

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.													
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG										VERKEHRSMITTEL				
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV				
St Straßennetz und Kfz-Verkehr																						
1 Verkehrsmittelübergreifende Instandhaltung der Straßeninfrastruktur																						
St	St 1-1	Nachhaltiges und verkehrsträger-übergreifendes Instandhaltungsmanagement			Kosteneffiziente, gesamtheitliche Bestandserhaltung und schrittweise Verbesserung des Ausbauszustandes der Infrastruktur. Effizienter, verkehrsträger-übergreifender Einsatz von Finanzmitteln unter Berücksichtigung aller städtischer Ziele und Nutzerbelange. Priorisierung von Maßnahmen nach Bedeutung der Infrastruktur für das Gesamtnetz (zielgerecht zur Förderung des Umweltverbunds und Verkehrssicherheit). Erstellung regelmäßiger Straßenzustandsberichte. Sicherstellen eines entsprechenden, gemeinsamen Haushaltsbudgets (vgl. Rv 8-1).	∞	€€															gesamtstädtisch auf Straßen, Rad- und Gehwegen, Plätzen, Treppen und Brücken Beispiele für Straßen, die sich in einem schlechten Zustand befinden und erneuert werden müssen, sind u. a. die Gaustadter Hauptstraße vom Ortseingang aus Richtung Bischberg bis zur Einmündung der Breitackerstraße, Teile der Wildensorger Straße und die Brücke in Bug. Die Priorisierung und Einordnung hat aus gesamtstädtischer Sicht zu erfolgen.
St	St 1-2	Einsatz lärmreduzierender Straßenbeläge			Prüfung der lärmreduzierenden Wirkung und Einsatz im Rahmen anstehender Sanierungszyklen und Umbauten. Prüfung des lärmreduzierenden Belags auf Langzeitigkeit.	∞	€€€															vorrangig in lärmsensiblen Stadtbereichen, z. B. Memmelsdorfer Straße, Nürnberger Straße, Münchner Ring (Lärmaktionsplan berücksichtigen)
2 Sichere und leistungsfähige Infrastruktur auf Hauptverkehrsstraßen																						
St	St 2-1	Optimierung von Verkehrsknoten	★ 5-18		Hauptverkehrsstraßen im übergeordneten Netz (z. B. Berliner Ring) dienen der zügigen Abwicklung regionalbezogener Verkehre. Hier ist eine möglichst leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu sichern. Im Innerstädtischen Netz geht es hingegen stärker um die vertragliche Abwicklung und Lenkung des Verkehrs. Hier ist gemäß Zielsetzung der Umweltverbund priorisiert und folglich auch auf die anderen Handlungsfelder zu verweisen (v.a. Fb, Rv), z. B. Fahrradabstellbereiche, Fußgängerquerungen, Busabbieger). Auch Kreisverkehre können zu einer vertraglicheren und leistungsfähigeren Lösung (je nach Verkehrsstärke und Situation) beitragen (vgl. St 2-4).	🕒	€€€															Erhöhung der Leistungsfähigkeit (Kfz und Umweltverbund) vorrangig an Hauptverkehrsknoten im übergeordneten Netz; Autobahnzubringer, Verkehr auf dem Stadtring und Hauptachsen. Die Möglichkeiten sind gesamtstädtisch zu untersuchen, zwei Beispielknoten werden im Folgenden genannt:
	St 2-1a	Prüfung baulicher Potenziale zur leistungsfähigen Anpassung an die vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsmengen an Hauptverkehrsknoten			Ausnutzung baulicher Potenziale bei Engpässen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit (z. B. zusätzliche Abbiegestreifen, Führungen) sowie Beseitigung von überdimensionierten Straßenräumen (z. B. nicht erforderliche Abbieger oder Abbiegespuren). Ebenso Sicherung des Rad- und Fußverkehrs.	🕒	€€€															Prüfaufträge: z. B. zusätzliche Abbiegespuren an den LSA-Knoten am Berliner Ring, z. B. Rücknahme überbreiter Einmündungen, ggf. nicht benötigter Abbiegespuren, etc. (Memmelsdorfer Straße / Weißenburger Straße; Obere Königstraße / Luitpoldstraße, ...)
	St 2-1b	Optimierung des Knotens Hallstadter Straße/Dürsseestraße			Durch Verlängerung der Coburger Straße entlang der Schienentrasse ist eine Abbindung der Emil-Kemmer-Str. an der Kaspar-Schulz-Str. möglich. Der fünfte Arm am Knoten könnte dadurch entfallen (vgl. St 5-5); alternativ könnte auch ein Kreisverkehr eine Lösung sein (St 2-4); Erhalt der Busbeschleunigung	🕒	€€€															Hallstadter Straße/Dürsseestraße
	St 2-1c	Optimierung Situation Torschuster			Prüfung Abbindung von Sutte und Maternstraße, Tordurchfahrt als Nebenarm und Mischverkehrsfläche (vgl. Fb 2-2 und Fb 2-3)	🕒	€€€															Torschuster

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					🕒	€	weiß: kein Zielbezug				weiß: kein Einfluss								
					🕒	€€	hellgrün: indirekter Bezug				hellblau: indirekt								
					🕒	€€€	dunkelgrün: direkter Bezug				dunkelblau: direkt								
					🔄	ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL									
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandssicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
St	St 2-2	Optimierung von LSA-Schaltungen zur Verstetigung des Verkehrs und Stärkung des Umweltverbunds		★	Prüfung signaltechnischer Potenziale zur Verstetigung und besseren Abwicklung bzw. Lenkung des Verkehrs sowie Stärkung des Umweltverbunds. Ziel: Verkürzung der Fahrzeiten (Bus, Rad, Kfz) auf HVS; Bündelung des Kfz-Verkehrs auf ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz; Abbau von Rückstaus und sichere, effiziente Abwicklung aller Verkehrsträger. Keine MIV-Beschleunigung stadteinwärts: Pkw-Verkehr nicht in die Stadt lenken. Möglichkeiten umsetzen, um den Umweltverbund zu stärken: z. B. Bus- bzw. Radvorrangschaltung, ausreichende Grünphasen auch für Fuß- und Rad (vgl. Fb, Rv, Öv)	🕒	€€												
	St 2-2a	Prüfung LSA-Schaltung Stadtring und HVS			Prüfung und ggf. Optimierung der LSA-Schaltungen an Hauptverkehrachsen des MIV und am Stadtring (aus Sicht der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, aber auch Verbesserung der Fußgängerquerungen)	🕒	€€												z. B. LSA-Knoten am Berliner Ring
	St 2-2b	LSA-Optimierung Berliner Ring/Memmelsdorfer Str.			Konkretisierung zu 2-2a: Hinweise aus der Bürgerbeteiligung deuten auf Unfallgefahren am Knoten hin. Es sollte geprüft werden, ob der Vorschlag separater Linksabbliegerschaltungen oder insgesamt verlängerter Rot-Phasen zielführend sein kann (Senkung der Unfallgefahr und leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmengen). Inzwischen bereits in Umsetzung.	🕒	€€												Berliner Ring/Memmelsdorfer Str.
	St 2-2c	Linksabbliegsignalisierung Buger Straße/Paradiesweg			Ergänzung einer Linksabbliegsignalisierung an der LSA Buger Straße/Paradiesweg	🕒	€												Buger Straße/Paradiesweg
St	St 2-3	Optimierung von Vorfahrtregelungen			Prüfung der Nutzung unterschiedlicher Möglichkeiten zur Änderung der Bevorrechtigung (z. B. Grünpfeilregelungen, abknickende Vorfahrt). Ziel sollte die Reduzierung von Wartezeiten auf Hauptströmen sowie die Lenkung/Bündelung des Verkehrs auf das Hauptnetz unter Wahrung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sein.	🕒	€												stadtwweit, überwiegend im Hauptverkehrsstraßennetz

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
St	St 3-3	Prüfung abschnittsweiser Senkung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit im übergeordneten Straßennetz		★	<p>Auch auf vielen Hauptstraßen in Bamberg gelten bereits reduzierte Geschwindigkeiten. Diese bringt u.a. Vorteile bzgl. der Lärmreduzierung sowie Verkehrssicherheit und Nutzung durch andere Verkehrsmittel. Mindestens auf den folgenden Straßenabschnitten ist im Detail zu prüfen, ob eine Ausweisung von niedrigeren Geschwindigkeiten realisierbar ist. Dabei ist auch der Einfluss auf die Fahrtzeiten und Taktpläne des ÖPNV zu berücksichtigen und ggf. anzupassen.</p> <p>Alle Beispiele müssen nach aktueller StVO geprüft werden. Bei einige Straßen könnte erst nach zukünftig evtl. geänderter StVO eine Temporeduzierung möglich sein.</p>		€													alle innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen mit Wohnbebauung, z. B.:
	St 3-3a	30 km/h auf Nürnberger Straße			insb. im Abschnitt zw. Pfisterstr. und Holzgartenstr. Lärmschutz und zur sichereren Führung des Radverkehrs		€												Nürnberger Straße	
	St 3-3b	30 km/h auf Luitpoldstraße			erhöhter Querungsbedarf und Steigerung der Aufenthaltsqualität zugleich hohe Bedeutung für den Busverkehr: Prüfung auf andere Möglichkeiten die Fahrtzeiten trotzdem zu halten, z. B. Vorrang an Knoten oder Busspuren		€												Luitpoldstraße	
	St 3-3c	30 km/h auf Zollnerstraße			Alternative zur Stärkung des Umweltverbunds als wichtige Ost-West-Achse (Führung Rad auf der Fahrbahn, vgl. Rv 2-3); Busverkehr: Prüfung auf andere Möglichkeiten die Fahrtzeiten trotzdem zu halten, z. B. Vorrang an Knoten oder Busspuren		€												Zollnerstraße	
	St 3-3d	30 km/h auf Pödeldorfer Straße			Abschnitt westl. des Berliner Ring Lärmschutz, Reduzierung von Durchgangsverkehr, LSA-Beeinflussung für ÖPNV prüfen.		€												Pödeldorfer Straße	
	St 3-3e	30 km/h auf Hauptsmoorstraße			Reduzierung der Geschwindigkeit zur Aufwertung der Gartenstadt als Wohnquartier sowie zur Sicherung des Radverkehrs (vgl. Rv 3-4)		€												Hauptsmoorstraße	
	St 3-3f	50 km/h auf Münchner Ring			Reduzierung der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen (Prüfung zw. Forchheimer und Nürnberger Straße)		€												Münchner Ring	
	St 3-3g	30 km/h auf Regensburger Ring (Abschnitte)			Prüfung von abschnittsweiser Reduzierung der Geschwindigkeit zur Erleichterung der Querung. z. B. zwischen den LSA-Anlagen (Kreuzung Mußstr./Friedensbrücke/Maria-Ward-Str.) Aktuell wurde die Maßnahme politisch diskutiert und entschieden, kein T30 einzuführen. langfristig ggf. erneute Prüfung sinnvoll		€												Regensburger Ring	
St	St 3-4	Perspektivisch: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt			<p>Sofern vom Bund die gesetzlichen Vorgaben entsprechend geändert werden (es gibt Bestrebungen dazu), sollte sich Bamberg dafür entschieden, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auszuweisen. Dies bedeutet nicht, dass nirgends schneller gefahren werden darf, die dazu geeigneten Straßen müssen nur dann explizit dafür ausgewiesen werden. Belange der Busbeschleunigung sind dabei zu berücksichtigen. Sobald die Anforderungen der neuen StVO bekannt sind, sollte die vErwaltung eine Prüfung auf T-50-Ausnahmen vornehmen und Strecken benennen, wo zukünftig höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h erforderlich sind (z. B. im Sinne der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten und Fahrtzeiten des ÖPNV)</p>		€€												Stadtgebiet (auf verkehrsbedeutenden Hauptstraßen, z. B. Berliner Ring) weiterhin schnelleres Fahren	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsichererung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
4 Anpassung und Arrondierung von Straßenverbindungen																				
St	St 4-1	Neuer Verlauf der südl. Armeestraße			Prüfung der neuen Führung der südl. Armeestraße: ab Hertzstraße geradlinig nach Süden in Richtung Geisfelder Straße; dabei durchgängig begleitender Geh- und Radweg sowie Querungshilfen (alles im Rahmen des B-Plan Muna)		€€													Armeestraße
St	St 4-2	Münchener Ring / Armeestraße			Bau einer direkten, leistungsfähigen Verbindungsstraße vom Münchener Ring zur Armeestraße bzw. Geisfelder Straße über das Muna-Gelände. Nur falls der Knoten Berliner Ring/Geisfelder Straße nach Abschluss der Konversionsentwicklung bzw. bei Herstellung eines Autobahnanschlusses absehbar überlastet wäre.		€€€													Münchener Ring/Armeestraße
St	St 4-3	Neubau der Franz-Fischer-Brücke/Galgenfuhr			dauerhafte Instandsetzung und Beseitigung der Engstelle mit Verbesserungen für alle Verkehrsmittel		€€€													Galgenfuhr, Bug
St	St 4-5	weitere Verkehrs Bündelung auf Hauptstraßen zu Gunsten des Nebennetzes durch Einbahnstraßen			Die Stadt soll prüfen, an welchen Nebenstraßen in Wohnquartieren weitere Einbahnstraßen ausgewiesen werden können. Sofern geeignete Abschnitte identifiziert werden können, ist ein Konzept zu erstellen, das mehrere Straßen bei der Einbahnstraßenregelung zusammendenkt und aufeinander abstimmt. Verlagerungseffekte sind mit dem Verkehrsmodell zu prüfen. Eventuell gegenläufige Argumente sind zu berücksichtigen (z. B. Erreichbarkeit, Wirtschaftsverkehr, ÖPNV) Die neuen Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr in beide Richtung freigegeben werden.		€													Bildung von Blöcken, Wohnquartiere zu prüfender Vorschlag: Obere Königstraße - Nürnberger Straße (bis Peuntstr) als Einbahnstraße Richtung Osten
St	St 4-6	Innenstadt-Verkehrskonzept			<p>Es gibt zahlreiche Stimmen, welche neben Verkehrsberuhigung weitere Schritte fordern, wie z. B. die Sperrung von Straßen in der Bamberger Kernstadt oder gar ein komplett autofreies Weltkulturerbegebiet. Dadurch soll im historischen Stadtkern mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr entstehen, weniger Emissionen und Störungen der historischen Bausubstanz entstehen und die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht werden. Auf der anderen Seite gibt es nicht weniger Forderungen, selbiges nicht zu tun, um die Innenstadt mit ihren zentralen Einrichtungen, Geschäften und touristischen Zielen stets auch mit dem Auto erreichbar zu halten. Sie mahnen u.a. die Belange der Händler und des Handwerks, wirtschaftliche Aspekte und Mobilität von Personen an, die weder Rad noch ÖPNV nutzen (können).</p> <p>Im Rahmen des VEP kann keine Untersuchung der Innenstadt und des Berggebietes erfolgen, die tiefgreifend genug wäre, um hier ein konkretes Verkehrskonzept zu empfehlen. Es ist dazu u.a. die Simulation mittels Verkehrsmodell und die Diskussion mit allen Akteuren vor Ort notwendig. Unterschiedliche Varianten müssen fachlich erarbeitet, geprüft und öffentlich diskutiert werden.</p>		€€													Kernstadt, Berggebiet, Kulturerbe
					Diese Maßnahme beinhaltet daher die Empfehlung, einen entsprechend Prozess und die Erarbeitung eines solchen Innenstadtverkehrskonzeptes in Auftrag zu geben.															

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.									
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL								
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsdichnung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV					
St	St 4-7	Prüfung der Abbindung Sutte/Maternstr. vom Torschuster			Die Anwohner der Sutte und Maternstraße klagen schon lang über zu viel Verkehrs- und Lärmbelastung in diesen engen Straßenräumen. Die Situation am Torschuster hingegen ist für Fußgänger riskant und der Knoten schlecht einsehbar. Verkehrsuntersuchungen zeigen auf, dass eine Abbindung der Sutte und Maternstraße nach Norden (Jakobsplatz/Torschuster) eine wirksame Maßnahme zur Verkehrsentslastung des Berggebiets darstellen und zudem zu keinen unzumutbaren Verlagerungen an anderen Stellen führen würde. Die Erfahrungen während der Sperrung im Rahmen des Umbaus Sutte zeigten dies auf. Durch P&R-Angebote in das Berggebiet lassen sich zudem Belastungen im Stadtkern reduzieren und Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund verlagern. vgl. Fb 2-2 und Fb 2-3 Die weitere Prüfung (z. B. im zuvor genannten Innenstadtkonzept) und Realisierung einer solchen Maßnahme wird daher empfohlen.		€€														Torschuster Maternstraße Sutte Jakobsplatz		
St	St 4-8	Anbindung des Klinikums von der Waizendorfer Straße			Diese Maßnahme befindet sich bereits in Planung und wurde angesichts der Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit des Klinikums in den VEP mit aufgenommen. Dabei soll der Klinikumstandort am Bruderwald aus Richtung Südwesten von der Waizendorfer Straße aus angebunden werden. Dies kann v.a. die Buger Straße entlasten. Im Rahmen des Anschlusses ist auch die Ausstattung mit Fahrradinfrastruktur sowie eine sinnvolle Führung und Organisation des Parksuchverkehrs mit zu planen. (vgl. St 8-11)		€€														Waizendorfer Straße Klinikum		
5 Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens/Gewerbegebiets Laubanger																							
St	St 5-1	Neuorganisation der B 26 - Anschlussstelle Hafen			Änderung der Anschlussstellen-Geometrie für einen sichereren und direkteren Verkehrsablauf. ggf. auch Verlegung im Rahmen eines Umbaus der A70 AS Bamberg-Hafen (vgl. St 7-7)		€€€														Gewerbegebiet Laubanger/Hafen		
St	St 5-2	Verlegung des Streckenverlaufs der B 26 zw. Regnitzbrücke und Autobahn			Verlegung des Streckenverlaufs, um den Firmen entlang der Rheinstraße neue Entwicklungsmöglichkeiten zu geben		€€€														Gewerbegebiet Laubanger/Hafen		
St	St 5-3	Verbindung vom Margaretendamm/ Hafenstraße zum Laubanger			Schaffung einer Verbindung zwischen der Kronacher Straße bis zum Margaretendamm unter Einbeziehung des Laubangers; hierbei auch Errichtung einer direkten Geh- und Radwegeverbindung vom Margaretendamm zum Laubanger		€€€														Gewerbegebiet Laubanger/Hafen		
St	St 5-4	Durchbindung Jäckstraße an den Laubanger			Durchbindung der Jäckstraße an den Laubanger; kann im Zusammenhang mit der Verbindung zur Hafenstraße geschehen.		€€														Gewerbegebiet Laubanger/Hafen		
St	St 5-5	Verlängerung Coburger Straße bis Emil-Kemmer-Straße			Neubau entlang der Schienentrasse; im Gegenzug Abbindung der Emil-Kemmer-Str. an der Kaspar-Schulz-Str., dadurch Entflechtung des Knotenpunktes Hallstädter Straße / Dürrseestraße (vgl. St 2-4)		€ Kosten trüge Hallstadt														Gewerbegebiet Laubanger/Hafen; Maßnahme auf Hallstädter Gebiet		

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.													
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse	ZIELBEZUG		VERKEHRSMITTEL												
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle Förderung Umweltverbund Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Betriebsenergieeffizienz & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz Fuß Rad ÖV													
6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbau (vgl. auch Rv 6, Fb 6, Öv 6)																						
Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Obgleich bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Erreichbarkeit der Stadt weiterhin Bestand hat. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.																						
St	St 6-1	Unterführung Forchheimer Straße			Forderung eines symmetrischen Straßenquerschnitt, mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m sowie Gehwegen von 1,80 m und Radwegen von 2,00 m jeweils beidseitig anzulegen. Die erforderlichen Sicherheitsräume sind zuzüglich mit abzubilden.		€€€														Forchheimer Straße	
St	St 6-2	Unterführung Münchner Ring			Keine Änderung der Kfz-Fahrbahn. Eine Erweiterung der lichten Weite des Brückenbauwerkes ist notwendig für die regelkonforme Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges von je 3,25 m inkl. Sicherheitsräume		€€€														Münchener Ring	
St	St 6-3	Unterführung Nürnberger/Geisfelder Straße			Forderung einer „Rechtwinklige Querung südlich Bestand mit Ost- und West-Kreisel“ anstelle der bisherigen Eisenbahnüberführung als Ersatz (Abstand der neuen EÜ von der alten ca. 75 m auf der Achse der Einmündung Hedwigstraße). Somit können alle Fahrbeziehungen aufrecht erhalten werden. Notwendige Forderung einer Fahrzeug-Durchfahrthöhe von 4,00 m für die Durchfahrt des Schwerverkehrs und eine Fahrbahnbreite von 8,00 m sowie beidseitig Geh-/Radwege von je 4,50 m. Die erforderlichen Sicherheitsräume sind jeweils mit auszubilden. Für einen barrierefreien Ausbau sollen die Geh- und Radwege nicht bis zur vollen Tiefe der Fahrbahnunterführung hinab geführt werden.		€€€															Nürnberger Straße
St	St 6-4	Unterführung Moosstraße			Die lichte Durchfahrthöhe ist mit 4,00 m für den ÖPNV notwendig. Forderung einer Anpassung des Straßenquerschnittes der Bahnplanung (lichte Weite mit 11,00 m mit beidseitigen Gehwegen von 2,50 m und einer Fahrbahnbreite von 6,00 m. Die notwendigen Sicherheitsräume sind nach RAST06 mit abzubilden.		€€															Moosstraße
St	St 6-5	Pfisterbrücke			Fahrbahn 9,50 m inkl. Abbiegespur Einspurige Fahrbahn (4,00 m) zzgl. Geh- und Radweg auch unter der Brücke durchführend. Umgestaltung und Entwicklung der Straßenräume auch im Umfeld v.a. Radverkehrsanlagen und Knotengestalt (Pöfeldorfer Str., Annastr., Schwarzenbergstr.)		€€€															Pfisterbrücke
St	St 6-6	Unterführung Zollnerstraße			Eine Durchfahrthöhe von 4,00 m ist für die Nutzung des ÖPNV notwendig. Die Fahrbahn beträgt 6,50 m. Es sind beidseitige Gehwege von 1,80 m und Radwege von 2,00 m abzubilden. zzgl. Sicherheitsräume. Die Anbindung an den ROB mit Rampe von der Zollnerstraße ist zu berücksichtigen. Die Auswirkungen des ÖPNVs durch den ROB auf die Zollnerstraße müssen geprüft werden. Unterführung kann zentrale Rolle spielen im Rahmen einer innerstädtischen Verknüpfung der Radschnellwege (vgl. RV 10). Die Unterführung kann perspektivisch für eine Rad-, Fuß- und ÖV-Achse sehr bedeutend sein (vgl. Rv 2-3).		€€€															Zollnerstraße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL							
								Mobilität für alle	Förderung Umweltauflagen	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV			
St	St 6-7	Unterführung Memmelsdorfer Straße			Eine regelkonforme Durchfahrthöhe von 4,50 m ist für die regelkonforme Anpassung der Unterführung für die Hauptverkehrsstraße und den ÖPV (Fernverkehr) notwendig. Die Fahrbahn beträgt 6,50 m. Es sind beidseitige Gehwege von 1,80 m und Radwege von 2,00 m abzubilden. Zzgl. Sicherheitsräume. Anwohnerparken ist im Stichweg Brennerstraße aufgrund der Feuerwehraufstellflächen nicht mehr möglich. Kreuzung Ludwigstr./Coburger Str./Memmelsdorfer Str.: Optimierung der Führung und Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs notwendig.		€€€														Memmelsdorfer Straße
St	St 6-8	Brücke Kronacher Straße			Planung der DB wird umgesetzt. Stadt hat kein Verlangen geäußert		€€€														Kronacher Straße
St	St 6-9	Bahnübergang Coburger Straße			Ersatz durch eine Feldwegbrücke; Mischführung Kfz-Rad-Fuß Es ist eine ausreichende Breite für Begegnungsverkehre zwischen KFZ, Rad-, und Fußverkehr regelkonform zu ermöglichen.		€€														Coburger Straße
St	St 6-10	Bahnübergang Gleisdreieck			Ersatz durch Feldwegunterführung, von 3,50 m Durchfahrthöhe und 6,00 m Fahrbahnbreite wie bisher nur eingeschränkt mit Kfz befahrbar		€€														Gleisdreieck
St	St 6-11	Bahnübergang Aufseßhöflein			Anpassung an aktuelle Technik und Rechtslage; ansonsten keine Änderungen geplant (wichtige Rad-Freizeitroute)		€€														Aufseßhöflein
St	St 6-12	Neue Bahnquerung Stadtwald			Neubau einer Brücke für die Forstwirtschaft und die als Wildtierquerung; nur eingeschränkt für Kfz befahrbar		€€														Stadtwald
7 Leistungsfähige Aus- und Umbaumaßnahmen im Autobahnnetz																					
St	St 7-1	Ausbau des Autobahnkreuzes Bamberg			bereits in Planung; u.a. Bau von Verteilerfahrbahnen und Vergrößerung der Kurvenradien; zu beachten: Lärmschutz für Kramersfeld, ggf. Raum für Radschnellverbindung (Brücke/Unterführung, vgl. Rv); Eine Verbindungstrasse zwischen Gundelsheim und Kramersfeld sollte für den ÖPNV erhalten bleiben.		€ (Kosten trägt Bund)														Kramersfeld
St	St 7-2	Umbau der AS Bamberg-Süd			Umbau oder Ergänzung, dass die Verkehrsbeziehung Münchner Ring/Berliner Ring direkt in Richtung Norden auf A 73 möglich wird		€ (Kosten trägt Bund)														B 22
St	St 7-3	Umbau der AS Memmelsdorf			Hauptfahrtrichtung erfolgt danach von Süden in Richtung BA-Innenstadt ohne Linksabbiegen Bei Umbau Radschnellverbindung nach Memmelsdorf realisieren (vgl. Rv 10-2e)		€ (Kosten trägt Bund)														Memmelsdorfer Straße
St	St 7-4	Verlegung der Streckenverbindung zur AS Bamberg (Berliner Ring)			Verlegung der Ost-Süd-Strecke, um nach Bamberg kein Linksabbiegen mehr zu benötigen		€ (Kosten trägt Bund)														Berliner Ring
St	St 7-5	Umbau der AS Hafen			Veränderung der Geometrie der Anschlussstelle, um die Verkehrsabläufe direkter und sicherer abzuwickeln. Prüfung der Verlegung der Autobahnanschlussstelle Hafen im Zuge einer Kompletterverlegung des Straßenverlaufs B 26 zwischen Regnitzbrücke und Autobahn		€ (Kosten trägt Bund)														Hafen
St	St 7-6	AS Zollnerstraße A 73 (nur für Bundespolizei)			ehemalige US-Militär-Autobahnauffahrt dauerhaft für Bundespolizei freigeben; nicht jedoch für die Allgemeinheit		€														Zollnerstraße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	Mobilität für alle		Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV
St	St 8-4	Mischnutzung von Behörden- und Kundenparkplätzen			Freigabe privater Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten (Verhandlung mit Eigentümern) bei Vorliegen von Angebotsengpässen (z. B. zu Veranstaltungen) und zu Gunsten des öffentlichen Raumes Parkplätze nachts für Anwohner freigeben. Erfolgt bereits auf dem Mitarbeiterparkplatz der Stadtwerke Bamberg		€												prioritär in der Innenstadt; Bürgeranregung auch für Wunderburg
St	St 8-5	Erweiterung des Tiefgaragenangebots in der Innenstadt für Bewohner			bedarfsgerechte Ausweitung von Quartiersgaragen für Bewohner der Innenstadt als Ersatz von oberirdischen Parkmöglichkeiten. (nach bestmöglicher Ausschöpfung der Potenziale der vorgenannten Maßnahmen ohne Neubauerfordernis)		€€												zu prüfende Standortvorschläge: Tiefgarage am Schönleinsplatz Tiefgarage im Bereich Sandstraße / Michelsberg, Kaulberg; Schulplatz Sandgebiet: Ottoplatz und Sandbad, Tiefgarage am ZOB Klosterstraße/Spiegelgraben Parkplatz Finanzamt (Gabelberger Straße) (innere) Nürnberger Straße (z. B. im Rahmen des Bahnausbaus)
St	St 8-6	Parken im öffentlichen zentralen Straßenraum prioritär nur noch für Zielgruppen ohne Alternative			Parken im öffentlichen Straßenraum der Bamberger Kernstadt ist überwiegend Anwohner:innen (sofern es keine Quartiersgarage gibt), Menschen mit Behinderungen und (eingeschränkt) dem Lieferverkehr vorzuhalten. Die (wenigen) verbleibenden Kurzzeitparkmöglichkeiten (z. B. für Kundenparken oder an Arztpraxen) sind flächendeckend mit Benutzungsgebühren bewirtschaftet und so anzuordnen, dass kein unnötiger Parksuchverkehr entsteht. Falschparken ist zu unterbinden (v.a. auf Geh- und Radwegen, z. B. durch deutliche Markierungen, bauliche Gestaltung und verständliche Beschilderung) paralleler Ausbau der Alternativen (v. a. ÖPNV, P+R)		€												Innenstadt, Berggebiet
St	St 8-7	zentrale Tiefgarage nur für Anwohner und spezielle Zielgruppen in der Innenstadt			Als zentralste Tiefgarage zieht die TG Karstadt Kfz-Verkehr direkt in den Bamberger Stadtkern (u.a. über Kettenbrücke). Um diese Belastung zu reduzieren ist anzustreben (Verhandlungen mit Betreiber), langfristig die Parkmöglichkeiten nur noch für reservierte Zielgruppen zur Dauermiete anzubieten (Anwohner oder ggf. auch Beschäftigte, Verwaltung, Hotelgäste). Tagestouristen können auf (z.T. neu geschaffenen) P&R-angeboten ihr Fahrzeug abstellen. Weitere Nutzungsmöglichkeiten als Fahrradparkhaus und Lieferhub (vgl. Rv und Wi 1-3).		€												Innenstadt, TG Karstadt/Maximiliansplatz

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>									
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostensklasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL								
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV					
St	St 8-8	Bewohnerparkbereiche bedarfsgerecht ausweiten			Prüfung auf Möglichkeiten zur Ausweitung von Anwohnerparken zur Senkung des Nachfragedrucks und Reduzierung von Parksuchverkehr in Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen Maßgabe: Kurzzeitparkplätze für Kunden sollen aber erhalten bleiben (auf Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB in VEP aufgenommen; Beschluss Mobilitätssenat am 17.5.2022)		€														z. B. Bereiche in Bruderwald; Gabelsbergerstraße: Ausweitung der Bewirtschaftung oder Parkhöchstdauerbeschränkung, Anwohner frei		
	ST 8-8a	sozialverträgliche Anpassung der Gebühr für Bewohnerparkausweise			Noch besteht keine Möglichkeit für die Stadt Bamberg die Gebühr für Bewohnerparkausweise (30,70 Euro/Jahr) zu verändern. Der Bund hat bereits entsprechende Gesetze angepasst, die Umsetzung in Bayern ist noch nicht erfolgt. Sofern sich die Möglichkeit zukünftig ergibt, sollte die Gebühr auf ein angemessenes Niveau (sozialverträglich) angepasst werden. Zugleich wird ja auch das Angebot erhöht (St 8-8) und somit die Parkplatzsuche für Bewohner erleichtert. Auch werden Alternativen zum eigenen Auto ausgebaut. Sobald hier eine Änderung erfolgt besteht auch die Möglichkeit, dass Parkraumbewirtschaftungskonzept erfolgreich umzusetzen/in die Wege zu leiten. Somit können Möglichkeiten zum Quartiersparken an Attraktivität gewinnen, da das Mißverhältnis von Anwohnerparkgebühren und Quartiersparken reduziert wird.		€														Bewohnerparkzonen		
St	St 8-9	Einrichtung von Pendler- und Mitfahrerparkplätzen			Bedarfsgerechtes Anlegen geordneter Pendlerparkplätze in Nähe der Autobahn-Anschlussstellen. Testweise Kombination mit Fahrradboxen und ÖPNV-Bedienung (Mobilitätsstationen). Kombination mit (kleinen) Mobilitätsstationen denkbar. Unterstützung medial und durch Mitfahrerbörse. Zielgruppe: Auspendler, Fahrgemeinschaften auf der Autobahn		€€														aus allen einfallenden Richtungen: B22 / Strullendorfer Straße Pöldorferstraße / A73 Berliner Ring / Kronacher Str. / A70 Aus Richtung Bischberg / Gaustadter Hauptstraße P&R S-Bahnhalte-Süd (Bahnausbau) P&R Starkenfeldstraße (z.B. Bambados)		
St	St 8-10	Analyse der Parkraumauslastung und Parkraumkonzept Klinikum			Durchführung einer Parkraumanalyse (Erfassung des Angebots, Erhebung der Auslastung im Tagesverlauf, schriftliche Nutzerbefragung). Aufzeigen bzw. nachweisen von Kapazitätsproblemen und Nutzeransprüchen; Entwicklung von Lösungswegen, Alternativen und Maßnahmen; Erstellung eines Parkraumkonzepts zur kurz- bis mittelfristigen Umsetzung Es wurden bereits zahlreiche Maßnahmen initiiert (Jobticket, Parkplatzausbau, Anpassung Busverbindung, Fahrradabstellanlagen, Fahrradleasing). Da sich - den öffentlichen Eingaben zu Folge - bislang keine ausreichende Verbesserung der Situation zeigte, ist eine grundlegende Analyse des Problems erforderlich. Nur so können effiziente und wirksame Maßnahmen gefunden bzw. die bestehenden nachjustiert werden.		€														Klinikum am Bruderwald		

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug		weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt		Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.		
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL						
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
Wi Wirtschaftsverkehr																				
1 City-Logistik Die Maßnahmen Wi 1-1 bis Wi 1-6 sollten im Zusammenhang gesehen und umgesetzt werden. Sie könnten auch auf die Gesamtstadt ausgedehnt werden.																				
Wi	Wi 1-1	Erstellung eines City-Logistik-Konzepts	★ S-23	★	Initiierung einer Konzeption zur Auslotung von Potenzialen und Anforderungen zur Belieferung der Geschäfte in der Stadt, aber auch zur Lieferung nach Hause bzw. Bündelung und Abwicklung privater Paketlieferungen		€													Innenstadt und Berggebiet
Wi	Wi 1-2	Einrichtung einer Arbeitsgruppe City-Logistik		★	Abstimmung zwischen Verwaltung und Geschäftstreibenden, Logistikberatung, Planung koordinierter Maßnahmen. Berücksichtigung und Beteiligung bzw. gemeinsame Planung mit Vertretern des Handwerks, der Geschäftstreibenden und Lieferunternehmen.	∞	€													Innenstadt und Berggebiet
Wi	Wi 1-3	Einrichtung von Lieferstationen (sogenannte Micro-Hubs)			Verteilzentren am Rande schutzbedürftiger Gebiete (z. B. in Tiefgaragen oder Leerständen in der Innenstadt, im Berggebiet) zur Reduzierung und Bündelung des Lieferverkehrs, Verteilung mittels kleinerer, emissionsloser Fahrzeuge; Beispiele Offenbach, Stuttgart, Dortmund Identifizierung von Standorten mit ausreichend Raum, Feinverteilung erfolgt mit E-Fahrzeugen und Lastenrädern		€€													z. B. Karstadt-TG, ZOB, Markusplatz, Schillerplatz, Berggebiet
Wi	Wi 1-4	Planung und Einrichtung von Liefer-/Ladezonen		★	Freihalten der Abstellmöglichkeiten zu den Lieferzeiten für gewerbliche Lieferanten, ggf. kombinierte Nutzung prüfen (Benutzung tagsüber nur durch Lieferanten; Benutzung abends und nachts auch für Anwohner) Hinweise auf fehlende Lieferzonen kann gehäuftes Falschparken auf Geh- und Radwegen sowie in zweiter Reihe geben. Erforderliche Bemaßung in Abstimmung mit den Einzelhändlern (Anpassung an Größe der üblichen Liefer-Lkw, mind. aber Länge eines Sprinters der Paketdienstleister)		€													vorrangig Innenstadt (ggf. Lange Straße, Königstraße, Luitpoldstraße)
Wi	Wi 1-5	Koordinierung der innerstädtischen Lieferzeiten			Koordinierte Regelung von Lieferzeiten im Welterbegebiet zur Entlastung der Straßenräume und Vermeidung von Nutzungskonflikten. Z. B. Zonenregelung, Freigabe von Elektrolieferfahrzeugen und Fahrrädern, in Absprache mit den Geschäftsleuten und Lieferdiensten	∞	€													Innenstadt und Berggebiet

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung								
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL				Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.			
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV				
Wi	Wi 1-6	Modellversuch Einsatz von Elektro-Lieferfahrzeugen			Prüfung und Austesten von Potenzial und Handlungsspielräumen in einem festzulegenden Modell-/Wirtschaftsgebiet (z. B. Innenstadt oder ein größeres Gewerbegebiet); Kontaktaufnahme und Abstimmung mit Akteuren (z. B. Handwerker und soziale Dienste); Gemeinsame Beschaffung von Fahrzeugen durch die Gewerbetreibenden/Lieferanten, Finden von Sponsoren, Prüfen und Erproben von Möglichkeiten zur Privilegierungen emissionsfreier Lieferverkehre (z.B. zeitlich begrenzte Freigabe der Fußgängerzone für Radlieferdienste, ausgeweitete Liefer-Zeitfenster ausschließlich für E-Fahrzeuge, Vorteile bei Stellplatzabläse, etc.) Erfahrungen eines Pilotprojekts zum Einsatz von E-Lastenrädern bei Paketdiensten in Nürnberg zeigen sehr gute Ergebnisse: Zeit- und Effizienzgewinn bei den Lieferdiensten, weniger Lieferwagen und Emissionen in der Stadt.		€€															Modellgebiet Innenstadt
2 Lenkung und Abwicklung des Lkw-Verkehrs																						
Wi	Wi 2-1	Regelmäßige Aktualisierung und Kommunikation/ Beschilderung des Lkw-Routennetzes			Regelmäßige Prüfung und Anpassung des bestehenden Lkw-Routenkonzepts durch Verwaltung und Wirtschaftsakteure (Einbindung neuer Betriebe sowie Abstimmung bei Straßenneubauten oder -umgestaltungen, Entwicklung neuer Lieferkonzepte, etc.); Ziel: Bündelung des Schwerverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen, Sicherung der Erreichbarkeit über diese Routen.		€															Gesamtstadt
Wi	Wi 2-2	Lkw-Durchfahrts-/Zufahrtsverbote			Prüfung der Möglichkeiten zur Sperrung sensibler Gebiete (z. B. im Berggebiet) für schwere Lkw. Unter Abstimmung mit den lokalen Betrieben im Rahmen der Lieferroutendefinition.		€															sensible Gebiete (z. B. Berggebiet); gem. StVO müssen solche Sperrungen jedoch auf den Straßenzustand gründen und dürfen keine Anlieger ausnehmen
Wi	Wi 2-3	Optimierung der Beschilderung, Routing und Anfahrts-Beschreibungen; Berücksichtigung bei der Straßenraumgestaltung			Gewährleistung ausreichend breiter Straßenräume, Unterführungshöhen, Fahrbahnbreiten bei Querungsanlagen, Kreisverkehrsradien, etc. auf den Lkw-Routen. Neben stets aktueller Beschilderung im Straßenraum auch Kommunikation mit Herstellern von Lkw-Navigationssystemen und lokalen Unternehmen zur Ausweisung von internen Fahrtrouten.		€															Gesamtstadt
Wi	Wi 2-4	Lkw-Parken: Autohof Bamberg			Prüfung Anlage eines Autohofs, um Lkw-Parken gebündelt zu ermöglichen		€€															geeigneter Standort in Autobahnnahe
Wi	Wi 2-5	Lkw-Parken: Reglementierung in sensiblen Bereichen			kurzfristige Prüfung und Durchsetzung des Verbots in Wohnstraßen (mit Beschwerdehäufung); gilt bereits nachts und Sonn-/Feiertags für über 7,5t in Wohngebieten (§ 12 Abs. 3a StVO)		€															z. B. Distrikt Nord St. Otto: Lkw-Parken im Seitenraum; Lkw-Parken Am Börstg

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>									
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL								
								Mobilität für alle	Förderung Umwelverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV					
3 Förderung alternativer Lieferfahrzeuge																							
Wi	Wi 3-1	Güterverkehr auf die Schiene verlagern			Gesprächsaufnahme mit Handels- und Gewerbetreibenden; Abfrage von Anbindungsmöglichkeiten für produzierende Gewerbebetriebe an das Schienennetz (z. B. Nutzung der Hafengleise); Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen und Ansiedlungen		€€														alle Gewerbebetriebe entlang der Schienenstrecken, insb. im Hafen		
Wi	Wi 3-2	Fortführung und Ausweitung des Förderprogramms für alternative Lieferfahrzeuge (z. B. E-Lastenräder/-pedelecs)	S-24		Fortführung und Ausweitung des bestehenden Programms; Ein Förderantrag für ein öffentliches Mietsystem von Lastenrädern ist zudem in Vorbereitung durch die STVP 2021 wurden einmalig nur Private gefördert, da haushaltsbedingt wenig Fördermittel zur Verfügung gestellt werden können. Ab 2022 können auch wieder Gewerbetreibende die Fördermittel beantragen. Lastenräder für Gewerbetreibende werden auch auf Bundesebene gefördert. gezielte Ansprache von weiteren Zielgruppen je nach Nachfrage langfristig aufstocken und auch auf andere alternative Verkehrsmittel ausweiten		€€														Gesamtstadt		
Wi	Wi 3-3	Einrichtung von geeigneten Radabstellanlagen für Lastenräder	S-25		Konzept zur Platzierung von Lastenradbügel: Festlegung gesamtstädtischer und raumbezogener Standards (z. B. auch im Rahmen der Stellplatzsatzung); Angebotsausweitung an Einzelhandelschwerpunkten und in der Innenstadt; Berücksichtigung der Verfügbarkeit des öffentlichen Raums (insb. in der engen Altstadt). Kombination mit Mobilitätsstationen möglich.		€														z. B. Gewerbegebiete und Nahversorgungsstandorte (Real, Hornbach, Kaufland, Rewe, Edeka, toom, Dehner); Bereiche der Innenstadt		

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.	
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG		VERKEHRSMITTEL
Ef Effiziente Mobilität										
1 Verkehrsreduzierende Stadtentwicklung										
Ef	Ef 1-1	Verkehrsreduzierende Stadtplanung	★ S-26		<p>Gemeinsames Leitbild für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Bauordnung und Verkehrsplanung entwickeln: "Stadt der kurzen Wege"</p> <p>Planung aus Sicht des Umweltverbunds; Verkehrsreduktion durch z. B. passende Standortwahl, dezentrale Strukturen im Berggebiet/Wildensorg fördern, fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgung und Schulen, Einbindung von Buserschließung/Geh-Radwegenetz in Neuplanungen und Bauberatung</p> <p>regelmäßige ämterübergreifende Jourfixe zur Förderung des Austauschs und wesentlich engere Abstimmung zwischen den sich mit Stadtverkehr befassenden Organisationseinheiten und Planung (auch z. B. STVP mit einbeziehen)</p>	∞	€	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 15%;"> <div style="background-color: #d9ead3; height: 10px; width: 100%;"></div> <div style="background-color: #5cb85c; height: 10px; width: 100%;"></div> </div> <div style="width: 15%;"></div> </div>		Gesamtstadt, FNP-Gebiet
Ef	Ef 1-2	Nachhaltige Erschließung von Neubaugebieten			<p>Im Rahmen der verkehrsreduzierenden Stadtplanung sind Erschließungsmöglichkeiten im ÖPNV, Rad-/Fußverkehrsanbindungen sowie weitere Mobilitätsangebote bereits bei der Flächenplanung und Standortwahl (Wohnen und Gewerbe) mitzudenken; entsprechende Beratung von Bauwilligen</p>	∞	€	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 15%;"> <div style="background-color: #5cb85c; height: 10px; width: 100%;"></div> </div> <div style="width: 15%;"></div> </div>		alle bestehenden und künftigen Neubaugebiete z.B. Lagarde, Muna, Lindenanger, Pynes, Megalith, Spiegelfelder, Ulanenpark, ...
Ef	Ef 1-3	Konzept zur nachhaltigen Erreichbarkeit der Verwaltungsstandorte	★		<p>Verortung und Optimierung der städtischen Dienststellen aus Sicht der Erreichbarkeit mit ÖPNV und Rad (Beschäftigte und Kunden). Berücksichtigung bei zukünftigen Standortentscheidungen. Projekte mit Vorbildcharakter für andere Dienstleister und Unternehmen. Konzept als Sofortmaßnahme, Umsetzung ggf. nur langfristig möglich</p>	🕒	€	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 15%;"> <div style="background-color: #5cb85c; height: 10px; width: 100%;"></div> </div> <div style="width: 15%;"></div> </div>		Verwaltungsstandorte, Gesamtstadt
Ef	Ef 1-4	Innovative Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung	★		<p>Die Stellplatzsatzung stellt ein wirksames Mittel zur Steuerung des Parkplatzangebots in der Stadt dar. Desweiteren können Anreize zur verbindlichen Umsetzung verkehrsreduzierender Maßnahmen seitens der Investoren (z. B. Reduzierung bzw. Verzicht auf Ablösesumme beim Stellplatznachweis bei Umsetzung verkehrsreduzierender Maßnahmen; mehr Möglichkeiten für alternative Mobilitätsnachweise, Ablösemöglichkeit von Autostellplätzen durch Radabstellanlagen, Lastenräder, sharingkonzepte, etc.) realisiert werden.</p> <p>Die Stellplatzsatzung soll daher nach neuesten Erkenntnissen überarbeitet und mit innovativen Ansätzen zur Förderung des Umweltverbundes und Reduzierung von Kfz-Aufkommen bzw. ruhenden Verkehr aktualisiert werden.</p>	🕒	€	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 15%;"> <div style="background-color: #5cb85c; height: 10px; width: 100%;"></div> </div> <div style="width: 15%;"></div> </div>		Gesamtstadt
Ef	Ef 1-5	Erstellung von Richtlinien für Mobilitätskonzepte			<p>Leitfaden für Projektentwickler zu Empfehlungen und Anreizen im Rahmen der Bauantragstellung / Bauleitplanung (in Zusammenhang mit Ef 1-4). Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds, und somit Reduzierung des Verkehrsaufkommens bzw. Stellplatzbedarfs</p>	🕒	€	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 15%;"> <div style="background-color: #5cb85c; height: 10px; width: 100%;"></div> </div> <div style="width: 15%;"></div> </div>		Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>								
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL						
2 Förderung alternativer Antriebstechnik und Mobilitätsformen																	
Ef	Ef 2-1	Aufstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzepts	★ S-27	Aufstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzepts: Potenzialanalyse, Standortplanung, Angebotsdichte, Ladeinfrastruktur, verkehrsmittelübergreifende Betrachtung, etc. Erweiterung, Verstetigung und Fortführung der bestehenden Strukturen zur weiteren Abstimmungen im Gesamtkonzern Stadt Bamberg		€€											Gesamtstadt
Ef	Ef 2-2	bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur		Ausbau gemäß im E-Mobilitätskonzept. Die Ladeinfrastruktur in Bamberg ist der heutigen Nachfrage entsprechend vorhanden. Weitere Standorte sind jedoch stetig und konzeptionell der zukünftig wachsenden Nachfrage entsprechend zu prüfen, neue P+R Anlagen sind ebenfalls auszustatten; Kooperation mit dem Landkreis fortsetzen; Auch Ladestellen für E-Taxis, Lieferfahrzeuge, Pedelecs und E-Bikes		€€											Gesamtstadt, Standorte gem. E-Mobilitätskonzept
Ef	Ef 2-3	Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte (Kfz bis 3,5t)		Ein Konzept für die Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte bzw. Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge liegt vor und wird seit 2017 seitens der Stadtwerke umgesetzt. Die Bündelung der Aktivitäten im Gesamtkonzern Stadt Bamberg würde Effizienzen heben und Kosten sparen. Umsetzung sowie Fortschreibung von Leitlinien zu Beschaffung und Betrieb von E-Fahrzeugen und E-Rädern (Lastenrad, Pedelec) für die Stadt und ihre Tochtergesellschaften. Sicherung einer ausreichenden Ladestromversorgung an allen Dienststellen. Prioritär sollte zunächst die Elektrifizierung der kleineren Fahrzeuge bis 3,5 t begonnen werden.		€€											Gesamtstadt
Ef	Ef 2-4	Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte (Kfz über 3,5t)		Umsetzung sowie Fortschreibung von Leitlinien zu Beschaffung und Betrieb von größeren E-Fahrzeugen für die Stadt und ihre Tochtergesellschaften. Sicherung einer ausreichenden Ladestromversorgung an allen Dienststellen.		€€€											Gesamtstadt
Ef	Ef 2-5	Elektrifizierung der städtischen Busflotte		Weiterer Ausbau der E-Busmobilität; Beschaffung von E-Bussen seit 2021. Erprobung der Alltagstauglichkeit über längeren Zeitraum; Klärung weiterer Fragestellungen (z. B. Anpassungsbedarf der Werkstatt, Beschäftigtenschulung, Akkureichweite bei Steigungen)		€€€											Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug		weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt		Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Aufstufungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>			
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL						
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV			
Ef	Ef 2-6	Förderung des Einsatzes elektrischer Lieferfahrzeuge und Taxen			Runder Tisch Elektromobilität, Beratung(stelle) für den Einsatz von E-Lieferwagen, E-Lastenrädern und E-Pkw bei Lieferdiensten, Handwerkern und Pflegediensten sowie Taxidiensten (auch Hybrid). Ein erster Schritt dazu könnte z. B. die Flexibilisierung des bisherigen durch die STVP getragenen Anruf-Linien-Taxis durch einen On-Demnd-Service sein, der ausschließlich mit E-Fahrzeugen betrieben werden würde. vgl. auch Handlungsfeld Wi		€€														v.a. Innenstadt, Berggebiet
Ef	Ef 2-7	Evaluation und Leitlinien zum Umgang mit E-Scootern			Welche Erfahrungen lassen sich aus dem bisherigen Betrieb der E-Scooter ziehen? In welchen Räumen und für welche Einsatzgebiete bieten sie Vorteile? Wo Nachteile? Bamberg sollte als Vorreiterstadt (bundesweit erster Testeinsatz) auch im weiteren Umgang und Optimierung der Integration dieses neuen Verkehrsmittels führend in der Entwicklung von Lösungen bleiben. Konzept-Papier zur Handhabung von Konflikten in engen Altstadträumen. (Ähnliches ist gerade in Erstellung seitens STVP (in Zusammenarbeit mit der Verwaltung)		€														v.a. Innenstadt
Ef	Ef 2-8	Erprobung weiterer alternativer Antriebe			Politisch wird die Entwicklung der Elektromobilität gefördert. Weitere technische Innovationen im Bereich Brennstoffzelle/Wasserstoffantrieb sind spätestens mittelfristig jedoch denkbar, weshalb dieser Bereich nicht ausser Acht gelassen werden sollte. Stetige Prüfung Infrastrukturbedarf und Potenziale zur Nutzung der Brennstoffzelle/Wasserstofftankstellen		€														Gesamtstadt
Ef	Ef 2-9	Piloteinsatz zur Entwicklung „autonomes Fahren“			technologischen Fortschritt beobachten und Pilotprojekte anstreben, z. B. mögliche Testeinsätze von autonomen Minibussen/Taxen		€														Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						🕒	€	weiß: kein Zielbezug				weiß: kein Einfluss							
						🕒	€€	hellgrün: indirekter Bezug				hellblau: indirekt							
						🕒	€€€	dunkelgrün: direkter Bezug				dunkelblau: direkt							
						∞	Gesamtkosten bis Realisierung: bei Daueraufgaben: pro Jahr		ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL						
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandessicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
 Rv Radverkehr																			
1 Fahrradfreundlichkeit wahr werden lassen																			
Rv	Rv 1-1	Markenentwicklung und -pflege	★ s-7		Weitere Schärfung und Ausbau der Inhalte der Marke "Fahrradstadt Bamberg". Entwicklung von Handlungskonzepten und Maßnahmen im Radverkehr unter diesem Slogan/Corporate Design und konsequente Umsetzung und mediale Vermarktung. Die "Fahrradstadt Bamberg" überzeugt insbesondere durch Taten.	🕒	€												Gesamtstadt
Rv	Rv 1-2	"Fahrradfreundliche Kommune"	★ s-7	★	Die Stadt Bamberg ist Mitglied in der AGFK seit Herbst 2018. Dies soll so bleiben; dazu sind Kriterien zu erfüllen u. a. Netzplan, Wegweisung, Winterdienst, Baustellenmanagement). Bamberg übernimmt außerdem durch aktives Engagement und Networking eine führende Rolle und wird zur "Fahrradfreundlichen Kommune in Bayern"	∞	€												Gesamtstadt
2 Wegweisung und Entwicklung des Radroutennetzes																			
Rv	Rv 2-1	Wegweisung gem. des neuen Radroutennetzes	★ s-8	★	Der VEP liefert ein Zielkonzept der Radrouten in Bamberg (Karte). Dieses bildet die Grundlage zur Planung und Priorisierung von Maßnahmen den Radverkehr betreffend. Die durchgängigen Radverkehrsrouten mit geeigneter Infrastruktur werden verständlich ausgeschildert und gut markiert. Das dichte Routennetz wird für Radfahrende im Straßenraum verdeutlicht und nachvollziehbar.	🕒	€												Der VEP gibt einen Vorschlag zur Definition des zukünftigen Radroutennetz (siehe Karte "Radroutenkonzept")
	Rv 2-1a	Radnetz im Straßenraum zeigen			Umsetzung einer gesamtstädtisches Radwegweisung auf der Grundlage des VEP-Radroutenplans	🕒	€												Gesamtstadt
	Rv 2-1b	Weiterentwicklung des Radroutennetzes			Weiterentwicklung des Bamberger Radroutennetz auf der Grundlage des VEP-Radroutenplans	∞	€												Gesamtstadt
	Rv 2-1c	Beschilderung und Markierung			StVO gemäße Beschilderung und Markierung der Radwege	∞	€												Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug		weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt		Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>		
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
Rv	Rv 2-2	Ausarbeitung eines Schulroutennetzes			Erarbeitung eines Radwegenetzes speziell für Kinder und Schüler:innen bzw. Elternbringverkehre mit dem Fahrrad. Integration in Schulwegpläne (vgl. Mm). Fokus der Radwegführung und -Infrastruktur auf Sicherheit (möglichst autofrei, getrennt oder über Fahrradstraßen geführt, aber auch soziale Sicherheit und Beleuchtung) sowie kinderfreundliche Strecken. Kindgerechte Beschilderung, Veröffentlichung als Kartenmaterial und App.															Einbindung aller Schul- und Kita-Standorte inkl. Umfeld und Schulwege (ggf. Einbindung weiterer Ziele, z. B. Spielplätze, Schwimmbad, Jugendtreffs)
Rv	Rv 2-3	Ost-West-Achse für den Umweltverbund ausbilden			Insbesondere auf einer der Ost-West-Hauptachsen - welche vorrangig für den MIV ausgestaltet sind - bietet sich die langfristige Herausbildung einer Umweltverbundachse (Fahrrad & Bus) an. Parallel soll eine Führung im Nebennetz entstehen (vgl. Rv 3-3), welche die direkte Führung an einer Hauptachse nicht ersetzt. Aufgrund der Zentralität zwischen Innenstadt, Bahnhof und BA-Ost/Gartenstadt/Konversion bietet sich die Zollnerstraße (Cityroute 7) an. Die geplanten Unterführungsbauteile unter der Bahnlinie sehen dort zudem (neben der Pfisterbrücke) die breitesten Radwege (2,00 m je Richtung) vor (vgl. Rv 6). Eine Sperrung der Zollnerstraße bzw. der Unterführung für den MIV wurde i. R. der öffentlichen Beteiligung teils kontrovers diskutiert und überwiegend abgelehnt. Dies ist für die Maßnahme nicht unbedingt erforderlich; wichtig ist eine komfortable und bevorrechtigende Gestaltung der Infrastruktur für den Rad- und Busverkehr. Weiterhin bleibt sie für den MIV frei nutzbar. An den LSA-Knoten kann zudem eine Vorrangschaltung für den Radverkehr (und Bus) getestet werden (Rv 5-4). Entlang der Zollnerstraße ist die Radverkehrsführung zu optimieren (Prüfen: Neugestaltung Querschnitt und/oder Temporeduzierung).															Zollnerstraße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG		VERKEHRSMITTEL											
3 Ausbau der Rad(wege)-Infrastruktur Prioritär auf den City- und Stadtteilverbindungsrouen (aber langfristig auch überall) sonst auf Haupt- und Nebenstraßen mit Bedeutung für den Radverkehr) ist kontinuierlich eine sichere und komfortable Radverkehrsführung umzusetzen. Dazu bieten sich unterschiedliche Infrastrukturen an. Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen nach Möglichkeit über separate und geschützte Radwege/-spuren; im Straßen-Nebennetz über verkehrsberuhigte Zonen und Fahrradstraßen, Freigabe von Einbahnstraßen, etc. Lücken schließen, Sicherheit steigern, Komfort erhöhen. Belange von ÖPNV, Fußverkehr und Verkehrsfluss an Hauptachsen und Knoten des MIV stets mit berücksichtigen.																					
Rv	Rv 3-1	Rad(wege)-Infrastruktur auf Cityrouen	★ s9		Die Cityrouen bilden das sternförmig auf die Innenstadt zulaufende Rückgrat des Bamberger Radwegenetzes. Teils verlaufen sie an Hauptverkehrsstraßen, wo ihnen kurz- bis mittelfristig mehr Raum und Recht zuzusprechen ist. Die hier genannten Maßnahmen stellen keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie wurden anhand der Analysen (vgl. u.a. Karte 10 im Analysebericht VEP) sowie aus den Rückmeldungen aus der Beteiligung zusammengestellt; Auch wenn im Rahmen der Analysen, Beteiligung und Abstimmung viele Maßnahmenvorschläge zusammen kamen, gibt der VEP als strategisches Planwerk nicht für alle Abschnitte und Straßen eine konkrete Einzellösung vor. Vielmehr ist es das Ziel, auf den Netzzusammenhang und Handlungsbedarf aufmerksam zu machen. Wichtig ist, dass die Gestaltung eine objektive und subjektive Sicherheit sowie durchgängig komfortable Befahrbarkeit mit dem Rad schafft. Die Infrastruktur auf Hauptrouen sollte dabei besonders diesen Ansprüchen genügen und i. d. R. auf einer separaten Infrastruktur (getrennt vom Kfz- u. Fußverkehr) Raum finden.		€€€														Hauptrouennetz
Abschnitte auf Cityrouen mit vorrangigem Handlungsbedarf und erste Empfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrsführung:																					
	Rv 3-1a	Radinfrastruktur Innere Löwenstraße			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€													Innere Löwenstraße	
	Rv 3-1b	Radinfrastruktur Kapuzinerstraße			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€													Kapuzinerstraße	
	Rv 3-1c	Radinfrastruktur Am Kranen			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€													Am Kranen	
	Rv 3-1d	Radinfrastruktur Willy-Lessing-Straße			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur lückenhafte Radinfrastruktur vorhanden		€€													Willy-Lessing-Straße	
	Rv 3-1e	Geh- und Radweg Domgrund (Cityroute 1)			Verbreiterung erforderlich, um Konflikte mit Fußverkehr zu entschärfen		€€													Domgrund	
	Rv 3-1f	Verbesserung der Radverkehrsführung Würzburger Straße (Cityroute 1 und 11)			im Abschnitt Artur-Landgraf-Straße bis Buger Straße (Cityroute) Prüfung der Verbreiterung des (nicht benutzungspflichtigen) Radwegs		€													Würzburger Straße	
	Rv 3-1g	Radweg Luisenhain verbreitern			Zustand und Breite verbessern und Konflikte mit Fußgängern entschärfen		€€													Luisenhain zw. Jahnwehr und Buger Spitze	
	Rv 3-1h	Geh- und Radweg Unterer Leinritt (Abschnitt Erba- bis Schwarze Brücke) (Cityroute 3)			Verbreiterung erforderlich, um Konflikte mit Fußverkehr zu entschärfen		€€													Unterer Leinritt	
	Rv 3-1i	Radinfrastruktur Hallstadter Straße (Cityroute 4)			Abschnitt Laubanger und Siechenkreuzung stadteinwärts Abschnitt Laubanger und Dürsseestraße beidseitig bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden Vorschlag aus der Beteiligung zur Straßenumgestaltung (Anlegung von Radstreifen, Busspur, mittiges Parken) zu prüfen (vgl. Öv 3-2c)		€€													Hallstadter Straße	
	Rv 3-1j	Radinfrastruktur Untere Königstraße (Cityroute 4, 5 und 6)			bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€													Untere Königstraße	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung													
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL				<small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>			
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalkverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadtträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV				
	Rv 3-1k	Verbesserung der Radverkehrsführung Memmelsdorfer Straße (Cityroute 5 und 6)			ab Hauptmoorstraße stadtauswärts: Ausbau durch beidseitige Geh- und Radwege oder Verbreiterung des bestehenden Zweirichtungsradweges ab Siechenkreuzung bis Am Heidelesteig: beidseitige Optimierung der Radverkehrsführung Prüfung einer Verbreiterung im Seitenraum		€€€															Memmelsdorfer Straße
	Rv 3-1l	Radinfrastruktur Friedrichstraße (Cityroute 8)			Verkehrsversuch Radfahrstreifen stadteinwärts zur Umsetzung beschlossen; Radweg stadtauswärts optimierungsbedürftig		€€															Friedrichstraße
	Rv 3-1m	Radinfrastruktur Peuntstraße (Abschnitt Nürnberger- bis Trimbergstraße stadteinwärts) (Cityroute 8)			bisher keine durchgängige Radinfrastruktur stadteinwärts vorhanden		€€															Peuntstraße
	Rv 3-1n	Verbesserung der Radverkehrsführung Moosstraße (Cityroute 9)			im Abschnitt Nürnberger Straße bis Robert-Bosch-Straße beidseitig, Abschnitt Robert-Bosch-Straße bis Berliner Ring stadteinwärts Kennzeichnung der Radwegführung über Grundstückszufahrten und Roteinfärbung der Radwege an Furten (und größeren Grundstückszufahrten als erster Schritt.) Prüfung auf durchgängige Schutz- oder Radfahrstreifen oder ausreichend breite Seitenraumradwege (bisher: nicht benutzungspflichtiger "anderer Radweg").		€€														Moosstraße	
	Rv 3-1o	Verbesserung der Radverkehrsführung Nürnberger Straße (Cityroute 9)			...und Steinweg im Abschnitt Moos-Unterführung bis Obere Königstraße beidseitig Breite lässt (ohne Wegnahme der Parkplätze) westlich der Bahnlinie keine durchgängige Radinfrastruktur zu. Prüfung, ob Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 km/h möglich ist. Prüfung Ausweisung Überholverbot (vgl. Rv 4-5) und ggf. Markierung von Fahrradpiktogrammen.		€														Nürnberger Straße Steinweg	
	Rv 3-1p	Radinfrastruktur Obere Königstraße (Cityroute 9)			bisher keine durchgängige Radinfrastruktur vorhanden		€€														Obere Königstraße	
	Rv 3-1q	Geh- und Radweg Adenauerufer (Cityroute 10)			Zustand verbessern und Konflikte mit Fußgängern entschärfen (Verbreiterung, ggf. Markierung)		€€														Adenauerufer	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					🕒	€	weiß: kein Zielbezug					weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.			
					🕒	€€	hellgrün: indirekter Bezug					hellblau: indirekt							
🕒	€€€	dunkelgrün: direkter Bezug					dunkelblau: direkt												
∞	Gesamtkosten bei Realisierung: bei Daueraufgaben: pro Jahr		ZIELBEZUG					VERKEHRSMITTEL											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandessicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz		Fuß	Rad	ÖV
Rv	Rv 3-2	Radinfrastruktur auf Stadtteilverbindungsrouen	★ s-9		Neben den Cityrouten besitzen die Stadtteilverbindungsrouen hohe Priorität für den Radverkehr. Sie sind ebenso zum Hauptnetz zu zählen und können zukünftig ggf. sogar zu nicht-radialen Cityrouten ausgewiesen werden. Hier gelten dieselben Anmerkungen wie bei Rv 3-1.	🕒	€€€												Stadtteilverbindungsrouen
Abschnitte auf Stadtteilverbindungsrouen mit vorrangigem Handlungsbedarf und erste Empfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrsührung:																			
	Rv 3-2a	Schutzstreifen Geisfelder Straße (Nürnbergger Straße bis Berliner Ring)			Prüfung Markierung Schutzstreifen beidseitig; Markierung der Parkstände bei Mitnutzung Fahrbahn	🕒	€												Geisfelder Straße (Nürnbergger Str. bis Berliner Ring)
	Rv 3-2b	beidseitige Radwegührung Regensburger Ring			Optimierung der Radverkehrsührung am Knoten Schweinfurter-/ Caspersmeyerstr. / Regensburger Ring; Bauabschnitt IV ist noch nicht umgesetzt, im Herbst 2021 soll ggf. ein Radfahrstreifen in Mittellage markiert und zunächst als Verkehrsversuch durchgeführt werden.	🕒	€€												Regensburger Ring
	Rv 3-2c	Ludwigstraße (Memmelsdorfer Str bis Zollnerstr.)			Verbreiterung des Geh-/Radwegs auf beiden Seiten	🕒	€€												Ludwigstraße (Memmelsdorfer Str bis Zollnerstr.)
	Rv 3-2d	Ludwigstraße (Zollner- bis Schwarzenbergstraße)			bisher nur lückenhafte Radinfrastruktur vorhanden	🕒	€€												Ludwigstraße (Memmelsdorfer Str bis Zollnerstr.)
	Rv 3-2e	Verbesserung der Radverkehrsührung Laubanger			Prüfen von beidseitigen Markierung (Radfahrstreifen)	🕒	€												Laubanger
	Rv 3-2f	Verbreiterung Geh- und Radweg Münchener Ring			Schaffung eines möglichst durchgängigen 3,0 m breiten gemeinsamen Geh-/Radweges oder eines 3,5 m breiten getrennten Geh-/Radweges mit 2,0 m Radweg und 1,5 m Gehweg (in einzelnen Teilschnitten ist dies aufgrund räumlicher Rahmenbedingungen schwierig, trotzdem möglichst Durchgängigkeit in Bezug auf die Führungsform anstreben)	🕒	€€												Münchener Ring (Berliner Ring bis Forchheimer Str.) (Forchheimer Str. bis Leinrittsteg)
	Rv 3-2g	Radinfrastruktur Margaretendamm			im Abschnitt Lichtenhaidestraße bis Hafenstraße optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden; die restlichen Abschnitte wurden bereits neu angelegt.	🕒	€€												Margaretendamm (im Abschnitt Lichtenhaidestraße bis Hafenstraße)
	Rv 3-2h	Radwege entlang der Armeestraße			als Freizeitroute ausgewiesen, zukünftig mind. Erschließungsfunktion für die Konversionsflächen; bisher keine durchgängige Radinfrastruktur vorhanden zukünftig Errichtung begleitender Geh- und Radwege (Breite: 2,50m)	🕒	€€												Armeestraße
	Rv 3-2i	Radinfrastruktur Coburger Straße			bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden	🕒	€€												Coburger Straße
	Rv 3-2j	Markierungen Kärntenstraße			bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden; Markierung Schutzstreifen beidseitig prüfen	🕒	€												Kärntenstraße (Memmelsdorfer Str. bis Kronacher Str)
	Rv 3-2k	Radinfrastruktur Forchheimer Straße			beidseitig sichere Radwege in ausreichender Breite als Weiterführung der Radwege durch die neu aufgeteilte Bahnunterführung	🕒	€												Forchheimer Straße
	Rv 3-2l	Radinfrastruktur Schwarzenbergstr./Strickerstr.			Beide Abschnitte der Schwarzenbergstraße bisher ohne Radinfrastruktur. Im Zuge des Bahnausbbaus wird der Straßenraum Schwarzenbergstr. mit betrachtet.	🕒	€												Schwarzenbergstraße, Strickerstraße
	Rv 3-2m	Markierung Kronacher Straße			Abzweig Wetz bis Kemmerstr.: Aufbringen von Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand (beide Fahrtrichtungen) Auto Scholz bis Abzweig Wetz: Markierung Schutzstreifen auf Nordseite, Aufbringen von Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand auf der Südseite	🕒	€												Kronacher Straße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostensklasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL						
								Mobilität für alle	Förderung Umwelverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV			
Rv	Rv 3-3	weitere Radinfrastruktur im Nebennetz			Neben den heutigen Cityrouten besitzen die Stadtteilverbindungsrouen hohe Priorität für den Radverkehr. Sie sind ebenso zum Hauptnetz zu zählen und können zukünftig ggf. sogar zu nicht-radialen Cityrouten ausgewiesen werden. Hier gelten dieselben Anmerkungen wie bei Rv 3-1.		€€														Erschließungsrouten sowie alle weiteren Straßen
Abschnitte und Straßen im Nebennetz mit ersten Handlungsvorschlägen:																					
	Rv 3-3a	Markierungen Gaustadter Hauptstraße			bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur (Führung im Mischverkehr) vorhanden; abschnittsweise Markierung von Schutzstreifen prüfen (z.B. Nordseite zw. An der Spinnerei und Cherbonhofstr.; Südseite zw. An der Spinnerei und Friedensbrücke); wo dafür zu wenig Raum ist: Aufbringen von Fahrradpiktogrammen Ziel ist die sichere Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße als Alternativmöglichkeit zum Leinritt		€														Gaustadter Hauptstraße
	Rv 3-3b	Radverkehrsführung an der Luitpoldstraße			im Abschnitt Musikschule bis Ludwigstraße; bisher keine durchgängige Radinfrastruktur vorhanden; Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, ob als Umweltpur oder separat im Seitenraum im Rahmen des angestrebten Umbaus zu klären (vgl. Fb 2-1)		€€														Luitpoldstraße
	Rv 3-3c	Verbesserung der Radverkehrsführung in der Hafestraße			Prüfen einer Radverkehrsführung im Seitenraum anstatt im Mischverkehr bei hohem Schwerverkehrsanteil (Die Verbindungsrouten im Radwegenetz führt über den Laubanger, der Hafestraße kommt nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Durch Beschilderung wird dies zukünftig deutlicher werden. Für Radpendler zum Industriegebiet ist trotzdem ein sicheres Grundangebot zu schaffen und Radverkehr im Straßenraum sichtbarer zu machen.) Sicherung der Grundstückszufahrten (es kommt z. T. zu gefährlichen Situationen an den Betriebseinfahrten zwischen auf dem - noch nicht für Radverkehr freigegebenen - Gehweg fahrenden Radfahrern und ausfahrenden Lkws.)		€														Hafestraße
	Rv 3-3d	Markierungen Emil-Kemmer-Str.			bisher keine durchgängige Radinfrastruktur vorhanden; Markierung von Radfahrstreifen, mind. Schutzstreifen		€														Emil-Kemmer-Str.
	Rv 3-3e	Markierung Radwege im Bereich Richard-Wagner-Straße, Geyserswörthstraße, Nonnen- und Bischofsmühlbrücke			Führung Radverkehr bei Tempo 30 im Mischverkehr, aufgrund des Verkehrsaufkommens ist jedoch zusätzliche Rad-Infrastruktur erforderlich. Neben der Geyserswörthstraße ist auch auf der Richard-Wagner-Straße und den beiden Brücken (Nonnen- und Bischofsmühlbr.) die Markierung eines Schutzstreifens zu prüfen.		€														Richard-Wagner-Straße, Nonnenbrücke, Geyserswörthstraße, Bischofsmühlbrücke
	Rv 3-3f	Schutzstreifen Hainstraße (Schönleinsplatz bis R.-Wagner-Str)			Markierung von beidseitigen Schutzstreifen beidseitig, schließt an an die Radwegmarkierung in der Richard-Wagner-Straße und die Fahrradstraße südl. Hainstraße.		€														Hainstraße; Schönleinsplatz bis R.-Wagner-Str
	Rv 3-3g	Markierungen bergauf Kaulberg			keine Routenausweisung; bisher keine durchgängige Radinfrastruktur vorhanden; Straßen- und Seitenraum sind teils sehr eng, Temporegel ist 30 km/h, zeitweise ist aber auch diese Verbindung stark durch Kfz befahren. Zumindest bergauf sollten Fahrradmarkierungen (mind. Piktogramme, wenn möglich Schutzstreifen) aufgebracht werden.		€														Oberer, Unterer und Mittlerer Kaulberg
	Rv 3-3h	Fahrradfreundliche Wunderburg			Fahrradfreundliche Straßenräume im Raum Wunderburg, ggf. auch Prüfung von weiteren Fahrradstraßen/-zonen vgl. Rv 3-4		€€														Wunderburg

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL					
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
	Rv 3-3i	Verbreiterung Radweg Galgenfuhr			Verbreiterung des vorhandenen Weges (Zweirichtungsbetrieb) von 1,80 m auf mind. 2,50 m; ggf. straßenbegleitender Lückenschluss im mittleren Abschnitt; alternativ Verlegung ans Ufer (vgl. Rv 4-1)		€€												Galgenfuhr
	Rv 3-3j	Verbindung Franz-Fischer-Brücke - Jahnwehr			Attraktive Ausgestaltung des Ufer- und Dammweges zwischen Jahnwehr und Franz-Fischer-Brücke für den Geh- und Radverkehr		€€€												Franz-Fischer-Brücke - Jahnwehr
	Rv 3-3k	Verbreiterung der Verbindung Angerstraße - Franz-Fischer-Brücke			Ausbau und Aufwertung des direkten Verbindungsweges von der Angerstraße zur neuen Franz-Fischer-Brücke für den Rad- und Fußverkehr														Franz-Fischer-Brücke - Angerstraße
	Rv 3-3l	Freigabe Geyerswörthsteg für Radverkehr			Freigabe des Geyerswörthsteges, ggf. Umbauten, um Radverkehr zu ermöglichen.		€€												Geyerswörthsteg
	Rv 3-3m	Umbau Brucknersteg			Umbau des Brucknersteges um dort auch Radverkehr zu ermöglichen (vgl. Fb 3-1)		€€												Brucknersteg
	Rv 3-3n	Erschließungssachse Bamberg-Ost			Das Radrouten-Zielkonzept beinhaltet (von der Pfisterbrücke zum Mannlehenweg, Ratschkaatweg über G+R und Brücke über Berliner Ring zum Volkspark und Wohngebiet Jahnstraße eine verkehrssame Nebenroute durch Bamberg-Ost im Zwischenbereich der Cityrouten.		€												Bamberg-Ost
	Rv 3-3o	Radinfrastruktur Waizendorfer Straße / Klinikum			Im Zug des Masterplans Klinikumerweiterung ist eine Anbindung von Seiten der Waizendorferstraße geplant (vgl. St 4-8 und St 8-11) und soll als Entlastung für die Buger Straße dienen. In diesem Rahmen sollte die Waizendorfer Str. mit adäquater und zukunftsweisender Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet werden (bzw. Sanierung des zuführenden Radwegs entlang Waizendorfer Straße)		€												Waizendorfer Straße / Klinikum
Rv	Rv 3-4	Neue Fahrradstraßen und -zonen			Es ist zu prüfen, ob weitere Straßenzüge (z. B. in Wohngebieten, Nebenstraßen und der Innenstadt) als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können und somit ein zusammenhängendes Netz im Rahmen der City-Routen geschaffen/unterstützt werden kann. Die Fahrradstraßen bzw. deren Knotenbereiche und Zufahrten sind klar erkennbar zu gestalten (farbliche Markierung, Beschilderung, ggf. baulich oder durch Straßenmobiliar) Neu bietet sich die Möglichkeit, ganze Quartiere als Fahrradzone auszuweisen. Hier ist zu prüfen, ob noch weitere Gebiete dafür in Betracht kommen.		€€												überwiegend im Kfz-Nebennetz mit hoher Bedeutung für den Radverkehr und Ausbildung von durchgängigen Radrouten. Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann durchaus weiter ergänzt werden.
	Rv 3-4a	Haingebiet als Fahrradzone		★	Das Haingebiet ist bereits Temo 30-Zone; zwischen Ottostraße, Heinrichsdamm und Hainstraße kann als Fahrradzone ein schnelles Zeichen für den Radverkehr gesetzt werden.		€												Haingebiet
	Rv 3-4b	Gartenstadt als Fahrradzone		★	Zwischen Cityroute 6 und 7 gelegen, eignet sich die verkehrsberuhigte Gartenstadt als Fahrradquartier. Die Hauptsmoorstraße sollte aufgrund der Bedeutung für den Busverkehr von der Zone ausgenommen und stattdessen die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden (vgl. St 3-4).		€												Gartenstadt
	Rv 3-4c	Fahrradstraße Hauptsmoorstraße			Prüfung einer Fahrradstraße als Minimallösung, falls sich eine Fahrradzone Gartenstadt nicht realisieren lässt (vgl. Rv 3-4). Als Verbindung zwischen Memmelsdorfer und Zollnerstraße und potenziellem Anschluss an einen Radschnellweg nach Memmelsdorf kommt der Hauptsmoorstraße zukünftig eine wachsende Rolle für den Radverkehr zu. Aktuell gilt dort noch Tempo 50.		€												Hauptsmoorstraße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Aufstufungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle Förderung Umweltverbund Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Bestandssicherung & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit												
	Rv 3-4d	Fahrradstraße Hainstraße		★	Die Hainstraße führt ab der Richard-Wagner-Straße nach Süden als Fahrradstraße auf die Fahrradzone Haingebiet (vgl. Rv 3-4) zu. Eine Fahrradstraße könnte hier zu Einschränkungen im Busverkehr führen (Linie 909) - dies ist im Vorfeld zu prüfen und Lösungen zu entwickeln.		€													Hainstraße von Richard-Wagner- bis Ottostraße
	Rv 3-4e	Fahrradstraßen-Achse (Fischerei) - Schiffbauplatz - Mußstr. - Maria-Ward-Str.			Das Wohngebiet Mayer'sche Gärtnerei sowie die Nutzungen auf der ERBA (Wohnen, Uni, Freizeit) lassen sich autoarm an die Innenstadt anbinden. Bis auf die Mußstraße (Buslinienverkehr) ist entlang der Achse eine Führung über Fahrradstraßen möglich. Dazu ist der Schiffbauplatz als Einbahnstraße auch für Radfahrende in Gegenrichtung freizugeben. Anschließen würde die Achse an der mittleren Kapuzinerstraße (Cityroute). Eine weitere Anschlussstelle ergäbe sich über den Heinrich-Bosch-Steg an die Cityroute 3 (Leinritt). Querungen und Anschlussstellen sind zu gestalten bzw. fahrradfreundlich anzulegen (Kapuzinerstraße, Regensburger Ring). Die derzeitige Stadtteilverbindungsroute verläuft über Weide und Markusplatz, was aufgrund der direkteren Anbindung an die Markusstraße auch weiterhin sinnvoll ist. Die Fischerei ist für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet und verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit), hier wird keine Ausweisung als Fahrradstraße (Erhöhung auf 30 km/h) empfohlen.		€													Mußstraße, Schiffbauplatz, (Fischerei)
	Rv 3-4f	Fahrradstraßen-Achse Luitpoldstraße bis Arena/Gereuth			Im Nebennetz lassen sich Radverkehre autoarm von der Luitpoldstraße bis zum zukünftigen S-Bahnhalte-Süd führen (und in Zusammenhang mit dem Fahrradquartier Bamberg-Mitte auch weiter bis zur Memmelsdorfer Straße). Dazu bietet sich die Führung auf zusammenhängenden Fahrradstraßen an. Folgende Straßen sollten dazu auf ihre Eignung als Fahrradstraße geprüft werden: Dr.v.Schmitt-Str.-Martin-Luther-Str. - Trimbergstr. - Gönnerstr. - Wunderburg (Prüfung gesamtes Umfeld, vgl. Rv 3-4) - Jägerstr. - Erlichstr. - Gereuthsteg - S-Bahnhalte Einbahnstraßen müssten in beide Richtungen für Radverkehr freigegeben		€													Dr.v.Schmitt-Straße Martin-Luther-Straße Trimbergstraße Gönnerstraße Wunderburg Jägerstraße Erlichstraße
	Rv 3-4g	Fahrradstraße Panzerleite (Cityroute 1)			Prüfen der Ausweisung der Panzerleite (Cityroute 1) als Fahrradstraße. Kfz-ärmere Alternative zum Kaulberg mit potenziell wichtiger Verbindungsfunktion. Allerdings ggf. Einschränkung des Busverkehrs. Zusammenhang mit Fahrradstraße Schranne/Domgrund und Anbindung Babenberger Ring über Viktor-von-Scheffel-Straße sowie Anbindung Klinikum über Artur-Landgraf-Straße, Würzburger Straße und Buger Straße		€													Panzerleite

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>							kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>									
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
								Mobilität für alle	Förderung Umwelverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
	Rv 3-4h	Prüfung weiterer Fahrradstraßen in Bamberg-Ost			<p>Parallel zur Hauptachse Zollnerstraße (vgl. Rv 2-3) soll eine autoärmere Radroute durch die Spiegelfelder entstehen (vgl. Rv 4-1). Aber auch im Umfeld sollten weitere Fahrradstraßen geprüft werden, um eine flächigere Erschließung des Quartiers zu ermöglichen: z. B. Neuerbstraße.</p> <p>Um das dicht besiedelte Wohngebiet im Bereich Kantstraße, Hegelstraße, Eckbertstraße in Nord-Süd-Richtung zu erschließen, können die Feldkirchenstraße und die Kloster-Banz-Straße zwischen Memmelsdorfer und Pödeldorfer Straße als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Auch im Rahmen der Schulwegplanung kann dies ein zusätzliches Element darstellen (vgl. Mm 4-3)</p> <p>Perspektivisch könnten (nach Prüfung) auch die Pödeldorfer Straße und Brennerstraße als Stadtteilverbindungen zur Fahrradstraße werden (vgl. Fb 2-3). Dagegen spricht jedoch die eventuelle Einschränkung des Busverkehrs.</p> <p>Die Knoten und Querungen sind entsprechend fahrradfreundlich auszubilden, zudem sollten regelmäßige Stiche nach Nord und Süd die Cityrouten 6 und 7 (Zollner- und Memmelsdorfer Str.) anbinden.</p>		€													Spiegelfelder, Neuerbstraße, Kloster-Banz-Straße, Feldkirchenstraße, Eckbertstraße, Kennedy-Boulevard, Hauptmoorwald Pödeldorfer Straße Brennerstraße
Rv 4 Netzlückenschlüsse (Wegeerschließung und Neubau)																				
Rv	Rv 4-1	Neubau von Geh- und Radwegen			Auch hier hegt der VEP keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die im Rahmen der Erarbeitungsprozesses identifizierten Maßnahmen mit positivem Zielbezug werden aufgeführt.		€€€													
	Rv 4-1a	Weg durch die Spiegelfelder			Neubau eines Geh-/Radweges von der Brennerstraße zur Neuerbstraße (vgl. Rv 3-4+ Fb 5-2)		€€													Spiegelfelder
	Rv 4-1b	Verbindung Katharinenstraße - Zollnerstraße / Spiegelfelder			Geh-/Radweg von der Katharinenstraße bis Zollnerstraße (über Spiegelfelder)		€€													Katharinenstraße
	Rv 4-1c	Verbindung Obere Schildstraße und Zum Eichelberg			Nord-Süd Verbindung östlich der Bahntrasse zwischen Innenstadt / Bahnhof und Arbeitsplatzschwerpunkt (Bosch)		€€													Obere Schildstraße Zum Eichelberg
	Rv 4-1d	Verbindung Weegmannufer/Münchener Ring			Schaffung von direkten und legalen Radwegeverbindungen zwischen Münchner Ring, Unterführung Heinrichsbrücke zum Weegmannufer (dem Münchner Ring und Weegmannufer)		€€													Weegmannufer / Münchener Ring
	Rv 4-1e	Verbindung Hafestraße - Geh- und Radweg entlang der B 26 (Hallstadter Feldflur)			Fuß- und Radwegeverbindung von der Hafestraße bis zum Geh- und Radweg entlang der B 26 (zu Hallstadter Feldflur) als Anbindung von Gaustadt / Bischberg / Hallstadt		€€													Hafestraße - Gaustadt, Bischberg, Hallstadt
	Rv 4-1f	Verbindung Breitäckerstraße - Fischergasse bzw. Mainluststraße			direkte Radverkehrsverbindung zwischen Breitäckerstraße und Leinritt aufwerten. Anbindung der Megalith-Siedlung. Sicherung der Querungsmöglichkeiten und Radinfrastruktur		€€													Breitäckerstraße - Fischergasse, Mainluststraße
	Rv 4-1g	Verbindung Breitäckerstraße - Dr. Martinet-Straße			direkte Radverkehrsverbindung zwischen Breitäckerstraße und Dr. Martinet-Straße zur direkten Erschließung des Wohngebiets mit Kita, Schule, ..		€€													Breitäckerstraße, Dr. Martinet-Straße
	Rv 4-1h	Verbindung Schellenberger Straße - Oberer Leinritt			Wegeverbindung von der Schellenberger Straße zum Leinrittsteg, um in die Stadtmitte zu gelangen (in Richtung Stadtmitte nur mit neuer Brücke zwischen Oberen Leinritt und Hain machbar); Radtauglichkeit Oberer Leinritt verbessern		€€													Schellenberger Straße - Leinritt
	Rv 4-1i	Verbindung Geh- und Radweg Münchner Ring ab Höhe Leinrittsteg zum Paradiesweg/Klinikum			Wegeverbindung ab Höhe Leinrittsteg entlang Einfahrtsast Schellenbergerstraße direkt auf die Muldegasse und zum Paradiesweg um in Richtung Klinikum und Wohngebiet Am Bruderwald zu gelangen		€€													Münchner Ring Höhe Leinrittsteg Paradiesweg / Klinikum
	Rv 4-1j	Verbindung Europabrücke - Pumpwerk - Margaretendamm			Verlängerung des Geh- und Radweges am Ufer des Main-Donau-Kanals nördlich der Europabrücke bis zum Pumpwerk und hier Anbindung an den Margaretendamm		€€													Adenauerufer / Europabrücke / Margaretendamm

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					🕒 kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug					weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.			
					🕒 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug					hellblau: indirekt							
🕒 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug					dunkelblau: direkt												
🔄 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung: bei Daueraufgaben: pro Jahr		ZIELBEZUG					VERKEHRSMITTEL											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Lufschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
	Rv 4-1k	Radweg zw. Jäckstraße und Laubanger			Neubau einer Radwegeverbindung im Rahmen des Durchstichs (vgl. St 5-4)	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Jäckstraße Laubanger
	Rv 4-1l	Radweg zw. Hafenstr. und Laubanger			Im Rahmen einer Verbindung der Kronacher Straße bis zum Margaretendamm (vgl. St 5-3) wird eine direkte Geh- und Radwegeverbindung vom Margaretendamm zum Laubanger geschaffen. Ggf. auch bereits vorab ohne Straße realisierbar.	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Margaretendamm/ Hafenstr./ Laubanger
	Rv 4-1m	Geh-/Radweg von Wörth- bis Katzheimer Straße			Errichtung einer Geh- und Radwegeverbindung zwischen Wörthstraße und Katzheimerstraße; als Lückenschluss der Rad-Erschließungssachse zwischen Zollner- und Moosstraße	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Wörthstraße / Katzheimer Straße
	Rv 4-1n	Radwegeverbindung Nord-Süd zw. Zollnerstr. und Birkenallee			Die BIMA-Flächen sollten mittelfristig für eine oder mehrere Nord-Süd-Verbindungen zwischen Zollner- und Buchenstraße freigegeben werden. Dazu kommen z. B. die Birkenallee und der Walnussweg in Frage.	🕒	€								🚗	🚶	🚲	🚊	Zollnerstraße, Buchenstraße, Birkenallee, Walnussweg
	Rv 4-1o	Geh- und Radwegeverbindung über das alte MUNA-Gleis			Schaffung einer neuen Freizeitachse mit Geh- und Radweg über die nun zurückgebaute, ehemalige MUNA-Gleisstrasse	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	MUNA-Gleis-Trasse
Rv	Rv 4-2	Brücken, Rampen und Unterführungen für den Rad- und Fußverkehr			Die Bahnunter- bzw. -überführungen werden unter Rv 6 geführt. vgl. auch Fb 5-5	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
	Rv 4-2a	"Fahrradknoten Süd"			Der VEP unterstützt den Vorschlag des VCD zur Optimierung der Radwegeverbindungen im Süden Bambergs u.a. mit neuer Brücke zw. Oberem Leinritt und Hain auf Höhe der Hainbrücke siehe dazu Rv 10-3	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Münchener Ring, Heinrichsdamm, Sendelbach, Neue Bughofer Straße, Kunigundendamm, Galgenfuhr
	Rv 4-2b	Fuß- und Radwegbrücke Erba - Hafen			Brücke zwischen Erba-Gelände und Hafen auf Höhe der Hafestraße/Regnitzstraße. Entlastet die Europabrücke und ermöglicht die Umfahrung mehrerer kritischer Knotenpunkte	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Erba - Hafestraße
	Rv 4-2c	Neue Geh- und Radwegbrücke zwischen Neue Bughofer Straße und Weegmannufer			Weiterführung des Metropolradwegs zur Innenstadt Entlastung des Adenauerufers	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Neue Bughofer Straße / Weegmannufer
	Rv 4-2d	Unterführung Autobahnkreuz Bamberg/Kemmerstraße			Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung (ggf. auch für den Bus frei) im Verlauf der historischen Straßenachse im Zuge des Generalneubaus des Autobahnkreuzes (vgl. St 7-1)	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Autobahnkreuz Bamberg/Kemmerstraße
Rv	Rv 4-3	Freigabeproofung Einbahnstraßen			Alle Einbahnstraßen sollten auf die Machbarkeit der Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung überprüft werden. Dies verbessert das Radverkehrs-Nebennetz und verkürzt die Wegelängen.	🕒	€								🚗	🚶	🚲	🚊	Alle Einbahnstraßen (z. B. Egelseestraße, Schiffbauplatz, Lugbank, Zinkenwörth)
Rv	Rv 4-4	Freigabeproofung Fußgängerzone (sonntags)			Sofern die Fußgängerzahlen dies zulassen (ohne Konfliktpotenzial zu erzeugen) kann die Fußgängerzone an Sonn- und Feiertagen auch ganztags für (langsamen) Radverkehr freigegeben werden.	🕒	€								🚗	🚶	🚲	🚊	Fußgängerzone

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
						Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsichererung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
5 Qualitative Aufwertung des Radwegenetzes																			
Rv	Rv 5-1	durchgängig ausreichende Breiten, Abbau von Sperren und Hindernissen			Steigerung der Attraktivität der Radwege, durch ausreichende Breiten und Beseitigung von Engstellen, konfliktarme Führung, Beseitigung baulicher Hindernisse		€												Gesamtstadt
	Rv 5-1a	Beseitigung baulicher Hindernisse			Gesamtstädtische Prüfung der Radrouten auf bauliche Hindernisse und Engstellen und Beseitigung selbiger		€												Gesamtstadt
	Rv 5-1b	Abbau von Umlaufsperrern und Pollern			Gesamtstädtische Prüfung der Erfordernisse von Umlaufsperrern und falls möglich Rückbau selbiger. Erleichterung/Ermöglichung der Befahrung mit Lastenrädern oder Anhängern bzw. anderen, größeren, fahrradähnlichen Fahrzeugen. Durchfahrt von Kfz weiterhin unterbinden.		€												Gesamtstadt z. B.: Zum Eichelberg; Untere Seelgasse; Pestalozzistr./Gänswiesenweg (inkl. höhengleiche Querung); Schwarze Brücke; Leinrittsteg/Schellenbergstr., Graf-Arnold-Straße/Esztergomstraße
Rv	Rv 5-2	baulicher Schutz der Radinfrastruktur (Strecken)			Die Radwegeführung erfolgt überwiegend über markierte Radwege auf der Fahrbahn (Schutzstreifen oder besser Radfahrstreifen) sowie über baulich getrennte Radwege (wenn nicht anders möglich gemeinsam mit dem Fußverkehr) im Seitenraum. Neben ausreichenden Breiten der Radwege ist für verkehrssicheres Radfahren auf Hauptverkehrsstraßen ggf. auch ein zusätzlicher baulicher Schutz sinnvoll. Dies kann z.B. in Form von Protected Bike Lanes oder dem Einsatz des "Frankfurter Hutes" geschehen. Auch eine geänderte Anordnung von Parkreihen für Kfz und dem Radweg kann - bei ausreichend Abstand zu parkenden Fahrzeugen - dem Schutz der Radfahrer dienen (z.B. Artur-Landgraf-Str.). Bauliche Sicherungen unterbinden zudem das Falschparken auf Radwegen.		€€												auf Hauptverkehrsstraßen mit priorisierter Radwegeführung (Cityroute) und entsprechend Raum auf der Fahrbahn
	Rv 5-2a	Einsatzprüfung von baulichen Abtrennungen der Radspur auf Cityrouten			Vor allem (aber nicht nur) entlang der Cityrouten kann sich eine bauliche Abtrennung zum Schutz der Radfahrenden und zum Unterbinden von Falschparken besonders anbieten. Grad die Cityrouten verlaufen oft entlang von Hauptverkehrsstraßen, wo beide Verkehrsträger hohe Ansprüche stellen. So könnte, sofern genug Raum vorhanden, dem Radverkehr ggf. auch eine eigene Fahrspur gesichert werden, um ein schnelles und sicheres Vorankommen zu ermöglichen.		€€												Prüfvorschlag: Würzburger Straße Vorschlag aus Beteiligung: Starkenfeldstraße
	Rv 5-2b	Schutz der Radwege vor Falschparkern			Eine einfache, bauliche Abtrennung der Radwege stellt auch der sogenannte "Frankfurter Hut" dar. Dieser kann Radwege insbesondere auch vor Falschparkern schützen. Einsatzmöglichkeiten sind zu prüfen.		€€												Im Folgenden einige Prüfvorschläge: Buger Straße (Bereich Klinikum) Innere Löwenstraße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzlichen Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL					
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltausbau	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
Rv	Rv 5-3	Erhöhung der Radverkehrsicherheit an Knoten			<p>Verkehrsknoten bzw. Kreuzungen stellen für die Führung des Radverkehrs in der Regel die kritischsten Stellen dar. Insbesondere an Kreuzungspunkten wo eine oder mehrere Hauptradrouten sowie die Hauptverkehrsstraßen des MIV zusammentreffen sind die Radwegführungen besonders sicher zu gestalten.</p> <p>Wichtig ist, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlich und verständlich gestaltet sind; v.a. Abbiegespuren stellen oft Sicherheitsrisiken dar. Hier ist zu prüfen, ob die Verkehrsstärken Abbiegespuren erfordern bzw. ob die Knoten und Radwegführung dem aktuellen Stand der Technik und Forschung entsprechen.</p> <p>Aber auch ohne große bauliche Änderungen führen Maßnahmen wie z. B. ARAS, vorgezogene Haltelinien und Grünpfeile zu einer sicheren Führung des Radverkehrs an Knoten.</p>		€€												Hauptknoten mit hohem Rad- und Kfz-Verkehr; prioritär an Unfallhäufungsstellen
	Rv 5-3a	Prüfung von Knotensymmetrien, Abbiegespuren und Radverkehrsführung mit Blick auf Verkehrssicherheit			Systematische Überprüfung von Hauptverkehrsknoten auf ihre Sicherheit und Radverkehrsfreundlichkeit. Entwicklung von (ggf. baulichen) Maßnahmen zur Verbesserung unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit		€€												Hauptknoten und Unfallstellen
	Rv 5-3b	Prüfung von baulichen Querungen an verkehrsreichen Knotenpunkten			Um auf kreuzenden Hauptverkehrsachsen (Kfz und Rad) Konflikte und Hinderungen zwischen den Verkehrsarten zu vermeiden, ist an besonders verkehrsstarken Kreuzungen (z. B. Berliner Ring/Memmelsdorfer Straße) auch eine bauliche Trennung (Tunnel oder Brücke für Rad- und Fußverkehr) zu erwägen.		€€												vielfrequente Knoten an kreuzenden Hauptachsen (z. B. Berliner Ring/Memmelsdorfer Straße)
	Rv 5-3c	Prüfen weiterer ARAS-Aufstellbereiche		★	<p>Bamberg hat gesamtstädtisch alle Lichtsignalanlagen auf einen sinnvollen Einsatz von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) geprüft und eine Umsetzungsliste nach Prioritäten erstellt.</p> <p>Dies ist weiter umzusetzen und der ARAS in die gängige Praxis bei der Knotengestaltung an Radverkehrsrouten zu integrieren.</p>		€												Gesamtstadt vorrangig an Knoten mit Hauptradrouten
	Rv 5-3d	Grüner Rechtsabbiegepfel für Radverkehr		★	In Bamberg wurde der grüne Rechtsabbiegepfel für Fahrräder an fünf LSA-Knoten erfolgreich getestet. Nach der bundesweiten Einführung des grünen Pfeils in die StVO gilt es nun, diese Möglichkeit auch in der Modellstadt Bamberg zügig und konsequent einzusetzen. Sobald die VwV zur neuen StVO vorliegt, werden systematisch alle Lichtsignalanlagen auf Einsatz der Grünpfeilregelung für Radverkehr geprüft.		€												Gesamtstadt
Rv	Rv 5-4	LSA-Optimierung für den Radverkehr			<p>Auf Hauptrouten des Radverkehrs sowie auf Radschnellwegeverbindungen (vgl. Rv 10-2) bietet es sich an, an LSA-Knoten eigene Signalgruppen für den Radverkehr anlegen. Dies ermöglicht es, ihn z. B. unabhängig vom Fußverkehr zu schalten, einen Grünvorlauf zum MIV einzurichten und durch Kontaktschleifen die Radachse rechtzeitig grün zu schalten. Die Schaltungen sind mit den Freigabezeiten für andere Verkehrsmittel (Kfz, Bus, Fuß) abzustimmen.</p> <p>Vorgezogene Aufstellbereiche (Rv 9-2) und grüne Rechtsabbiegepeile (Rv 9-1) können die Wartezeit zusätzlich verkürzen (siehe auch Fb und St)</p>		€€												Gesamtstadt
	Rv 5-4a	Prüfung und Verkürzung der Wartezeiten an LSA-Knoten für den Radverkehr			Prüfung der LSA-Schaltungen auf das Potenzial, die Wartezeit des Radverkehrs zu verkürzen oder zusätzlicher Freigabezeiten. Auch Prüfung der Führung (z.B. mit dem MIV statt mit Fußverkehr schalten)		€€												alle LSA-Knoten (Beispiel aus Beteiligung zur Prüfung: Marienbrücke)
	Rv 5-4b	Bevorrechtigung des Radverkehrs auf zukünftigen Radschnellrouten			Grünschaltung der Fahrrad-Signale an LSA-Knoten entlang der Radschnellverbindungen (vgl. Rv 10-2)		€€												LSA-Knoten an Radschnellrouten z. B. Memmelsdorfer Straße, Hallstadter Straße, Pödeldorfer Straße, Buger Straße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung											
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL				Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.		
								Mobilität für alle	Förderung Umwelverbund	Regionverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV			
	Rv 5-4c	Erprobung einer LSA-Kontaktschaltung auf einer Hauptachse des Radverkehrs			Erproben von kontaktgesteuerten Grüne-Welle-Schaltungen für de Radverkehr auf einer Hauptfahrradachse. Besonders wäre hier die Zollnerstraße (Cityroute 7) geeignet (vgl. Rv 2-3). Eine weniger MIV-genutzte Achse könnte die Pödeldorfer Straße darstellen.		€€														Zollnerstraße oder Pödeldorfer Straße
Rv	Rv 5-5	Durchsetzung von Überholverböten			Prüfung der neuen Möglichkeit der STVO zur Beschilderung von Überholverböten zur Betonung des zu wahrenen Mindestabstands zwischen Kfz und Fahrrädern in schmalen Fahrbahnräumen (siehe auch Si 2-3) langfristig eher bauliche Lösungen anstreben.		€														Abschnitte sind im Rahmen des Radwegeausbaus zu identifizieren und Umsetzbarkeit zu prüfen (Belange des ÖPNV berücksichtigen). (z. B. Nürnberger Straße, Lange Straße, Kaulberg)
Rv	Rv 5-6	Beleuchtung			Beleuchtung von Radwegen erhöht die Verkehrs- sowie soziale Sicherheit und steigert die Nutzung auch zu dunklen Tages- bzw. Jahreszeiten. Zur Vermeidung von "Lichtverschmutzung" sollte eine dezente/indirekte Beleuchtung der Wege mit intelligent gesteuerten LED-Lampen (Bewegungssensoren schalten nur bei Bedarf das Licht ein) eingesetzt werden.		€€														dunkle Abschnitte im Wegenetz Wege abseits von Kfz-Straßen
	Rv 5-6a	Beleuchtung Weegmannufer			Stellvertretend genannt für alle Fluss- und Kanalbegleitenden Geh- und Radwege.		€														Weegmannufer
	Rv 5-6b	Beleuchtung des Übergangs zw. Leinrittsteg und Hain			Beleuchtung des Fuß- und Radwegs, der parallel zum Münchner Ring (Hainbrücke) den Hain mit der Rad- und Fußgängerbrücke "Leinrittsteg" verbindet.		€														Münchener Ring / Hain / Leinrittsteg
	Rv 5-6b	Beleuchtung von Radschnellwegen			Umsetzung im Rahmen von Rv 10		€€														Radschnellrouten

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug				weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG										VERKEHRSMITTEL				Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.	
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV					
6 Gestaltung von Querungen und Ergänzungen im Rahmen des Bahnausbaus (vgl. auch St 6, Fb 6, Öv 6)																							
Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Obgleich bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Erreichbarkeit der Stadt weiterhin Bestand hat. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.																							
Rv	RV 6-1	Unterführung Forchheimer Straße			Querschnittsänderung zu Gunsten regelkonformer beidseitiger Geh- und Radwege mit ausreichender Breite. Beleuchtung. Funktion im Radverkehrsnetz: Stadtteilerverbindung, Anschluss an Alltagsradwegenetz Landkreis Bamberg		€€€													Forchheimer Straße			
Rv	RV 6-2	Unterführung Münchener Ring			Eine Erweiterung der lichten Weite des Brückenbauwerkes ist notwendig für die regelkonforme Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges von je 3,25 m inkl. Sicherheitsräume		€€€													Münchener Ring			
Rv	RV 6-3	Unterführung Nürnberger/Geisfelder Straße Geh-/ Radweg zw. Nürnberger Straße und Bahntrasse			Forderung einer „Rechtwinklige Querung südlich Bestand mit Ost- und West-Kreisel“ anstelle der bisherigen Eisenbahnüberführung als Ersatz (Abstand der neuen EÜ von der alten ca. 75 m auf der Achse der Einmündung Hedwigstraße). Somit können alle Fahrbeziehungen aufrecht erhalten werden. Notwendige Forderung einer Fahrzeug-Durchfahrthöhe von 4,00 m für die Durchfahrt des Schwerverkehrs und eine Fahrbahnbreite von 8,00 m sowie beidseitig Geh-/Radwege von je 4,50 m. Die erforderlichen Sicherheitsräume sind jeweils mit auszubilden. Für einen barrierefreien Ausbau sollen die Geh- und Radwege nicht bis zur vollen Tiefe der Fahrbahnunterführung hinab geführt werden.		€€€													Nürnberger Straße			
Rv	RV 6-4	Unterführung Moosstraße			Forderung einer Anpassung des Straßenquerschnittes der Bahnplanung (lichte Weite mit 11,00 m mit beidseitigen Gehwegen von 2,50 m und einer Fahrbahnbreite von 6,00 m. Die notwendigen Sicherheitsräume sind nach RAST06 mit abzubilden. Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.		€€													Moosstraße			
Rv	RV 6-5	Pfisterbrücke			Anlegen von regelkonformen und wegen der hohen Bedeutung im Rad- wie Fußnetz angemessenen Geh- und Radwegen (beidseitig 2,00 m Gehweg + 2,00 m Radweg); Im Bypass unter der Brücke ist eine einspurige Fahrbahn von 4,00 m mit 2,50 m Gehweg auf der einen und 3,50 m Zweirichtungsradweg auf der anderen Seite durchzuführen. Helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung der Radwege ist erforderlich Umgestaltung und Entwicklung der Straßenräume auch im Umfeld notwendig v. a. Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Knotengestaltung (Annatr., Anbindung Rampe zum neuen "Gleispark" Mannlehenweg, Schwarzenbergstr.)		€€€													Pfisterbrücke Annastraße, Schwarzenbergstraße			

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
Rv	RV 6-6	Unterführung Zollnerstraße			<p>Angemessene Geh- und Radwege. Beidseitig 2,00 m Radweg und 1,80 m Gehweg. Die Anbindung an den ROB mit Rampe von der Zollnerstraße ist zu berücksichtigen. Die Auswirkungen des ÖPNVs durch den ROB auf die Zollnerstraße müssen geprüft werden.</p> <p>Unterführung kann zentrale Rolle spielen im Rahmen einer innerstädtischen Verknüpfung der Radschnellwege (vgl. RV 10).</p> <p>Die Unterführung kann perspektivisch für eine Rad-, Fuß- und ÖV-Achse sehr bedeutend sein (vgl. Rv 2-3). Der Sanierungszeitraum könnte ggf. im Rahmen von ohnehin stattfindenden Sperrungen genutzt werden, um die Auswirkungen und Lenkungsmöglichkeiten auf unterschiedliche Verkehrsträger zu erruieren.</p>		€€€													Zollnerstraße
Rv	RV 6-7	Unterführung Memmelsdorfer Straße			<p>Angemessene Geh- und Radwege. Beidseitig 1,60 m Radweg und 1,80 m Gehweg. Baulich beengte Situation.</p> <p>Kreuzung Ludwigstr./Coburger Str./Memmelsdorfer Str.: Optimierung der Führung und Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs notwendig.</p>		€€€													Memmelsdorfer Straße
Rv	RV 6-8	Brücke Kronacher Straße			<p>Planung der DB wird umgesetzt. Stadt hat kein Verlangen geäußert. Beidseitig regelkonforme Radverkehrsanlagen auf der Brücke. Bestehende südliche Rampe (Geh- und Radweg) zur Anbindung Coburger Straße weiterhin barrierefrei ermöglichen</p>		€€													Kronacher Straße
Rv	RV 6-9	Bahnübergang Coburger Straße			<p>Ersatz durch eine Feldwegbrücke; Mischverkehr für Kfz-Rad-Fuß; Es ist eine ausreichende Breite für Begegnungsverkehre zwischen Kfz, Rad- und Fußverkehr regelkonform zu ermöglichen.</p>		€													Coburger Straße
Rv	RV 6-10	Bahnübergang Gleisdreieck			<p>Ersatz durch Feldwegunterführung, von 3,50 m Durchfahrts Höhe und 6,00 m Fahrbahnbreite wie bisher nur eingeschränkt mit Kfz befahrbar; Mischverkehr für Kfz-Rad-Fuß</p>		€													Gleisdreieck
Rv	RV 6-11	Bahnübergang Aufseßhöflein			<p>Anpassung an aktuelle Technik und Rechtslage; ansonsten keine Änderungen geplant</p>		€€													Aufseßhöflein
Rv	RV 6-12	Neue Geh- Radwegbrücke Gundelsheimer Straße			<p>Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr als wichtiger Lückenschluss im Radverkehrsnetz in Ost-West- Richtung -> Lückenschluss der Cityroute Nr.5, damit Verkürzung Streckenlänge, Erhöhung Reisegeschwindigkeit, Erhöhung Verkehrssicherheit.</p>		€€													Gundelsheimer Straße
Rv	RV 6-13	Neue Bahnquerung Stadtwald			<p>Neubau einer Brücke für die Forstwirtschaft und die als Wildtierquerung; Nur eingeschränkt für Kfz befahrbar; nutzbar für Fuß- und Radverkehr</p>		€€													Stadtwald

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüsse-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL						
							<small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
7 Fahrradparken																				
Rv	Rv 7-1	Konzept Fahrradparken		★	Fortschreibung des Fahrradparkkonzeptes zur Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellanlagen sowohl im öffentlichen Raum als auch im privaten Bereich (vgl. auch Fortschreibung Stellplatzsatzung hinsichtlich Radabstellplätze, Handlungsfeld St). Definition von Bedarfstypen, Schwerpunktbereichen und verschiedene Klassen von Ausstattungsmerkmalen/-erfordernissen. weiterer Schwerpunkt kann "attraktives Anwohnerfahrradparken" sein.		€													Gesamtstadt
Rv	Rv 7-2	Ausbau Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum		★	Zielgerichtete Einrichtung neuer und Aufwertung bestehender Fahrradabstellanlagen an Standorten u.a. in der Innenstadt und Stadtteilzentren, an öffentlichen Einrichtungen, an Bildungseinrichtungen, an Geschäften, an ÖV-Schnittstellen.	 bereits begonnen	€€													Gesamtstadt Schwerpunkte in Innenstadt und Bahnhofsumfeld
Rv	Rv 7-3	Ausbau überdachter Radabstellanlagen			Überdachte Abstellanlagen bieten zusätzlichen Schutz und Komfort. Neben dem Dach, sind auch seitliche Nässeeschütze, ggf. Ladegeräte und Schließfächer relevant. Zielgruppen sind überwiegend Langzeitparkende (z. B. Berufspendler und Anwohner)		€€													Beispielstandorte zur Überdachung:
	Rv 7-3a	Überdachung bestehender Anlagen & Neubau überdachter Anlagen			An relevanten Anlagenstandorten sind bestehende Abstellanlagen zu überdachen bzw. sofern es keine Anlagen gibt, neu anzulegen.		€€													u.a. Am Kranen/Obstmarkt
	Rv 7-3b	an Haltestellen, P+R-Plätzen (Park & Bike) und in Verbindung mit künftigen Mobilitätsstationen			Überdachung von Abstellanlagen als Verknüpfungsstellen zum ÖPNV, an P+R-Plätzen als Park & Bike Angebot (z. B. P+R Heinrichsdamm, P+R Kronacher Straße), sowie in Verbindung mit künftigen Mobilitätsstationen (z. B. Waizendorfer Straße)		€€													ZOB, Bahnhof, B&R, P&R, wichtige Haltestellen mit großem Einzugsbereich
	Rv 7-3c	Fahrradhäuschen			Fahrradhäuschen in Wohngebieten ohne eigene Keller bzw. Mehrfamilienhaussiedlungen		€													innerstädtische Wohngebiete, Mehrfamilienhaussiedlungen
	Rv 7-3d	begrünte Dächer			überdachte Abstellanlagen oder Fahrradhäuschen sind nach Möglichkeit mit begrünten Dächern anzulegen		€													alle Standorte aus Rv 7-3
Rv	Rv 7-4	Umnutzung von Leerständen und/oder Tiefgaragen als Fahrradparkhaus			Ein neues Fahrradparkhaus in der Innenstadt (z. B. in Leerständen oder in Tiefgaragen) bietet große Kapazitäten und sichere sowie überdachte Abstellmöglichkeiten, insb. für Langzeitparkende (Berufspendler mit dem Rad) Umsetzung kann zunächst auch nur temporär als Erprobungsphase laufen. Beispielprojekte gibt es mittlerweile mehrere, z. B. Stuttgart, Bremen, Niederlande		€€													Karstadt-Tiefgarage, Bahnhof
Rv	Rv 7-5	Konzept für Lastenradparken		★	Erstellen Konzept für geeignete Radabstellanlagen für Lastenräder und Fahrradanhänger an Einzelhandelsschwerpunkten und in der Innenstadt sowie an Kitas und Grundschulen (Schüler-Bring-Verkehr); Vorteile ergeben sich auch im Sinne möglicher Lieferkonzepte (vgl. Wj)		€													Gewerbegebiete und Nahversorgungsstandorte; Bereiche in der Innenstadt (u.a. auch für Lieferanten und Anwohner); Kitas und Grundschulen
Rv	Rv 7-6	regelmäßige Entfernung von Schrotträdern			Freigabe von Kapazitäten im Bestand durch Entfernung von Schrotträdern		€													z.B. am Bahnhof, Handlungsempfehlungen des bayerischen Innenministeriums

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse	ZIELBEZUG		VERKEHRSMITTEL											
							<small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	Mobilität für alle Förderung Umwelverbund Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Bestandsicherung & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz Fuß Rad ÖV												
8 Instandhaltung und Serviceangebote																					
Rv	Rv 8-1	verlässliche Pflege und Instandhaltung der Radwege		★	Regelmäßige Kontrolle (z. B. per Sensorbike) und Sanierung/Instandhaltung von Radwegen und Fahrbahnrandern; Reinigung von Scherben (z.B. Kanaluferwege) und Laub; Meldemöglichkeiten per App erweitern/vereinfachen; Sicherstellen eines entsprechenden jährlichen Haushaltsbudgets und ggf. Koordination/Kombination mit dem Instandhaltungsmanagement für Straßeninfrastruktur (vgl. St 1-1).	∞	€€													stadtweit	
		Winterdienst			Winterdienst für Radwege ausweiten und konsequent wichtige Radrouten freiräumen																
		sichere Führung an Baustellen			Gewährleistung einer sicheren Führung von Radverkehr im Baustellenbereich ggfs. mit Beschilderung einer radverkehrsfreundlichen Umleitung an Baustellen																
Rv	Rv 8-2	Fahrradfreundliche Fahrbahnbeläge			Asphalt als bevorzugter Radwegebelag im Hauptnetz. Bei Straßen mit Kopfsteinpflaster: behutsamer Einsatz von erschütterungsärmerem Belag an Fahrbahnrandern (z.B. geschichteter Naturstein); Berücksichtigung des Denkmalschutzes und Welterbes	🕒	€€													historische Straßenzüge, v.a. Innenstadt, Berggebiet	
Rv	Rv 8-3	Service und Komfort für Radfahrende			E-Ladestationen im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Einrichtungen mit längerer Verweildauer (z.B. Schwimmbäder, Theater, Brose Arena, Konzerthalle, ..) Netz aus Reparaturangeboten als Pannenhilfe (Luftpumpe und Werkzeug) Gepäckstationen und Service für Radtouristen (vgl. Et 2) Komfortmöglichkeiten für Radfahrende (z. B. schräge Mülleimer, Ampeltrittbretter)	🕒	€													u.a. an wichtigen Radrouten und Mobilitätsknoten (z.B. Bahnhof, ZOB)	
Rv	Rv 8-4	Radzählanlagen		★	Errichtung von Radzählanlagen zur Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit	🕒	€														an wichtigen Radrouten
Rv	Rv 8-5	Machbarkeitsprüfung zur Einführung eines Fahrradverleihsystems			Abklärung von Aspekten wie Betreibermodell, stationäres/flexibles/teiflexibles System, Fahrradtyp(en), Finanzierungsmöglichkeiten, Kooperationen, Analyse der Zielgruppen, Flächenbedarf, Standorte, sonstige Infrastruktur (z.B. Wartungswerkstatt, Kfz für Transport der Fahrräder) aufgrund einer relativ hohen Fahrradbesitzquote in der Bevölkerung ist anzunehmen, dass eine der Hauptnutzerguppen Touristen sein werden. aufgrund der Topografie bietet sich ggf. ein Pedelec-Verleih an, dies könnte auch mehr Einheimische (die noch über kein eigenes E-Bike verfügen) zum Umstieg animieren. Auch Lastenräder eignen sich sehr gut für Sharing-Modelle. In Bamberg gibt es bereits ein kleines Angebot (lastenrad-bamberg.de), welches gestärkt werden sollte.	🕒	€														Gesamtstadt
Rv	Rv 8-6	Aufbau eines (E-)Fahrradverleihsystems			entsprechend den Ergebnissen der Machbarkeitsprüfung	🕒	€€														Gesamtstadt (unter Vorbehalt auf die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie)

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung																
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL				<small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>						
								Mobilität für alle	Förderung Umweltschutz	Regionale Verkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV							
Die folgenden Verbindungen stellen Potenzialstrecken dar, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu prüfen und konkretisieren sind:																									
	Rv 10-2b	BA - Hallstadt			Schnelle Radroute von Bamberg nach Hallstadt und ggf. weiter. Pendleraufkommen (SVP-Beschäftigte 2015): 2.936 Führung z. B. entlang der Hallstadter Straße (Cityroute 4) mit Radstreifen und Umweltspur (vgl. Öv 3-2c); Alternativvorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Führung durchs Gleisdreieck		€€													Bamberg - Hallstadt - ggf. weiter					
	Rv 10-2c	BA - Stegaurach			Ausbau des Radwegs entlang der B 22 und Würzburger Str. (3,5 km) Pendleraufkommen (SVP-Beschäftigte 2015): 1.533 Anschlüsse an Cityroute 1, 2, 10 und 11, somit auch Verbindung an Rv 10-2 Richtung Forchheim möglich		€€													Stegaurach - Bamberg entlang der B 22					
	Rv 10-2d	BA - Gaustadt - Bischberg/Oberhaid			Führung z. B. entlang des Regnitzufers (3-5 km) Anschluss an Cityroute 3, Gaustadt ggf. Anbindung Hafen über Rheinstraße/Hafenstraße Pendleraufkommen (SVP-Beschäftigte 2015): 1.339		€€													Bischberg - Gaustadt entlang der Regnitz, Anschluss an Cityroute 3					
	Rv 10-2e	BA - Memmelsdorf (- Scheßlitz)			entlang der Memmelsdorfer Str./St 2190 bis Autobahn (5 bzw. 13 km) Anschluss dort an Cityroute 6 und über Hauptmoorstraße an Cityroute 7 (Zollnerstraße) als zukünftig potenzielle Umweltverbundachse bis zur Innenstadt. Pendleraufkommen (SVP-Beschäftigte 2015): 1.927 (Memmelsdorf) / 1.359 (Scheßlitz)		€€													von Memmelsdorf über St2190 - Hauptmoorstraße - Zollnerstraße - Bamberg-Mitte					
	Rv 10-2f	BA - Pödelndorf/Litzendorf			entlang der Pödelndorfer Straße / St 2281 (6-8 km) Anschluss an Cityroute 8 Pendleraufkommen (SVP-Beschäftigte 2015): 1.325		€€													Pödelndorf - über St 2281 - Pödelndorfer Straße - Bamberg (Anschluss an Cityroute 8)					
Rv	Rv 10-3	Fahrradknoten Süd			Optimierung des Anschlusses der schnellen Radverbindung Nürnberg-Erlangen-Forchheim-Bamberg und des südwestlichen Landkreises an das Radwegenetz der Stadt Bamberg (Vorschlag des VCD)		€€€													Anschlüsse, Brücken und Strecken entlang der B 22 Neue Bughofer Straße, Münchner Ring, Rhein-Main-Donau-Damm, Heinrichsdamm, Sendelbach, Neue Bughofer Straße, Kunigundendamm, Marienbrücke, Galgenfuhr, Bamberg Ost, Pettstadt, Bug, Aurachtal, Klinikum					

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzlichen Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-emphelungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL								
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
Fb Fußverkehr & Barrierefreiheit																				
1 Fußgängerfreundliche Planungsprozesse																				
Fb	Fb 1-1	Unterhalt-/Instandhaltungsmanagement für Fußwege		★	stete Instandhaltung und Pflege/Reinigung/Winterdienst von Gehwegverbindungen, Anlage eines Wegekatasters	∞	€€													Gesamtstadt
Fb	Fb 1-2	Mitdenken von Fußwegerschließung im Planungsalltag		★	Berücksichtigung von kleinmaschigen Fußwegernetzungen bei Planungen im Bestand und Neubau	∞	€													Gesamtstadt
Fb	Fb 1-3	Beteiligung der Öffentlichkeit			regelmäßige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürgern bzw. Akteure zu Belangen des Fußverkehrs (z. B. Gehwegenetz, Feststellen von Handlungsbedarfen und Prioritäten). Konzentration auf ausgewählte Themenaspekte (z. B. Querungen, Barrierefreiheit, Gehwege, etc.), um Erwartungshaltung und Realisierbarkeit im Verhältnis zu halten. Im Nachgang zeitnahe Umsetzung von Maßnahmen.	∞	€													Gesamtstadt
Fb	Fb 1-4	Erstellung von Gestaltungsrichtlinien			Handbuch und Richtlinie für die Planung und Gestaltung von Straßenräumen in Bamberg (vgl. auch Fb 4-1)	🕒	€													Gesamtstadt
2 Aufwertung städtischer Straßenräume																				
Fb	Fb 2-1	Neugestaltung von Straßen- und Seitenräumen mit hoher Qualität für den Fuß- und Radverkehr	★ s-3		Die bauliche und gestalterische Aufwertung der Straßen- und Seitenräume (im Berggebiet und in der Altstadt unter Beachtung der historischen Gestaltung) ist an vielen innerstädtischen Straßen ein Thema. Wichtig ist auf diesen Abschnitten ein flüssiger Verkehr im MIV und ÖPNV, jedoch ebenso eine hohe Qualität für den Fuß- und Radverkehr. Um dies überein zu bekommen kann auch hier die Umsetzung vorher definierter Gestaltungsrichtlinien hilfreich sein (vgl. Fb 1-4 und Fb 4-1)	🕒	€€€													Haupt- und Sammelstraßen
	Fb 2-1a	Luitpoldstraße als Flaniermeile entwickeln; repräsentative Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt			Neugestaltung der Luitpoldstraße als repräsentative Achse zwischen Innenstadt und Bahnhof mit hoher Bedeutung für alle Verkehrsmittel, insb. aber auch ÖPNV, Rad und Fuß. Attraktivierung der Seitenräume, Erleichterung der Querung, Geschwindigkeitsreduzierung, konfliktarme Führung des Radverkehrs; Prüfung mittige Umwelt- bzw. Busspur; möglichst flächiges Queren erleichtern (z. B. überfahrbare Mittelstreifen oder Querungseinseln in kurzen Abständen) überlegte Anordnung von Kurzzeitparken und Ladezonen; neues Straßenmobiliar und mehr Begrünung;	🕒	€€€													Luitpoldstraße
	Fb 2-1b	Gestaltung weiterer Straßenräume			weitere Straßenräume mit Handlungsbedarf im Seitenraum und zugleich hoher Relevanz für den MIV und ÖPNV sind z. B.: Königstraße, Buger Hauptstraße, Gaustadter Hauptstr., Hainstr., Ludwigstr., Nürnberger Str., Wildensorger Hauptstraße/Jakobsberg, Schranne/Lugbank/Geyerswörthstr., Kaulberg, ... hier sind weitere Umbaukonzepte zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmer zu entwickeln.	🕒	€€€													Königstraße, Buger Hauptstraße, Gaustadter Hauptstr., Hainstr., Ludwigstr., Nürnberger Str., Wildensorger Hauptstraße/Jakobsberg, Schranne/Lugbank/Geyerswörthstr., Kaulberg, ...

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.								
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	Mobilität für alle		Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandessicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	ZIELBEZUG	VERKEHRSMITTEL
	Fb 2-2c	Aufwertung des Knotenbereichs Am Knöcklein/ Maternstr./ Sutte/ Altenburger Str.			Umgestaltung des gesamten Knotenbereichs mit abgestimmten, farblich andersartigem Oberflächenbelag (historisch dezent); niveaugleich mit leicht abgesetzter Fahrbahnfläche der Altenburger Straße - Am Knöcklein (vorfahrtsberechtigter Bereich); Integration der Haltestelle (hierzu Abweichung von der Ebenendigkeit/Hochbord) und Radwegeausfahrt Domgrund; zusätzlich Sitzmobiliar; Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ermöglicht flächiges Queren und gewährleistet trotzdem den Verkehrsfluss. Abbinden von Maternstraße und Sutte am Torschuster, um Kfz-Zahlen zu reduzieren (die aktuell für einen verkehrsber. Bereich noch zu hoch sind), Zufahrt von Süden lediglich für Anlieger frei (vgl. Fb 2-4)		€€										Am Knöcklein/ Maternstr./ Sutte/ Altenburger Str.
	Fb 2-2d	Belebung des Domplatzes			Hier liegt im Prinzip bereits ein Mischbereich vor. Bereich zum Ein- und Aussteigen markieren, ansonsten Parken durch Poller und Sitzwürfel o.ä. unterbinden. Platz durch Möblierung und andere Angebote stärker beleben. Tempoeinhaltung durch Kopfsteinpflaster sowie erhöhtes Passantenaufkommen und damit einhergehende Querungen sichern		€										Domplatz
	Fb 2-2e	Optimierung des Bereichs Torschuster			Abbildung des südl. Arms (Maternstr./Sutte), vgl. Fb 2-3; farblich abgesetzte Pflasterung des gesamten Knotenbereichs (nach Osten bis zur Domstraße) als Mischverkehrsfläche (Prüfung keiner Gehwege im Tor) mit leicht abgesetzter Fahrbahn von Jakobplatz - Michelsberger Straße; Kontakt-LSA für das Tor (Dauergrün für West-Ost-Richtung, Anmeldung von Osten aus, Komplettsperre bei durchgangswilligen Fußgängern); ausreichend breite Fläche westl. des Tors lassen, um Abbiegen in Michelsberger Str. und gleichzeitig wartende Kfz Richtung Osten zu ermöglichen. Warnschild Fußgänger auf beiden Seiten des Tors.		€€										Torschuster
	Fb 2-2f	Storchgasse niveaugleiche Straßenraumgestaltung			Abbau der Bordsteinkanten (denn so schmal bieten sie kaum echte Sicherheit), Verbreiterung der Geh-Fläche durch Ausgestaltung zur Mischfläche (verkehrsberuhigter Bereich), Verkehrsschwenkung durch Kübel und markierte Parkmöglichkeiten, dadurch Schutz der Hauseingänge		€€										Storchgasse
	Fb 2-2g	Sandgebiet			Der gesamte Bereich zwischen Karolinenstraße und Markusbrücke/Untere Sandstraße ist bereits im Fokus der Planungen. Durch die "Interessengemeinschaft interesSAND..." als Trägerverein für das Straßenmanagement sind bereits viele Straßenräume umgestaltet und Maßnahmen realisiert worden. Als direktes Altstadtgebiet ist die Aufenthaltsqualität dort weiter zu steigern. Langfristig sollten alle Straßenräume entsprechend ausgestaltet und verkehrsberuhigt sein.		€€€										Sandgebiet (u.a. Sandbad, Schrottenberggasse, Ringleinsgasse, Katzenberg, Herrenstraße, Untere Sandstraße)

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG					VERKEHRSMITTEL						
							<small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
	Fb 2-2h	Verkehrsberuhigung und Aufwertung weiterer Straßenräume in der Altstadt			weitere Verkehrsberuhigung und Aufwertung bzw. Attraktivierung für den Fußverkehr und Aufenthalt, z.B durch Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (T20-Zone), Gestaltung von Mischflächen, Ausweitung von Fußgängerzonen, etc.		€€												u.a. Am Kranen/Kapuzinerstraße, Siechenstraße-Untere Königstraße, Holzmarkt, Heumarkt, Fischstraße, Edelstraße, Stangstraße, Keßlerstraße, Promenadenstraße (vgl. ZOB, Öv 2-1)
	Fb 2-2i	Aufwertung der Straßenräume zwischen König- und Heiliggrabstraße			Die Straßen und Gassen nördlich der Königstraße verfügen ebenfalls über ein hohes Potenzial als attraktive Wohnquartiere mit Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr. Auch hier bietet sich eine ebenerdige Neugestaltung als Mischverkehrsflächen an.		€€€												Mittelstraße, Färbergasse, Tocklergasse, Letzengasse
	Fb 2-3	Verlagerung von Kfz-Verkehren zur Beruhigung von Mischverkehrsflächen und Wohnquartieren			<p>Um die Situation an einigen Knoten und Straßenabschnitten verbessern zu können, ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs erforderlich. Neben der durch die Ziele des VEP angestrebten Verkehrsabnahme durch Nutzung anderer Verkehrsmittel und geänderten Verhalten ist dies teilweise nur durch Verlagerungen (von zumeist Durchgangsverkehren) und Sperrung von Fahrbeziehungen zu erreichen.</p> <p>An den folgenden beiden, beispielhaft angeführten Stellen, erscheint eine Sperrung zielführend. Im Rahmen von zurückliegenden Baumaßnahmen wurde die Realisierbarkeit der Maßnahmen temporär nachgewiesen ohne deutliche Nachteile oder Kapazitätsprobleme zu erzeugen.</p> <p>Natürlich sind auch weitere Einsatzorte vorstellbar, so wurde z. B. im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Vorschlag zur Bildung von Superblocks aufgeführt, der zwar konzeptionell keine Aufnahme in den VEP erfuhr, die grundsätzlichen Möglichkeiten allerdings verdeutlicht und als Anregung für weitere verkehrsberuhigte Quartiere dienen kann.</p>		€												Torschuster; Pödeldorfer Straße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
Fb	Fb 2-3a	Abbindung Sutte/Maternstraße am Torschuster			<p>Um den Kfz-Verkehr in den engen Straßenräumen Sutte und Maternstraße zu reduzieren sowie die Knotensituation am Torschuster zu entspannen, ist die Abbindung der beiden Straßen (Sutte/Maternstraße) am Torschuster zielführend.</p> <p>Die derzeitige Durchfahrsmöglichkeit ist nicht nur kritisch für die Anwohner, sondern auch für weitere Fußgänger, darunter viele Schüler auf dem Weg zur Domschule, der Montessori-Schule oder dem Kaiser-Heinrich-Gymnasium, dem Don Bosco-Hort sowie der Musikschule.</p> <p>Dazu wird der südliche Arm des Knotens am Torschuster für den Kfz-Verkehr gesperrt. Sutte und Maternstraße bleiben von Süden für Anlieger jedoch weiterhin befahrbar. Der Durchgangsverkehr würde damit gänzlich in diesem Bereich herausgenommen (je Straße rd. 2.000-2.600 Kfz/Tag weniger).</p> <p>Im Gegenzug entstünden Verkehrszunahmen am Unteren Kaulberg (ca. +1.500 Kfz/Tag) sowie in Wildensorg (ca. +600 Kfz/Tag), die jedoch deutlich geringer ausfallen und somit abwickelbar sind.</p> <p>Die jüngste Sperrung während der Baustellensituation zeigte, dass eine solche Maßnahme verkehrlich leistbar ist.</p>		€													Sutte, Maternstraße, Torschuster
Fb	Fb 2-3b	Einsatzprüfung von Umweltschleusen / modale Filter			<p>Prüfung von Unterbrechungen des Kfz-Verkehrs an Knoten durch sogenannte Umweltschleusen. Durchfahrsmöglichkeit für Fahrrad und ggf. Bus bleibt erhalten, direkter Kfz-Verkehr wird unterbunden. Flexible Sperrern (bei Busfreigabe) könnten technisch z. B. durch versenkbare Poller gelöst werden, auch Beschilderungslösungen wären denkbar, allerdings wäre eine Missachtung nicht auszuschließen. Ohne flexible Freigabeerfordernis bieten sich bauliche Lösungen an, die simpelsten durch z. B. Pflanzkübel.</p> <p>Die nötigen Umwegfahrten machen die Nutzung des Kfz auf dieser Achse unattraktiv und führen v.a. zur Verlagerung externer Verkehre auf die dafür vorgesehenen Hauptstraßen bzw. werden kurze Wege im Quartier aufgrund des Zeitvorteils eher mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.</p> <p>Entlastung der Anwohner von Lärm, Aufwertung des Straßenraums mit mehr Wohn- und Lebensqualitäten, z. B. auch durch Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche</p> <p>Mögliche Verlagerungen des Verkehrs sollten zuvor im Verkehrsmodell geprüft werden.</p>		€€													geeignete Wohnquartiere z. B. Gärtnerviertel: Heiliggrabstraße, Siegelgraben
Fb	Fb 2-4	Begrünung und städtische Alleen			<p>Bäume beeinflussen positiv das Stadtbild und -klima. Sie spenden Schatten und sind Heimat für vielerlei Arten. Sofern die räumlichen Bedingungen dazu ausreichen und technische Versorgungsinfrastrukturen dies nicht ausschließen, sind Bäume und Alleen in den Straßenräumen zu erhalten und auch neu anzulegen.</p> <p>Alleen sind nur in ausreichend breiten Straßenräumen realisierbar: keine Unterschreitung der erforderlichen Geh- und Radwegbreiten, Berücksichtigung der Befahrbarkeit für Busse und Lkw, auch einseitige Baumreihen oder Bäume im Wechsel sind vorstellbar.</p>		€€													Gesamtstadt
	Fb 2-4a	Pflege und Schutz der Alleen			<p>Pflege bestehender Alleen (inkl. Erarbeitung von Lösungswegen zur Beseitigung möglicher Engstellen im Seitenraum aufgrund der Bäume), aber auch ggf. Ersatz von alten oder klimatisch/standorttechnisch eher ungeeigneten Bäumen durch andere Arten oder passende Ersatzpflanzungen.</p>		€€													z. B. Luitpoldstraße (mögl. Erhalt des alten Baumbestands)

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug		weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt		Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>				
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL							
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV				
	Fb 2-4b	Anlage neuer Alleen und Straßenbäume			Identifizierung neuer Potenzialräume für die Anlage weiterer Alleen oder einzelner Seitenraumbäume in der Stadt		€€															z. B. Zollnerstr., Kunigundenruhstr., Artur-Landgraf-Str., Kapuzinerstraße
Fb	Fb 2-5	Attraktive Plätze			Plätze schaffen den Charakter einer Stadt und bieten Bewohner:innen und Besucher:innen einen Ort zum Verweilen sowie Raum für soziale Kontakte. Dabei ist nicht die Größe des Platzes entscheidend, oft sind es die kleinen Ecken, die die Qualität eines Quartiers ausmachen.		€€€															Standorte u.a. abhängig von Flächenverfügbarkeit. Detailplanung im Einzelfall.
	Fb 2-5a	Programm zur Attraktivierung öffentlicher Plätze			Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen (z. B. durch bauliche Neugestaltung/-aufteilung, Straßenmobiliar, Begrünung). Erstellung einer Prioritätenliste (z. B. Sitzungsvortrag A61 "Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt").		€															z. B. Weide/Markusplatz, Am Kranen/Obstmarkt, Schranne, Domplatz, Jakobsplatz/Sutte, Laurenzplatz, Buger Hauptstraße, Geyserswörthplatz, Holzmarkt, Heumarkt, Promenadenstraße, Schönleinsplatz, Schillerplatz, Bleichanger/Wunderburg, Marienplatz, St. Wolfgang-Platz, Troppaplatz, Gartenstadt, Wilhelmsplatz, Maternstraße
	Fb 2-5b	Mehr Sitzmöglichkeiten			Attraktive Sitzgelegenheiten für alle Alters- und Nutzergruppen an passenden Standorten im öffentlichen Raum (nicht nur "normale Bänke", sondern auch innovatives Mobiliar, ggf. teilbeweglich und vielfältig einsetzbar)		€€															Gesamtstadt; z. B. entlang von Alltagswegen zu Nahversorgern, in Aufenthaltsbereichen (Plätze, Parks, Ufer), vor Kindergärten und Schulen, an Haltestellen...
	Fb 2-5c	Einrichtung neuer Verweilräume			Anlegen zusätzlicher (kleiner) Plätze und Parks zum Verweilen und Ausruhen (pocket parks, Spielplätze, kleine Grünflächen mit Sitzgelegenheit, etc.).		€€															Gesamtstadt; z. B. Heumarkt, Fleischstraße Ecke Vorderer Graben, entlang der Zollnerstraße, Klosterpark Ecke Klosterstraße / Spiegelgraben, Schulplatz am Kaulberg
3 Schließen von Netzlücken und Verbesserung von Wegeverbindungen																						
Fb	Fb 3-1	Schließen von Netzlücken / Einrichtung kurzer Wege			Ein engmaschiges Fußwegennetz ist von zentraler Bedeutung, damit kurze Wege gelaufen werden. Dazu gibt es noch zahlreiche "Abkürzungen" und Querstiche in der Stadt, die für eine feinere Vermaschung bzw. Verkürzung der Gehzeiten sorgen können. Auch die unter Rv 4-1 gelisteten Radwegeverbindungen sind häufig für Fußgänger nutzbar.		€€															Gesamtstadt; im Folgenden sind einige konkrete Beispiele genannt:
	Fb 3-1a	Herstellung der Gehwege entlang der Wildensorger Straße			Einrichtung einer Gehwegeverbindung entlang der Wildensorger Straße, insb. zw. Carl-Schmolz-Weg und Haltestelle Wildensorg. Str.		€€															Wildensorger Straße / Carl-Schmolz-Weg
	Fb 3-1b	Neue Wegeverbindung zwischen Breitackerstr. und Andreas-Hofer-Straße			Prüfung und ggf. Errichtung einer Fuß- und Radwegeverbindung vom Megalith-Gelände abwärts zur Andreas-Hofer-Straße		€€															Breitackerstraße / Andreas-Hofer-Straße
	Fb 3-1c	Neue Wegeverbindung zwischen Breitackerstr. und Flößergasse			Prüfung und ggf. Errichtung einer Fußwegeverbindung von der Breitackerstraße zur Flößergasse		€€															Breitackerstraße / Flößergasse
	Fb 3-1d	Neue Wegeverbindung zw. Jakobsberg und St. Getreu über Villa Remeis			Errichtung einer barrierefreien Fußwegeverbindung zwischen Jakobsberg und St.-Getreu durch den unteren Bereich des Garten der Villa Remeis		€€															Jakobsberg / Villa Remeis / St. Getreu
	Fb 3-1e	Neue Wegeverbindung zwischen Lorbersgasse und Jakobsberg			Errichtung einer Fußwegeverbindung zwischen Lorbersgasse und Jakobsberg		€€															Lorbersgasse / Jakobsberg
	Fb 3-1f	Neue Wegeverbindung zw. Wörth- und Katzheimerstraße			Neue Geh- und Radwegeverbindung zwischen Wörth- und Katzheimerstraße		€€															Wörthstraße / Katzheimerstraße
	Fb 3-1g	Neue Wegeverbindung zw. Unterer Seelgasse und Oberem Stephansberg			Errichtung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Untere Seelgasse (Straßenende) und Oberer Stephansberg (Parkplatz Bildungszentrum)		€€															Untere Seelgasse / Oberer Stephansberg

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						🕒 kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug					weiß: kein Einfluss						
						🕒 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug					hellblau: indirekt						
						🕒 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug					dunkelblau: direkt						
						🔄 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	ZIELBEZUG					VERKEHRSMITTEL						
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltauflagen	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestands-sicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
	Fb 3-1h	Neue Wegeverbindung Friedrichsbrunnen/Leinritt			Errichtung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Friedrichsbrunnen und Leinritt	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
	Fb 3-1i	Abgang vom Münchener Ring (Heinrichsbrücke) zur Jahnspitze			Einrichtung eines Abgangs vom Münchener Ring (Heinrichsbrücke) runter zur Jahnspitze	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Münchener Ring / Jahnspitze / Heinrichsbrücke
	Fb 3-1j	Neue Wegeverbindung von der Katharinenstraße zur Zollnerstraße			Einrichtung einer neuen Fuß- und Radwegeverbindung von der Katharinenstraße zur Zollnerstraße durch die Spiegelfelder	🕒	€								🚗	🚶	🚲	🚊	Katharinenstraße / Zollnerstraße / Spiegelfelder
	Fb 3-1k	Herstellung der Gehwege Stauffenbergstraße			An der unteren Stauffenbergstraße fehlen auf Höhe Hauptsmoorstraße die Gehwege. Diese sind herzustellen.	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Stauffenbergstraße / Hauptsmoorstraße
	Fb 3-1l	Neue Wegeverbindung Milchweg/Leinritt			Errichtung einer Fußwegeverbindung zwischen dem Tiefpunkt des Milchweges und dem Leinritt	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Milchweg / Leinritt
	Fb 3-1m	Lückenschluß Moos- bis Armeestraße			Neue Wegeverbindung von der Moosstraße bis zur Armeestraße	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	zw. Moosstraße, Armeestraße
Fb	Fb 3-2	Aufwertung von Gehwegverbindungen			Neben neuen Wegen, sind es auch die bestehenden, die attraktiver und verkehrssicherer gestaltet werden sollten. Dabei sind ausreichende Breiten und feste Oberflächen die Merkmale, die zuerst herzustellen sind.	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Gesamtstadt; im Folgenden sind einige konkrete Beispiele genannt:
	Fb 3-2a	Aufwertung der Gehwege Egelseestraße			Verbreiterung der Gehwege entlang der Egelseestraße (v.a. zwischen Peunt- und Mariensstraße)	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Egelseestraße
	Fb 3-2b	Aufwertung der Gehwege Gasfabrikstraße			Sanierung der Gehwege an der Gasfabrikstraße	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Gasfabrikstraße
	Fb 3-2c	Umbau Brucknersteg			Umbau des Brucknersteges um dort Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Brucknersteg
	Fb 3-2d	Aufwertung der Gehwege Kaulberg/Stephansberg			Aufwertung der Gehwege am Kaulberg und Stephansberg (v.a. Laurenziplatz bis Oberer Stephansberg)	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Kaulberg, Stephansberg, Laurenziplatz
	Fb 3-2e	Durchgängige Gehwege entlang der Schweinfurter Straße			Errichtung von Gehwegen entlang der Schweinfurter Straße (Hausnummer 3 bis Untere Sandstraße)	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Schweinfurter Straße
	Fb 3-2f	Verbindungswege von BA-Ost bis zur Innenstadt schaffen/aufwerten			Aufwertung/Errichtung einer direkten und durchgängigen Fußwegeverbindung von BA-Ost bis zur Innenstadt. Dazu bietet sich eine Verbindung durch die Spiegelfelder (Brenner- bis Neuerbrstr.) und weiter bis zur Lagardekaserne an. (vgl. u.a. Rv 3-3)	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Spiegelfelder, BA-Ost
	Fb 3-2g	Sicherung der Gehwege Ecke Hainstraße/Richard-Wagner-Straße vor Falschparkern			um u.a. die Zuwege zum Ärztehaus zu sichern, sollten die Gehwege baulich vor Falschparkern gesichert werden (z. B. Poller oder Begrünung)	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	Hainstraße/Richard-Wagner-Straße
	Fb 3-2h	Fußwegebeziehung Wildensorger Straße zur St.-Getreu-Straße			Der Treppenaufgang vom Erhardhaus, Richtung Villa Remeis, und der Trampelpfad vom Spielplatz Wildensorger Straße sind wichtige fußläufige Verbindungen zwischen Abtsberg, Ottobrunnen und Jakobsberg.	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	zwischen Wildensorger Straße und St.-Getreu-Straße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG					VERKEHRSMITTEL								
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV			
4 Barrierefreies Bamberg																					
Fb	Fb 4-1	Handbuch „Barrierefrei“			Erweiterung des bestehenden technischen Leitfadens zur Barrierefreiheit um weitere Aspekte wie z. B. Parken für Menschen mit Behinderungen, Ausweisungspraxis und Information von Baustellen und Baumaßnahmen, geeignetes Stadtmobiliar (Sitzgelegenheiten, öffentliche Toiletten, ...) Als Verwaltungshandbuch zur Berücksichtigung barrierefreier Standards bei Neuplanungen und Umbauten der Straßen- und Wegeinfrastruktur. (vgl. auch Fb 1-4)		€													nicht verräumlicht	
Fb	Fb 4-2	Barrierefreier Stadtplan / App			Erstellung eines barrierefreien Stadtplans mit konkreter Verortung u.a. folgender Aspekte: Steigung, schwierige Oberflächenbeschaffenheit, Behindertenparkplätze, öffentlich zugängliche und barrierefreie Toiletten, Rampen, Treppen, Automatiktüren, abgesenkte Übergänge		€€													Gesamtstadt	
Fb	Fb 4-3	Barrierefreier Umbau von Straßen und Wegen	★ S-5		Entwicklung eines Handlungsprogramms (mit Prioritäten) und sukzessive Umsetzung im öffentl. Raum; Kosten i.d.R. in Gesamtsumme von (Umbau-) Planungen enthalten, darüber hinaus aber Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen (z. B. für Installation eines Blindenleitsystems)		€€€														Gesamtstadt
	Fb 4-3a	Barrierefreie Mobilitätsschnittstellen inkl. Umfeld und Zuwegung			Barrierefreie Gestaltung von Zuwegungen und Umfeldern wichtiger ÖPNV- bzw Mobilitätsschnittstellen.		€€€														Bahnhofsvorplatz, ROB, ZOB, Fernbushalt, S-Bahn BA-Süd, Mobilstationen, ...
	Fb 4-3b	Barrierefreiheit in historischen Straßenräumen			Zusammenstellung und Umsetzung von Möglichkeiten zur Integration barrierefreier Elemente in historische Straßenräume. Besondere Herausforderung: enge Räume, unebene Oberflächen, Denkmalschutz, Stadtgestalt)		€€														v.a. Innenstadt, Berggebiet (z. B. Torschuster, Domberg, Grüner Markt, Obstmarkt, Heumarkt, ...)
	Fb 4-3c	Installation eines Blindenleitsystems			zusammenhängende Einrichtung eines Netzes von Hilfsmitteln für Blinde und Seheingeschränkte im öffentlichen Straßenraum; Einbindung wichtiger Routen und Ziele		€€														Wege und Umfeld bedeutender öffentlicher Einrichtungen
	Fb 4-3d	Instandhaltung der Wege/ Beseitigung von Stolperfallen			Das öffentliche Wegenetz ist regelmäßig zu prüfen und im Sinne der Barrierefreiheit Schritt für Schritt in Stand zu setzen.		€														z. B. Weegmannufer, Neue Bughofer Straße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.				
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL			
								Mobilität für alle	Förderung Umweltausgleich	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV
5 Querungsanlagen an Straßen																		
Anlage neuer Querungsanlagen, Fußgängerüberwege, Fußgänger-LSA und weitere bauliche oder regulative Lösungen bzw. Verbesserung der bestehenden, im Hinblick auf Barrierefreiheit (Null-Absenkungen, taktile Leitsysteme, Kontrastfarbe) und vielseitige Nutzbarkeit (Breite auch für Kinderwagen und Fahrräder geeignet)																		
Fb	Fb 5-1	Verbesserung bestehender Querungshilfen	★ s-6	★	Nachrüstung bestehender Fußgängerüberwege (FGÜ) bzw. anderer Querungshilfen im Hinblick auf Barrierefreiheit und Nutzbarkeit (z.B. längere Querungszeiten an Fuß-LSA, Verbreiterung der Mittelinsel, schwellenfreie Übergänge, taktile Elemente, Absenkungen, Beleuchtung) z. B.: Barrierefreie Querung vom Bäcker/ZOB zur Apotheke und zum Rathausvorplatz (Franz-Ludwig-Str./Promenadenstr.) Sicherung der Querung des freien Rechtsabbiegers Heinrichsdamm / Augustenstr.; Optimierung der Querungshilfe Nürnberger Str. / Holzgartenstr.; Optimierung der Querungshilfen am Kunigundendamm Optimierung des Fußgängerüberwegs am Laurenziplatz Optimierung des Fußgängerüberwegs am Spielplatz Buger Str. / Th.-Heuss-Ring; Bordsteinabsenkungen und barrierefreie Querungen in der Gartenstadt; Knoten Annastr./Starkenfeldstr.: Schüler- und Radverkehren sollte hier im Rahmen des Knotenumbaus Bahnausbau (vgl. St/Rv 65) leichter und gesicherter queren können; Schillerplatz: Die Bedarfssampel am Schillerplatz bietet teils zu wenig Aufstellmöglichkeiten. Optimierungsmöglichkeiten sollten an allen FGÜs geprüft werden.		€€€											
Fb	Fb 5-2	Anlage neuer Querungshilfen	★ s-6	★	Ergänzung neuer Fußgängerüberwege bzw. weiterer Querungshilfen an Straßenabschnitten und Knoten mit hohem Fußgängeraufkommen oder auf Schulwegen; nach Prüfung örtlicher Rahmenbedingungen (u.a. Fahrbahnbreite, Fußgänger- und Kfz-Aufkommen) in geeigneter Form (Querungsanlagen ohne/mit Vorrang für den Fußverkehr: z. B. Inseln, "Zebrastreifen"/R-FGÜ, Fußgänger-LSA). z. B.: Querungshilfe über die Kloster-Langheim-Straße nördlich des Raatschkatwegs bzw. an den Schulen Querungshilfe über die Schweinfurter Straße vom Maienbrunnen zum Leinritt; Querungshilfe über den Mittleren Kaulberg (Höhe Kroatengasse); bevorrechtigte Querungsstellen (Zebrastreifen und Radfurt) auf der Geh- und Radverbindung durch die Spiegelfelder; Zusätzliche Querungshilfen an der Würzburger Straße (Fußverkehrsbeziehungen bei den Einkaufsmärkten) Querungshilfe Artur-Landgraf-Str. / Würzburger Str. (in Planung) Querungshilfe Lichtenhaidestraße (in Planung) Hainstraße auf Höhe Villa Dessauer, für die Querung zur Tiefgarage Bamberg Süd und zum geradlinig verlaufenem Gehweg auf der Ostseite		€€											
Fb	Fb 5-3	Flächige Querungserleichterung			Ausgestaltung der Fahrbahnmittelbereiche als Universalfahrstreifen für Linksabbieger (z. B. mittels Belagswechsel, Pflaster)		€€											
	Fb 5-3a	Vorschlag: begehbarer Mittelbereich Hainstraße nördl. Richard-Wagner-Str.			Umgestaltung des Straßenabschnitts und Knotenpunktes; Hainstraße Richtung Süden weiter als Fahrradstraße, Abbieger dorthin deutlich zurücknehmen und freierwerdenden Raum als begehbaren Mittelbereich ausgestalten (vgl. Rv 3-3 und Rv 3-4)		€€											

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug		weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt		Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>		
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL						
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
	Fb 5-3b	Vorschlag: begehbarer Mittelbereich Luitpoldstraße			Die Luitpoldstraße als bedeutende Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt weist erhöhten Querungsbedarf auf. Im Rahmen der Neugestaltung ist ein begehbarer Mittelbereich zu prüfen, um Querungen flächig zu erleichtern. Bei Umsetzung einer mittigen Busspur sind in möglichst kurzen Abständen Querungseinseln anzulegen. (vgl. St & Rv)		€€€													Luitpoldstraße
Fb	Fb 5-4	Verbesserung von LSA-Schaltungen für Fußgänger			Prüfung der LSA-Schaltungen und Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger; nach Möglichkeit Verkürzung der Wartezeit auf max. 40 Sekunden; Prüfung des Einsatzes von Restgrünzeit-Displays		€€													alle LSA-Knoten mit Fußverkehr z. B. Lange Straße, Königstraße, Obstmarkt, Obere Königsraße, Steinweg, Luitpoldstraße, Pfahlplätzchen, Schillerplatz, ...
	Fb 5-4a	Verdeutlichung des Grünphasen-Querungsbereichs Am Kranen/Obstmarkt			Darstellung des flächigen Querungsbereichs im Straßenbelag. Am Kranen/Obstmarkt; Berücksichtigung des historischen Stadtbilds		€€													Am Kranen/Obstmarkt
	Fb 5-4b	Allgrünphasen-Schaltung am Markusplatz			Prüfung, ob die Möglichkeit besteht, den Bereich Markusplatz Phasenweise komplett für Fußverkehr grünezuschalten.		€€													Markusplatz
	Fb 5-4c	Allgrünphasen-Schaltung am Bahnhofsvorplatz			Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, dort Phasenweise den kompletten Knotenbereich für Fußverkehr grünezuschalten.		€€													Bahnhofsvorplatz

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						🟢 kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug	weiß: kein Einfluss	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.									
						🟡 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug	hellblau: indirekt										
🔴 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug	dunkelblau: direkt																
∞ Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung: bei Daueraufgaben: pro Jahr	ZIELBEZUG		VERKEHRSMITTEL															
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
Fb	Fb 5-5	Neue Brücken für den Fußverkehr			vgl. auch Rv 4-2 zu den Bahnunterführungen siehe Fb 6	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
	Fb 5-5a	Neubau Geyerswörthsteg			Neubau des Geyerswörthsteges, welcher auch Radverkehr ermöglicht. Dadurch wird ein autofreier Anschluss an die Fahrradzone Schranne geschaffen und die kritische Begegnungen zwischen Fuß und Rad auf dem Steg vermieden.	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
	Fb 5-5b	Neubau Brucknersteg			Neubau des Brucknersteges um dort auch Radverkehr zu ermöglichen und kritische Begegnungen zwischen Fuß und Rad auf dem Steg zu vermeiden.	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
	Fb 5-5c	Fuß- und Radwegbrücke Erba - Hafen			Brücke zwischen Erba-Gelände und Hafen auf Höhe der Hafenstraße/Regnitzstraße. Entlastet die Europabrücke und ermöglicht die Umfahrung mehrerer kritischer Knotenpunkte (vgl. Rv)	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Obgleich bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Erreichbarkeit der Stadt weiterhin Bestand hat. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.																			
Fb	Fb 6-1	Unterführung Forchheimer Straße			Querschnittsänderung zu Gunsten beidseitiger Geh- und Radwege mit ausreichender Breite (2,00 m Rad, 1,80 m Fuß); Zugang per Treppe zum Haltepunkt BA-Süd ist erforderlich; helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
Fb	Fb 6-2	Unterführung Münchener Ring			Beidseitig sind Geh- und Radwege mit ausreichender Breite, von 3,25 m inkl. Sicherheitsraum, anzulegen. Dazu müssen Brücken und Seitenraumbreiten erweitert werden. Helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung.	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
Fb	Fb 6-3	Unterführung Nürnberger/Geisfelder Straße			Schwierige städtebauliche Situation; Verfolgung der Zwei-Kreisell-Variante der Stadt mit zwei Kreisverkehren und beidseitigen ausreichend breiten Geh- und Radwegen von 4,50 m Breite. Helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung der Gehwege ist erforderlich	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
Fb	Fb 6-4	Unterführung Moosstraße			Angemessene Seitenraumbreiten für Fußgänger von 2,50 m je Gehwegseite; Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr; helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung	🕒	€€								🚗	🚶	🚲	🚊	
Fb	Fb 6-5	Pfisterbrücke			Anlegen von angemessenen Geh- und Radwegen (beidseitig mind. 2,00 m Gehweg + 2,00 m Radweg); Im Bypass unter der Brücke ist eine einspurige Fahrbahn von 4,00 m und mit 2,50 m Gehweg auf der einen und 3,50 m 2-Richtungsradweg auf der anderen Seite a durchführend. Helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung der Gehwege ist erforderlich Umgestaltung und Entwicklung der Straßenräume auch im Umfeld notwendig, v.a. Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Knotengestaltung (Pöldorfer Str., Annastr., Schwarzenbergstr.)	🕒	€€€								🚗	🚶	🚲	🚊	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL						
								<small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	Mobilität: für alle	Förderung	Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
Fb	Fb 6-6	Unterführung Zollnerstraße			<p>Eine Durchfahrthöhe von 4,00 m ist für die Nutzung des ÖPNV notwendig. Die Fahrbahn beträgt 6,50 m. Es sind beidseitige Gehwege von 1,80 m und Radwege von 2,00 m abzubilden. zzgl. Sicherheitsräume. Helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung der Gehwege ist erforderlich</p> <p>Die Anbindung an den ROB mit Rampe von der Zollnerstraße ist zu berücksichtigen. Die Auswirkungen des ÖPNVs durch den ROB auf die Zollnerstraße müssen geprüft werden.</p> <p>Die Unterführung kann perspektivisch für eine Rad-, Fuß- und ÖV-Achse sehr bedeutend sein (vgl. Rv 2-3). Der Sanierungszeitraum könnte ggf. im Rahmen von ohnehin stattfindenden Sperrungen genutzt werden, um die Auswirkungen einer autofreien Zollnerstraßenunterführung zu erruieren.</p>		€€€														Zollnerstraße
Fb	Fb 6-7	Unterführung Memmelsdorfer Straße			<p>Eine regelkonforme Durchfahrthöhe von 4,50 m ist für die regelkonforme Anpassung der Unterführung für die Hauptverkehrsstraße und den ÖPV (Fernverkehr) notwendig.</p> <p>Die Fahrbahn beträgt 6,50 m. Es sind beidseitige Gehwege von 1,80 m und Radwege von 2,00 m abzubilden. zzgl. Sicherheitsräume. Helle und freundliche Beleuchtung bzw. Gestaltung der Gehwege ist notwendig</p> <p>Anwohnerparken ist im Stichweg Brennerstraße aufgrund der Feuerwehraufstellflächen nicht mehr möglich.</p> <p>Kreuzung Ludwigstr./Coburger Str./Memmelsdorfer Str.: Optimierung der Führung und Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs notwendig.</p>		€€€														Memmelsdorfer Straße
Fb	Fb 6-8	Brücke Kronacher Straße			Planung der DB wird umgesetzt. Stadt hat kein Verlangen geäußert		€€														Kronacher Straße
Fb	Fb 6-9	Bahnübergang Coburger Straße			Ersatz durch eine Feldwegbrücke; Mischführung Kfz-Rad-Fuß; es ist eine ausreichende Breite für Begegnungsverkehre zwischen KFZ, Rad-, und Fußverkehr regelkonform zu ermöglichen.		€														Coburger Straße
Fb	Fb 6-10	Bahnübergang Gleisdreieck			Ersatz durch Feldwegunterführung, Radverkehr im Mischverkehr		€														Gleisdreieck
Fb	Fb 6-11	Bahnübergang Aufseßhöflein			Anpassung an aktuelle Technik und Rechtslage; ansonsten keine Änderungen geplant		€€														Aufseßhöflein
Fb	Fb 6-12	Neue Geh- Radwegbrücke Gundelsheimer Straße			Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr Breite: 5,00 m		€€														Gundelsheimer Straße
Fb	Fb 6-13	Neue Bahnquerung Stadtwald			Neubau einer Brücke für die Forstwirtschaft und die als Wildtierquerung; Nur eingeschränkt für Kfz befahrbar; nutzbar für Fuß- und Radverkehr		€€														Stadtwald
Fb	Fb 6-14	Barrierefreie Baustellenplanung und kurze Umleitungen während des Bahnausbaus			Während des Bahnausbaus ist ein barrierefreies Wegekonzept zu erstellen und (ggf. dynamisch) auszuschildern. Dies soll den Bürger*innen ermöglichen, auf möglichst kurzen Wegen zu Fuß, mit dem Rad, Rollator und Kinderwagen die Bahn bzw. Baustellen zu queren.		€														Bahnquerungen

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe für bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.																	
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG										VERKEHRSMITTEL								
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität: für alle Förderung Umweltverbund Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Bestandsicherung & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV														
Et Einkauf-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr																										
1 Konzeptionelle Berücksichtigung von Tourismusverkehr																										
Et	Et 1-1	Anreize & Angebote zur Pkw-freien Anreise bzw. Aufenthalt	★ S-28	★	Angebote zur Nutzung des Umweltverbunds bei Anreise und Aufenthalt in Bamberg.	∞	€																		Gesamtstadt	
	Et 1-1a	Service-Angebote für Touristen ohne Auto			u.a. in Kooperation mit Hoteliers, Gastronomen z. B. Gepäckservice, Leihräder, E-Ladestationen, kostenlose ÖV-Tickets, Vergünstigung und Goodies bei Abgabe der Autoschlüssel/Anreise ohne Auto)	🕒	€																			Gesamtstadt
	Et 1-1b	Stärkung der BAMBERGcard			stärkere Bewerbung der BAMBERGcard als Vergütungsmodell zum autofreien Aufenthalt	🕒	€																			Gesamtstadt und ggf. Ausweitung aufs Umland
	Et 1-1c	Anreisebeschreibung autofrei			Vorrangige Darstellung der Erreichbarkeit mit Bahn/ÖPNV auf Tourismusbrochüren und Internetseiten. Im Rahmen des Forschungsprojektes OmU wird derzeit von der STVP und weiteren Konsortialpartnern ein Konzept erarbeitet und umgesetzt.	🕒	€																			Online, Print
	Et 1-1d	Parken in der Innenstadt			Information für Touristen: Überarbeitung Parkleitsystem; Digitalisierung von Parkplatzangeboten; Darstellung in einer App. In der Innenstadt lohnt es sich nicht, kostenloses Parken im Straßenraum zu suchen, Parken nur in den ausgewiesenen Parkhäuser bzw. am P+R	🕒	€																			Innenstadt
	Et 1-1e	Bus und Bahn aufeinander abstimmen			Busse an Bahntakte anpassen	🕒	€€																			Bahnhof/ZOB
	Et 1-1f	Taxi-Angebot erweitern			bei Bedarf mehr Taxistände an touristischen Zielen, Taxen besser sichtbar machen/Lage der Taxistände, bessere Ein-Ausstiegsbedingungen	🕒	€€																			touristische Schwerpunkte (z. B. Innenstadt, Berggebiet, Hbf)
Et	Et 1-2	Berücksichtigung zukünftiger, potenziell neuer touristischer Ziele			Planerische Berücksichtigung möglicher neuer Tourismusstandorte bzgl. ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit, insb. mit ÖPNV, (Leih-)Rad, Fußwege und Beschilderung; z. B. Michelsberg (Prüfung Aufzug/Standseilban), Gärtnerstadt	∞	€																			Gesamtstadt, potenzielle touristische Zielorte
2 Förderung des Fahrrad- und Wandertourismus																										
Et	Et 2-1	Förderung des Fahrrad- und Wandertourismus			Qualitätsverbesserung im Angebot des Fahrradtourismus	🕒	€€																			Innenstadt und entlang touristischer Radrouten
	Et 2-1a	Radtourismus im (Stadtmarketing) TKS			im Stadtmarketing: Aktualisierung und Erweiterung von Kartenmaterial/ Informationsbrochüren und Pauschalangeboten	🕒	€																			Online, Print
	Et 2-1b	Radurlaub in Bamberg			Imagegewinn durch Bamberg als Fahrradstadt; Ansprache von Zielgruppen (Radtouristen); Überzeugung der Akteure vor Ort (Hotels, Verleiher, Tourveranstalter)	🕒	€																			Gesamtstadt und Region
Et	Et 2-2	Vernetzung von Fernrad- und Wanderwegen mit der Radregion Bamberg und dem städtischen Netz			Herausbildung von zentralen Einstiegspunkten ("Serviceknoten") in die Stadt (Infotafel, Fahrradboxen, Abstellanlagen, Gepäcksafes, E-Ladestation)	🕒	€€																			am TKS bereits vorhanden, weitere z. B. an der Konzerthalle (Einstieg Regnitzradweg) und Bahnhof.
Et	Et 2-3	Prüfung Wanderwegekonzept			Prüfung und evtl. Anpassung der touristische Rad- und Wanderroutenführung; insb. zwischen Bahnhof und Innenstadt (z.B. Luitpoldstraße) und Regnitzradweg	🕒	€																			Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug			weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt			Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
Et	Et 5-2	Erichtung eines Binnenkreuzfahrt- schiffterminals am Hafen	★ S-29		Multimodaler Ausgangspunkt für Stadtführungen; Angebot unterschiedlicher Verkehrsmittel z. B. Leihräder, Roller, Bus; Service und Informationsangebote, Lieferdienst für Einkäufe in der Stadt Anbindung Wassertaxi (vgl. Et 5-3)		€€												Hafenanleger	
Et	Et 5-3	Einbindung der Wasserwege			Machbarkeitsprüfung von Wassertaxen auf der Regnitz: primär zum Transfer der Kreuzfahrttouristen vom Hafen in die Altstadt. Bestenfalls mit Elektroantrieb. Optional Ausweitung als öffentliches Verkehrsmittel denkbar. z. B. von Bug bis Gaustadt ggf. auch für Gütertransport (City-Logistik, vgl. Wi 1-1 bis 1-3) denkbar		€€												denkbare Wassertaxi-Haltestellen: Gaustadt, Leinritt (Höhe Konzerthalle), Am Kranen, Bug	
	Et 5-3a	Verbindung zwischen Main-Donau-Kanal und linkem Regnitzarm			perspektivisch: Öffnung einer schiffbaren Verbindung zwischen Main-Donau- Kanal und linken Regnitzarm, z. B. durch Wiederinbetriebnahme der Schleuse 99		€€€												Schleuse 99 oder andere alternative Möglichkeit	
6 Einkaufsverkehr																				
Et	Et 6-1	Erprobung von Konzepten zur Organisation des Einkaufslieferverkehrs			Bei größeren Einkäufen oder Spontankäufen besteht mit Rad oder ÖPNV häufig ein Problem, die Waren nach Hause zu transportieren. Im Rahmen von Modellprojekten können diesbezüglich in Kooperation mit dem Handel innovative Lieferkonzepte erprobt werden. Es kann ein neues attraktives Angebot für die Wohnbevölkerung Bamberg aber auch für die Region entstehen, welches das Einkaufen und den Aufenthalt in Bamberg noch angenehmer macht und zugleich die Anreise mit dem Umweltverbund fördert. In Bamberg spielt dies zusätzlich eine Rolle für Kreuzfahrttouristen (Lieferung zum neuen Kreuzfahrtterminal).		€€												Innenstadt ggf. ganzes Stadtgebiet	
Et	Et 6-2	Erste Stunde frei Parken (in Parkbauten)			Wiedereinführung der kostenfreien ersten Parkstunde in den öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen		€€												Innenstadt und Umfeld (Maßnahme auf Antrag der Stadtratsfraktionen FW- BuB-FDP/BBB, vgl. auch separaten Antrag SPD/FW- BuB-FDP in VEP aufgenommen; Beschluss Mobilitätssenat am 17.5.2022)	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung											
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL				Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.				
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz		Fuß	Rad	ÖV	
Öv Öffentlicher Verkehr																				
1 Regionalverkehr/Stadt- und Stadtumlandverkehr																				
Öv	Öv 1-1	Qualitätsschub im regionalen und städtischen ÖPNV	★ S-11		2024 werden die Konzessionsverträge im Landkreis neu ausgeschrieben. Der Landkreis plant, seinen Busverkehr dann massiv auszubauen. Angebotsverbesserungen (Takt und Bedienungszeiträume) sollten aber nicht nur im Regionalbusverkehr, sondern auch im Stadtumlandverkehr und darauf abgestimmt im gesamten Stadtverkehr Bamberg's erfolgen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zahlreiche Vorschläge zur Neugestaltung des städtischen Busnetzes abgegeben, die in den bevorstehenden Planungen (z. B. Nahverkehrsplan) geprüft und berücksichtigt werden sollten. Darunter befinden sich u.a. komplette Neuansätze, Vorschläge zur verbesserten Taktung und neue Buslinien. Hier einige zu prüfende Vorschläge: 10/20/40-Minuten-Taktschema und einheitliche Abstimmung der Buslinien Anbindung Bosch-Werk Am Börstig durch neue Linien Neue Linie 903 (siehe Öv 3-3) Reaktivierung der Oberen Steigerwaldbahn	-	€€													Stadtbusse: Alleinzuständigkeit liegt bei der Stadt Bamberg Regionalbusse: Alleinzuständigkeit liegt beim Landkreis Bamberg Stadtumlandbusse: Linien in gemeinsamer Verantwortung von Stadt und Landkreis (Hallstadt, Gundelsheim, Memmelsdorf, Pettstadt, Stegaurach und Bischberg)
Öv	Öv 1-2	Zweckverband / Verkehrsgemeinschaft BA Stadt und Land			Gründung einer Verkehrsgemeinschaft/Zweckverband Bamberg Stadt & Land zur besseren Verzahnung des ÖPNV in Stadt und Landkeis mit gemeinsamer Planung		€€												Stadt und Landkreis	
Öv	Öv 1-3	Regionales und städtisches Nachtbusangebot			integriertes Konzept Stadt und Landkreis: Verbesserung der Taktung und des Angebots in der Stadt bzw. in das / aus dem Umland nach 19 Uhr; Bedienung aller Stadtteile. Verlängerung des Betriebszeitraums einzelner Linien, einzelne zusätzliche Fahrtenpaare oder auch als AST-/On-Demand-Ridesharing-Systeme vorstellbar		€€												Stadt und Landkreis	
2 Ausbau zentraler Haltestellen																				
Öv	Öv 2-1	Modernisierung Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB)	★ S-12		Umbau und Modernisierung des ZOB an gleicher Stelle; inkl. Barrierefreiheit, Ein- Ausstiege mit Rollstuhl und Umfeld Promenadenstraße Attraktive, zentrale Schnittstelle mit multimodalen Angebot (Mobilitätsstationen Stufe L)		€€€												ZOB	
Öv	Öv 2-2	Realisierung eines attraktiven Regionalbusbahnhofs (ROB)	★ S-12		Anlage in direkter Bahnhofsnähe; Barrierefrei, attraktiv gestaltet, intermodal vernetzt. Halte- und Umstiegspunkt für alle Regional- und Umlandbusse.		€€€												ROB, Ludwigstraße / Bahnhof	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug		weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt		Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.		
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL						
								Mobilität für alle	Förderung Umwelverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrsis- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV		
Öv	Öv 2-3	Bahnhofsvorplatz			Städtebauliche und funktionale Neuordnung bzw. Aufwertung des Bahnhofsumfelds. Attraktiver Ankommensort mit multimodalem Angebot und guter Orientierung. Da die DB AG den Vorplatz im Rahmen des Bahnumbaus benötigt sind zunächst temporäre Lösungen für die Übergangsphase zu entwickeln.		€€€													Bahnhofsumfeld
Öv	Öv 2-4	Realisierung S-Bahnhalt Bamberg-Süd	★ 5-12		Abschließende Prüfung und Realisierung des neuen Haltepunkts der S-Bahn an der Nürnberger Straße mit beidseitiger Erschließung und Anbindung zur Arena; als intermodale Schnittstelle und Mobilitätsstation (L)		€€													Bamberg-Süd / Nürnberger Straße
Öv	Öv 2-5	Neuer Fernbushalt			Verlegung des Haltepunktes für Fernbusse vom Atrium zum S-Bahn-Haltepunkt-Süd. Moderner Bushalt; Witterungsschutz, Beleuchtung, multimodale Verknüpfung und S-Bahnhoftnähe		€€													S-Bahn Haltepunkt Süd
3 Effizienzsteigerung im regionalen und städtischen Busverkehr (Busbeschleunigung)																				
Öv	Öv 3-1	LSA-Vorrang			Busse sollten nach Möglichkeit an allen LSA-Knoten, insb. aber auf den hochfrequentierten ÖV-Achsen, Vorrang bekommen. Dazu eignen sich Beschleunigungsmaßnahmen wie z. B. LSA-Vorrang-Schaltungen oder dynamische Schaltungen oder Busspuren.		€€													Gesamtstadt, an LSA-Knoten, z. B. Zollnerstraße
Öv	Öv 3-2	Bus-/Umweltspuren			Gemeinsam mit den Stadtwerken sind Streckenabschnitte zu identifizieren, auf denen es möglich und sinnvoll ist, dem Busverkehr eigenen Raum einzuräumen. Dies kann aufgrund der begrenzten Straßenbreiten überwiegend nur auf kurzen Abschnitten oder an den LSA-Knoten der Fall sein, um dem Bus einen Startvorteil zu verschaffen. Nach Möglichkeit ist die Spur auch für schnellen Radverkehr freizugeben. Zu prüfen sind auch Einsatzmöglichkeiten dynamischer Busspuren (temporäre Sperrung von Fahrspuren oder Knotenzufahrten für den MIV, wenn ein Bus kommt, z. B. Luitpoldstraße, Ludwigstraße, Marienbrücke, Starkenfeldstraße, vgl. auch Bürgereingabe)		€€€													Straßen mit Abschnitten, auf denen Busspuren denkbar sind. Die genaue Umsetzung und Machbarkeit muss noch geprüft werden, kein Anspruch auf Vollständigkeit: z. B. Luitpoldstraße, Ludwigstraße, Marienbrücke
	Öv 3-2a	Bus-/Umweltspur Luitpoldstraße			Als wichtige Achse zwischen ZOB und Bahnhof ist der Busverkehr hier von prioritärer Bedeutung. Aber auch der Radverkehr und querende Fußverkehr wird zukünftig hier eine stärkere Rolle spielen (vgl. Rv 10). Im Rahmen der geplanten Umgestaltung ist zu prüfen, ob sich eine Umweltspur oder zumindest kurze Vorrangbereiche an Knoten einrichten lassen.		€€													Luitpoldstraße
	Öv 3-2b	Bus-/Umweltspur Memmelsdorfer Straße			Wichtige regionale Busachse, räumliche Machbarkeit einer möglichst durchgängigen Spur ist zu prüfen.		€€€													Memmelsdorfer Straße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL				
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltausgleich	Regionalkennzeichen & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
	Öv 3-2c	Bus-/Umweltspur Hallstadter Straße			Prüfung der Möglichkeit einer Umweltspur auf der Hallstadter Straße zur Beschleunigung des Busverkehrs sowie Stärkung des Radverkehrs (Cityroute und Fortführung mögl. Radschnellverbindung, vgl. Rv 10-2 und Rv 3-1)		€€€												Hallstadter Straße
Öv	Öv 3-3	Direktverbindungen zum Bahnhof und zwischen den Stadtteilen	5-13		Das bisherige Buslinienetz ermöglicht Verbindungen von Stadtteilen nur über ZOB oder Bahnhof. Dies führt zu Zeitverlusten. Ringbuslinien werden als beispielhafte Lösungen vorgeschlagen. Ebenso weitere, umstiegsfreie Express-Anbindungen aus den Stadtteilen ohne Umweg über den ZOB zum HBF und der Einsatz weiterer (Elektro-)Kleinbusse zur Anbindung von Stadtteilen (Vorbild: Wildensorg und Bug)		€€												z. B. Gereuth, Babenberger Viertel, Gaustadt, Gartenstadt, ...
	Öv 3-3a	Neue Linie 903			Zu prüfen ist die Umsetzbarkeit einer neuen Linie 903 von Bischberg über Gaustadt, Bahnhof, Wunderburg bis Babenberger Viertel. Dieser Vorschlag stammt aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und erntete dort sehr viel Zuspruch. Daher wurde er stellvertretend als Anregung aufgenommen. Aber auch aus gutachterlicher Sicht stellt eine solche Verbindung eine sinnvolle Ergänzung des Bamberger Netzes dar, kann im Rahmen des VEP allerdings nicht abschließend beurteilt werden. Die Prüfung obliegt den Stadtwerken. Es soll auch geprüft werden, ob das Klinikum angebunden werden kann. (auf Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB in VEP aufgenommen; Beschluss Mobilitätssenat am 17.5.2022)		€€€												(Bischberg) - Gaustadt - nördl. Insel - Ottokirche - Bahnhof - Marienplatz - Wunderburg - Hain Süd - Hohes Kreuz - Babenberger Viertel
	Öv 3-3b	Neue Buslinie zur Verbindung von neuem S-Bahn-Halt, BA-Ost und -Nord			Der neue S-Bahn-Halt ist als bedeutender Mobilitätsknoten zukünftig auch per Bus an die umliegenden Gewerbe- und Wohngebiete im Bamberger Osten anzubinden. Daher soll eine Buslinie geprüft werden. Der Vorschlag der Linienführung stammt aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: S-Bahn-Halt Süd (S-Bahn, Gereuth, Arena) Entlang des Berliner Rings (Bosch, große Wohngebiete, Bambados, Einkaufsmöglichkeiten) mit neuen Haltestellen zur Anbindung von Malerviertel / Jahnstraße / Berufsschulen, Lagarde / Digitales Gründerzentrum und Gartenstadt / Pestalozzistraße Weiterführung durch Memmelsdorfer Straße (Brose, Wohngebiete, Universität, Nahversorgung) und die Magazinstraße / Regensburger Ring (Wohnviertel, Schule, Stadtwerke, Universität ERBA) Ende an der Friedensbrücke (Anschluss an Buslinien nach Gaustadt)		€€€												S-Bahn-Halt, BA-Ost und -Nord
	Öv 3-3c	Ringbuslinie ohne ZOB (Gaustadt - BA-Nord - BA-Ost - Gereuth)			Direkte Verbindung von BA-Nord, Gaustadt, Berggebiet - Babenberger Viertel, Gereuth, Bamberg-Ost, ohne Halt am ZOB. Eine stadtteilverbindende Ringlinie. Ähnlich wie Maßnahme Öv 3-3a (Linie 903) stammt auch dieser Vorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und ist im Rahmen des "Qualitätsschubs" zu prüfen. Es soll auch geprüft werden, ob das Klinikum angebunden werden kann. (auf Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB in VEP aufgenommen; Beschluss Mobilitätssenat am 17.5.2022)		€€												Gaustadt - BA-Nord - BA-Ost - Gereuth

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL						
								Mobilität für alle	Förderung Umwelteverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV			
Öv	Öv 3-4	Flexible Ride-Sharing-Dienste Weiterentwicklung von AST/ALT			Verbesserung der Randangebote durch moderne OnDemand-Systeme, Erweiterung der AST/ALT-Systeme dazu gehört die Erprobung von Online-Plattformen und Apps, die Fahrgäste und Fahrer miteinander verbinden (On-Demand) und flexible Mobilität (ohne feste Linien und Takte) unabhängig vom Pkw-Besitz ermöglichen (bietet sich zunächst i. R. der "Experimentierklausel" des Personenbeförderungsgesetzes an). Das System bietet Einsatzmöglichkeiten von kleineren Fahrzeugen, angepasst an die historische Stadtstruktur. Ziel sollte zunächst die Ausweitung der Nachtverkehre und die Bedienung von Querverbindungen (z. B. nach Gartenstadt, Wunderburg) sein.		€€														Gesamtstadt; insb. Berggebiet und Queranbindung von Stadtteilen
4 Barrierefreiheit																					
Öv	Öv 4-1	Realisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV			Barrierefreiheit spielt besonders im ÖPNV eine bedeutende Rolle		€€€													Gesamtstadt	
	Öv 4-1a	Haltestellen und Umfeld			Barrierefreiheit an allen Haltestellen (Prioritätenliste liegt vor und muss weiter abgearbeitet/aktualisiert/priorisiert werden) sowie im Haltestellenumfeld (Zugänglichkeit der Haltestellen, Wege, Beleuchtung)		€€€													Gesamtstadt	
	Öv 4-1b	Mobilitätsschnittstellen			Barrierefreiheit an den großen Mobilitätsschnittstellen sicherstellen (ZOB und Bahnhof/ROB, S-Bahnhalte-Süd)		€€													Gesamtstadt	
	Öv 4-1c	Fahrzeuge		★	Barrierefreie Fahrzeuge: Fahrzeuge der STVP sind bereits barrierefrei im Einsatz; im NVP als Qualitätskriterium definiert		€€													Gesamtstadt	
	Öv 4-1d	Fahrpläne		★	Barrierefreie Fahrplaninformation, Apps, Vorlesefunktion Aktuell wird eine barrierefreie App zusammen mit dem Landkreis Bamberg umgesetzt; Zielhorizont ist eine barrierefreie App für das gesamte VGN-Gebiet		€													Gesamtstadt	
5 Tarif und Zugang																					
Öv	Öv 5-1	Tarifgestaltung	★	5-14	weitere Tarifverbesserungen		€€													Gesamtstadt	
	Öv 5-1a	Kurzstrecke			günstiges Stadtteil- oder Kurzstreckenticket zur Förderung des ÖPNV auf kurzer Distanz		€€													Gesamtstadt	
	Öv 5-1b	365 Euro-Ticket			365-Euro-Ticket für Schüler und Azubis im VGN wurde eingeführt, langfristig auch für jeden ermöglichen		€€€													Gesamtstadt	
Öv	Öv 5-2	Zielgruppenbezogene ÖPNV-Förderung (Tarif)	★	5-14	Ausweitung/Beibehalt kostengünstiger oder kostenloser Ticketangebote und Anreizaktionen; genannt werden einige denkbare Beispielangebote:		€€€													Gesamtstadt	
	Öv 5-2a	Führerschein gegen ÖV-Ticket			„Bamberger Einkaufskarte“ für Führerscheinabgeber weiterführen		€€													Gesamtstadt	
	Öv 5-2b	Wochenend-Freifahrten			Freifahrten im Advent und an Samstagen		€€													Gesamtstadt	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.									
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG					VERKEHRSMITTEL						
						∞ Daueraufgabe Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität: für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Straßräume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
	Öv 5-2c	Sozialticket			Sozialticket (z. B. 180 Euro/Jahr)		€€€												Gesamtstadt
	Öv 5-2d	ausgewogener P-R Tarif			Kostenloses Parken und Fahren von den P+R-Plätzen ist aktuell möglich Zielgruppe = Pendler, Touristen, Einkaufsverkehr gänzlich kostenlose Angebote fördern andererseits aber auch die Kfz-Nutzung (bis zum P&R), eine Subventionierung ist daher nicht sinnvoll, die Gebühren sollten jedoch spürbar günstiger sein, als das innerstädtische Parken		€€												Gesamtstadt
Öv	Öv 5-3	Zugangshürden im ÖPNV abbauen - Qualität und Service ausbauen			stetige Verbesserung von Ausstattungsqualität, Service und Zugangssystemen, um mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Im VGN wurde ein Innovationspaket für die Jahre 2020 bis 2025 beschlossen, das sich mit verschiedenen Maßnahmen wie z.B. in der Kurzbeschreibung beschrieben auseinandersetzt. Für die einzelnen Jahre sind verschiedene Umsetzungen festgelegt.		€€												Gesamtstadt
	Öv 5-3a	Maßnahmenpaket VGN			Anschluss und Adaption an das Maßnahmenpaket der VGN: Einführung Best-Price-System, rabattierte Anschlussfahrtscheine, Digitalisierung/Elektronischer Tarif/Check-In-Check-Out, etc.		€€												Gesamtstadt
	Öv 5-3b	Fahrzeugausstattung		★	Sitzkomfort, ausreichend Platz für Kinderwagen und ggf. Fahrräder In den neuen Fahrzeugen sind bereits heute Stellplätze für zwei Rollstühle und mehrere Kinderwagen vorhanden.		€€												Gesamtstadt
	Öv 5-3c	Haltestellenmobiliar			begrünte Warthäuschen, Sitzmöglichkeiten, Wetterschutz, W-Lan Die STVP befindet sich in der Abstimmung mit DSM zum Thema Haltestellen mit begrünten Dächern in innerstädtischen Bereichen. W-Lan ist am ZOB vorhanden, an anderen Standorten bisher nicht vorgesehen.		€€												Gesamtstadt
	Öv 5-3d	Fahrpläne		★	Lesbarkeit der Busfahrpläne erhöhen, DFI-Anzeigen erneuern (in Planung), parallel App-Unterstützung (VGN)		€												Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung <small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>											
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle Förderung Umweltschutz Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Bestandsicherung & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz Fuß Rad ÖV											
6 Bahnausbau																				
Öv	Öv 6-1	Neugestaltung der Bahnquerungen (Vorgaben aus Sicht des Busverkehrs)			Im Rahmen des Bahnausbaus werden v.a. die Unter- und Überführungen neu ausgebaut. Dazu ist in den anderen Handlungsfeldern bereits viel geschrieben. Aus Sicht des Busverkehrs (Stadtwerke) sollte beim Ausbau folgendes beachtet werden:		€													alle Bahnquerungen
	Öv 6-1a	Fahrspurbreite			Die Breite der Fahrspur sollte für den Busverkehr erhalten bleiben und mind. 3,00 Meter betragen.		€													alle Bahnquerungen
	Öv 6-1b	Durchfahrtshöhe			Die Durchfahrtshöhe sollte so ausfallen, dass die Längsneigung nicht zu steil wird, aber auch höhere Busse (Elektrobusse mit Aufbauten auf dem Dach) eingesetzt werden können.		€													alle Bahnunterführungen
	Öv 6-1c	Zollnerstraße / ROB			An der Unterführung Zollnerstraße ist eine mögliche Anbindung des zukünftigen regionalen Omnibusbahnhofs (ROB) zu berücksichtigen.		€€													Unterführung Zollnerstraße
Öv	Öv 6-2	ICE-Halt Bamberg			Die Stadt setzt sich für Sicherung und Ausbau des ICE-Systemhaltepunkts Bamberg ein (stündlich). Verhandlungen mit der DB. Erleichterung von Zugang und Umstieg am Mobilitätsknoten Bahnhof (Steigerung der Fahrgastzahlen erhöht die Attraktivität für die DB einen ICE-Halt einzurichten)		€													Bahnhof
7 ÖPNV der Zukunft																				
Öv	Öv 7-1	Zukunftsfähige Mobilitätsformen			Stetige Prüfung von Einsatzmöglichkeiten und Vorteilen innovativer Neuentwicklungen und deren Nutzen für die Stadt (z. B. Elektrifizierung, selbstfahrende Kleinbusse, Seilbahnen, Aufzüge, Flugtaxen, Wasserstoffantrieb; vgl. auch Ef 2-5 bis Ef 2-9)		€													Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.									
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL					
						Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadttrüme	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
Mm Mobilitätsmanagement & -kultur																		
1 Dachmarke Mobilität																		
Mm	Mm 1-1	Aufbau einer wiedererkennbaren Dachmarke zum Thema Mobilität		Bündelung und zentrale Koordination aller mobilitätsrelevanten Elemente, Aktionen, Informationen und Dienstleistungsangebote unter einem Dach. Integration der Marke "Fahrradstadt". Erweiterung auf andere nachhaltige Mobilitätsformen (z. B. Fußgänger, Intermodalität, ÖPNV) "Bamberg - zusammen unterwegs" Zentrale Homepage, Logo, Slogan, digitale Medien, Flyer/Broschüren, regelmäßige Berichterstattung.		€€												Gesamtstadt, nicht räumlich
2 Öffentlichkeitsarbeit und Beratung																		
Mm	Mm 2-1	Feste Ansprechstelle zu allen Themen der Mobilität für Akteure und Öffentlichkeit		Koordinierende Stelle (z. B. bei der Stadtverwaltung, Mobilitätsmanager) für Information zu Mobilitätsfragen nach Außen (Grundberatung Mobilitätsmanagement, Weitergabe an andere Ansprechpartner, Anlaufstelle für Lob und Kritik), Organisation von Beteiligungsprozessen sowie Stärkung interner, ämterübergreifender Zusammenarbeit (regelmäßige Gruppentreffen, Politik, Ausschüsse, etc.)		€												Gesamtstadt
Mm	Mm 2-2	Ansprechstellen Mobilität auf Quartiersebene		Unterstützung und Mobilitätsberatung in den Quartieren (z. B. durch Quartiersbüros, öffentliche Einrichtungen); Vermittlung von Fahrgemeinschaften, Beratung zu CarSharing, Lastenrädern, ÖPNV und weiteren Transportangeboten		€												Gesamtstadt, kleinräumige Ebenen
Mm	Mm 2-3	regionales Mobilitätsmanagement	5-30	Intensive Zusammenarbeit mit dem Landkreis Bamberg im regionalen Mobilitätsmarketing und Informationsangeboten		€€												Stadt und Region
	Mm 2-3a	AG Pendlernetzwerk		Initiierung/Ausbildung einer interkommunalen Arbeitsgruppe z. B. AG Pendlernetzwerk		€												Stadt und Region
	Mm 2-3b	Einpendler-Marketing		zielgruppenspezifische Information und Aufklärungsarbeit zur regelmäßigen Anreise nach Bamberg mit alternativen Verkehrsmitteln z. B. reg. Mobilitätsmanagement, reg. ÖPNV, E-Mobilität, Carsharing, Mobilitätsstationen, Fahrgemeinschaften; Ansatzmöglichkeit über Neubürgermarketing der Stadt und der Nachbarkommunen, Beratung großer Arbeitgeber in der Region		€												Stadt und Region
3 Aktionen und Kampagnen																		
Mm	Mm 3-1	Stadtweite Aktionen und Kampagnen		z. B. „Fahrzeugschein als Fahrschein“, Tag der Mobilität, Mobilitäts-Themenwochen (z. B. umweltbewusste Mobilität, gegenseitige Rücksichtnahme, Benutzungspflicht im Radverkehr, Sicherheitsabstand, selbstbestimmte Schülermobilität), Straßenfeste, autofreie Tage; in Abstimmung mit VGN		€												Gesamtstadt
Mm	Mm 3-2	Zielgruppenspezifische Aktivitäten		z. B. „zu Fuß/mit Rad zur Schule“, „im Bus mit Rollator“, Neubürgermarketing, VHS-Kurse, ...		€												Gesamtstadt

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.										kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)		€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)		weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug		weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt		Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.	
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungshorizont	Kostenklasse	ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL							
							Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Besondere Sicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
4 Mobilitätsmanagement																			
Mm	Mm 4-1	Kommunales Mobilitätsmanagement	★ S-31		Die Stadt Bamberg geht innovativ und mit gutem Beispiel in Sachen betriebliche Mobilität voran.		€€												Gesamtstadt; städtische Einrichtungen, Verwaltung
	Mm 4-1a	Aufbau von Verwaltungsstrukturen		★	Mobilitätsmanager, ämterübergreifende AG; feste Ansprech-/Koordinierungsstelle für alle Mobilitätsfragen als "Kümmerer" und Ansprechpartner		€€												Gesamtstadt; städtische Einrichtungen, Verwaltung
	Mm 4-1b	"Mit gutem Beispiel voran"		★	Anstoßen und Umsetzen von Vorbild-Maßnahmen: z. B. zentralisiertes Flottenmanagement/Fahrzeugpooling im Gesamtkonzern Stadt Bamberg, Carsharing dienstlich und privat (Bsp. Würzburg), Ausweitung Dienstrad (städt. "Fahrrad-leasing" unter Lohnausgleich), Mitfahrerbörse, Jobticket Entsprechende Kommunikation nach Außen, "Überzeugungsarbeit" bei anderen Akteuren		€€												Gesamtstadt; städtische Einrichtungen, Verwaltung
Mm	Mm 4-2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	★ S-31		Überzeugung und Einbeziehung städtischer Betriebe und Institutionen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement		€												Gesamtstadt; Betriebe, Institutionen
	Mm 4-2a	Netzwerk "Mobilitätsmanagement BA"		★	Aufbau eines städtischen oder besser regionalen Netzwerks von Betrieben und Behörden zur Förderung des Mobilitätsmanagements (Aufgabenfeld Mm 4-1)		€												Gesamtstadt; Betriebe, Institutionen
	Mm 4-2b	Werbung für Mobilitätsmanagement			gezielte Ansprache von Arbeitgebern, Behörden und geeigneten Einrichtungen: z. B. Sozialstiftung, Bosch, Brose, Mittelständler, Kirche, Caritas, Stadtbau, Sozialstiftung, Gerichte, Staatl. Bauamt, Landesjustizkasse, etc.		€												Gesamtstadt; Betriebe, Institutionen
	Mm 4-2c	Anreize für Mobilitätsmanagement			Anreize geben, damit MM sich für Betriebe lohnt z. B. durch öffentliche Auszeichnungen, Wettbewerbe, positive Medienpräsenz, Image-Wirkung		€												Gesamtstadt; Betriebe, Institutionen
Mm	Mm 4-3	Schulisches Mobilitätsmanagement	★ S-31		Unterstützung der Schulen und deren Arbeit bzw. Engagement für eine selbstbestimmte und nachhaltige Schülermobilität (vgl. Si 1-1 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit)		€												Gesamtstadt; Schulen und Kitas
	Mm 4-3a	Konzepte für die Schulen			konzeptionelle Vorbereitung als Vorlage und Unterstützung für Schulen ("Handlungsleitfaden", Projektanregungen)		€												Gesamtstadt; Schulen und Kitas
	Mm 4-3b	Walking-Bus		★	Verstärkte Informations- und Aufklärungsarbeit bei Lehrerschaft und Eltern, Projektwoche Mobilität, Organisation von „Walking Bus“ / „Cycle Train“		€												Gesamtstadt; Schulen und Kitas
	Mm 4-3c	Eltern-Haltestellen			Einrichtung von Elternhaltestellen, Regelung des Parkens/Haltens vor Schulen, Kontrollen zu Schulzeiten		€€												An Schul- und Kita-Umfeldern mit erkennbarer "Elterntaxi-Problematik"
	Mm 4-3d	Sichere Schulwege		★	Ausbau sicherer Geh- und Radwege; Anbindung aller Schulen an das Radwegenetz (vgl. Rv)		€€												Gesamtstadt; Schulen und Kitas
	Mm 4-3e	Übertragung auf Kindergärten			Entwicklung von Konzepten einer nachhaltigen Kindergartenmobilität		€												Kitas und Krippen

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung Alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL				
								Mobilität für alle	Förderung Umweltschutz	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrsmittel	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
Si Sichere Mobilität																			
1 Sichere Schulwege																			
Si	Si 1-1	Leuchtturmkampagne „Schulwegsicherheit“	★ s-1	★	Prototypische Aktivitäten an ein bis drei Schulstandorten (organisatorisch und investiv) u.a. Erstellung eines Schulwegeplans, Initiierung von Schulwegdetektiven, Ausweisung von Elternhaltestellen, Organisation von „Walking Bus“/ „CycleTrain“, verstärkte Informations- und Aufklärungsarbeit, Hol- und Bringzonen, Schulweghelfer, Regelung des Parkens und Haltens im Schulumfeld (und gemeinsame Kontrollen durch Polizei und Park- und Überwachungsdienst)		€												zunächst eingie ausgewählte Schulstandorte, später Ausweitung denkbar z.B. E.T.A-Hoffmann-Gymnasium, Rupprechtschule, Erlörschule Bamberger Osten: Prüfung der Bürgereingabe "Schulwegnetz Ost" Prüfung der Bürgereingabe Megalith-Gelände
Si	Si 1-2	Erstellung und stetige Pflege der Schulwegplänen			Erarbeitung bzw. Aktualisierung von Schulwegplänen unter Zusammenarbeit mit den Schulen		€												alle Schulen
2 Verkehrssicherheit für Fuß- & Radverkehr																			
Si	Si 2-1	Verkehrssicherheit für Fuß- & Radverkehr	★ s-2		Umsetzung der Schlussfolgerungen aus Unfallanalysen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr ziehen sich nahezu durch alle Handlungsfelder. An dieser Stelle wird daher auf die bedeutendsten davon hingewiesen und ergänzt einige weitere benannt.		€€												Gesamtstadt
	Si 2-1a	Fahrgeschwindigkeit			Prüfung von Verkehrsberuhigung/Geschwindigkeitsreduzierung (siehe St) und Kontrollen (z. B. auch durch Geschwindigkeitsanzeigen)		€€												Gesamtstadt, Berggebiet
	Si 2-1b	sichere Radwegführung (Information und kleinere baul. Maßnahmen/Markierungen)			Sichere Führungsformen und deutliche Markierungen der Radverkehrsinfrastruktur an Knoten und auf der Strecke; Aufhebung von fälschlicher Benutzungspflicht einiger Radwege (Prüfung), Erneuerung/Ergänzung von Markierungen an bedeutsamen (Aufmerksamkeit steigern, Verständlichkeit erleichtern) Stellen und Abschnitten (z. B. duales System, farbliche Mündungsbereiche und Furten, Piktogramme zur Verdeutlichung von Radverkehr), kleinere Maßnahmen zur baulichen Sicherung der Radwege und Einhaltung von genügend Abstand zu parkenden Autos sowie Informationskampagnen (z. B. Verhinderung von "Dooring"), Benutzungspflicht, Schulterblick, Sicherheitsabstand		€€												Gesamtstadt Beispiele für Problembereiche im Bezug auf Dooring: Hallstadter Straße, Starkenfeldstraße, Zollnerstraße, Luitpoldstraße, Würzburger Straße Beispiele für bessere/zusätzliche Markierungen: Wildensorger Hauptstraße/Giselastraße Beispiele zur Aufhebung von Benutzungspflicht (zur Prüfung): Friedrichstraße stadtauswärts
	Si 2-1c	Querungen			sichere Querungsanlagen (siehe Fb)		€€												Gesamtstadt
	Si 2-1d	Bodenbeläge			Einbau erschütterungsarmen, stadtbildverträglichen Bodenbelags an Fahrbahnrandern (v.a. auf Straßenabschnitten mit Kopfsteinpflaster in der Kernstadt -> Sturzgefahr, z. B. in Querungsbereichen, auf Radwegen). Beispiel: abgeschliffenes Pflaster in Cherbonhofstraße; Denkmalschutz ist zu berücksichtigen		€€												v.a. Innenstadt und Berggebiet (z. B. Alte Hofhaltung, Domberg)

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <small>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</small>					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung															
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL				<small>Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.</small>					
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	kfz	Fuß	Rad	ÖV						
Si	Si 4-2	Sicherstellung der Einhaltung der Verkehrsregeln (ruhender Verkehr)			Verstärkte Kontrolle von Falschparkern (vgl. auch Wi 2-5 sowie St 8-12)		€€																Gesamtstadt	
	Si 4-2a	Ausweitung der Kontrollzeiten			Ausweitung der Überwachungszeiten (auch nachts und am Wochenende); z. B. mittels Digitalisierung (Handyparken), aber auch vor Ort		€																Gesamtstadt bzw. Schwerpunkteinsätze nach Bedarf auch Einhaltung bei Veranstaltungen z. B. Wunderburgkerwa	
	Si 4-2b	"Kontroll-Themenwochen"			Durchführung von Schwerpunkt-Aktionen (z. B. Falschparken auf Geh- und Radwegen, Freihalten von Sichtfeldern und Bushaltestellen, gefährdendes Fahrrad- und E-Scooterparken)		€																Gesamtstadt bzw. Schwerpunkteinsätze nach Bedarf	
	Si 4-2c	Verfolgen von Hinweisen aus der Bevölkerung			laufende Auswertung von Rückmeldungen aus der Bevölkerung		€																Problemschwerpunkte aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Gehwegparken vor der AWO/Gartenstadt, Ferdinand-Tietz-Straße (Lehrerparken, Parkbuchten), Südwest/Gereuth: Gehwegparken, Parkverbot, Transporter parken in Wohnvierteln	
	Si 4-2d	Lkw-Parken			Kontrolle von unerlaubtem Lkw-Parken und Lieferverkehr ausserhalb der Freigabezeiten		€																v.a. Wohngebiete, Unfallschwerpunkte und Innenstadt	
5 Baustellen und Umleitungen																								
Si	Si 5-1	Baustellenmanagement und -informationssystem			Verkehrsträgerübergreifendes Baustellen- und Umleitungsmanagement. Koordinierung von Bauvorhaben und Sperrungen, Ausweisung von geeigneten Umleitungen für Pkw, Lkw, Rad- und Fußverkehr (vgl. St, Wi, Rv)		€																Gesamtstadt	
	Si 5-1a	Informationsportal			Stärkung der Bekanntmachung von Baustellen und Umleitungen über ein öffentliches Informationsportal (z.B. Baustellen-Info Stadt Bamberg bzw. Integration in eine Bamberger Mobilitätsplattform im Internet oder als App).		€																Gesamtstadt, online	
	Si 5-1b	alternative Mobilität während des Bahnausbaus			Sonderaufgabe im Rahmen des anstehenden Bahnausbaus und der Koordination der Sperrungen gemeinsam mit DB: Aktionen zur Förderung des Umweltverbund im Rahmen von Ausweichangeboten (z. B. Empfehlung von Radwegen und Buslinien)		€																Gesamtstadt, speziell entlang gesperrter Bahnquerungen	
6 Aufklärung																								
Si	Si 6-1	Aktionen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit			speziell auf Zielgruppen bzw. Themen zugeschnittene Aktionen (z. B. „Warum ist Tempo 30 auf einigen Straßen so wichtig?“, „Gegenseitige Rücksichtnahme“, etc.)		€€																Gesamtstadt	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					🕒 kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug				weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.				
					🕒 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug				hellblau: indirekt								
🕒 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug				dunkelblau: direkt													
∞ Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung: bei Daueraufgaben: pro Jahr	ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL													
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandesicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
P+R B+R Mi Multi- & Intermodalität																			
1 Einheitlicher Zugang zur Mobilität																			
Mi	Mi 1-1	Einführung einer übergreifenden Mobilitätskarte/-app	★ S-15		smartes Zugangssystem für sämtliche Mobilitätsdienstleistungen (in Form einer Chipkarte/App; z. B. Parken, ÖPNV, Taxi, E-Ladestationen etc.) in Stadt und Landkreis unkompliziert - barrierefrei - leicht verständlich	🕒	€												Gesamtstadt und Tarifverbund Stadtwerke erarbeiten bereits eine App
2 Mobilitätsstationen																			
Mi	Mi 2-1	Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen	★ S-16		Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote unter einem regionalem Gesamtauftritt Ausstattung standortabhängig in S/M/L (Bus, Bahn, Fahrrad, Lastenrad, E-Scooter, Carsharing, Taxi, E-Ladestationen etc.) ggf. Ergänzung weiterer „Komfort“-Merkmale (Toiletten, Schließfächer, W-Lan, etc.)	🕒	€€€												Gesamtstadt; vorgeschlagene Standorte:
	Mi 2-1a	ZOB			L (ggf. in Verbindung mit einem Umbau des ZOB)	🕒	€€€												ZOB
	Mi 2-1b	Bahnhof/ROB			L (zunächst temporär bis zur Umgestaltung Vorplatz und Neubau ROB)	🕒	€€												Bahnhof/ROB
	Mi 2-1c	Klinikum/Bug/Berg			S	🕒	€												Klinikum/Bug/Haltestelle Waizendorfer Straße
	Mi 2-1d	Gereuth (S-Bahn-Halt BA-Süd)			L	🕒	€€€												Gereuth (S-Bahn-Halt BA-Süd)
	Mi 2-1e	Gaustadt			S	🕒	€												Gaustadt
	Mi 2-1f	Bambados/Stadion			S	🕒	€												Bambados/Stadion
	Mi 2-1g	Konversionsgebiete (z. B. Lagarde)			S	🕒	€												Konversionsgebiete (z. B. Lagarde)
	Mi 2-1h	Hafen			S; für Gewerbestandorte aber auch in Verbindung mit einem Kreuzfahrtsanlegzentrum	🕒	€€												Hafen
	Mi 2-1i	Margaretendamm/Äußere Löwenstraße			M	🕒	€€												Äußere Löwenstraße
3 Bike & Ride																			
Mi	Mi 3-1	Ausbau des Bike & Ride-Angebots			sichere, überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrradpendler an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV; in beide Richtungen gedacht: "Einpendeln mit dem Umlandbus/Auto - Umstieg auf das an der Haltestelle deponierte Rad (letzte Meile)" als auch "Fahrradpendeln aus der Region und Umstiegsmöglichkeit auf den Stadtbus, z. B. im Berggebiet"	🕒	€€												Konzentration zunächst auf Standorte außerhalb bzw. am Rande der Kernstadt
	Mi 3-1a	Ergänzung der P+R-Standorte durch Fahrradboxen			bauliche und tarifliche Ergänzung von Fahrradboxen bzw. überdachten und sicheren Abstellanlagen auf P&R-Plätzen (und ggf. Mobilitätsstationen)	🕒	€												alle heutigen und zukünftigen P&R-Anlagen, die mit dem Rad erreichbar sind, z.B. Kronacher Straße, Heinrichsdamm, Gaustadt, Hafen, BA-Ost
	Mi 3-1b	Fahrradständer an Bushaltestellen			Radabstellanlagen an Bushaltestellen	🕒	€												Bushaltestellen mit Potenzial für B & R (z. B. ZOB, aber auch in Wohngebietsnähe)

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzlichen Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.					kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+)	€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.										
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse	Mobilität für alle		Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV
4 Park & Ride																			
Mi	Mi 4-1	Ausbau des Park & Ride-Angebots			Multimodale Verknüpfungen herstellen: Einrichtung weiterer Park & Ride-Anlagen bzw. Erweiterung bestehender entlang der Einfallstraßen Bamberg, ggf. auch im Umland. Ein wesentlicher Baustein ist aber auch ein durchgängiges Parkraumbewirtschaftungskonzept. Außerdem sind in der Betrachtung bestehende ÖPNV-Umlandanbindungen zu beachten, um Kanibalisierungseffekte auszuschließen.		€€€												an regionalen Einfallssachsen; neue Standortvorschläge: siehe unten
Mi	Mi 4-1a	bedarfsgerechter Ausbau der Bestands-P&R-Anlagen			Prüfung und ggf. Anpassung baulicher, tariflicher und taktbezogener Optimierung der P&R-Anlagen; schnelle Bedienung, wenig Wartezeit, günstiges bzw. kostenloses Parken und Busfahren		€€												z. B. Kronacher Straße
Mi	Mi 4-1b	P&R Bamberg West / Gaustadt			Prüfung geeigneter Grundstücke, Bau des Parkplatzes u. Integration der Haltestelle (Linie 906 verkehrt in Gaustadt im 15-Minutentakt).		€€												Gaustadt, ggf. auch Industriegebiet Trosdorf
Mi	Mi 4-1c	P&R Bamberg Hafen / Laubanger			Prüfung geeigneter Grundstücke, Bau des Parkplatzes und Integration der Haltestelle (Verbesserung der Busanbindung/ Taktung). Berücksichtigung ggf. neues Hafenterminal		€€												Hafen / Laubanger
Mi	Mi 4-1d	P&R Nürnberger Straße / S-Bahn-Halt BA-Süd			Kombination mit zukünftigen S-Bahnhalt		€€												Nürnberger Straße, BA-Süd
Mi	Mi 4-1e	P&R Parkplatz Berggebiet			Bedienung mit kleinen E-Shuttlebussen Entlastung des Parksituation am Klinikum		€€												Parkplatz Haltestelle Waizendorfer Straße
Mi	Mi 4-2	weitere Attraktivierung und Integration des P+R in den ÖPNV/Umweltverbund			Verbesserung des Angebots zur Attraktivierung des P&R		€€												alle P&R-Anlagen
Mi	Mi 4-2a	P&R-Busanbindung ausbauen			Prüfung der Anbindung P&R durch schnelle und direkte Busse (z. B. Ringbuslinie); ggf. zusätzliche Verstärkung zu Hauptzeiten in Form von (Elektro-)Kleinbussen		€€												alle P&R-Anlagen
Mi	Mi 4-2b	Intermodale P&R			tarifliche Kombination mit Fahrrad und E-Scooter (Fahrradboxen/Leihräder an P&R, Integration E-Scooter)		€€												alle P&R-Anlagen, Bahnhof/ROB
5 Carsharing																			
Mi	Mi 5-1	konzeptioneller Ausbau des Carsharing-Angebots		5-17	Konzepterstellung und -umsetzung zur Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen im öffentlichen Raum; verstärkt in Gebieten mit hohem Parkdruck und Nutzerpotenzial (Anwohner, Betriebe); in Kooperation mit Anbietern (z. B. wie bisher ökobil e.V. / meiaudo); Angebotsverweiterung auch als Teil des Mobilitätsangebots im Rahmen der Mobilitätsstationen (vgl. Mi 2) berücksichtigen		€€												Standorte zur weiteren Ausgestaltung, kein Anspruch auf Vollständigkeit:
	Mi 5-1a	Kaulberg / Obere Pfarre / Frauenplatz			Einrichtung von Carsharing-Plätzen		€												Kaulberg / Obere Pfarre / Frauenplatz
	Mi 5-1b	Klinikum			Einrichtung von Carsharing-Plätzen (Mobilitätsstation)		€												Klinikum
	Mi 5-1c	Bahnhof/ROB			Einrichtung von Carsharing-Plätzen (Mobilitätsstation)		€												Bahnhofsvorplatz/ROB
	Mi 5-1d	zukünft. S-Bahn-Halt BA-Süd			Einrichtung von Carsharing-Plätzen (Mobilitätsstation)		€												Nürnberger Straße
	Mi 5-1e	Hafen			Einrichtung von Carsharing-Plätzen		€												Gewerbegebiete und Kreuzfahrtsanleger
	Mi 5-1f	Gewerbegebiete			Einrichtung von zentralen Carsharing-Plätzen in Gewerbegebieten		€												Gesamtstadt, insb. Konversionsplanungen
	Mi 5-1g	Wohnquartiere / Neubausiedlungen			Mitdenken von zentralen Carsharing-Plätzen in Neubaugebieten		€												Gesamtstadt, insb. Konversionsplanungen
Mi	Mi 5-2	Bekanntmachung und Bewerbung von Carsharing-Modellen in der Öffentlichkeit			Zusammenarbeit mit Anbietern, Marketing und Information zur Steigerung der Bekanntheit und Gewinnung neuer Zielgruppen. Unterstützung z. B. in Quartiersbüros: Möglichkeiten zur Nutzung von Carsharing, Vermittlung von Fahrgemeinschaften		€												Gesamtstadt
Mi	Mi 5-3	Carsharing in der Planung (Beratung von Investoren)			Integration in die Bauleitplanung und Projektentwicklung, Beratung mit Baurägern zur Implementierung von Carsharing bei neuen Wohn- und Gewerbeentwicklungen (ggf. zu Gunsten einer geringeren Stellplatzablässe, etc.)		€												Gesamtstadt