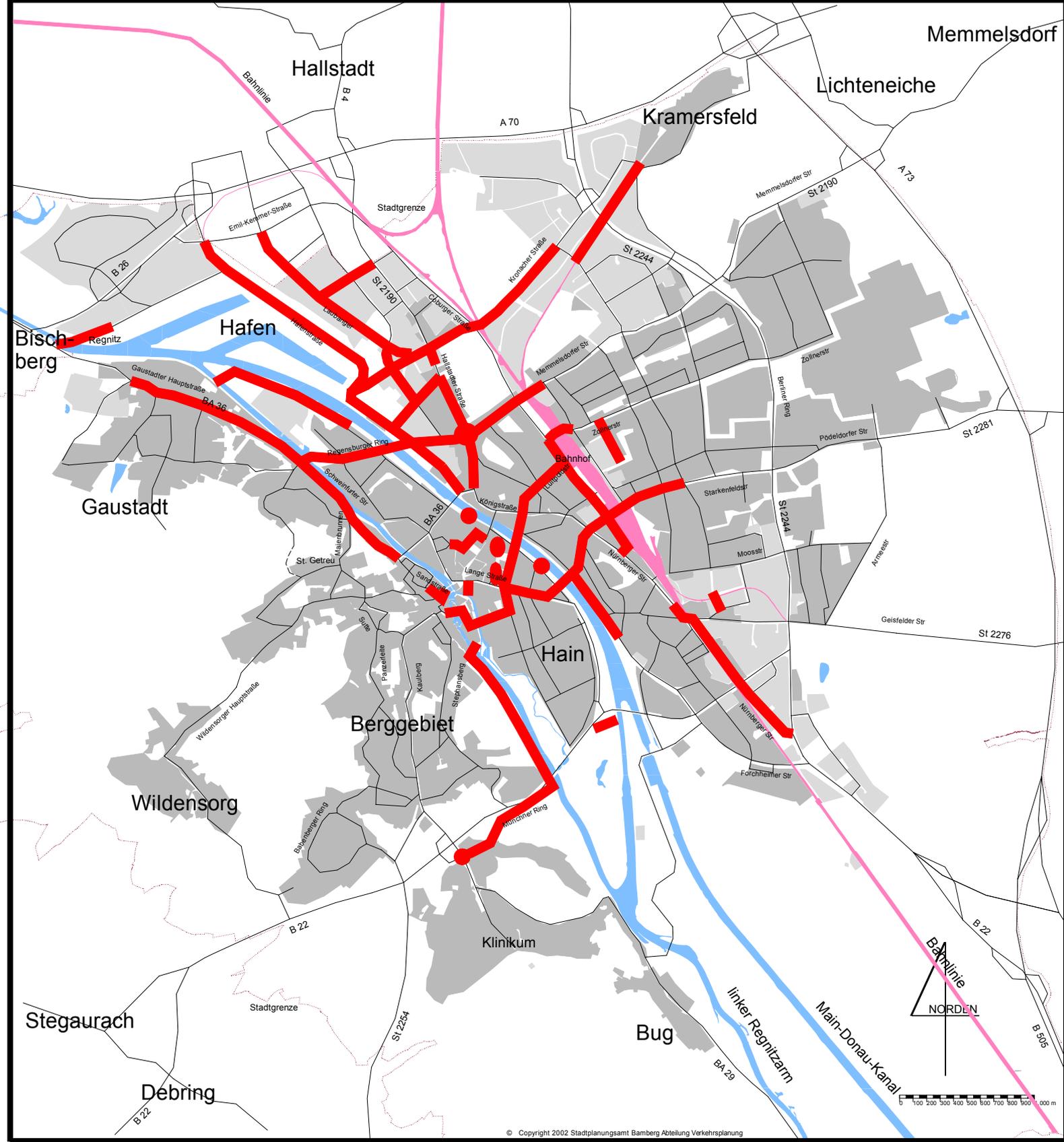


ÜBERSICHTSPLAN Maßnahmen Radverkehr

Stand: August 2002

Legende:

- punktuelle Maßnahme
- ▬ streckenbezogene Maßnahme
- ▭ gebietsbezogene Maßnahme



4 Programm Kraftfahrzeugverkehr

Das Programm fahrender Kfz-Verkehr richtet sich vor dem verkehrspolitischen Ziel der Plafondierung auf die Funktionsfähigkeit des notwendigen Kfz-Verkehrs und die Reduzierung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs durch ein verringertes Geschwindigkeitsniveau und eine entsprechende Dimensionierung von Verkehrsflächen und –anlagen für den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

Das Programm Kraftfahrzeugverkehr umfasst folgende Teile:

- fahrender Kraftfahrzeugverkehr
- ruhender Kraftfahrzeugverkehr
- Integration des notwendigen MIV

4.1 Fahrender Kraftfahrzeugverkehr

4.1.1 Straßennetz

Die Hauptverkehrsstraßen sind überwiegend gut ausgebaut. Das Netz muss im Norden noch durch den Ausbau der Kronacher Straße als Entlastung der Memmelsdorfer Straße ergänzt werden. Sie verläuft bis zum Margaretendamm und ist direkt mit dem Berliner Ring und über die Hafenstraße mit der B 26 verknüpft. Zur Entlastung des Knotenpunktes Hafenstraße / B 26 / Emil-Kemmer-Straße und zur Erschließung des Entwicklungsgebietes ist weiterhin eine Verbindungsstraße zwischen Rheinstraße und Entwicklungsgebiet mit Anbindung an die B 26 erforderlich.

Problematisch ist die Einfallstraße vom Nordwesten, die quer durch den Ortsteil Gaustadt verläuft. Um diesen Ortsteil vom Durchgangsverkehr zu entlasten, sollte die Einfahrt über Gaustadt zugunsten der Einfahrt über die Hallstadter Straße / Coburger Straße und die Hafenstraße zurückgestuft werden (Rückbau der Einfahrt).

Durch eine Verkehrsberuhigung der Durchfahrt durch Gaustadt (Tempo 30, Buskaps) wird die Gaustadter Hauptstraße für den Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt unattraktiv. Die Einfahrt über die Hallstadter Straße wird direkt in die Bahntangente geführt, so dass der südliche Teil der Hallstadter Straße vom Durchgangsverkehr entlastet wird und dann den ÖPNV und den Anlieger- und Andienungsverkehr aufnimmt. Durch die Verlängerung des Berliner Rings um Hallstadt und damit der Verlegung der B4 aus der Ortsdurchfahrt Hallstadt auf eine Ostumgehung werden außerdem Verkehrsverlagerungen von der Hallstadter Straße / Coburger Straße zum Berliner Ring eintreten, so dass die Einfahrt über die Hallstadter Straße entlastet wird.

Die Bahntangente wird durchgehend leistungsfähig ausgebaut. Bei der Neuordnung des Bamberger Straßennetzes kommt dem parallel zu den Bahnanlagen verlaufenden Straßenzug Coburger Straße - Ludwigstraße - Schwarzenbergstraße - Nürnberger Straße (Bahnparallele Innentadt tangente) eine hohe Bedeutung zu. Diese Nord-Südverbindung wird in Zukunft die wichtigste leistungsfähige innerstädtische Nord-Süd - Achse sein. Ihre Funktion besteht dann darin, den innenstadtbezogenen Ziel- und Quellverkehr zu sammeln und gebündelt auf die nördliche und südliche Innentadt tangente zu leiten, sowie die Verbindung zwischen den nördlich und südlich gelegenen Stadtteilen herzustellen und besonders den zusätzlichen Verkehr aus den geplanten Strukturveränderungen und der allgemeinen Steigerung der Motorisierung aufzunehmen. Der Nord-Süd-Durchgangsverkehr wird weniger die Bahnparallele Innentadt tangente als vielmehr den Berliner Ring benutzen. Derzeit ist die

Bahnparallele Innenstadtangente nur in Ansätzen vorhanden. Als Voraussetzung für eine Verkehrsentlastung der Innenstadt ist deshalb ihr Ausbau dringend erforderlich, auch wenn er voraussichtlich nur in Abschnitten erfolgen kann.

Bei der Erschließung des Jakobs- und Michelsberges mit der Klinik St. Getreu und der Altenheime ist zu beachten, dass diese Einrichtungen in beträchtlichem Umfang MIV anziehen. Auch wenn der Berufsverkehr der dort Beschäftigten auf den ÖPNV verlagert wird (was angesichts der Arbeitszeiten des Pflegepersonals nur teilweise möglich ist), bleibt neben dem Verkehr der Einwohner des Gebietes und dem Andienungsverkehr der Besucherverkehr, der nur in engen Grenzen auf den ÖPNV verlagerbar ist. Für diesen Verkehr müssen Parkmöglichkeiten geschaffen werden, auch wenn dies baulich schwierig ist. Für die Erschließung des Gebietes um die Klinik St. Getreu gibt es zwei Möglichkeiten: Verlängerung der Frutolfstraße oder Anbindung von der Caspersmeyerstraße aus. Hier muss in einer Detailuntersuchung die sinnvollste Möglichkeit ermittelt werden.

Ein weiteres Problem stellt die Anbindung des südwestlichen Landkreises an den Gewerbe- und Einkaufsbereich am Hafen dar. Dieser Verkehr, der derzeit z.T. die Innen- und Altstadt belastet, wird aufgrund der weiteren Expansion der Einzelhandelsflächen im dortigen Bereich noch zunehmen. Hier ist deshalb eine Verbindung der B 22 mit der B 26 (Westumgehung für Bamberg) zu untersuchen und dann ggf. zusammen mit dem Straßenbauamt Bamberg und dem Landkreis zu realisieren. In diese Überlegungen sind auch die Planungen der Stadt Hallstadt hinsichtlich einer Umgehung von Dörfleins und die Planungen der Gemeinde Stegaurach hinsichtlich einer Ortsumgehung einzubeziehen.

Verkehrssystem der Stadt Bamberg

Das Straßennetz in Bamberg gliedert sich:

- **Innenstadtring**
Einbahnring als Sammelstraße zur Erschließung der Geschäfte und Einrichtungen in der Innenstadt; mittelfristig vom Durchgangsverkehr befreit.
- **Innenstadtangenten**
Tangenten für den Zugang des motorisierter Individualverkehr (mIV) zur Innenstadt. an diesen Tangenten liegen (fast) alle Tiefgaragen und Parkhäuser.
- **nördliche Tangente:**
Markusbrücke, Markusstraße, Löwenstraße, Siechenstraße.
- **südliche Tangente:**
Bischofsmühlbrücke, Geyerswörthstraße, Nonnenbrücke, Richard-Wagner-Straße, Schönleinsplatz, Friedrichstraße, Wilhelmsplatz, Marienbrücke.
- **Bahnparallele Innenstadtangente**
Aufnahme des innerstädtischen Nord-Süd-Verkehrs.
- **Berliner Ring, Münchner Ring**
Aufnahme des tangentialen Nord-Süd-Verkehrs im Osten und des Ost-West-Verkehrs im Süden.
- **Westumgehung**
Aufnahme des tangentialen Nord-Süd-Verkehrs im Westen.
- **Autobahn-Halbring**
Aufnahme des Fernverkehrs.

Im Hinblick auf Zuwendungen des Bundes und Landes beim Bau, Ausbau, der Substanzerhaltung oder der Qualitätsverbesserung von Straßen ist es erforderlich, unabhängig von der Geschwindigkeitsregelung ein Netz mit der Funktionszuweisung „Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen“ zu definieren. Auf diesen Straßen wird der überwiegende Teil der Verkehrsarbeit der motorisierten Verkehrsmittel (ÖPNV und Kfz-Verkehr) abgewickelt.

Das Teilnetz Kfz-Verkehr unterscheidet – ungeachtet ihrer gemeinsamen Funktion als innerörtliche Verkehrsstraße – zwei Straßentypen verkehrswichtiger Straßen:

- Hauptverkehrsstraßen stellen die Hauptverbindungen für den Kfz-Verkehr zwischen Stadt und Umland und zwischen den einzelnen Stadtteilen dar.
- Hauptsammelstraßen führen den Kfz-Verkehr der Stadtteile den Hauptverkehrsstraßen zu.

Im nachgeordneten Netz werden folgenden Straßentypen unterschieden:

- Sammelstraßen führen den Kfz-Verkehr der Anliegerstraßen den Hauptsammelstraßen zu
- Anliegerstraßen

Gegenüber dem vorhandenen Straßennetz enthält das Netz der innerörtlichen Verkehrsstraßen folgende Netzergänzungen bzw. Veränderungen:

- Bahnparallele Innenstadttangente (verschiedene Maßnahmen)
- Verlängerung der Kronacher Straße bis zum Margaretendamm
- Verbindungsstraße zwischen Rheinstraße und Entwicklungsgebiet mit höhenfreier Anbindung an die B 26
- Weiterhin werden eine Westumgehung und die Verbesserung der MIV-Erschließung von St. Getreu weiter untersucht.

Für das Teilnetz Kfz-Verkehr ist ein Netzausschnitt definiert, der dem Güterverkehr zur Verfügung steht. Bei allen Straßen, die nicht Bestandteil des Ausschnittes Güterverkehr sind, wird bei der Dimensionierung der Verkehrsfläche regelmäßiger Lkw-Begegnungsverkehr nicht berücksichtigt.

4.1.2 Grundsätze für die Anlage und den Betrieb von Verkehrsflächen für den fahrenden Kfz-Verkehr

Die folgenden Grundsätze dienen als Richtlinie für die Änderung vorhandener, die Anlage neuer und den Betrieb von Kfz-Verkehrsanlagen.

4.1.2.1 Netzentwicklung

Alle Straßenbaumaßnahmen sind mit dem Ziel einer Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft zu planen. Dazu ist frühzeitig eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Für nicht vermeidbare Eingriffe sind Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen zu benennen.

4.1.2.2 Dimensionierung von Anlagen für den Kfz-Verkehr

Der notwendige Kfz-Verkehr⁵² (Geschäftsverkehr, Güterverkehr, Teile des Kunden- und Besorgungsverkehrs sowie des Freizeit- und Besuchsverkehrs) soll angemessene Verkehrsverhältnisse im Stadtgebiet vorfinden. Da diese Verkehre überwiegend in der Zeit zwischen 9:00 Uhr und 15:00 Uhr auftreten, ist die Kfz-Menge in diesem Zeitraum die Richtschnur bei der Dimensionierung von Anlagen für den Kfz-Verkehr und tritt an die Stelle der bisherigen Ausrichtung an den Spitzenstunden morgens (6:00 – 8:30 Uhr) und nachmittags 15:00 – 18:00 Uhr). Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit soll sich an der Spitzenstunde innerhalb dieses Zeitraumes orientieren (100 % der Kfz-Menge in der Spitzenstunde). Dadurch reduziert sich in der Regel die erforderliche Leistungsfähigkeit und der Ausbaustandard von Kreuzungsanlagen. Die entstehenden Staus und Fahrzeitverluste außerhalb des Zeitraumes zwischen 9:00 und 15:00 Uhr betreffen überwiegend den nicht notwendigen Kfz-Verkehr und werden in Kauf genommen. Die erforderlichen Verkehrserhebungen werden für die Verkehrsspitzenzeiten am Morgen, Nachmittag und in der Zeit zwischen 9:00 und 15:00 Uhr durchgeführt.

4.1.2.3 Kfz-Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs hat entscheidende Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse von Fußgänger und Fahrradfahrer. Eine den jeweiligen Verkehrsverhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit ist – unabhängig von der Schuldfrage – Hauptursache der Verkehrsunfälle. Deshalb ist grundsätzlich eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf ein Niveau erforderlich, das eine höhere Verträglichkeit mit der Umwelt und den anderen Verkehrsarten ermöglicht. Dieses Niveau liegt bei 30 km/h.

Temporeduzierung im Kfz-Verkehr steht auch für einen anderen Umgang mit dem Auto. Um entsprechende Lernprozesse zu initiieren und eine mittelfristige Verhaltensänderung zu ermöglichen, bedarf es eines flächenhaften Ansatzes zur Temporeduzierung im gesamten Stadtgebiet.

Ein reduziertes Kfz-Geschwindigkeitsniveau führt in der Stadt kaum zu verringerten Reisegeschwindigkeiten, andererseits aber neben den positiven Umwelteffekten zu einer höheren Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrssystems.

Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und eine damit verbundene Vorfahrtsregelung Rechts vor Links auf dem gesamten Straßennetz stößt jedoch auch auf Vorbehalte, vor allem beim Betrieb von Omnibuslinien. In einem „Vorbehaltsnetz“ sind deshalb die Straßen festgelegt, auf denen vorerst weiterhin Vorfahrtsberechtigung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h gelten soll. Bei diesen Straßen konzentrieren sich die Bemühungen auf die Einhaltung der Tempo 50-Regelung. Das Vorbehaltsnetz enthält auch Straßen in Gewerbegebieten und in Außenbereichen, an denen nicht gewohnt wird. Für besondere geschwindigkeitsempfindliche Bereiche auf Straßen des Vorbehaltsnetzes ist im Rahmen von „Aufmerksamkeitszonen für den Autofahrer“ eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen.

Die Realisierung einer verträglichen Kfz-Geschwindigkeit ist abhängig von einer Maßnahmenkombination im Straßenraum: Neben der Geschwindigkeitsregelung ist eine Ablesbarkeit der Regelung am Erscheinungsbild der Straße erforderlich. Dabei ist in erster Linie die vom Kfz-Fahrer wahrgenommene optische Breite, in zweiter Linie die nutzbare Breite ausschlag-

⁵² Im Berufsverkehr zu den Arbeitsplätzen in der Innenstadt und in den Gewerbegebieten sollte vorrangig der ÖPNV benutzt werden. Diejenigen Pendler, die im Nahbereich ihrer Wohnung kein ausreichendes ÖPNV-Angebot vorfinden, sind auf die Benutzung ihres Autos angewiesen. Sie sollten aber am Rande der Stadt auf Park & Ride – Anlagen abfangen und auf den ÖPNV umgeleitet werden.

gebend. Neben verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen im Straßenraum ist eine entsprechende Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit sowie eine Überwachung der Regelung und Ahndung von Verstößen notwendig.

4.1.2.4 städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen

Maßnahmen an den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen haben davon auszugehen, dass diese Straßen neben ihrer Verkehrsfunktion für alle Verkehrsteilnehmer gleichzeitig auch Hauptwohn- und/oder Hauptgeschäftsstraßen sind. Mit ca. 15.000 Menschen stellen die direkten Anwohner der multifunktionalen Hauptverkehrsstraßen einen wesentlichen Anteil an der Bamberger Wohnbevölkerung. Sie und ihr Wohnumfeld werden jedoch weitaus stärker vom Kfz-Verkehr belastet, als die Anwohner in Anliegerstraßen. Aus den vielfältigen Nutzungsstrukturen resultieren entsprechende Anforderungen an den Straßenraum. Es ist im Einzelfall zu prüfen, wie die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen erhöht und die bislang vernachlässigten Funktionen in der starken Nutzungskonkurrenz in diesen Straßenräumen mehr berücksichtigt werden können, ohne die Funktion für den notwendigen Kfz-Verkehr und/oder ÖPNV grundsätzlich in Frage zu stellen. Die Erfahrungen mit den Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung können dabei wichtige Hinweise geben.

4.1.2.5 Gestaltung von Anliegerstraßen

Für die Gestaltung von Anliegerstraßen (Straßen, die nicht Bestandteil des Netzes der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind) gelten vier Grundkategorien:

- Tempo 30 km/h-Straße als Regelfall
 - mit konventionellem Straßenprofil (d.h. Trennung von Gehwegen und Fahrbahn durch Höhenunterschied)
 - in Straßen in Wohngebieten und in Stadtteilzentren, differenziert nach Parkdruck (gering, hoch) und Querschnittsbreite (4,50 bis 6,0 m).
 - mit Straßenrandparken
 - mit Pflasterstreifen zur optischen Einengung der asphaltierten Fahrgasse (Mehrzweckstreifen)
 - mit Baumstreifen zur Strukturierung des Straßenraumes
 - mit besonderen Einbauten (Torsituation) in Eingangsbereichen und an anderen Einzelpunkten zur Unterstützung der Verkehrsregelung.
- Sonderfall Tempo 50 km/h-Straße
 - mit konventionellem Straßenprofil
 - in Gewerbe- und Industriegebieten, differenziert nach Parkdruck (gering, hoch) und Querschnittsbreiten (minimal, mittel, maximal),
 - mit Baumstreifen zur Strukturierung des Straßenraumes.
- Sonderfall verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 Straßenverkehrsordnung)
 - in besonderen städtebaulichen Einzelbereichen (z.B. Stadtteilzentrum, Schule usw.) mit einer Kfz-Menge von höchstens 100 Kfz/h und dem Bedarf nach geordnetem Parken,
 - in Wohngebieten mit einer Kfz-Menge von höchstens 100 Kfz/h



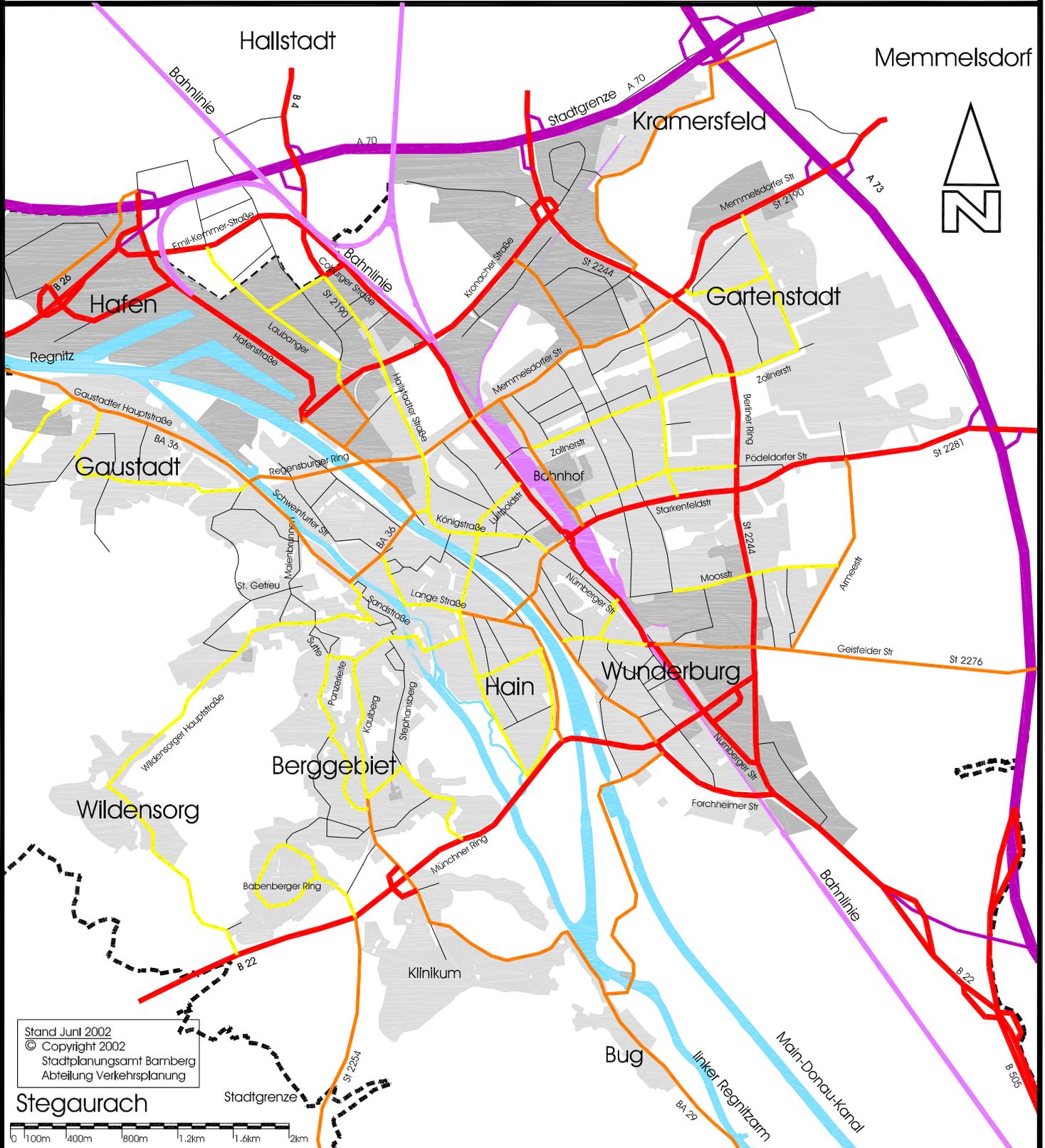
Stadt Bamberg
Baureferat
Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsplanung

Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

hierarchische Gliederung des Straßennetzes

Legende

-  Autobahn (Straßenkategorie A I/II)
-  Hauptverkehrsstraßen (Straßenkategorie A II/III; B II/III; C III)
-  Hauptsammelstraßen (Straßenkategorie C IV)
-  Sammelstraße (Straßenkategorie D IV)
-  nachgeordnetes Straßennetz (teilweise nicht dargestellt)



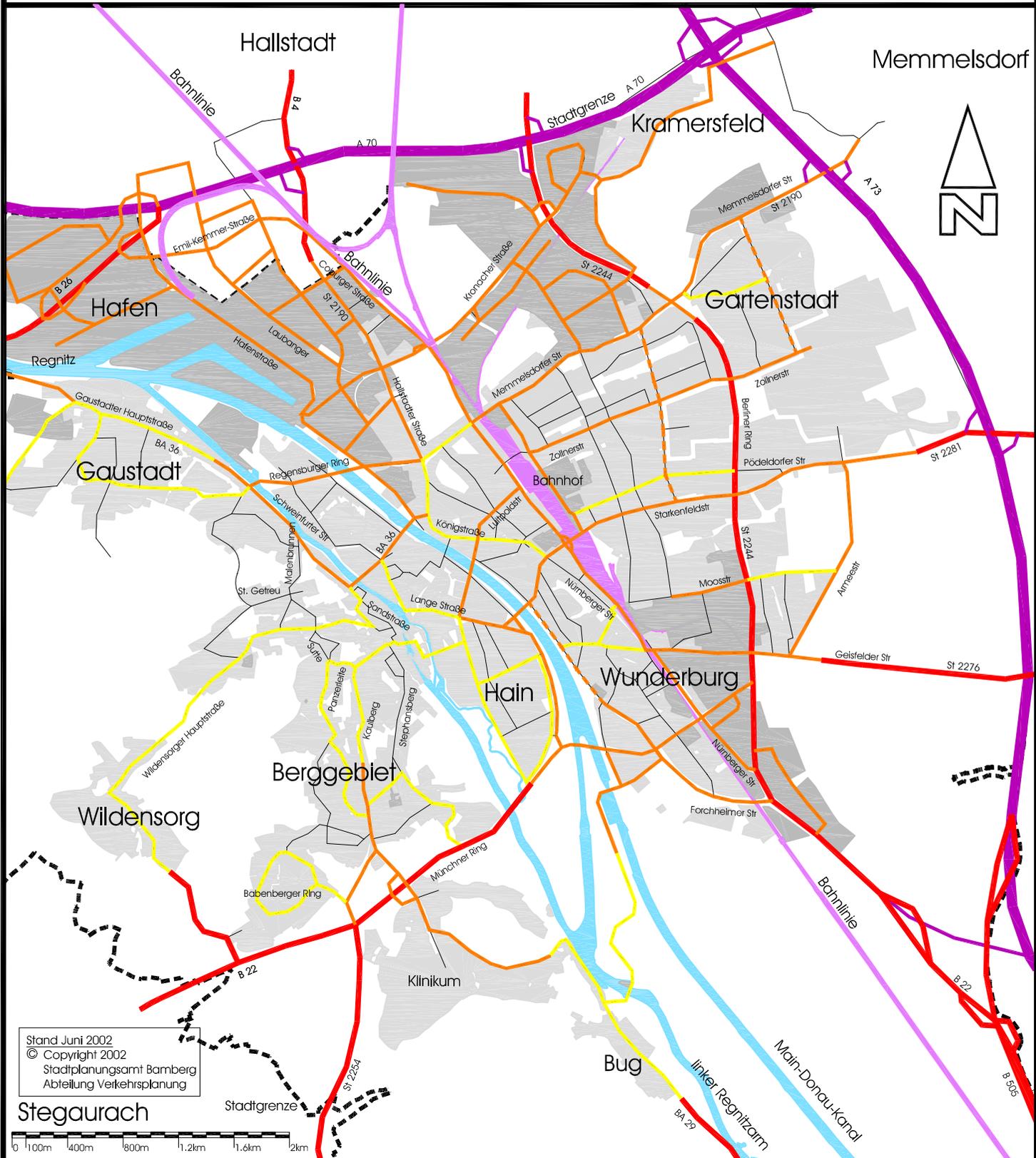


Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

Straßenhierarchie GESCHWINDIGKEITSNETZ

Legende

-  Vorbehaltsnetz Autobahn
-  Vorbehaltsnetz Verkehrsstraßen Tempo 70 (außerorts auch höher)
-  Vorbehaltsnetz Verkehrsstraßen Tempo 50
-  Vorbehaltsnetz Verkehrsstraßen Tempo 50, langfristig Tempo 30
-  Vorbehaltsnetz Verkehrsstraßen Tempo 30
-  nachgeordnetes Netz (Tempo 30, Zone 30, verkehrsberuhigter Bereich), teilweise nicht dargestellt



Stand Juni 2002
© Copyright 2002
Stadtplanungsamt Bamberg
Abteilung Verkehrsplanung

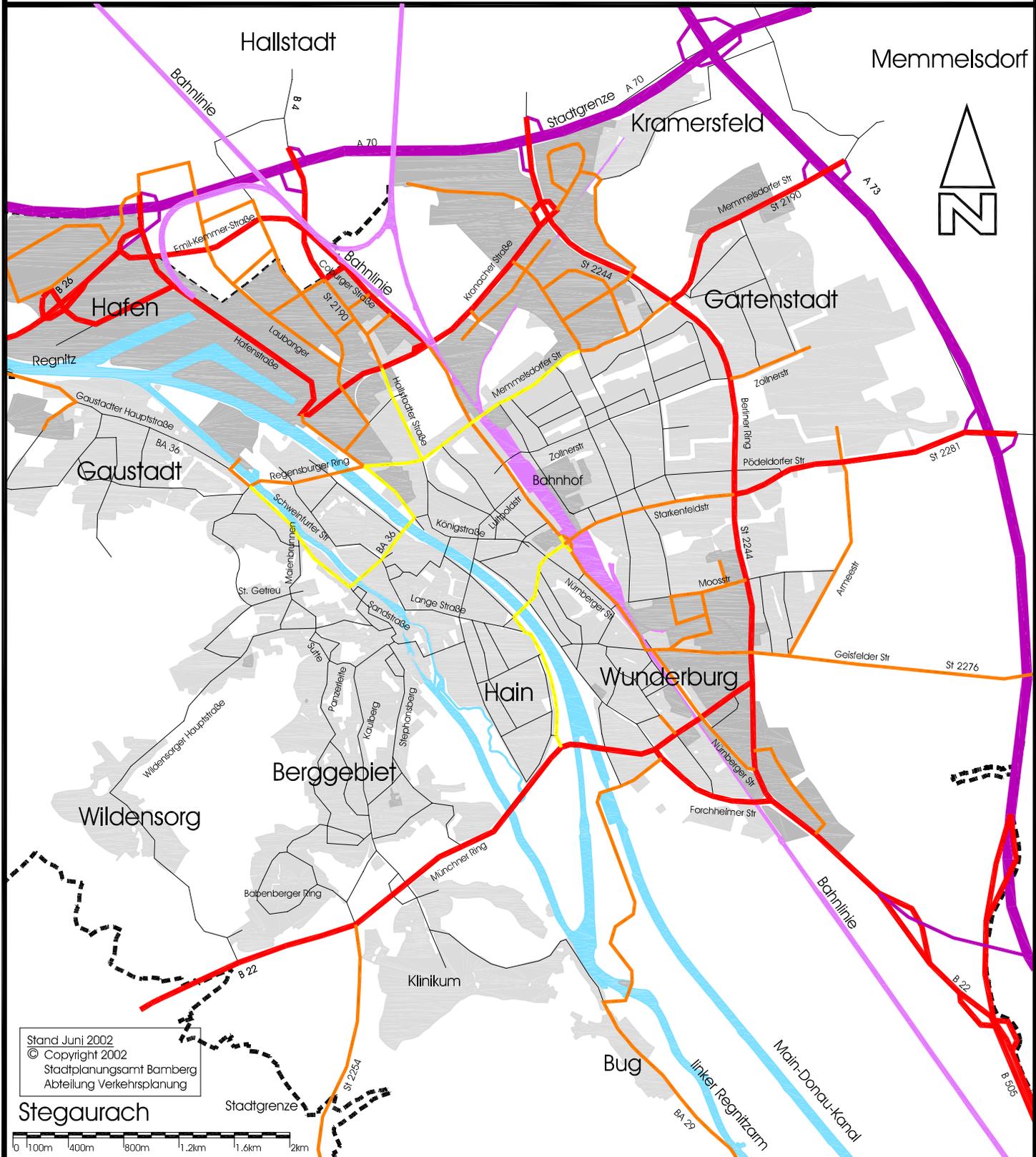
Stegaurach

0 100m 400m 800m 1.2km 1.6km 2km



Legende

-  Straßen mit überörtlicher Verbindungsfunktion für den Schwerverkehr
-  LKW - Vorbehaltsnetz
-  Erschließungsstraßen für den Schwerverkehr, ohne Beschränkung
-  Erschließungsrouten Innenstadt, Beschränkung auf 7,5 t zul. Gesamtgewicht, Anlieger frei
-  sonstiges Straßennetz, Beschränkung auf 3,5 t zul. Gesamtgewicht, Anlieger frei



4.1.3 Maßnahmenprogramm fahrender Kraftfahrzeugverkehr

4.1.3.1 Tempo 30 in Wohngebieten

Seit der versuchsweisen Einführung einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung (Zonengeschwindigkeitsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr vom 19.02.1985) wurden in der Stadt Bamberg kontinuierlich Tempo-30-Zonen mit rechts-vor-links-Regelungen ausgewiesen. Derzeit sind die meisten Wohnbereiche als Tempo-30-Zonen oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Straßenbreite, Verhältnis der Straßen untereinander) die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ausscheidet, wurde vielfach die Geschwindigkeit mit Zeichen 274 StVO auf 30 km/h beschränkt.

Bei der Formulierung von Prioritäten für weitere Tempo-30-Zonen sollen die Bereiche mit großen Wohnumfeldproblemen und die Schwerpunkte der Stadterneuerung eine besondere Berücksichtigung erfahren.

4.1.3.2 Dehnung der Verkehrsmenge in den Verkehrsspitzenzeiten

In den Spitzenverkehrszeiten ist das Straßennetz in der Innenstadt und in einigen Stadtteilzentren z.T. überlastet. Um die Verkehrsmengen in der Innenstadt auf einem verträglichen Niveau zu halten, muss in diesen Spitzenzeiten der Verkehr dosiert werden. Das heißt: eine Begrenzung der Kfz-Menge in den Verkehrsspitzenzeiten an den Haupteinfallsstraßen ist erforderlich. Ausgehend von den hoch belasteten Knotenpunkten und Problembereichen ist eine Kfz-Menge je Zeiteinheit zu definieren, die problemlos abgewickelt werden kann. Danach hat sich die Dimensionierung der Freigabezeiten für den in die Stadt einfahrenden Kfz-Verkehr zu richten. Dadurch werden Staukolonnen durchs Zentrum verhindert. Der Verkehr wird zeitlich besser verteilt und dosiert. Diese Dosierung betrifft den ÖPNV natürlich nicht. Vielmehr stellt der ÖPNV zusammen mit dem Park & Ride – Anlagen am Stadtrand eine attraktive Alternative auf dem Weg in die Innenstadt dar.

4.1.3.3 Maßnahmen zur Netzergänzung Kfz-Verkehr

- Bahntangente , verschiedene Abschnitte
- Verlängerung der Kronacher Straße
 - Stufe 1: bis Hallstadter Straße⁵³
 - Stufe 2: bis Margaretendamm
- Verbindungsstraße Laubanger – Lichtenhaidestraße über die Jäckstraße
- Verbindungsstraße zwischen Rheinstraße und Gebiet nordwestlich der B 26 mit höhenfreier Anbindung an die B 26
- Untersuchung einer besseren MIV-Erschließung von St. Getreu
- Untersuchung einer Westumgehung
- Beseitigung von Engpässen

⁵³ In einer ersten Ausbaustufe bis zur Coburger Straße.

Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

Programmplanung

Stand: 28.11.2002

Motorisierter Individualverkehr fahrender Verkehr

Erläuterung der Abkürzungen in dieser Tabelle siehe Anhang

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den fahrenden MIV	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
1	Kronacher Straße Abschnitt: Schubertshof bis Hallstadter Straße	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung von Bamberg-Nord an das städtische (schwerverkehrstaugliche) Hauptverkehrsstraßennetz Schwerverkehrsachse zwischen Berliner Ring und Margaretendamm / Hafestraße Entlastung der Memmelsdorfer Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Starke Belastung der Memmelsdorfer Straße Unzulängliche Anbindung der Gewerbegebiete im Norden Bambergs 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Kronacher Straße bis zur Hallstadter Straße incl. flankierender Maßnahmen in der Memmelsdorfer Straße (in einer ersten Ausbaustufe⁵⁴ Verlängerung bis Coburger Straße) 	>2,5	2	p ⁵⁵
2	Bahntangente Abschnitt: Emil-Kemmer-Straße bis Coburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> wichtige innenstadtnahe Nord-Süd-Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Überlasteter Knoten ohne Leistungsreserven für zukünftig steigendes Verkehrsaufkommen. Ungebremste Stadteinfahrt. 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der Emil-Kemmer-Straße auf eine bahnahe Trasse. Kreisverkehr am reduzierten Knotenpunkt Hallstadter Straße / Coburger Straße / Dürreseestraße 	?	3	p ⁵⁶
3	Bahntangente Abschnitt: Pfisterberg bis Strickerstraße	<ul style="list-style-type: none"> wichtige innenstadtnahe Nord-Süd-Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunkt Starkenfeldstraße / Bahnparallele Innenstadttangente höhengleich nicht möglich (Leistungsfähigkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> Höhenfreier Ausbau des Knotenpunktes und Führung über Strickerstraße zur Nürnberger Straße, bis Abschnitt Strickerstraße – Geisfelder Straße ausgebaut wird 	<2,5	2	<5
4	Brennerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Bahnparallelen Innenstadttangente im Bereich Bahnhof Ostzugang Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> Ungenügende Anbindung an die Starkenfeldstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung Brennerstraße zur Pfisterbrücke oder Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Annastraße / Starkenfeldstraße und Optimierung der Trasse Brennerstraße – Pödel-dorfer Straße – Annastraße 	<0,5	3	<5
					<0,5	1	<1
5	Bahntangente Abschnitt: Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> wichtige innenstadtnahe Nord-Süd-Verbindung Verbindung Zollnerstraße ↔Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Überlagerung verschiedener Verkehrsarten und Verkehrsrichtungen Gestaltungsdefizite 	<ul style="list-style-type: none"> Unterbinden von Fahrbeziehungen. Entflechtung der Verkehrsströme und -arten durch Führung des Längsverkehrs in Tieflage 	--	1	p ⁵⁷
					>2,5	3	>5

⁵⁴ Diese Ausbaustufe ist unabhängig vom Hafengleis.

⁵⁵ Abhängig von der Verlegung der Hafengleiszufahrt nach Norden. Die von der Stadt zu finanzierenden Kosten hierfür betragen rund 1,2 Mio. DM.

⁵⁶ Projekt liegt auf Gemeindegebiet der Stadt Hallstadt (Planungsrecht, Finanzierung und Bau durch die Stadt Hallstadt).

⁵⁷ Nur im Gesamtkonzept Bahnhof sinnvoll.



mIV Fahren

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den fahrenden MIV	Problemsituation	Lösungsansatz		SS	
6	Kronacher Straße Abschnitt: Hallstadter Straße bis Margaretendamm	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung von Bamberg-Nord an das städtische (schwerverkehrstaugliche) Hauptverkehrsstraßennetz Schwerverkehrsachse zwischen Berliner Ring und Margaretendamm / Hafenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Kronacher Straße bis zum Margaretendamm 	<2,5	3	p ⁵⁸
7	Rheinstraße / B 26	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung der B 26 und der A 70 mit dem Innerstädtischen Straßennetz Erschließung des Entwicklungsgebietes 	<ul style="list-style-type: none"> Überlasteter Knotenpunkt Hafenstraße / Emil-Kemmer-Straße Zusätzlicher Verkehr durch Gewerbeansiedlungen im Bereich Bamberg-Nord 	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung zwischen Rheinstraße und Entwicklungsgebiet mit höhenfreier Anbindung an die B 26 	>2,5	3	<5
8	Klinik St. Getreu und Altenheime	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung des Gebietes um St. Getreu für den MIV 	<ul style="list-style-type: none"> nicht ausreichende Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> Bau⁵⁹ einer Erschließungsstraße zur Erschließung dieses Bereiches von Norden 	<2,5	3	<5
9	Bahntangente Abschnitt: Kreuzung mit Memmelsdorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> innenstadtnahe Nord-Süd-Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Überlasteter Knoten, da sich hier zwei stark belastete Straßen höhengleich kreuzen. Geometrisch enger Knotenpunkt. 	<ul style="list-style-type: none"> Stufe 1: Nach Fertigstellung der Kronacher Straße: Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Memmelsdorfer Straße; Aktivierung der Brennerstraße. <p>wenn dies nicht erreicht werden kann bzw. nicht zum gewünschten Erfolg führt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stufe 2: Abbruch von Häusern, mehrstreifiger Ausbau der Bahnparallelen Innentangenten am Knotenpunkt. 	<2,5	1	p ⁶⁰
10	Lichtenhaidestraße / Jäckstraße / Laubanger	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Hallstadter Straße (besonders zwischen Laubanger und Lichtenhaidestraße) Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes „Laubanger“ für den motorisierten Individualverkehr (mIV) vom Süden her 	<ul style="list-style-type: none"> Starke Belastung der Hallstadter Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung zwischen Laubanger und Jäckstraße 	<2,5	3	p ⁶¹
11	Wegweisung allgemein Wegweisung Gewerbegebiete	<ul style="list-style-type: none"> Orientierung für Ortsunkundige 	<ul style="list-style-type: none"> Ungenügende Ausschilderung 	<ul style="list-style-type: none"> Info-Punkte an den Stadteinfahrtbereichen Wegweisungskonzept zu den Gewerbegebieten verwirklichen 	<0,25	1	<1
12	Münchner Ring / Waizendorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Hauptverkehrsstraße Starke Einpendlerströme 	<ul style="list-style-type: none"> Rechtseinbieger von der Waizendorfer Straße in den Münchner Ring überlastet 	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzliche Rechtsabbiegespur in der Waizendorfer Straße 	<0,1	1	<1
13	Wildensorger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Sammelstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Zu schmal Sehr schlechter Zustand 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Wildensorger Straße mit Gehweg 	<0,5	1	<1

⁵⁸ Abhängig von der Realisierung der Hafengleisordzufahrt und der Verlängerung der Kronacher Straße bis zur Hallstadter Straße.

⁵⁹ Der Bau einer solchen Straße bedingt auch den Bau einer entsprechenden Parkierungsanlage.

⁶⁰ Voraussetzung: Fertigstellung der Kronacher Straße und restriktive Maßnahmen in der Memmelsdorfer Straße.

⁶¹ Abhängig von der Realisierung der Hafengleisordzufahrt und der Verlängerung der Kronacher Straße bis zum Margaretendamm.



mIV Fahren

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den fahrenden MIV	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
14	B 22 westlich Bamberg	<ul style="list-style-type: none"> Haupteinfallsstraße von Süd-Westen 	<ul style="list-style-type: none"> Überlastung in Spitzenzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Vierstreifiger Ausbau der B 22 zwischen Anschluss-Stelle Stegaurach und Ausbauende mit Lichtsignalanlage an der Einmündung der Wildensorger Straße 	62	2	<5
15	Seewiesenstraße / Weiherstraße	<ul style="list-style-type: none"> Sammelstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Unübersichtliche und untergeordnete Führung der Sammelstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Veränderung des Knotenpunktes Höhenstraße / Weiherstraße / Seewiesenstraße 	<0,1	1	<1
16	Bahntangente Abschnitt: Strickerstraße – Geisfelder Straße	<ul style="list-style-type: none"> innenstadtnahe Nord-Süd-Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Linienführung Hohe Verkehrsbelastung der Nürnberger Straße Beidseitige Lärmbelastung der Anwesen durch Bahn und Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Bahnparallelen Innenstadttangente auf einer bahnnahen Trasse 	<2,5	2	p ⁶³
17	Westumgehung	<ul style="list-style-type: none"> tangentialer Nord-Süd-Verkehr im Westen 	<ul style="list-style-type: none"> fehlende Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Bau einer Westumgehung 	>>2,5	3	>>5
18	Bahntangente Abschnitt: Unterführung Geisfelder Straße	<ul style="list-style-type: none"> innenstadtnahe Nord-Süd-Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Radweg eingeschränkte Durchfahrts Höhe geringe Spurenzahl 	<ul style="list-style-type: none"> Neubau der Unterführung mit Radwegen, vergrößerter Durchfahrts Höhe und zusätzlicher mIV-Spur 	>2,5	2	p ⁶³
19	Breitäckerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung Gaustadter Berggebiet Entlastung Dr. Martinet Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Belastung der engen Dr. Martinet Straße Zusätzlicher Verkehr durch die Ansiedlung verschiedener Einrichtungen im Westen von Gaustadt 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des fehlenden Reststückes der Breitäckerstraße 	<0,5	2	<5
				<p>Zusätzlich in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Umbau des Einmündungsbereiches der Breitäckerstraße in die Gaustadter Hauptstraße (Anhebung des Einmündungsbereiches) 	<0,5	3	<5

⁶² Ausbau einer Bundesfernstraße, Kostenträger ist der Bund.

⁶³ Abhängig vom viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg.





Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

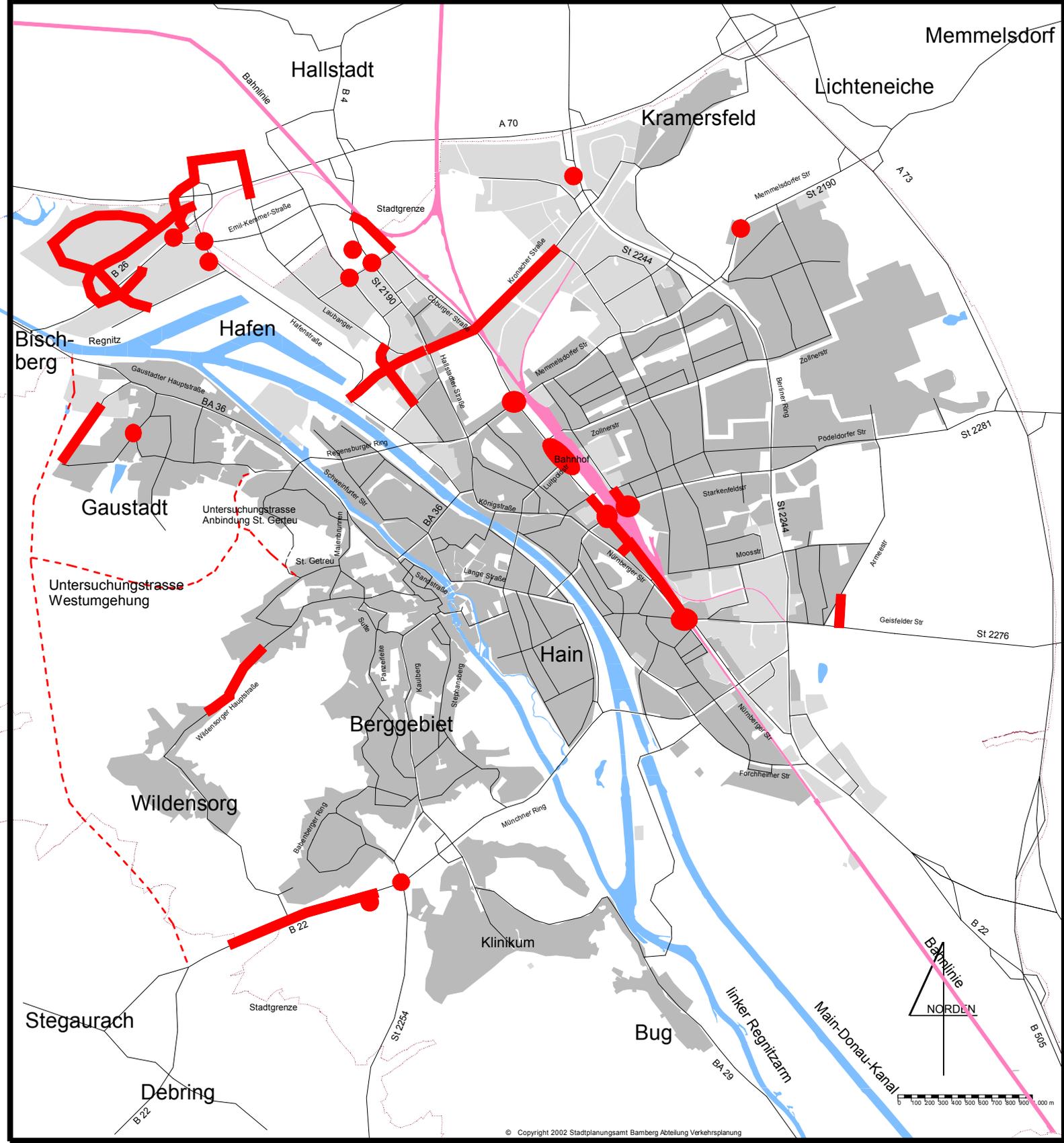
MASSNAHMEN

ÜBERSICHTSPLAN Maßnahmen fahrender MIV

Stand: August 2002

Legende:

-  punktuelle Maßnahme
-  streckenbezogene Maßnahme
-  gebietsbezogene Maßnahme



4.2 ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Da jede Autofahrt mit dem Abstellen des Autos endet, ist die Organisation des ruhenden Verkehrs ein zentraler Bestandteil der Verkehrsplanung insbesondere in der Innenstadt und in den innenstadtnahen Wohngebieten.

Jeder Autofahrer erwartet drei Parkplätze: Zuhause, am Arbeitsplatz und einen dritten schließlich dort, wo er gelegentlich parken will. Unterschiedliche Lösungsstrategien bewegen sich zwischen den Extremen rigoroser Parkplatzverknappung und großzügiger Parkflächen-erweiterung. Jedoch gilt: "Parkplätze bauen ist wie Tauben füttern, es kommen immer mehr".

Dabei ist nicht nur der Flächenanspruch für Parkplätze im Straßenraum und von Stellplätzen auf privaten Grundstücken problematisch, sondern ebenso der Kfz-Verkehr auf den zu- und abführenden Straßen, der durch diese Parkgelegenheiten hervorgerufen wird (Parksuchverkehr).

4.2.1 Angebot an Kfz- Abstellplätzen

Das Angebot an Parkplätzen ist eine wichtige Einflussgröße auf die Wahl der Verkehrsmittel. Kann ein Autofahrer damit rechnen, dass er am Fahrtziel für seinen Pkw eine Abstellmöglichkeit findet, so wird er in der Regel selbst bei einem günstigen ÖPNV-Angebot mit dem Auto fahren. Die Auswirkungen einer solchen Verkehrsmittelwahl machen sich vor allem in den stark verdichteten Straßenräumen der Kernstadt bemerkbar. Somit gilt die Parkraumbewirtschaftung als wichtiger Bestandteil des Push+Pull-Ansatzes in der Verkehrsentwicklungsplanung (s. Teil C, Seite C-3).

Das Parkraumangebot setzt sich aus der Anzahl der Stellplätze und deren Bewirtschaftungsform zusammen.

Der zur Verfügung stehende Parkraum muß unter stadt- und verkehrsverträglichen Gesichtspunkten bemessen, gestaltet und bewirtschaftet werden, d.h.

- Parken als „flächenverbrauchende“ Nutzung muss mit den Ansprüchen der anderen, um die knappen Flächen konkurrierenden, verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungen verträglich sein.
- Die Sicherstellung der Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbundes sollte in der Rangfolge - Fußgänger, Radfahrer, öffentliche Verkehrsmittel – Vorrang vor einer Befriedigung der Parkraumnachfrage im Straßenraum erhalten.
- Für die sog. „qualifizierte Parkraumnachfrage“, vor allem der Anwohner, der mobilitätsbehinderten Kraftfahrer und des Wirtschaftsverkehrs, müssen ausreichende Parkchancen in angemessener Entfernung von der Zieladresse gewährleistet werden.
- Die räumliche Anordnung der Parkmöglichkeiten soll eine belastungsarme und stadtverträgliche Erschließung sicherstellen. Erschließungswege und Orientierung der Parkplatzsuchenden sollen darüber hinaus eindeutig sein, um Parksuchverkehr zu minimieren.
- Alle rechtlichen Möglichkeiten zur Einbeziehung des privaten Stellplatzangebotes in das Parkraumkonzept sollten konsequent genutzt werden (kommunale Stellplatzbeschränkungssatzung).

Daraus leitet sich ab, dass die Gesamtheit der innerhalb der Kernstadt⁶⁴ liegenden Stellplätze langfristig auf das Maß der „qualifizierten Nachfrage“ reduziert werden soll.

⁶⁴ Bereich innerhalb des Innerstädtischen Ringes

In der Kernstadt würden schon heute sämtliche Stellplätze für das Anwohnerparken benötigt werden, die Ausweisungsquote liegt derzeit deutlich unter den vorgegebenen 65% (Anteil der im Straßenraum ausgewiesenen Anwohnerstellplätze zu den ausgegebenen Lizenzen). Durch die Einführung der Mischnutzung hat sich die Situation für Anwohner zumindest nachts (zwischen 19:00 und 8:00Uhr dürfen nur Anwohner dort parken) etwas entspannt.

Die Mischnutzung kann jedoch nur als Zwischenlösung angesehen werden, da sie den Nachteil hat, Parksuchverkehr anzulocken.

Einerseits um die „qualifizierte Nachfrage“ zu befriedigen und andererseits die Belastung in städtebaulich empfindlichen Bereichen durch Parksuchverkehr bzw. durch die Flächenblockierung zu reduzieren soll deswegen mittelfristig das Parken in den Bereichen

- nördliche und südliche Promenade
- Heinrichstraße
- Heumarkt⁶⁵
- Maxplatz

insgesamt reduziert und für Anwohner, Mobilitätsbehinderte und den Wirtschaftsverkehr vorbehalten bleiben. Möglich sind weiterhin – sofern es der Ablauf des Gesamtverkehrs zulässt – Haltevorgänge bis zu 10 Minuten. Die Einhaltung der Haltezeiten soll verstärkt durch den Parküberwachungsdienst kontrolliert werden.

Durch Ausnahmegenehmigungen werden derzeit schon Geschäftsleute (Handwerker, soziale Dienste etc.) bei der Parkraumbewirtschaftung berücksichtigt. Auftretende Probleme für private Besucher von Anwohnern in Lizenzgebieten könnten durch eine Besucherkartenregelung gelöst werden.

Für Kurzzeitparker (Kunden und Besucher der Innenstadt) werden öffentliche Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen am Rande der Kernstadt angeboten, auf die durch die Parkwegweisung hingewiesen wird. Die Parkgebühren sollen so gestaffelt werden, daß Dauerparkvorgänge in größerem Umfang verhindert werden. Kunden und Besucher, die zum Einkaufen und für Erledigungen in die Innenstadt wollen, finden mit dem Auto in den, in bzw. am Rande der Kernstadt gelegenen Parkhäusern Karstadt, Zentrum-Nord (Georgendamm), Zentrum-Süd (Schützenstraße) und Zentrum-Altstadt (Geyerswörth) ausreichend Parkplätze (1.489 Stellplätze) vor. Zusätzlich stehen ihnen in der Parkzone II ca. 900 Kurzzeitstellplätze (Parkscheinautomat und Parkscheibe), die innerhalb eines Umkreises von 5 bis 10 Gehminuten vom Maxplatz entfernt liegen, zur Verfügung.

Um Parksuchverkehr und eine ungleichmäßige Auslastung der einzelnen Parkhäuser zu vermeiden und um empfindliche Straßenzüge gezielt vom Parkverkehr zu entlasten, ist die Umwandlung des statischen Parkinformationssystems zu einem dynamischen Parkleitsystem geplant (erste Prioritätsstufe besitzt dabei die dynamische Wegweisung zur Karstadt-Tiefgarage).

Für Dauerparker im Berufsverkehr werden in der Innenstadt und in den innenstadtnahen Wohngebieten (Parkzonen I und II) keine kostenlosen (Dauer-)Parkplätze mehr bereitgestellt. Sie sollen auf den ÖPNV umsteigen, das P+R-Angebot nutzen oder hohe Parkgebühren bezahlen. An den wichtigsten Einfallstraßen sind P+R-Plätze für Langzeitparker (z.B. Berufspendler) vorhanden bzw. geplant (s. auch Teil C, Seite C-9ff). Diese werden durch den ÖPNV sehr gut angebunden. Zum Beispiel verbinden eigens eingerichtete Buslinien sowohl den P+R-Platz „Heinrichsdamm“ als auch den neuen P+R-Platz „Breitenau“ im 10-Minuten-Takt mit dem Zentrum.

⁶⁵ Mit der neuen Platzgestaltung des Heumarktes wurde dieses Ziel bereits erreicht.

Das Funktionieren eines solchen abgestuften Parkraumangebotes setzt voraus, dass auch die Gebühren für das Parken an diese Abstufung abgepasst sind.

Dies bedeutet z.B., dass das Parken am Straßenrand je Stunde teurer sein muss als in der Tiefgaragen und dass die Nutzung des Park & Ride – Angebotes (auch für Gruppen) günstiger sein muss als das Parken in der Innenstadt/Zentrum.

Die Parkgebühren der einzelnen Parkeinrichtungen sind deshalb in regelmäßigen Abständen aufeinander abzustimmen.

Diese Maßnahmen sollen zu einer gleichmäßigen Auslastung des Parkraumangebotes führen. Für alle Nachfragegruppen wird durch die klare Zuordnung ihres Stellplatzangebotes praktisch zu jeder Tageszeit freier Parkraum vorhanden sein. Somit wird Parksuchverkehr effektiv eingeschränkt werden.

Auf eine Erweiterung des Stellplatzangebotes durch den Bau weiterer Parkhäuser innerhalb des innerstädtischen Ringes sollte ganz verzichtet werden. Das Stellplatzangebot würde zusätzlichen mIV in die bereits jetzt hochbelasteten Innenstadtstraßen ziehen und würde der Zielsetzung, Förderung des Umweltverbundes und Reduzierung des mIV widersprechen.

Forschungsergebnisse⁶⁶ bestätigen bisherige Vermutungen, dass Parkraumbewirtschaftung überwiegend zu modalen Änderungen führt und kaum zur Zielwähländerung. Insgesamt profitiert die Innenstadt als Einkaufsziel von Bewirtschaftungsmaßnahmen, solange damit eine Verbesserung der Erreichbarkeit für einen Teil der Kunden einhergeht. Wenn aus verkehrspolitischen Gründen Parkraumbewirtschaftung restriktiver eingesetzt werden soll, z.B. weil eine Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt dringend erforderlich erscheint, dann muß gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Umweltverbund verbessert werden oder die Attraktivität der Innenstadt im Vergleich zu konkurrierenden Zielen gestärkt werden.

Private Investoren größerer Einzelhandelsobjekte, die Parkhäuser in der Innenstadt bauen wollen, sollten auch den Vorgaben der gültigen Stellplatzbeschränkungssatzung unterliegen. Durch ihre Ablösebeträge könnte gezielt in den Umweltverbund (ÖPNV und P+R-Plätze) investiert werden.

Erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung kommt nicht ohne Überwachung aus. Durch ungeordnetes Parken (Falschparker und insbesondere Gehwegparker) werden notwendige Flächen für andere Straßenraumnutzungen (Busse, Lieferverkehr, Fußgänger, Begrünung etc.) erheblich eingeschränkt. Der städtische Parküberwachungsdienst trägt deshalb ganz entscheidend zum Funktionieren der Verkehrsplanung bei.

4.2.2 Grundsätze für die Anlage und den Betrieb von Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr

Kunden und Besucher der Innenstadt als Kurzzeitparker finden ihr Stellplatzangebot in den innerstädtischen Parkhäusern und Tiefgaragen. Dabei unterscheiden sich die Parkierungseinrichtungen hinsichtlich Standortgunst, Akzeptanz und Auslastungsgrad. Um die Akzeptanz bei den Parkern zu erhöhen, müssen benutzerfreundliche Kriterien im Betrieb und bei der Gestaltung der Parkhäuser berücksichtigt werden.

⁶⁶ Aus: Straßenverkehrstechnik 9/97: Veränderungen im Verkehrsverhalten durch intensive Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Stadt und Verkehr, Forschungsstelle Uni Kaiserslautern (Prof. Dr.-Ing. H. H. Topp), Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Bonn, Abschluß: Februar 1996

Die Kunden werten eine Anlage nach den für sie sichtbaren und erlebten Vor- und Nachteilen. Diese Bewertung und persönlich aufgebaute Hemmschwellen beeinflussen auch das subjektive Sicherheitsempfinden. Die wichtigsten Bewertungskriterien aus Sicht des Benutzers können wie folgt zusammengefasst werden⁶⁷:

- Das Ein- und Ausfahren muss möglichst flüssig und bequem erfolgen können.
- Der Zeitaufwand für das Abstellen und Abholen des Fahrzeuges muss gering gehalten werden.
- Das Fahrzeug soll jederzeit zugänglich sein.
- Fußwege müssen schnell und gefahrlos zum Ziel und zurück führen.

Falls entsprechende Kriterien bei bestehenden Parkierungseinrichtungen nicht genügend erfüllt werden, muss gegebenenfalls soweit wie möglich nachgebessert werden (z.B. enge Ein- und Ausfahrten beim PH Schützenstraße, Beleuchtung TG Karstadt etc.).

4.2.3 Maßnahmenprogramm ruhender Kfz-Verkehr

- Reduzierung des Kurzparkens in der Kernstadt durch Umwidmung zur qualifizierten Nachfrage bzw. städtebaulichen Umgestaltung (im Bereich südliche und nördliche Promenade, Heinrichstraße, Maxplatz)
- Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung in der Parkzone II
- Regelmäßige Abstimmung der Parkgebühren der einzelnen Parkierungseinrichtungen
- Stärkung und Ausbau des Park & Ride – Systems
- Einführung der Besucherkartenregelung für private Besucher von Anwohnern
- Umwandlung des statischen Parkinformationssystems zu einem dynamischen Parkleitsystem
- Reduzierung der Dauerparker in den öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen
- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in der Parkzone III und in Stadtteilzentren
- Reduzierung von legalem Gehwegparken

⁶⁷ Aus: Das moderne Parkhaus, hrsg. vom Bundesverband der Park- und Garagenhäuser e.V., Köln 1998

Motorisierter Individualverkehr ruhender Verkehr

Erläuterung der Abkürzungen in dieser Tabelle siehe Anhang

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den ruhenden MIV	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
1	Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Parken für Bahnfahrer Kurzparken 	<ul style="list-style-type: none"> Zu wenig Parkplätze vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung des Bahnsteigtunnels und Ausbau einer Park & Ride – Anlage an der Brennerstraße Evt. Tiefgarage unter dem Regional-ZOB 	>2,5	1	<1
					>2,5	3	>5
2	Kernstadt	<ul style="list-style-type: none"> zentraler Bereich für Anwohner, Kunden, Besucher 	<ul style="list-style-type: none"> Parksuchverkehr Durchgangsverkehr Städtebauliche Situation 	<ul style="list-style-type: none"> Beschränkung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum auf Anwohnerparken Umgestaltung der Plätze 	--	1	<1
					?	1	<5
3	Parkleitsystem Gesamtstadt	<ul style="list-style-type: none"> Leitfunktion Information 	<ul style="list-style-type: none"> Ungleichmäßige Auslastung der Tiefgaragen 	<ul style="list-style-type: none"> Dynamisches Parkleitsystem 	<0,25	1	<1
4	Parkzone I und II	<ul style="list-style-type: none"> zentraler Bereich für Anwohner, Kunden, Besucher 	<ul style="list-style-type: none"> Parkgebühren der einzelnen Parkierungseinrichtungen passen nicht zum Parkierungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung der Parkgebühren 	--	1	<1
5	Nördliche Promenade	<ul style="list-style-type: none"> Kurzzeitparkplätze für Besucher und Kunden 	<ul style="list-style-type: none"> Städtebauliche Situation Von Anwohnern und Gewerbetreibenden werden Stellplätze gefordert 	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung so, dass Platz vorerst als Parkplatz, aber auch ohne nochmalige Umgestaltung als innerstädtischer Platz genutzt werden kann 	<0,5	1	p ⁶⁸
6	Park & Ride – Anlage Bamberg-Nord	<ul style="list-style-type: none"> Park & Ride – Angebot für Einpendler aus Nord-Westen und Norden 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Park & Ride – Angebot für Einpendler aus dem Nordwesten 	<ul style="list-style-type: none"> Park & Ride – Anlage im Verknüpfungsbereich A70/B26/Hafenstraße Busanbindung 	?	3	<5
					LK	1	<5
7	Innenstadt / Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> Anwohnerparken 	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise zu wenig Parkplätze für Anwohner Probleme für Handwerker Probleme für Besucher 	<ul style="list-style-type: none"> Ausreichend Stellplätze für Anwohner ausweisen Mischnutzung verstärken Handwerkerplakette Besucherplakette 	--	1	<1
					--	1	<1
					--	1	<1
					--	1	<1
8	Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> Busparkplatz für Touristenbusse 	<ul style="list-style-type: none"> Derzeit nur Provisorium an der Pfeuferstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau eines Busparkplatzes am Margareten-damm (ehem. Parkplatz Fa. Schaeffler) 	?	3	<5
9	Park & Ride – Anlage Gaustadt / Bischberg ⁶⁹	<ul style="list-style-type: none"> Park & Ride – Angebot für Einpendler aus Nord-Westen 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Park & Ride – Angebot für Einpendler aus dem Nordwesten 	<ul style="list-style-type: none"> Park & Ride – Anlage vor Bischberg Busanbindung 	<0,5	3	<5 ⁷⁰
					LK	1	<5
10	Südliche Promenade / City-Galerie	<ul style="list-style-type: none"> Parkmöglichkeiten für Kunden und Besucher der City-Galerie und der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Investor ist nur bereit zu bauen, wenn auch eine Tiefgarage errichtet wird 	<ul style="list-style-type: none"> Tiefgarage unter der südlichen Promenade mit max. 250 Stellplätzen⁷¹ 	„73	3	<5

⁶⁸ Im Anschluss an die Kanalbaumaßnahme.

⁶⁹ Muss nach Durchführung der Maßnahme Ziffer 6 (Park & Ride – Anlage Bamberg-Nord) erneut beurteilt werden.

⁷⁰ Diese Park & Ride – Anlage ist ein wichtiger Baustein für die Entlastung des Ortsteils Gaustadt vom Durchgangsverkehr.

⁷¹ Eine solche Maßnahme verstößt gegen das Ziel der Plafondierung. Wenn dieses Projekt aus übergeordneten Gründen dennoch realisiert werden soll, muss diese Diskrepanz durch entsprechende Maßnahmen abgemildert werden (Reduzierung der Kurzparker im Straßenraum, Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Langen Straße und Königstraße, Reduzierung der Durchfahrt durch die Kernstadt.)

mIV Parken

Rang-ziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	Funktion des Bereiches für den ruhenden MIV	Problemsituation	Lösungsansatz		SS	
11	St. Getreu	<ul style="list-style-type: none"> Parkmöglichkeiten für Besucher und Beschäftigte 	<ul style="list-style-type: none"> Nur eingeschränkte Abstellmöglichkeiten für Kfz 	<ul style="list-style-type: none"> Parkplatz bzw. Tiefgarage an geeigneter Stelle auf dem Klinikgelände Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Taktverdichtung) 	..72	3	<1
					LK	1	<1
12	Luitpoldeck	<ul style="list-style-type: none"> Parkmöglichkeiten im Bereich Königstraße / Luitpoldstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Wenig Stellplätze vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Parkierungsanlage mit ca. 100 Stellplätzen 	..73	2	<5

⁷² Parkierungsmöglichkeiten der Klinik, durch die Klinik selbst finanziert.

⁷³ Tiefgarage privat finanziert.





Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

MASSNAHMEN

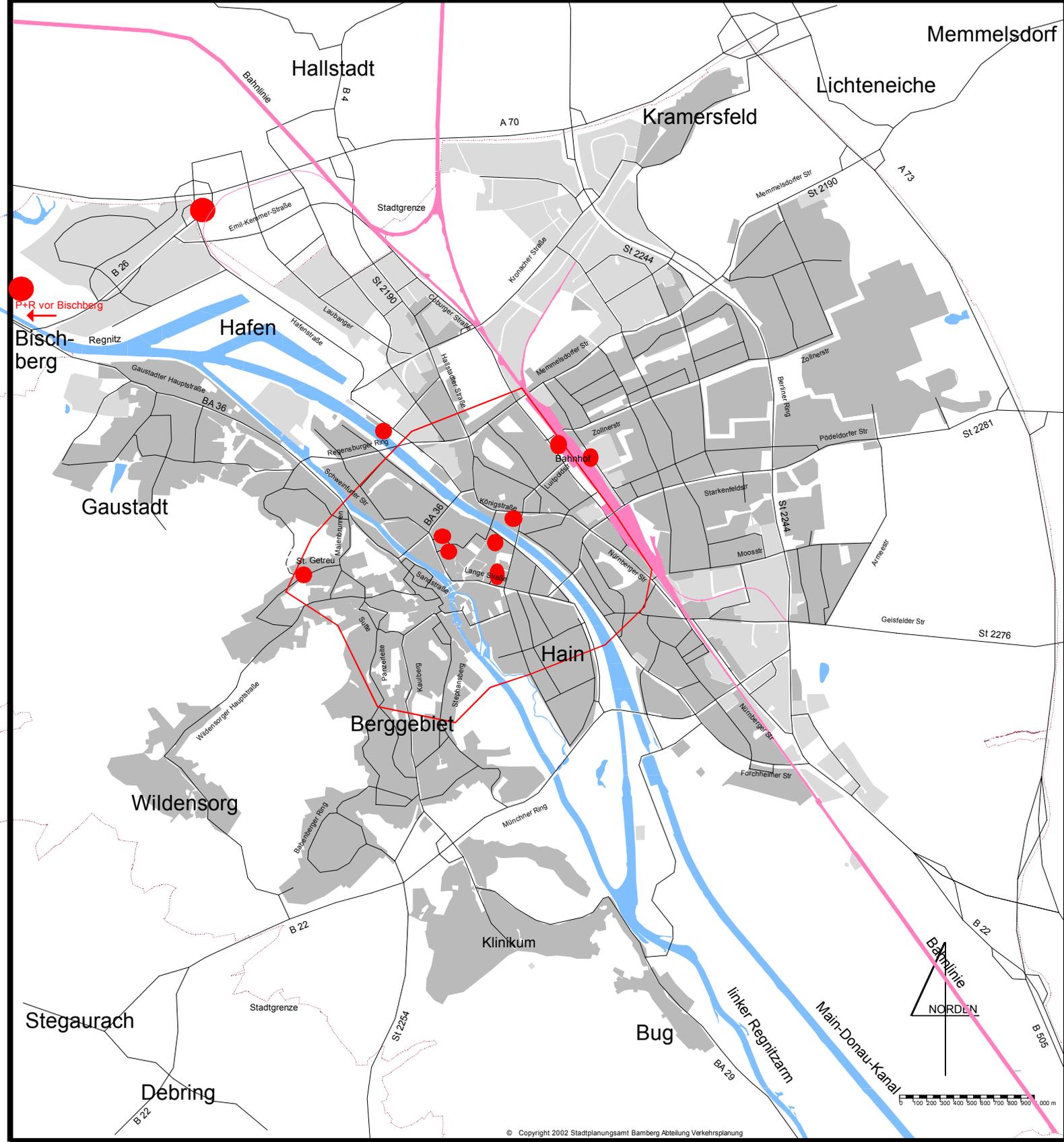
ÜBERSICHTSPLAN

Maßnahmen ruhender MIV

Stand: August 2002

Legende:

- punktuelle Maßnahme
- ▬ streckenbezogene Maßnahme
- ▭ gebietsbezogene Maßnahme



4.3 Integration des notwendigen Verkehrs

4.3.1 Grundsätzliches

Das Ziel der Plafondierung geht davon aus, dass in den sensiblen Bereichen der Verkehr möglichst reduziert und auf alternative Verkehrsmittel verlagert wird. Dazu werden auch in den vorangegangenen Kapiteln entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen.

4.3.2 Maßnahmenprogramm Integration des notwendigen Verkehrs

Wenn alle Maßnahmen ausgeschöpft sind, den Verkehr in sensiblen Bereichen zu reduzieren, muss der verbleibende Verkehr möglichst stadtverträglich gestaltet werden. Dazu müssen alle Möglichkeiten geprüft werden:

- Verlagerung auf unsensible Trassen;
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit;
- Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichtes.

Dabei ist insbesondere auch die aus dem Verkehr resultierende Schadstoff- und Lärmbelastung zu berücksichtigen.

Motorisierter Individualverkehr Integration des notwendigen Verkehrs

Erläuterung der Abkürzungen in dieser Tabelle siehe Anhang

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	↔ Verkehrsfunktion des Bereiches ⊕ Städtebauliche Funktion des Bereiches	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
1	Kernstadt	↔ Erschließung ⊕ Zentraler Geschäfts- und Wohnbereich ⊕ Touristische Ziele / Freizeit ⊕ Dienstleistung, Behörden	<ul style="list-style-type: none"> Belästigung und Gefährdung durch mIV 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserungen für den Fußgängerverkehr in der Hauptwachstraße, speziell am Beginn Fußgängerzone (Durchfahrtsverbot für den mIV durch die Kernstadt). 	<0,1	1	p ⁷⁴
				<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des Parksuchverkehrs (Reduzierung der öffentlichen Stellplätze in der Kernstadt) 	<0,01	1	<1
				<ul style="list-style-type: none"> Ausweisung der Verkehrsflächen als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) bzw. als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) 	<0,01	1	<1
2	Innenstadt	↔ Erschließung und Verbindung ⊕ Zentraler Geschäfts- und Wohnbereich ⊕ Touristische Ziele / Freizeit ⊕ Dienstleistung, Behörden	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Luftbelastung durch mIV Hohe Lärmbelastung durch mIV Hohe Verkehrsbelastung einerseits durch hohen Ziel- und Quellverkehr im mIV und andererseits durch Durchgangsverkehr durch die Innenstadt. 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des Ziel- und Quellverkehr im mIV durch Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes (siehe dort) Reduzierung des Durchgangsverkehr durch Ausbau der Bahnparallelen Innenstadttangente (siehe dort) und Einbahnstraßen (Einbahn Luitpoldstraße zwischen Königstraße und Künigundendamm Richtung Schönleinsplatz, Einbahn Obere Königstraße ab Theuerstadt Richtung Luitpoldstraße) Tempo 30 in Königstraße und Lange Straße 	<0,1	1	<1
				<ul style="list-style-type: none"> Verdrängung eines Teiles des mIV auf die (noch zu bauende) Kronacher Straße durch restriktive Maßnahmen in der Memmelsdorfer Straße Tempo 30 im Abschnitt Ludwigstraße - Siechenkreuzung 	<0,25	1	p ⁷⁵
3	Memmelsdorfer Straße Abschnitt Kärntenstraße - Siechenstraße	↔ Hauptverkehrsstraße ⊕ Wohnbereich	<ul style="list-style-type: none"> Hohes Verkehrsaufkommen Hohe Geschwindigkeiten Hoher Anteil Durchgangsverkehr Lärm- und Abgasbelastung Keine Radverkehrsanlagen vorhanden 				

⁷⁴ Voraussetzung: Dynamisches Parkleitsystem

⁷⁵ Voraussetzung: Verlängerung der Kronacher Straße bis zur Hallstadter Straße

Integration des notwendigen MIV

Rangziffer	Räumlicher Maßnahmenbereich	↕ Verkehrsfunktion des Bereiches ⊕ Städtebauliche Funktion des Bereiches	Problemsituation	Lösungsansatz		§§	
4	Straßenzug Kaulberg - Schönleinsplatz	↕ Hauptverkehrsstraße ⊕ Wohnbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Hohes Verkehrsaufkommen • Hohe Geschwindigkeiten • Lärm- und Abgasbelastung • Keine Radverkehrsanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterbinden des Durchgangsverkehrs in Richtung Bahnhof (vgl. Innenstadt) • Tempo 30 	<0,1	1	<1
5	Maienbrunnen / Otto-brunnen	↕ Erschließung des Bereiches um die Klinik St. Gertreud und Altenheime ⊕ Stadtdenkmal, Wohnen, Klinik, Altenheime, Naherholung	<ul style="list-style-type: none"> • Unzureichende Erschließung für Kfz • 	<ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Erschließungsstraße zur Erschließung dieses Bereiches von Norden (incl. Parkierung) • Flankierende Maßnahmen zur Eindämmung des Durchgangsverkehrs 	<2,5 <0,01	3 1	<5 <1
6	Gaustadter Hauptstraße	↕ Hauptsammelstraße ⊕ Zentraler Bereich von Gaustadt	<ul style="list-style-type: none"> • Hohes Verkehrsaufkommen • Hohe Geschwindigkeiten • Hoher Anteil Durchgangsverkehr durch Gaustadt • Keine Radverkehrsanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 • Reduzierung Durchgangsverkehr durch Umgestaltung (Kaphaltstellen, Mittelinseln als Querungshilfe, Baumpflanzungen) 	-- <2,5	1 2	<1 <5
7	Alle verkehrswichtigen Straßen mit hoher Verkehrsbelastung	↕ verkehrswichtigen Straßen ⊕ Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelastung durch Straßenbelag 	<ul style="list-style-type: none"> • Ebener, geräuscharmer Fahrbahnbelag 	?	1	<5

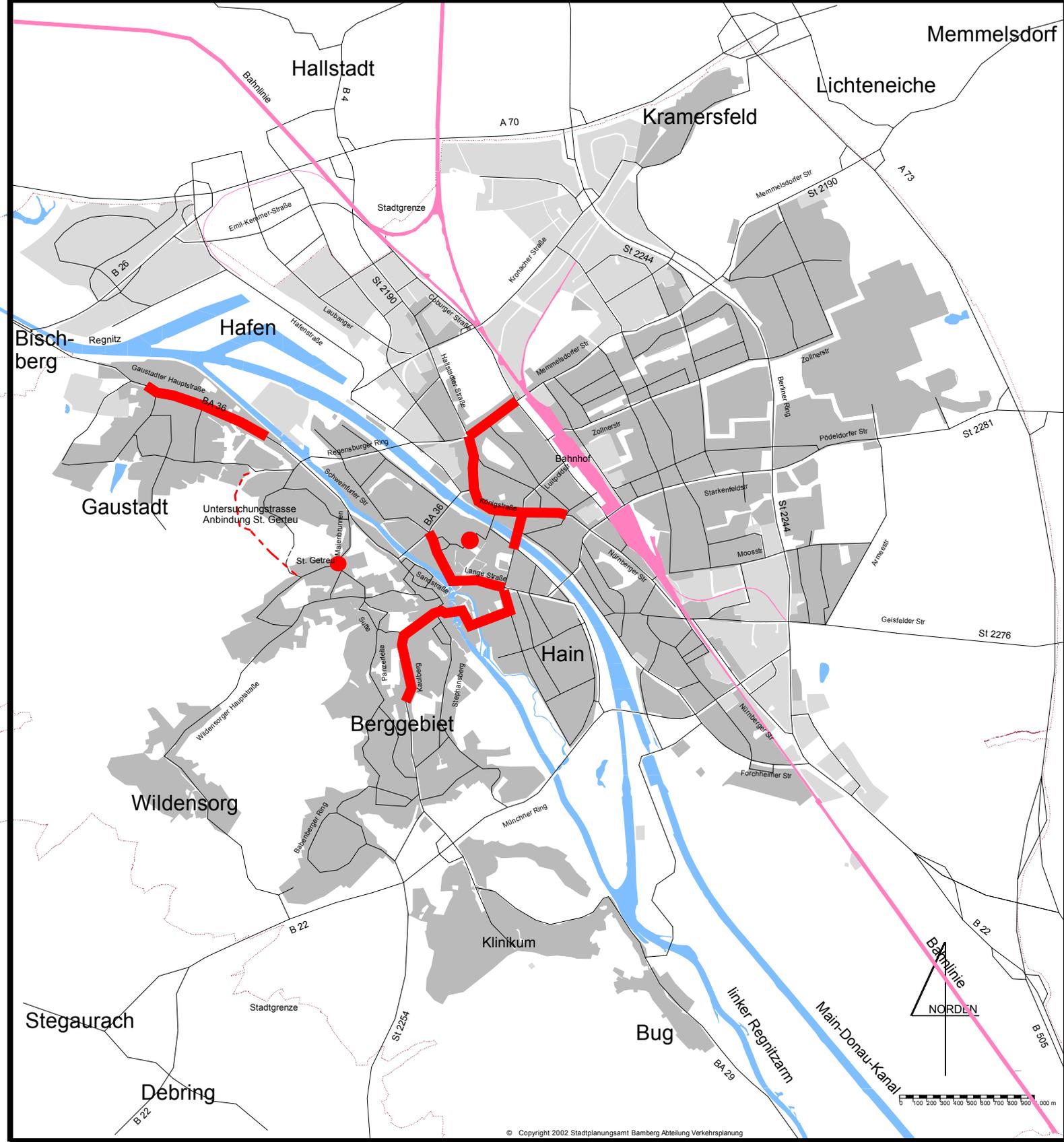


ÜBERSICHTSPLAN Maßnahmen Integration notwendiger MIV

Stand: August 2002

Legende:

- punktuelle Maßnahme
- ▬ streckenbezogene Maßnahme
- ▭ gebietsbezogene Maßnahme



5 Anhang

Anmerkungen zu den Tabellen Programmplanung:

Die **Rangziffer** bedeutet:

- Alle Maßnahmen werden grundsätzlich gleichrangig vorangetrieben (Planung, Entscheidung, Finanzierung).
- Dort, wo auf Grund von personellen, finanziellen, etc. Ressourcen Prioritäten zu setzen sind, entscheidet die Rangziffer, welche Projekte vorrangig weitergeführt werden.

In der mit dem **Zeichen**  überschriebene Spalte sind erste Ansätze für Kostengrößen für das jeweilige Projekt dargestellt. Dabei wurde zwischen verschiedenen Klassen unterschieden:

- es entstehen keine oder nur sehr geringe Kosten
- < 0,01 bis 10.000 €
- < 0,1 bis 100.000 €
- < 0,25 bis 250.000 €
- < 0,5 bis 500.000 €
- < 2,5 bis 2.500.000 €
- > 2,5 über 2.500.000 €
- LK Erhöhung der laufenden Kosten
- ? derzeit keine Angaben zu Kosten möglich

Zu beachten dabei ist, dass es sich hierbei um eine erste Einschätzung der Kosten handelt, die – je nach Konkretisierungsstand der jeweiligen Planungen – z.T. erheblich von den tatsächlichen Kosten abweichen kann. Die hier genannten Kostengrößen können deshalb nur als Orientierungsrahmen dienen. Bei förderfähigen Maßnahmen beziehen sich die Kostenangaben auf den Anteil der Stadt Bamberg, wobei die Förderfähigkeit der einzelnen Maßnahmen noch nicht abschließend geprüft wurde; Kostenanteile, die nach den entsprechenden Satzungen evt. auf die Anlieger umgelegt werden können, sind nicht berücksichtigt

In der mit dem **Zeichen** **SS** überschriebene Spalte ist eine erste Einschätzung der rechtlichen Situation für die Realisierung des jeweiligen Projektes dargestellt. Dabei wurde zwischen verschiedenen Klassen unterschieden:

- 1 rechtliche Rahmenbedingungen (z.B. Bebauungsplan) vorhanden
- 2 rechtliche Rahmenbedingungen (z.B. Bebauungsplan) fehlen noch
- 3 rechtliche Rahmenbedingungen müssen noch geklärt werden

In der mit dem **Zeichen**  überschriebene Spalte sind erste grobe Angaben für die zeitliche Realisierung des jeweiligen Projektes dargestellt. Dabei wurde zwischen verschiedenen Klassen unterschieden:

- < 1 Realisierung (bzw. Baubeginn) innerhalb eines Jahres möglich
- < 5 Realisierung innerhalb von fünf Jahren möglich
- > 5 Realisierung wird länger als fünf Jahre in Anspruch nehmen
- P Realisierung ist von anderen Projekten abhängig

Zu beachten dabei ist, dass es sich hierbei um eine erste Einschätzung handelt, die vor dem Hintergrund des heutigen Kenntnisstandes abgeschätzt wurde. Dabei wurden Zeitverzögerungen, die sich aus finanziellen Problemen ergeben können, nicht berücksichtigt.

Zu beachten ist auch die gegenseitige Abhängigkeit der Maßnahmen, die in dieser tabellarischen Zusammenstellung nicht ausreichend darstellbar ist.