

## Bekanntmachung Sitzung des Mobilitätssenates

**Sitzungstermin:** Dienstag, 14.11.2023, 16:00 Uhr  
**Raum, Ort:** Großer Sitzungssaal im Rathaus Maximiliansplatz, Maximiliansplatz 3, 96047 Bamberg

### Öffentlicher Teil

TOP	Betreff	Vorlage
1	Eröffnung der öffentlichen Sitzung	
2	Planung Friedrichstraße Tischvorlage	VO/2023/7249-61
3	Fahrradprogramm 2022 und 2023	VO/2023/7250-61

**Vorlagennummer:** VO/2023/7249-61  
**Vorlageart:** Beschlussvorlage  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich



## Planung Friedrichstraße Tischvorlage

---

**Datum:** 30.10.2023  
**Referent:in:** Thomas Beese  
**Federführung:** 61 Stadtplanungsamt  
**Beteiligte Ämter:**

### Beratungsfolge

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Mobilitätssenat (Entscheidung)	14.11.2023	Ö

### I. Sitzungsvortrag:

Im Mobilitätssenat vom 10.10.2023 wurde das Projekt ‚Planung Friedrichstraße‘ (VO/2023/7059-61) zur Beratung in die 2. Lesung am 14.11.2023 in den Mobilitätssenat verwiesen.

Am 18.10.2023 fand eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt, zu der Bürgerinnen und Bürger sowie anliegenden Institutionen geladen wurden.

Im Sitzungsvortrag werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt.

#### 1. Rückblick – Darstellung der Varianten 4 und 6

In der vorhergehenden Sitzung des Mobilitätssenates am 10.10.2023 kam die Bitte auf, die absoluten Zahlen der Verkehrsmodellberechnung aufzuzeigen. Diese werden im Folgenden, im Abschnitt der Variante 4 und der Variante 6, dargestellt. Bei den absoluten Zahlen handelt es sich um den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr in Kfz/24 h.

(Bisher veröffentlichte Einzelergebnisse sind Stichproben, die signifikant von diesen Werten abweichen können. Programmtechnisch bedingt (Einspeisungsproblematik) kann die tatsächliche Verkehrsbelastung insbesondere im Nahbereich von verkehrsintensiven Einrichtungen etwas von der dargestellten Verkehrsbelastung abweichen.)

Hinweis zur Aussagekraft des Verkehrsmodells:

Das Verkehrsmodell der Stadt Bamberg beinhaltet Verkehrsdaten aus Verkehrszählungen, die jährlich an unterschiedlichen Stellen des Stadtgebietes erhoben werden. Zudem ist das Stadtgebiet innerhalb des Verkehrsmodells in sogenannte Zellen aufgeteilt. Die Zellen beinhalten Daten, die für die Aussage des Verkehrsaufkommens notwendig sind. In den Zellen (Kleinteilige Areale im Stadtgebiet) findet die Unterscheidung statt, ob es sich um ein Wohnquartier, eine Mischnutzung mit Dienstleistungen, oder ein Gewerbegebiet etc. handelt. Die Art der Dienstleistungen und Unternehmen werden differenziert. So erzeugt beispielsweise ein Supermarkt mehr Verkehr, als ein Kindergarten.

Als Resultat liefert das Verkehrsmodell eine Aussage über die jeweilige Verkehrsstärke im Straßennetz, welche realistische Werte darstellt.

Das Verkehrsmodell hilft vor allem bei der Unterstützung von Prognosen und stellt die Verkehrsverlagerungseffekte dar, wenn Änderungen im Straßennetz vorgenommen werden. Als Ergebnis liefert das Modell eine Visualisierung der Verkehrsverlagerung zur Orientierung.

#### **Verkehrsmodellberechnung Variante 4 (siehe Anlage 1):**

(Abschnitt Schönleinsplatz als Einbahnstraße – weiterer Verlauf im Zweirichtungsverkehr – kleinkronige Bäume beidseitig)

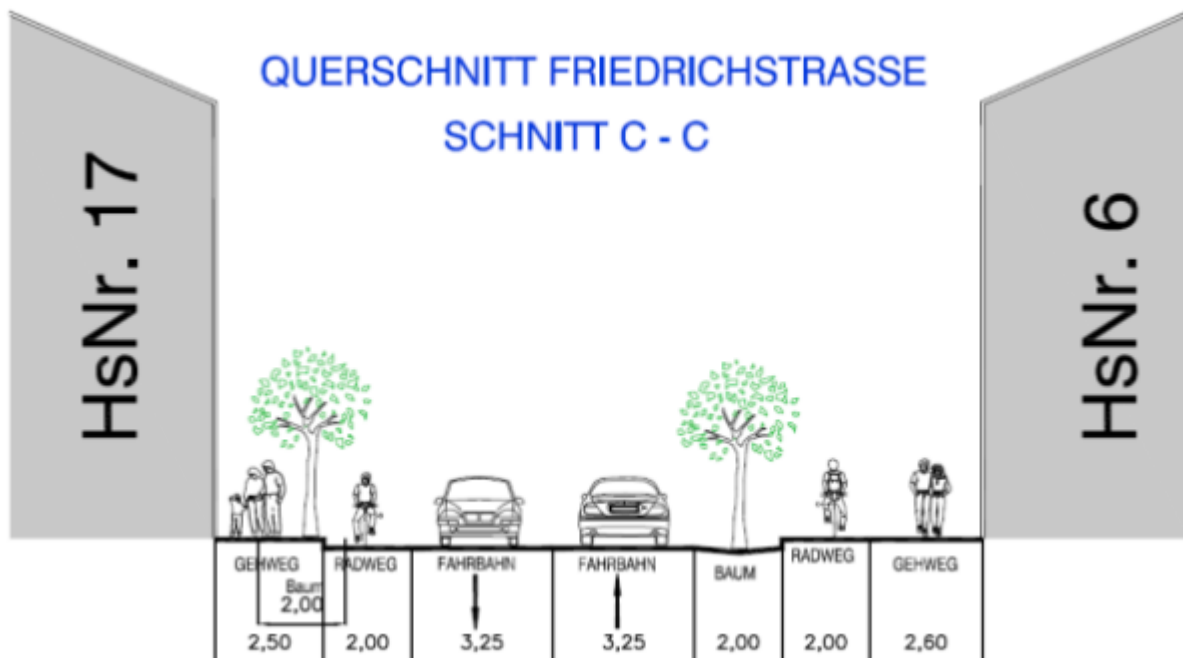


Abb.: Querschnitt der Variante 4

#### Prämisse:

In der Variante 4 wird der Abschnitt Schönleinsplatz als Einbahnrichtung für die Verbesserung der Infrastruktur für die Nahmobilität gestaltet. Der Abschnitt Schützenstraße bis Wilhelmsplatz wird im Zweirichtungsverkehr geführt.

#### Bewertung:

(Bei den absoluten Zahlen handelt es sich um den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr in Kfz/24 h.)

- + Abnahme Willy-Lessing-Straße (von 14.970 auf 13.370)
- + keine Auswirkung auf Ottostraße □ Heinrichsdamm (2.173)
- + geringe Auswirkungen Unterer Kaulberg (von 8.835 auf 8.991)
  
- Verlagerung Abschnitt Straße Schönleinsplatz (von 640 auf 2.526) (Umkehr Einbahnrichtung)  
(Friedrichstraße (Schönleinsplatz) (von 11.284 auf 8.231))
  
- Zunahme auf Franz-Ludwig-Straße (von 1.030 auf 1.332)
- Zunahme Marienbrücke (von 16.128 auf 17.744)
- Zunahme Peuntstraße (von 15.333 auf 16.090)
- Zunahme Starkenfeldstraße (von 13.926 auf 14.296)

#### Fazit:

- machbar
- die Verkehrsverlagerungen sind abbildbar
- geringe Zunahme in der Franz-Ludwig-Straße
- Status Quo im Haingebiet
- geringe Auswirkung auf Unterer Kaulberg (2% Zunahme)

**Verkehrsmodelebene Variante 6 (siehe Anlage 2):**  
(Gesamte Friedrichstraße als Einbahnstraße – großkronige Bäume mittig)

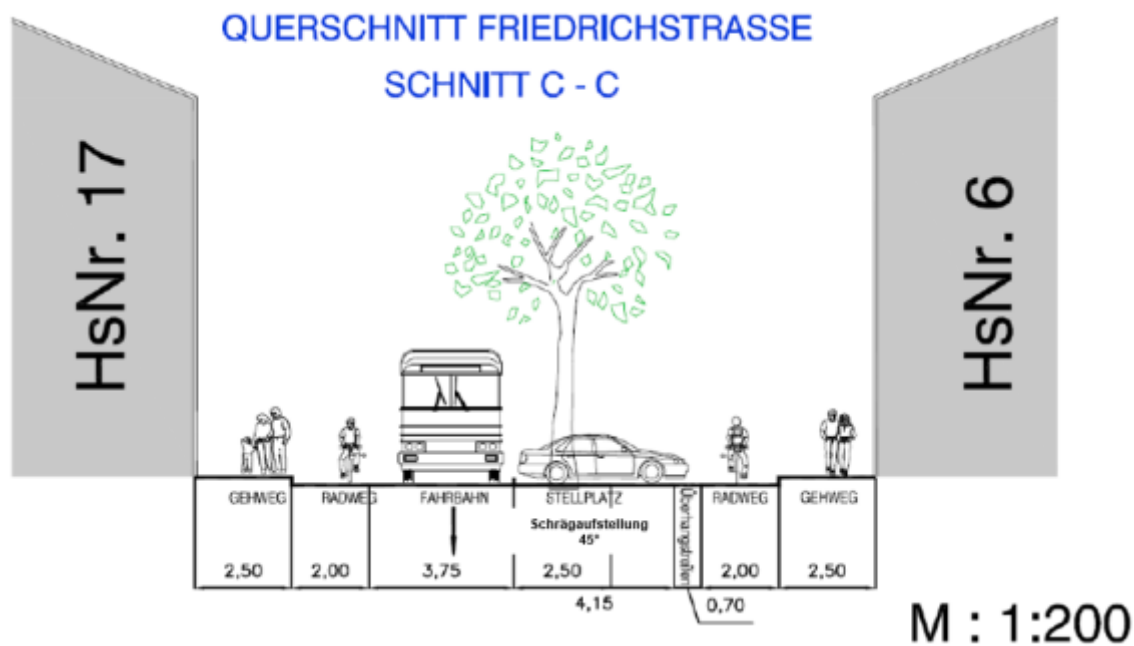


Abb.: Querschnitt der Variante 4

**Prämisse:**

Durch die Variante 6 wird die Friedrichstraße zur Einbahnstraße in Richtung Innenstadt. Als Gegenrichtung wird der Heinrichsdamm in stadtauswärtiger Richtung geändert.

**Bewertung:**

(Bei den absoluten Zahlen handelt es sich um den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr in Kfz/24 h.)

- + Abnahme in der Friedrichstraße (von 13.265 auf 9.803) (Einbahnrichtung Innenstadt)
- + Abnahme Heinrichsdamm (von 1.958 auf 511) (Umkehr Einbahnrichtung/ Bewertung □ Fazit)

o Status Quo Lange Straße (von 9.309 auf 9.380)

- Zunahme Willy-Lessing-Straße (von 14.971 auf 16.250)
- Zunahme auf Franz-Ludwig-Straße (von 1.030 auf 1.448)
- Zunahme Kunigundendamm (von 2.239 auf 2.755)
- Zunahme Dr.-von-Schmidt-Straße (von 872 auf 1.708)
- Zunahme Nürnberger Straße (von 9.548 auf 10.261)
- Zunahme Unterer Kaulberg (von 8.835 auf 9.083)
- Zunahme Abschnitt Ottostraße □ Heinrichsdamm (von 2.173 auf 2.925)
- Ottostraße (von 1.277 auf 1.707)
- Amalienstraße (von 840 auf 1.055)
- Hainstraße (von 3.165 auf 3.419)

**Fazit:**

- Variante 6 weist umliegende Verkehrsverlagerungseffekte auf
- fachliche Einschätzung: Anders als das Verkehrsmodell ein Anstieg in der Dr.-von-Schmitt-Straße aufzeigt, wird ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen angenommen, da der Verkehr entlang des Heinrichsdamms gelenkt wird. Die Verkehrsstärke des Heinrichsdammes wird demnach auf den heutigen Status Quo ansteigen.
- Amalien- und Ottostraße nehmen um ca. 30 % zu
  - Verhinderung: Anliegerverkehr
  - Rausnahme des Durchgangsverkehrs □ baulich durch Engstellen
- geringe Zunahme in der Franz-Ludwig-Straße

- geringe Auswirkung auf Unterer Kaulberg
- machbar durch Unterstützung von Maßnahmen (Anliegerstraßen, Verkehrsberuhigung)

## 2. Vorstellung und Bewertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

In beiliegender Tabelle (Anhänge 3 und 4) sind die Stellungnahmen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der ansässigen Unternehmen, Dienstleitungen und Einrichtungen dargestellt.

Insgesamt gingen 71 Stellungnahmen zu den jüngsten Varianten 4 und 6 ein.

Wesentliches Ergebnis und Aussage zu den Varianten:

VARIANTEN	VAR. 2	VAR. 4	VAR. 5	VAR. 6	Neutral	Forderung weiterer Varianten
Stimmen:	2	5	1	47	4	12

**Variante 2 (vergleiche Punkt 2.2):** Diese Variante betrifft im Besonderen die Ausgestaltung der Friedrichstraße im Abschnitt des Schönleinsplatzes. Gefordert wird der jetzige Status Quo in diesem Bereich mit einer Kfz-Fahrspur in Richtung Wilhelmsplatz. Diese Spuraufteilung ist nur dann möglich, wenn in die Grünfläche des Schönleinsplatzes eingegriffen wird. Diese Variante erzielte 2 Stimmen.

**Variante 4:** Für diese Variante gingen 5 positive Stellungnahmen ein.

**Variante 5:** Ähnlich Variante 4 nur mit großkronigen Bäumen in Mittellage. Diese Variante erzielte nur eine Stimme. Sie wurde bereits im Mobilitätssenat am 10.10.2023 verworfen, da der Rettungsweg aufgrund der schmalen Fahrbahn für den Kfz-Verkehr im Falle von Wartungsarbeiten etc. nicht passierbar wäre.

**Variante 6:** Das Ergebnis zeigt auf, dass sich der Großteil der Beteiligten für Variante 6 ausspricht. Durchgängig breite Geh- und Radwege ohne Engstellen sowie die großkronigen Bäume in Mittellage der Fahrbahn sind die wesentlichen Kriterien dieser Variante. Die Variante weist auch die größten Verkehrsverlagerungseffekte auf.

**Neutral:** 4 Mal wurde neutral abgestimmt.

**Forderung weiterer Varianten:** Zugleich gibt es 12 Stimmen, die eine tiefergehende Untersuchung von Alternativen fordern. Hier wird die Forderung der Einbahnführung der Variante 6 in stadtauswärtiger Richtung gefordert. Ebenso die Betrachtung der Einbahnstraßensituation in einem gesamtstädtischen Kontext.

## 2.1 Bewertung der Variante 0

In der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.10.2023 wurde die Variante 0 gefordert. Das bedeutet die Beibehaltung des heutigen Straßenquerschnitts in der Friedrichstraße.

Bei einer Neuplanung eines innerstädtischen Straßenabschnittes sind Regelwerke der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) zu berücksichtigen. Darunter fallen u. a. die Regelungen für Radverkehrsanlagen, Stadtstraßen und Fußverkehrsanlagen (ERA 2010, RAS 06, EFA 2001).

Im Bestand ist der südliche Geh- und Radwegbereich mit einer Breite von ca. 2,50 m unterdimensioniert und bedarf einer Verbreiterung. Die Regelmaße für den Gehweg betragen hier 2,50 m und 2,00 m für die Radverkehrsanlage. Des Weiteren sind Grünanlagen innerhalb des Straßenraums im Besonderen hinsichtlich der klimatischen Veränderungen zu berücksichtigen (FGSV, E-Klima 2022).

Die Bäume (Rotdorne) entlang der Friedrichstraße besitzen nur kleine offene Baumscheiben, die stark versiegelt und verdichtet sind. Als Resultat ergibt sich ein kümmerlicher Wuchs. Wachstum und Entwicklung der Bäume sind eingeschränkt. Die Varianten 4 und 6 beinhalten große offene Baumscheiben sowie durchgehende Pflanzstreifen um ein vitales Wachstum zu fördern.

Aus diesem Grund ist ein Belassen des Status Quo (Variante 0) in der Friedrichstraße nicht möglich, da die Richtlinien eingehalten werden müssen.

## 2.2 Bewertung der Variante 2

In der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.10.2023 wurde gefordert, die Variante 2 erneut zu prüfen. In dieser Variante bleibt der derzeit vorhandene Straßenquerschnitt auf der Fahrbahn Höhe Schönleinsplatz bestehen.



Abb.: Darstellung Variante 2 mit Eingriff in den Grünbereich des Schönleinsplatzes (in Gelb dargestellt)

Die Variante 2 wird aus Sicht der Verwaltung aufgrund des notwendigen baulichen Eingriffes in die Grünanlage nicht empfohlen. Innerstädtische Grün- und Freiflächen stellen elementare Bestandteile einer klimaresilienten Ausrichtung der Stadtentwicklung dar. Bestehende Grünflächen sind wo immer möglich zu sichern und zu qualifizieren. Die Flächen am Schönleinsplatz sind zudem von

denkmalpflegerischer Bedeutung.

Des Weiteren ist der Radweg auf der Fahrbahn stadteinwärts mit 1,75 m schmaler als in den weiteren Varianten, bei der die Breite von 2,00 m realisiert werden kann. Der 1,75 m breite Radweg ist zu verbreitern, da es sich um einen Radweg in Mittel Lage handelt, der von beiden Seiten von einer Kfz-Spur begleitet wird.

### 2.3 Bewertung der Planung „Fahrradallee Friedrichstraße“ aus der Bürgerschaft (Anlage 5)

Innerhalb des Beteiligungszeitraums wurde ein Planentwurf von engagierten Bürgerinnen und Bürgern entworfen, der mit der Verwaltung in einem Gespräch analysiert wurde.



Abb.: Planentwurf Fahrradallee Friedrichstraße - Bürgerbeteiligung

Der Planentwurf sieht einen Zweirichtungsradschlauch auf der südlichen Seite der Friedrichstraße vor. Grundsätzlich sind innerstädtischen Zweirichtungsradschläuche zu vermeiden, da ein- und ausbiegende Kfz auf zwei Richtungen achten müssen. Mit dem Radverkehr in Gegenrichtung auf der „falschen“ Seite der Fahrbahn wird innerorts nicht gerechnet. Als Folge kommt es an diesen Stellen immer wieder zu kritischen Situationen und Unfällen.

Auch die Abbiegebeziehungen des Radverkehrs sind für die Verkehrsteilnehmenden nicht klar zu erkennen.

Aufgrund des Unfallgeschehens haben sich einseitige Zweirichtungsradschläuche innerorts nicht bewährt. Die Variante kann daher nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden.

Im Gespräch wurde der Abschnitt Friedrichstraße (Schönleinsplatz bis Schützenstraße) besprochen, bei dem wie im Plan dargestellt, der Kfz-Verkehr in beide Richtungen fahren kann. Die Beeinträchtigung der Grünfläche könne beispielsweise auf der Südseite des Schönleinsplatzes kompensiert werden. Hier wird an die Bewertung der Variante 2 (Punkt 2.2) verwiesen.

### 2.4 Bewertung des Antrags vom 28.06.2023, Nummer 2023-115 (Anlage 7)

Bei der Prüfung der Entwürfe für die Neugestaltung der Friedrichstraße wird beantragt, insbesondere auf folgende Aspekte zu achten:

1. Sicherheit der Schülerinnen und Schüler des Franz-Ludwig-Gymnasiums  
Stellungnahme: Die Sicherheit des Schulweges muss und wird bei allen Varianten berücksichtigt.
2. Beeinträchtigung von Sichtachsen im Weltkulturerbe  
Stellungnahme: Die Sichtachse der Friedrichstraße wird in keiner der Varianten maßgeblich beeinflusst.
3. Parkplatzsituation am Heinrichsdamm  
Stellungnahme: Die Parkplatzsituation am Heinrichsdamm würde in keiner der Varianten signifikante Änderungen erfahren.

#### 4. Erreichbarkeit der Hainapotheke

Stellungnahme: Die Hainapotheke ist in allen Varianten erreichbar.

### 3. Abschließende Bewertung der Varianten

Die Analyse des Verkehrsmodells zur Variante 6 hat größere Verkehrsverlagerungseffekte in das umliegende Straßennetz aufgezeigt. Damit gibt es eine Zunahme des Verkehrs in die Ottostraße sowie die Amalienstraße des Haingebietes. Darüber hinaus zeigt das Modell auch eine höhere Zunahme des Verkehrs in die Franz-Ludwig-Straße. Um die Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu verhindern und den Durchgangsverkehr niedrig zu halten, sind begleitende Maßnahmen notwendig. Darunter fallen die Einführung von Anliegerstraßen sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen, die u. a. baulich geschaffen werden müssen. Die Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung im Heinrichsdamm hat zusätzliche Maßnahmen an den Knotenpunkten zur Folge. Dies resultiert in einer Kostensteigerung und einem höheren baulichen Aufwand im Umfeld der Friedrichstraße.

In Anbetracht des höheren Maßnahmenaufwandes – dessen detaillierte Ausgestaltung noch umfassend zu konzeptionieren und evaluieren wäre – bei gleichzeitig sehr engem zeitlichen Korsett von Vergabe, Planung und Ausführung der versorgungsinfrastrukturellen Ertüchtigung der Friedrichstraße, wurden verkehrstechnische Optimierungsmöglichkeiten der Variante 4 untersucht.

Negative Stellungnahmen bezogen sich vor allem auf die Engstellen im Bereich der Lieferzonen. Der Gehwegbereich beträgt in den Abschnitten (B) 1,60 m und (D) 1,80 m. Diese Bereiche wurde in der Variante 4A optimiert, sodass der Gehwegbereich in der Variante 4A (B) 1,80 m und (D) 2,05 m beträgt.

Anstelle der Lieferzonen wurden in Variante 4A die Breite eines Kfz-Stellplatzes von 2,00 m berücksichtigt einschließlich eines Sicherheitsabstandes von 0,75 m zum Radweg um die sogenannten Dooring-Unfälle zu vermeiden. Laden und Liefern ist auf den Kfz-Stellplätzen sowie auf den im Umfeld geplanten Lade- und Lieferzonen weiterhin möglich.

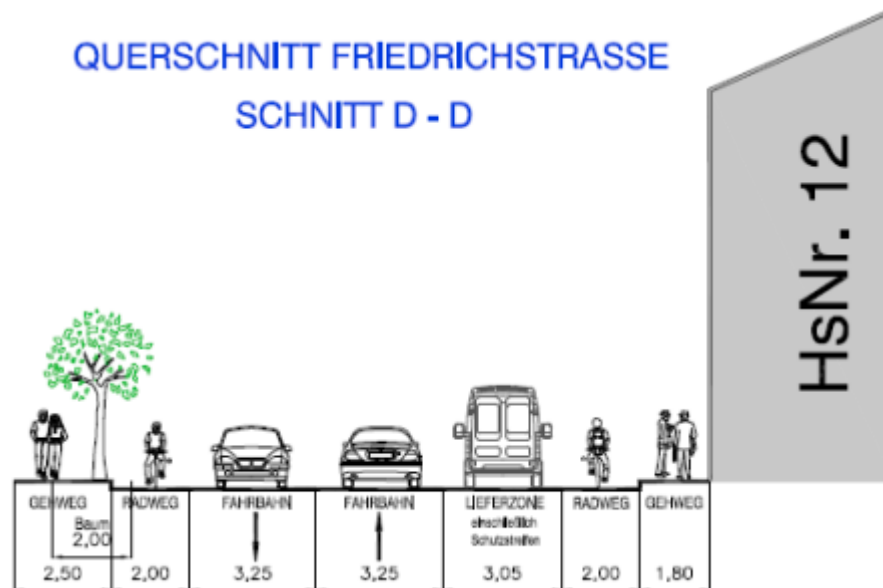


Abb.: Querschnitt D – Alt: Variante 4



## QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE SCHNITT D - D

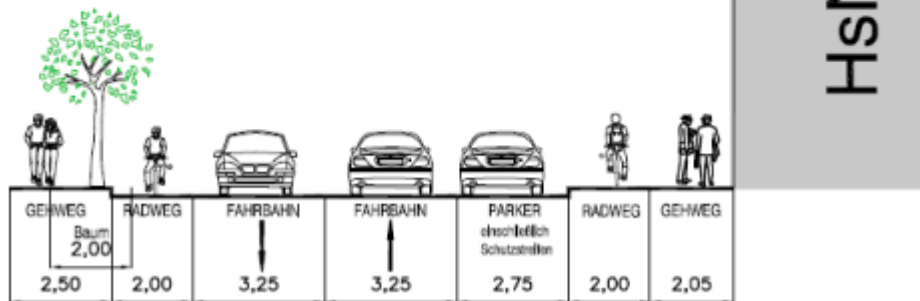


Abb.: Querschnitt D – Neu: Variante 4A

Des Weiteren weist die Variante 4A weniger Verkehrsverlagerungseffekte auf, als Variante 6. Verkehr aus Richtung Kaulberg, Hainstraße und Schützenstraße kann weiterhin über den Schönleinsplatz in die Friedrichstraße und somit in Richtung Fernverkehr einfahren. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in das Haingebiet wird vermieden.

Für die Stadtgesellschaft ist es wichtig, die Verkehrsinfrastruktur in der Weise anzulegen, dass diese für Dekaden flexibel anpassbar bleibt. So kann die Thematik in Betrachtung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes und etwaigen zukünftigen Anforderungen ergebnis-offen und ohne Restriktionen erfolgen.

Ein weiterer Vorteil ist die Beibehaltung der klassischen Sichtachse in der Friedrichstraße durch beidseits angelegte Bäume.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung die Variante 4A zur Grundlage des weiteren Vorgehens zu machen.
3. Der Antrag vom 28.06.2023 mit der Nummer 2023-115 ist somit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
4. Der Antrag vom 19.06.2023 ist somit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
5. Der Antrag vom 18.10.2023 mit der Nummer 2023-182 ist somit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

x	1.	Keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferats**:

### Anlage/n

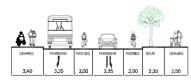
- 1 - Anlage 1\_Variante 4 (öffentlich)
- 2 - Anlage 2\_Variante 6 (öffentlich)
- 3 - Anlage 3\_Tabelle Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung (öffentlich)
- 5 - Anlage 4\_Stellungnahmen Öffentlichkeitsveranstaltung 18.10.2023 (öffentlich)
- 6 - Anlage 5\_Planung Fahrradallee Friedrichstraße (öffentlich)
- 7 - Anlage 6\_Variante 4A (öffentlich)
- 8 - Anlage 7\_Antrag 2023-115 (öffentlich)
- 9 - Anlage 8\_Antrag 2023-06-19 (öffentlich)

### Verteiler:

Straßenverkehrsamt  
Bamberg Service – Straßen- und Brückenbau  
Bamberg Service – Entwässerung  
Bamberg Service – Entsorgung  
Bamberg Service – Grünanlagen und Friedhöfe  
Stadtplanungsamt – Stadtanierung  
STVP  
STWB – Energie und Wasserversorgung  
Polizeiinspektion Bamberg Stadt  
Amt für Brand- und Katastrophenschutz – Ständige Wache

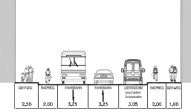


QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT A - A



M : 1:200

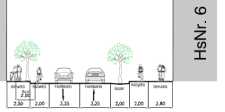
QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT B - B



M : 1:200



QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT C - C



M : 1:200

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT D - D



M : 1:200

**VORPLANUNG**



**STADT BAMBERG**  
STADTPLANUNGSAMT  
SG Verkehrsplanung

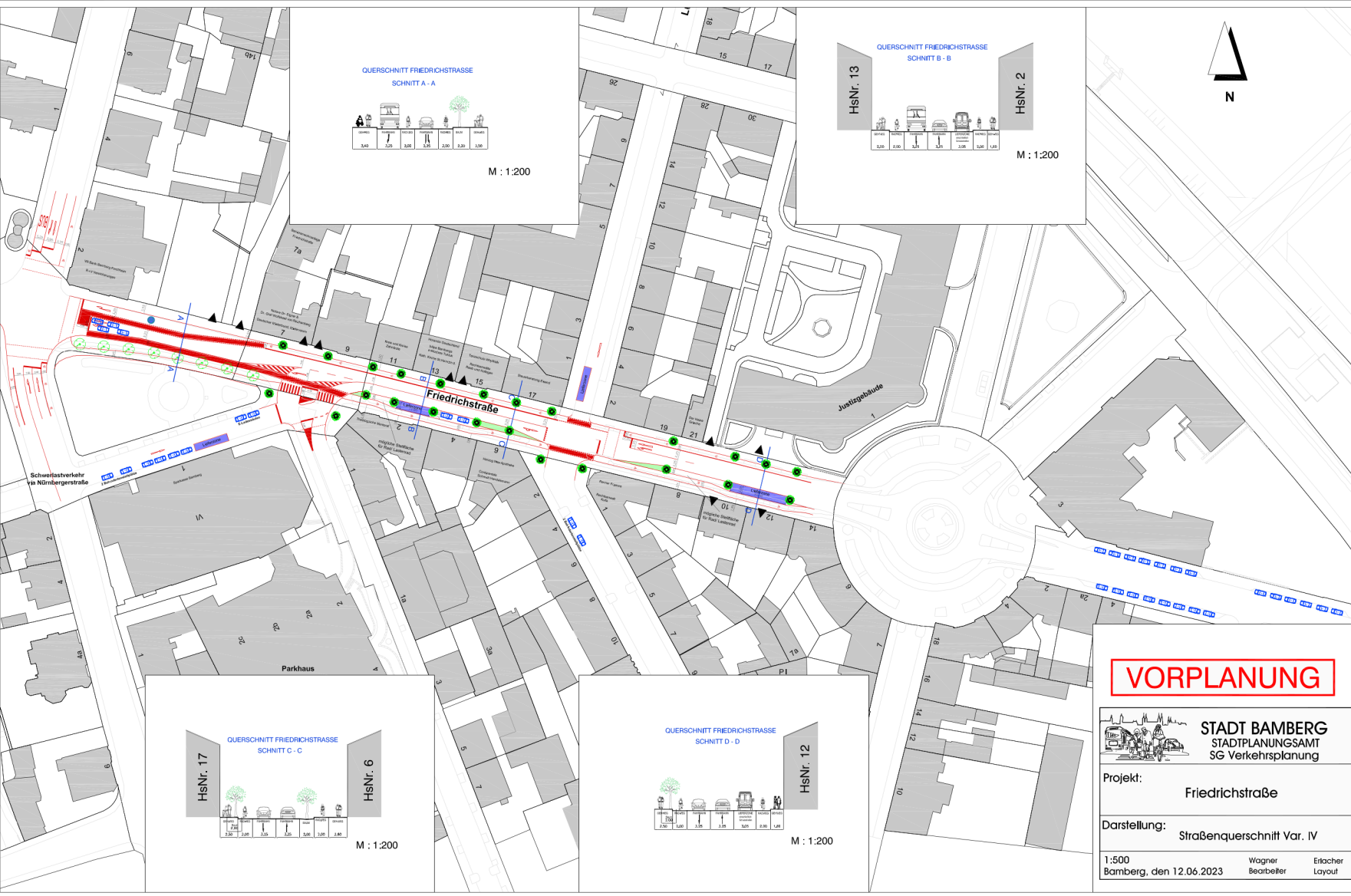
Projekt: **Friedrichstraße**

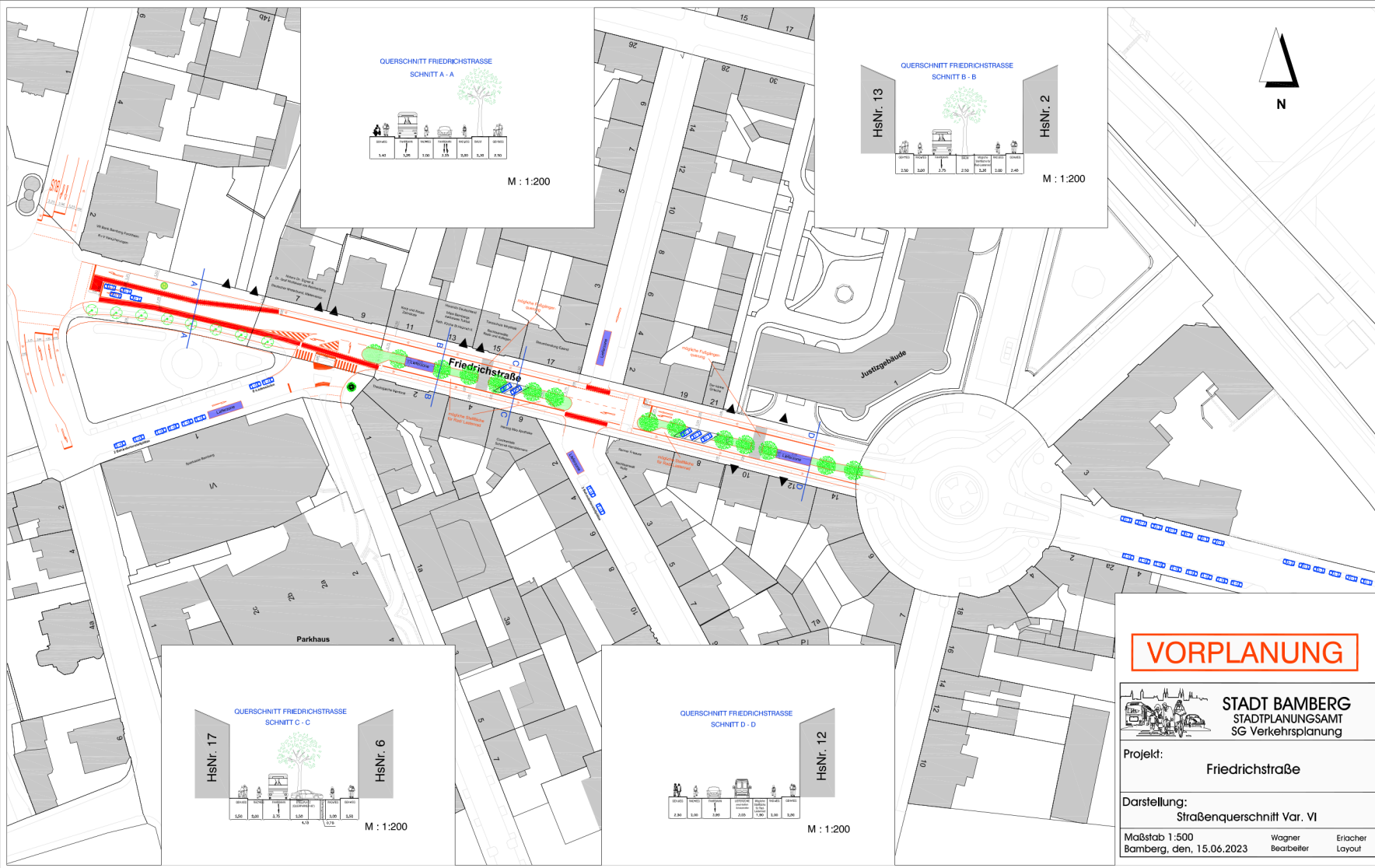
Darstellung: **Straßenquerschnitt Var. IV**

1:500  
Bamberg, den 12.06.2023

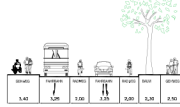
Wagner  
Bearbeiter

Erlicher  
Layout





QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT A - A



M : 1:200

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT B - B



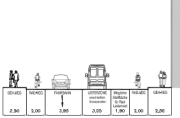
M : 1:200

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT C - C



M : 1:200

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT D - D



M : 1:200

**VORPLANUNG**



**STADT BAMBERG**  
STADTPLANUNGSAMT  
SG Verkehrsplanung

Projekt:  
Friedrichstraße

Darstellung:  
Straßenquerschnitt Var. VI

Maßstab 1:500  
Bamberg, den, 15.06.2023

Wagner  
Bearbeiter

Eriacher  
Layout

Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen

		Anregungen / Hinweise	Keine Anregungen	Keine Äußerung	Seitenzahl
<b>A. Eingegangene Stellungnahmen - Öffentlichkeit</b>					
A.1.	Schreiben 1 –				
A.2.	Schreiben 2 –				
A.3.	Schreiben 3 –				
A.4.	Schreiben 4 –				
A.5.	Schreiben 5 –				
A.6.	Schreiben 6 –				
A.7.	Schreiben 7 –				
A.8.	Schreiben 8 –				
A.9.	Schreiben 9 –				
A.10.	Schreiben 10 –				
A.11.	Schreiben 11 –				
A.12.	Schreiben 12 – Greenpeace Bamberg				
A.13.	Schreiben 13 –				
A.14.	Schreiben 14 –				
A.15.	Schreiben 15 –				
A.16.	Schreiben 16 –				
A.17.	Schreiben 17 –				
A.18.	Schreiben 18 –				
A.19.	Schreiben 19 –				
A.20.	Schreiben 20 –				
A.21.	Schreiben 21 –				
A.22.	Schreiben 22 –				
A.23.	Schreiben 23 –				
A.24.	Schreiben 24 – TAG Mobilität und Barrierefreiheit				
A.25.	Schreiben 25 –				
A.26.	Schreiben 26 –				
A.27.	Schreiben 27 –				
A.28.	Schreiben 28 –				
A.29.	Schreiben 29 –				
A.30.	Schreiben 30 –				
A.31.	Schreiben 31 –				
A.32.	Schreiben 32 –				
A.33.	Schreiben 33 –				
A.34.	Schreiben 34 –				
A.35.	Schreiben 35 – Schulleiterin FLG				

		Anregungen / Hinweise	Keine Anregungen	Keine Äußerung	Seitenzahl
A.36.	Schreiben 36 –				
A.37.	Schreiben 37 –				
A.38.	Schreiben 38 –				
A.39.	Schreiben 39 – ADFC Kreisverband Bamberg e.V.				
A.40.	Schreiben 40 –				
A.41.	Schreiben 41 –				
A.42.	Schreiben 42 –				
A.43.	Schreiben 43 –				
A.44.	Schreiben 44 –				
A.45.	Schreiben 45 –				
A.46.	Schreiben 46 –				
A.47.	Schreiben 47 –				
A.48.	Schreiben 48 –				
A.49.	Schreiben 49 – Bamberger Klimaschutzbündnis				
A.50.	Schreiben 50 –				
A.51.	Schreiben 51 –				
A.52.	Schreiben 52 - VCD				
A.53.	Schreiben 53 –				
A.54.	Schreiben 54 –				
A.55.	Schreiben 55 –				
A.56.	Schreiben 56 –				
A.57.	Schreiben 57 –				
A.58.	Schreiben 58 –				
A.59.	Schreiben 59 –				
A.60.	Schreiben 60 –				
A.61.	Schreiben 61 –				
A.62.	Schreiben 62 –				
A.63.	Schreiben 63 – Naturfreunde OG Bamberg				
A.64.	Schreiben 64 – Frau Ranner (Ranner Friseur)				
A.65.	Schreiben 65 –				
A.66.	Schreiben 66 –				
A.67.	Schreiben 67 – Schutzgemeinschaft Alt-Bamberg e.V.				
A.68.	Schreiben 68 –				
A.69.	Schreiben 69 – Oberlandesgericht				
A.70.	Schreiben 70 – Der Radladen				
A.71.	Schreiben 71 –				
A.72.					
A.73.					
A.74.					
A.75.					

## Tabellarische Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen

Neuplanung der Friedrichstraße 2023

Nr.		Schreiben v.	Stellungnahme	Behandlungsvorschlag
<b>A. Öffentlichkeit</b>				
<b>Stellungnahmen mit Anregungen/ Hinweisen</b>				
<b>A.1.</b>	Schreiben 1	08.10.2023	<p>Heute schreibe ich Ihnen, um meine Unterstützung und meine dringende Bitte für die Umsetzung von Variante 6 beim anstehenden Straßenumbau in der Friedrichstraße zum Ausdruck zu bringen.</p> <p>Zunächst einmal möchte ich betonen, wie wichtig es ist, dass die Stadt Bamberg Maßnahmen zur Verbesserung des Klima-, Umwelt- und Verkehrssektors ergreift. Die Auswirkungen des Klimawandels sind nicht länger zu leugnen, und es ist unsere Verantwortung, nachhaltige Lösungen zu finden, um diese Herausforderungen anzugehen. Die geplante Neugestaltung der Friedrichstraße bietet eine wertvolle Gelegenheit, positive Veränderungen in diesen Bereichen zu bewirken.</p> <p>Variante 6 des Straßenumbaus hat meiner Meinung nach klare Vorteile, die sich positiv auf unsere Stadt auswirken werden:</p> <p>1. Einbahnstraßenverkehr stadteinwärts: Dieser Ansatz wird den Verkehrsfluss verbessern und die Verkehrssicherheit erhöhen, was insbesondere für Fußgänger und Radfahrer von Vorteil ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Neuplanung der Friedrichstraße 2023

Stand 08.11.2023



Nr.		Schreiben v.	Stellungnahme	Behandlungsvorschlag
			<p>2. Mittige, großkronige Bäume: Die Bepflanzung mit solchen Bäumen wird nicht nur das Stadtbild verschönern, sondern auch zur Verbesserung der Luftqualität und des Stadtklimas beitragen.</p> <p>3. Breite Fuß- und Radwege: Die Schaffung von großzügigen Fuß- und Radwegen wird die Lebensqualität in Bamberg erhöhen und dazu beitragen, den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen.</p> <p>4. Sicherheit für Fuß- und Radverkehr: Die Anordnung von Lade- und Lieferzonen, die den Fuß- und Radverkehr nicht gefährden, ist von entscheidender Bedeutung, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.</p> <p>5. Mehr Straßenbegleitgrün: Der verstärkte Einsatz von Grünflächen wird nicht nur die Ästhetik verbessern, sondern auch zur Reduzierung von Hitzeinseln und zur Förderung der Artenvielfalt beitragen.</p> <p>Diese Argumente, gepaart mit den dringenden Erfordernissen des Klimaschutzes, überzeugen mich zutiefst von Variante 6 als die richtige Wahl für die Zukunft unserer Stadt. Ich möchte Sie ermutigen, Ihre Entscheidung im Hinblick auf die öffentliche Akzeptanz und die langfristigen Vorteile für Bamberg zu treffen.</p> <p>Abschließend möchte ich Ihnen für Ihre harte Arbeit und Ihr Engagement für unsere Stadt danken. Ich bin zuversichtlich, dass Bamberg mit der <b>Umsetzung von Variante 6</b> einen wichtigen Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Zukunft machen kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

A.2.	Schreiben 2	08.10.2023	<p>Ich bin ein Bürger von Bamberg. Heute schreibe ich Ihnen, um meine starke Unterstützung und meine dringende Bitte für die Umsetzung von Variante 6 beim bevorstehenden Straßenumbau in der Friedrichstraße zum Ausdruck zu bringen.</p> <p>Die Neugestaltung dieser wichtigen Straße bietet Bamberg eine einzigartige Chance, positive Veränderungen für unsere Stadt zu bewirken, insbesondere im Hinblick auf den Klima-, Umwelt- und Verkehrsbereich. Variante 6 bietet durch die Begrünung und den Einbahnstraßenverkehr klare Vorteile, die unsere Stadt und das Stadtbild nachhaltig positiv beeinflussen werden. Auch für Radfahrer und Fußgänger bietet diese Option mehr Sicherheit. Für die Bewohner der Straße wird die Lebensqualität erhöht, durch stärkere Begrünung und eine Beruhigung des Verkehrs.</p> <p>Am 18. Oktober findet eine wichtige Bürgerbeteiligungsveranstaltung statt, bei der die Meinungen der Bürger gehört werden. Ich kann aus beruflichen Gründen nicht anwesend sein, um meine Unterstützung für Variante 6 zu bekunden, und ich hoffe, dass viele weitere Bürger aktiv daran teilnehmen werden.</p> <p>Ich danke Ihnen herzlich für Ihr Engagement und Ihre bisherige Arbeit für unsere Stadt. Ich bin zuversichtlich, dass die <b>Umsetzung von Variante 6</b> einen bedeutenden Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Zukunft für Bamberg darstellen wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
A.3.	Schreiben 3	16.10.2023	<p>Enge Freunde wohnen in der Friedrichstr und es ist dort aktuell sehr laut, stark befahren und als Radfahrer mit Kind sehr eng und gefährlich.</p> <p><b>Als wir die Variante 6 mit der Einbahnregelung, der Begrünung und den breiten Fuß- und Radwegen gesehen haben, waren wir begeistert</b> und hoffen sehr, dass der Stadtrat sich für diese Variante entscheidet.</p> <p>Bamberg kann so seinem Ruf als fahrradfreundliche Stadt gerecht werden und eine Menge für die Lebensqualität in der Innenstadt tun.</p>	Kenntnisnahme

<b>A.4.</b>	Schreiben 4	16.10.2023	<p>Leider kann ich am 18.10. nicht zur Versammlung im Spiegelsaal kommen, möchte aber meine Meinung zu den Planungsvarianten auf diesem Weg kundtun, da ich diesen Weg fast täglich fahre:</p> <p>Die sog. Variante 4 mit Bevorzugung des Autoverkehrs und Gefährdung der Radfahrer halte ich für einen massiven Rückschritt für eine sogenannte Fahrradstadt. Hier würde Bamberg weit hinter anderen, mutigeren Städten zurückbleiben.</p> <p><b>Deshalb kommt für mich nur die sog. Variante 6 in Frage.</b> Sie stellt m.E. einen guten Kompromiss zwischen Auto- und Radverkehr und Aufenthaltsqualität dar.</p>	Kenntnisnahme
<b>A.5.</b>	Schreiben 5	16.10.2023	<p><b>Bitte favorisieren auch Sie die Variante 6</b> beim Umbau der Friedrichstraße. Es ist die Variante, die auf längere Sicht Sinn macht. Viele Städte verbannen zunehmend den innerstädtischen Autoverkehr und erhöhen damit die Wohnqualität. Sogar der Einzelhandel profitiert von einer Beruhigung.</p>	Kenntnisnahme
<b>A.6.</b>	Schreiben 6	16.10.2023	<p>Ich schreibe Ihnen bezüglich des Neubaus in der Friedrichstraße. Ich wohne mit meiner Familie in der Friedrichstraße und bin daher besonders an einer guten Lösung interessiert. Ich bitte Sie als junge Mutter und umweltbewusste und an die nächsten Generationen denkende Person darum, sich für die verkehrsberuhigteste und <b>sicherste Variante zu entscheiden, was meiner Meinung nach Variante 6 wäre.</b> Aktuell ist die Enge auf dem Bürgersteig samt Radweg nicht Kinderwagen- und Kleinkind-freundlich und auch mobilitätseingeschränkte Personen, wie mein Vater, haben es sehr schwer. Auch besteht trotz 30er Zone noch ein rechter Verkehrslärm. Zudem wären großkronige Bäume für die heißer werdenden Sommer und ein angenehmes Wohnklima sinnvoll.</p>	Kenntnisnahme
<b>A.7.</b>	Schreiben 7	17.10.2023	<p>Ich schreibe Ihnen bezüglich der Planungen zur Umgestaltung der Friedrichstraße mit der Bitte, sich für eine spürbare Verkehrsberuhigung der Straße einzusetzen. Ich bin Anwohnerin der Straße an der Ecke zur Herzog-Max-Straße <b>und bin der Meinung, dass viele Anwohner davon profitieren würden, wenn</b></p>	Kenntnisnahme

		<p><b>der Pkw-Verkehr dort stärker reguliert würde, indem die Friedrichstr. zur Einbahnstraße umgebaut wird, wie es Variante 6 der Beschlussvorlage VO/2023/6600-61 vorsieht.</b> Besonders zu später Stunde und quasi die ganze Nacht ist der Lärm, der durch Autos, die mit (teilweise viel zu hohen Geschwindigkeiten) stadtauswärts (also vom Schönleinsplatz Richtung Gericht) fahren eine große Belastung. Schlafen bei geöffneten Fenstern ist undenkbar. Über die gesundheitlichen Folgen von Straßenlärm und Feinstaubbelastung sind Sie sicherlich bestens informiert. Eine Reduktion des Straßenverkehrs wäre also ein Zugewinn für die Gesundheit der Anwohner.</p> <p>Ein sicherer und ausreichend breiter Radweg ist zudem dringend vonnöten, da aktuell die Radwegführung auf dem Gehsteig mit Markierung immer wieder zu Konflikten führt. Täglich laufen einem hier Fußgänger in den Radweg, was verständlich ist, da er kaum als solcher erkennbar ist. Bin ich mit meiner Tochter dort zu Fuß unterwegs, habe ich Mühe, das Kleinkind immer wieder vom Radweg runter zu zerren. Eine anständige Infrastruktur mit einem breiteren und ordentlich markierten Radweg würde viel Entspannung in den Alltag aller Beteiligten bringen und das Unfallrisiko verringern. Schmückt sich unser schönes Bamberg doch so gerne mit dem Namen Fahrradstadt, so muss auch die Infrastruktur entsprechend gestaltet werden.</p> <p>Deshalb bitte ich Sie, sich für eine deutliche Verkehrsberuhigung in der Friedrichstraße einzusetzen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--	--	---



		<p>zu kommen. Gleiches gilt für frisch verletzte oder operierte Patienten.</p> <p>Wir bitten Sie deshalb dringend, die bestehenden Parkplätze in der Franz-Ludwig-Straße nicht nur beizubehalten, sondern speziell für die D-Arztpraxis auch zusätzliche für die Krankenversorgung zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Das geplante Konzept einer Teil-/Vollsperrung einer Fahrbahn der Friedrichstraße halten wir für verheerend für den Bamberger Innenstadtverkehr, insbesondere die komplette Sperrung einer Verkehrsrichtung.</p> <p>Bereits jetzt ist durch den Bamberger Innenstadtring eine Verkehrsbehinderung eingetreten.</p> <p>Diese hat in den letzten Jahren zu einem Verschwinden vieler alteingesessener Einzelhandelsgeschäfte beigetragen. Fakt ist: wo kaum Parkplätze, da kaum Kunden.</p> <p>Für eine gewünschte Schwarmstadt ist eine Austrocknung des Innenstadtverkehrs nicht förderlich.</p> <p>Bamberg hat kein U-Bahn- oder Tram-Netz wie Großstädte wie München oder Hamburg, das eine problemlose öffentliche Erreichbarkeit aller Plätze ermöglicht.</p> <p>Besonders in einem stark flächengeprägten und strukturärmeren Umfeld zeigt sich, wie wichtig Parkplätze sind.</p>	<p>Die Neuplanung der Friedrichstraße sieht keine Änderung der Franz-Ludwig-Straße vor. Dort ist es nicht geplant Parkstände im öffentlichen Raum zu verändern.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung in der Franz-Ludwig-Straße ist nicht gewollt. Die Änderung zu einer Anliegerstraße mit ÖPNV soll einer Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Aus fachlicher Sicht sind es nicht die wegfallenden oder kostenpflichtigen Parkplätze im öffentlichen Raum, die Auswirkungen auf den Rückgang von Einzelhandelsgeschäften haben, sondern u. a. das sich verändernde Nutzerverhalten (Onlineshopping) sowie die Etablierung von großen Einzelhandelsketten, die als Konkurrenz zu „kleinen“ Geschäften auftreten.</p> <p>Ein Angebot für den regionalen Verkehr muss geschaffen werden. Dies ist auch durch P&amp;R-Angebote, der Verbesserung des ÖPNV und durch günstige Tarife in Parkgaragen möglich.</p>
--	--	---	--

			<p>Umlandgemeinden wie Hallstadt greifen diese Bedingungen auf und ziehen einen erheblichen Anteil an Menschen und auch Steuergeldern an. Sie ermöglichen die Erreichbarkeit per Auto und die Konsumenten stimmen mit den Füßen ab.</p> <p>Eine Stadt braucht auch Steuereinnahmen um überleben und gestalten zu können. Wir tragen gerne zu einem zukunftsfähigen Bamberg bei.</p>	<p>Bamberg bietet aufgrund ihres Weltkulturerbes, der attraktiven Innenstadt mitsamt ihrer Einzelhandelsgeschäfte, Cafés und Restaurants etc. ein einzigartiges Einkaufserlebnis und bietet somit ein differenziertes Angebot als die Nachbarkommunen.</p>
<b>A.9.</b>	Schreiben 9	17.10.2023	<p>Wir protestieren nachdrücklich gegen jede Lösung, die beinhaltet, dass der gesamte Verkehr zukünftig durch die Franz-Ludwig-Straße geführt wird.</p> <p>Begründung: Unser Haus in der Franz-Ludwig-Straße (Datenschutz) ist ein Einzeldenkmal! Der bis heute anfallende Durchgangsverkehr lässt bereits die Fensterscheiben klirren. Jede weitere Erhöhung würde das Gebäude in seinem Bestand gefährden.</p> <p>In der Straße befinden sich ein Altenheim, das FLG, eine Apotheke, Arztpraxen. Und natürlich sind es nicht zuletzt die Bedenken der Anwohner, denen daran gelegen ist, keinen unnötigen Gefahren ausgesetzt zu werden.</p> <p>Es ist uns natürlich klar, dass sich eine gewisse Belastung in der Stadt nicht vermeiden lässt, aber bitte nicht noch mehr Verkehr durch die ohnehin bereits überbelastete Franz-Ludwig-Straße!!!</p> <p>Anmerken möchte ich noch, dass es eine Überlegung wert wäre, die Franz-Ludwig-Straße wieder in den Zustand zurück zu versetzen, wie sie in den 70er / 80er Jahren noch war. Damals befand sich noch eine durchgehende Allee von Kastanienbäumen auf der linken Straßenseite. Man könnte ja Pfahlwurzler und widerstandsfähige Bäume (z.B. Ginko) aussuchen. Damit</p>	<p>Eine Verkehrserhöhung in der Franz-Ludwig-Straße ist nicht gewollt. Die Änderung zu einer Anliegerstraße mit ÖPNV soll einer Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Straßenzustand der Franz-Ludwig-Straße befindet sich in einem schlechten Zustand. Mittelfristig</p>

			könnte man sich die meiner Meinung nach die aberwitzige Idee, in der Friedrichstraße mitten in die Fahrbahn Bäume zu pflanzen sparen.	ist der Abschnitt zu sanieren. In diesem Zusammenhang wird die Pflanzung von Bäumen in der Franz-Ludwig-Straße geprüft.
<b>A.10.</b>	Schreiben 10	17.10.2023	<p>Ich möchte mich als direkter Anwohner der Friedrichstraße heute, am Vorabend der Bürgerbeteiligungssitzung zur Umgestaltung der Friedrichstraße am 18.10.23 persönlich an Sie wenden.</p> <p>Als Vater einer 2 jährigen Tochter und als Mitglied unserer Hausgemeinschaft der Herzog-Max Straße (Datenschutz) bitte ich Sie, alles in Ihrer Kraft zu tun, um der Beschlussvorlage VO/2023/6600-61 (link) oder die Umgestaltung nach Variante 6 zu folgen. Als Anwohner, der täglich mit seinem Kind auf dem Fahrrad die Friedrichstraße passiert, ist es für uns eine Notwendigkeit, das Gefahrenpotential für Radfahrende auf der Friedrichstraße zu minimieren. Dies ist meiner Ansicht nach nur über Variante 6 und einen Einspurigen Verkehr möglich</p> <p>Gerade PKWs, die von außerhalb nach Bamberg fahren und im Parkhaus in der Schützenstraße parken wollen, sind oft vom Mischverkehr in der Stadt überfordert und bringen so Fußgänger, Radler und andere Autofahrer in Gefahr.</p> <p>Außerdem sorgt insbesondere der MIV aus dem Berggebiet eine besondere nächtliche Lärmbelastung, da Motorräder und Autos aus der Kreuzung am Schönleinsplatz heraus beschleunigen und oft die 30kmh weit überschreiten. Auch und gerade aus diesem Grund möchte ich zudem dafür plädieren, einen fest installierten Blitzer für alle Richtungen auf der Friedrichstraße zu installieren.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<b>A.11.</b>	Schreiben 11	18.10.2023	Ich hatte meine Mail an den Oberbürgermeister geschickt, habe aber heute nach der Veranstaltung im Spiegelsaal die Nachricht bekommen, dass die Mail eher an Sie gehen sollte. Auch wurde	Kenntnisnahme




		<p>mir von den Erzählungen von der Veranstaltung nochmal deutlich: Ich bitte Sie, die Anwohnenden genau anzuhören statt jene Leute, die zwar laut sind, aber nur den Status Quo wünschen - ohne selbst vor Ort zu leben und aus welchen Motiven auch immer, zu viel Gehör zu schenken. Es ist leider so ein Ungleichgewicht von Roh/Laut und Bedacht/Leiser festzustellen in unserem politischen Diskurs. Ich wähle auch den Weg des eher Stillen und möchte daher nicht grob rufen. Im Nachfolgenden finden Sie meine Gedanken als Anwohner in der Friedrichstr. (Datenschutz):</p> <p>Dieses Jahr sind meine Partnerin, ich und unser kleiner Sohn (4 Monate) nach Bamberg gezogen. Wir schätzen uns sehr glücklich, hier sein zu dürfen, und haben eine schöne Wohnung in der Friedrichstraße gefunden.</p> <p>Bevor wir herzogen, hat man uns durchaus vor der Straße gewarnt, und auch waren wir ein wenig erschrocken, wie viel Autolast ab der Wilhelmspost das schöne Bamberg zu ertragen hat - vergleichbare Stadtkerne z.B. in Belgien kannten wir schon verkehrsfrei. Nun gut, die Wohnung war mit ihrer Aufteilung (ich bin teilweise freiberuflich tätig) und glücklicherweise neueren Fenstern so, dass wir uns dennoch für sie entschieden haben - allerdings auch, weil die Wohnungslage in Bamberg auch immens schwierig ist (bzgl. freier Wohnungen, aber auch Bezahlbarkeit). Die 30-Zone auf der Straße ließ uns hoffen, dass es bezüglich des Lärms ok sein wird. Kürzlich erfuhren wir per Einwurfschreiben von der geplanten Neugestaltung, diesbezüglich schreibe ich Ihnen, da ich selbst am Mittwochabend beruflich unterwegs sein werde.</p> <p>Nun ist es so, dass die 30-Zone auf der Straße auf jeden Fall hilfreich ist. Gäbe es noch einen Flüsterasphalt und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, wäre es sogar noch besser. Oder aber weniger Autos durch eine Einbahnstraße. Das wäre eigentlich eine tolle Lösung - auch um die Abgasbelastung zu reduzieren (Lüften zur Straße ist keine wirkliche Option und wird nur</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
--	--	--	----------------------

		<p>notgedrungen zu einer). Ein echtes Sicherheitsrisiko scheint uns aber die Gestaltung von Bürgersteig und Radweg zu sein: Wenn wir mit dem Kinderwagen aus der Haustür kommen, müssen wir immens aufpassen, dass wir kein Rad erwischen - bzw. das Rad uns. Nicht auszudenken, wie das mit einem lauffreudigen Kind sein wird. Man muss sehr aufpassen. Auch der Fußweg ist so schmal, dass bei entgegenkommenden Fussverkehr jemand auf den Radweg ausweichen muss, der dazu noch sehr verbeult und von Wurzeln durchzogen ist. Das scheint mir alles gar nicht mehr den Standards der Verkehrssicherheit zu entsprechen. Es besteht ja offenbar auch keine Pflicht mehr, den Radweg zu nutzen - die Straße aber ist noch gefährlicher. Beides keine guten Varianten. Die Lösung gegenüber mit dem Radweg auf der Straße wirkt viel sicherer. (Was ich aus der Perspektive des Rad-, aber auch Autofahrers so empfinde. Denn wir nutzen beides.)</p> <p><b>Die Variante 6 der Neugestaltungsvarianten scheint diese Ideen umzusetzen</b>, weswegen wir als direkt vor Ort neu ansässige Familie für diese plädieren. Es wäre auch eine klimafreundliche Lösung, denken wir, denn mehr Begrünung scheint doch die einzige Variante zu sein, unsere so immens versiegelten Städte irgendwie fit zu machen für die schon jetzt wahnsinnig heißen Sommer, wie sie auch Bamberg hat.</p> <p>Ohnehin wäre es aber toll, wenn Bamberg die Gelegenheit nutzen und hier ein zukunftssträchtiges Exempel für modernen, gerechten und klimafreundlichen Stadtbau statuieren würde. Wir als frisch in Bamberg angekommene Familie wären davon jedenfalls beeindruckt - das hier was passiert im Sinne der Anwohner - und über die Erhöhung der Lebensqualität wahnsinnig erfreut. Das gilt nicht zuletzt auch für unseren Sohn, den wir gerne in einer guten und sicheren Umgebung aufwachsen lassen möchten. Die Umgestaltung nach Variante 6 wäre dafür auf jeden Fall eine gute Perspektive.</p> <p>Bitte entscheiden Sie für die Bürger, für Fairness im Straßenverkehr und ein Zeichen, das fortschrittliche Politik möglich ist, die</p>	<p>Der Gehweg und der Radweg auf der Südseite der Friedrichstraße entspricht nicht den Regelbreiten nach RAS 06. Alle Planungen sehen eine Optimierung der Breiten vor.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--	---	---

		19.10.2023	<p>nicht nur nach den „Auto first“-Prinzipien der jungen BRD weiter agiert. Denn das wäre wirklich von gestern. Und Altes (und dabei Schönes) hat Bamberg doch schon genug. Hier kann, so wirkt es uns, Neues entstehen - und jeder, der von Süden in die Stadt kommt und hier lebt, kann das gleich erkennen. Nicht zuletzt wäre es dabei ja auch so, dass alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt sind. Sowohl zu Fuß, als auch auf dem Rad, aber eben auch noch mit dem Auto, um z.B. ins Parkhaus Schützenstr. zu kommen.</p> <p>Vielen Dank für Ihren Dienst an der Stadt und in guter Hoffnung auf Ihre Unterstützung bezüglich der Friedrichstraße,</p> <p>(Nachtrag:)Als Anwohner in der Friedrichstraße habe ich meinen Eindruck und mein Plädoyer für Variante 6 bereits mit Ihnen geteilt. Was mir unterdessen noch unterkam, ist ein mittlerweile preisgekrönter Dokumentationsfilm von Johan von Mirbach mit dem Titel "Wie gelingt die Verkehrswende? Metropolen in Bewegung", die auf Arte frei zugänglich ist:</p> <p><a href="https://org-www.arte.tv/de/videos/096280-000-A/wie-gelingt-die-verkehrswende/">https://org-www.arte.tv/de/videos/096280-000-A/wie-gelingt-die-verkehrswende/</a></p> <p>Diese Dokumentation kann noch viel besser, als ich es je könnte, die Vorzüge der zukunftsgerichteten Stadtplanung ausdrücken, u.a. dass, wenn wir nach tatsächlicher Nutzung schauen, das Auto nicht mehr so dominant sein dürfte etc. Es scheint mir ein besonders guter Film zu sein, auch bei jenen, die keine Veränderung der Friedrichstr. wollen, Ängste zu lindern. Vielleicht ließe sich dieser Link als Hinweis mitgeben - und möglicherweise kennen manche aus dem Mobilitätssenat den Film noch nicht, wobei er gerade für sie sehr interessant sein dürfte.</p>	Kenntnisnahme
--	--	------------	---	---------------

<p><b>A.12.</b></p>	<p>Schreiben 12</p>	<p>18.10.2023</p>	<p>Anwohner der Friedrichstraße und Andere, die sie zu Fuß oder mit dem Rad nutzen, haben schon jetzt auf dem viel zu schmalen und geltende Regelbreiten von 2,50 m bzw. 2,00 m missachtenden Geh- bzw. Radweg auf der südwestlichen Seite viel zu wenig Platz. Selbst, wenn keine Mülltonnen auf dem Gehweg stehen oder Autotüren (rechts) aufgehen, reicht der Querschnitt zwischen Häuserwänden und Bäumen sowie stadtauswärts stehenden Kfz niemals zum einfachen und sicheren Begegnungsverkehr zwischen Fußgängern, Kinderwägen und Rollstühlen bzw. zwischen Fuß- und Radverkehr aus.</p> <p>Die Gestaltungsvarianten sehen teilweise jedoch an mehreren Stellen eine weitere Reduzierung der Gehwegbreite vor, sorgen damit für Unmut, Konflikte und gefährden die Sicherheit im Fußverkehr noch stärker als der Status Quo.</p> <p>Andersherum fungiert die Friedrichstraße als Zugangsweg zur Innenstadt, insbesondere für Menschen aus der Wunderburg, Gereuth und Bamberg Ost oder auch Auswärtige, die ihr Auto am P+R Heinrichsdamm parken und dann zu Fuß in die Innenstadt laufen. Dieser Zugang sollte sicher und annehmlich gestaltet sein bzw. im Zuge der Sanierungsarbeiten gestaltet werden! Varianten mit (motorisiertem) Zweirichtungsverkehr stellen durch mehr Abgase und Lärm auch eine zusätzliche Belastung für Anwohner und Bausubstanz dar.</p> <p>Daher bitten wir Sie und den gesamten Stadtrat, <b>der Empfehlung des Baureferats für Variante 6</b> zu folgen. Diese Ausführung erhöht nicht nur die Sicherheit aller am Verkehr in der Friedrichstraße Teilnehmenden, sondern dank Verkehrsreduzierung im durchgehenden Einrichtungsverkehr (für motorisierte Fahrzeuge), mittig stehende großkronige Bäume ruhigere und (im Sommer) schattigere Atmosphäre mit mehr Lebensqualität. Schließlich vereint sie vielerlei Vorteile für Anwohner und das (kleinräumige) Klima. Darüber hinaus können Einsatzfahrzeuge auch bei Pflegearbeiten an Bäumen ungehindert passieren und</p>	<p>Der Gehweg und der Radweg auf der Südseite der Friedrichstraße entspricht nicht den Regelbreiten nach RAS 06. Alle Planungen sehen eine Optimierung der Breiten vor.</p> <p>Die Variante 4 sieht eine Einengung des Gehwegbereiches auf der Höhe der Lade- und Lieferzonen vor. Durch Wegfall der Lade- und Lieferzonen könnte diese Engstelle geringer ausfallen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
---------------------	---------------------	-------------------	---	---

			Löschkräfte bei mittig stehenden Bäumen einfach anleiten. Außerdem kann - auch bei dieser Variante 6 - weiterhin in der Friedrichstraße oder dem unmittelbaren Umfeld geparkt werden. Zusätzlich sind auch mehrere Lieferzonen in der Straße und ihrer unmittelbaren Umgebung vorgesehen.	
<b>A.13.</b>	Schreiben 13	18.10.2023	<p>Vielen Dank für den so gut präsentierten und informativen Abend.</p> <p>Ich bin Mieterin eines Dachgeschosses in der Herzog-Max-Straße und habe großes Interesse daran, dass sich unsere Stadt nicht noch mehr aufheizt. Deshalb plädiere ich für möglichst viel Grün in der Innenstadt und möglichst wenig individuellen Autoverkehr. <b>Dem entspricht m.E. Variante 6</b> - mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Haingebiet.</p>	Kenntnisnahme
<b>A.14.</b>	Schreiben 14		 <p>Planentwurf „Fahrradallee Friedrichstraße“ aus der Bürgerschaft.</p>	<p>Der Planentwurf sieht einen Zweirichtungsrادweg auf der südlichen Seite der Friedrichstraße vor. Grundsätzlich sind innerstädtischen Zweirichtungsrادwege zu vermeiden, da ein- und ausbiegende Kfz auf zwei Richtungen achten müssen. Mit dem Radverkehr in Gegenrichtung auf der „falschen“ Seite der Fahrbahn wird innerorts nicht gerechnet. Als Folge kommt es an diesen Stellen immer wieder zu kritischen Situationen und Unfällen.</p> <p>Auch die Abbiegebeziehungen des Radverkehrs sind für die Verkehrsteilnehmenden nicht klar zu erkennen.</p> <p>Aus diesem Grund ist diese Planung abzulehnen.</p> <p>Der Entwurf wird des Weiteren im Sitzungsvortrag behandelt.</p>

A.15.	Schreiben 15	19.10.2023	<p>Ich war gestern auf der Informationsveranstaltung zur Neugestaltung der Friedrichstraße. Ich habe mich gut informiert gefühlt. Danke dafür!</p> <p><b>Ich spreche mich für die Variante 6 aus</b>, da mehr Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer vorgesehen ist und vor dem Hintergrund des Klimawandels auch die großkronigen Bäumen sinnvoll scheinen. Außerdem habe ich das Gesamtkonzept schlüssiger empfunden.</p> <p>Wir wohnen als Familie in der Langen Straße, sowohl Schule, als auch Kindergarten und mein Arbeitsplatz liegen im Hain und wir nutzen die Friedrichstraße täglich mit dem Fahrrad und zu Fuß. Ich bitte Sie aber ausdrücklich die Planung der Langen Straße parallel fortzuführen und umzusetzen, da wir sehr unter der Verkehrsbelastung in der Langen Straße leiden und auch das Thema Fernwärme für uns äußerst relevant ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Planungen und Konzepte zur Langen Straße werden aktuell im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung „Tor zur südlichen Kernstadt“ entworfen. Die Planung wird in diesem Rahmen weiter verfeinert und konzeptioniert.</p>
A.16.	Schreiben 16	19.10.2023	<p>Ich lebe nah der Friedrichstr., gegenüber von der Wilhelmshofstraße, und bin täglich stadteinwärts und auf dem Weg nach Hause in der Friedrichstr. unterwegs. Dort fällt mir auf, dass der Rad- und Fußweg stadtauswärts katastrophal ist, weil viel zu schmal und alles ist zu nah beieinander.</p> <p>Ich fahre oft auf der Straße auch stadtauswärts, weil es mir auf dem Gehweg zu schmal ist, aber mit den Autos ist es viel zu eng.</p> <p>Ich habe am Mittwochabend im Spiegelsaal von den Varianten gehört und <b>finde, dass Nr. 6 am meisten Sinn macht</b>. Ich finde es gut, dass die Pappeln am Schönleinsplatz erhalten werden sollen, sie sind wichtige Schattenspender. Außerdem wäre durch Variante 6 endlich mehr Platz, mehr Sicherheit und Fairness bezüglich der Verkehrsteilnehmer - Fußgänger, Radfahrer und Autos (von den Schwächsten aufsteigend. Bamberg kann nur gewinnen, wenn große Bäume gepflanzt und der Verkehr maßgeblich verlangsamt wird (Tempo 30 und der breite Rad-</p>	<p>Der Gehweg und der Radweg auf der Südseite der Friedrichstraße entspricht nicht den Regelbreiten nach RAS 06. Alle Planungen sehen eine Optimierung der Breiten vor.</p>

			<p>weg stadteinwärts sind schon gut, wobei eine bauliche Abtrennung des Radwegs mich gerade mit Kinderanhänger am Rad noch sicherer fühlen lassen würde).</p> <p>Auch die Hitze der Sommer darf man nicht vergessen, mehr Schatten und weniger Versiegelungen können nur hilfreich sein. Die Sorge mancher vor Ort, dass z.B. die (wenigen) Läden weniger Kunden haben würden, kann ich nicht verstehen. Die Kunden kommen doch ohnehin meist mit Fahrrad oder zu Fuß. Es gibt nicht mal Studien, die belegen, dass der Absatz einbricht, wenn kein Auto anfahren kann. Es gibt dort doch eh kaum Parkplätze, weil es so viele Anwohnerautos gibt. Ich finde, Variante 6 ist fortschrittlich und trotzdem fair. Darum finde ich, dass diese durchgesetzt werden sollte.</p>	<p>Auf der südlichen Seite der Friedrichstraße ist größtenteils ein baulicher Radweg für beide Varianten geplant.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<b>A.17.</b>	Schreiben 17	20.10.2023	<p>Im Rahmen der geplanten Veränderungen der Friedrichstraße und deren Auswirkungen auf umliegende Gebiete habe ich, trotz der ausführlichen Darstellung am Mittwoch im Spiegelsaal, noch 2 Fragen:</p> <p>In Ihrer Präsentation erläuterten Sie u.a. Veränderungen bzgl. der Verkehrsbelastung in den umliegenden Gebieten. Als Eigentümerin eines Gebäudes (Einzeldenkmal, Baujahr 1872) in der Willy-Lessing-Str., interessierte mich natürlich hauptsächlich inwieweit unsere Straße evtl. noch weiteren Verkehrsbelastungen ausgesetzt sein wird.</p> <p>Bei der Vorstellung der Variante 6 war in Ihrer Präsentation zunächst eine Verkehrsverminderung angezeigt. Allerdings wurden auf der nächsten Seite konkrete Zahlen genannt, die das Gegenteil darstellten, nämlich eine erhöhte Belastung von ca. 15300 auf ca. 16800 (die exakten Zahlen habe ich mir nicht gemerkt). Welche Darstellung ist richtig? Ich gehe mal davon aus, dass es letztere ist.</p> <p>Weiterhin wäre interessant, ob Sie bei Ihren Erhebungen bzgl. Verkehrsaufkommen zwischen Kfz, Bussen und Schwerlastverkehr unterschieden haben. Es ist nämlich durchaus ein Unter-</p>	<p>In der Verkehrsmodellberechnung wird bei Variante 6 eine Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Willy-Lessing-Straße von 14.971 auf 16.250 motorisierte Fahrzeuge prognostiziert. Dies ist eine Zunahme von ca. 8,5%.</p> <p>Die angegebenen Zahlen innerhalb des Verkehrsmodells beinhalten sowohl den Schwerverkehr, als auch Kfz unter 3,5 Tonnen.</p>

			<p>schied, ob 10 Pkw oder 10 große, schwere, stinkende Dieselbusse oder Lastwagen an unseren Häusern vorbeifahren und diese massiv erschüttern.</p> <p>Im Anhang finden Sie einige Beispiele des aktuell sowieso schon an der Belastungsgrenze bestehenden Busverkehrs in der Willy-Lessing-Str.</p> <p>Es ist immer noch Tempo 50 erlaubt, obwohl zwei Bushaltestellen vorhanden sind, die hauptsächlich von Schülerbussen angefahren werden, es werden Radfahrer gefährdet, da keine Radwege vorhanden sind, und unsere denkmalgeschützten Gebäude werden auf Dauer massiv geschädigt.</p> <p>Falls sich der Verkehr in unserer Straße also noch verstärken würde, ginge das weit über die maximale Belastungsgrenze hinaus.</p> <p>Ich konnte in keinem der bisher für Bürger verfügbaren Informationen irgendeine Überlegung hinsichtlich dieser Problematik finden.</p> <p>Es gäbe allerdings zum einen schon mal eine sehr preisgünstige Lösung: Auch, wie in allen Straßen im Umkreis, Tempo 30 einführen und zum anderen beidseitig Radwege, sodass Radfahrer nicht von Bussen bedrängt werden und deshalb sehr oft auf die Gehsteige ausweichen.</p> <p>Weitere Lösungen könnte man natürlich langfristig noch diskutieren.</p>	<p>Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 sieht auch eine Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur in diesem Abschnitt vor. Diese ist in der weiteren Planung zu prüfen und anzupassen.</p> <p>Die derzeitige Rechtslage sieht noch vor, dass eine Abweichung unter eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts aus streng definierten Gründen gerechtfertigt werden muss. Es gibt jedoch Bestrebungen, diese Situation umzukehren, sodass prinzipiell 30 km/h gilt und bei schnelleren Geschwindigkeiten eine Ausnahme begründet werden muss. Auch die Stadt Bamberg hat sich einer solchen Initiative angeschlossen. Sofern vom Bund und Land die gesetzlichen Vorgaben entsprechend geändert werden, sollte in Bamberg Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgewiesen werden.</p>
--	--	--	--	---



A.18.	Schreiben 18	20.10.2023	<p>Ich möchte mich als Bürger Bambergs zur Gestaltung der Friedrichstraße äußern.</p> <p>Als junge Person ist mir die Klimaanpassung ein wichtiges Anliegen. Durch die großkronigen Bäume und die Bodenentsiegelung sehe ich dies in Variante 6 am besten gegeben.</p> <p>Außerdem wird hier eine gerechte Aufteilung für alle Verkehrsteilnehmenden anvisiert. So können auch viele Unfälle vermieden werden.</p> <p><b>Daher bitte ich Sie die Variante 6 zu unterstützen!</b></p>	Kenntnisnahme
A.19.	Schreiben 19	20.10.2023	<p>Die Zeitenwende kommt also auch bei uns an in Form einer Veränderung der kommunalen Energieversorgung in der Stadt. Danke dafür, danke für Ihre hervorragende Darstellung am Mittwoch, welche Auswirkungen das hat, auch auf den Verkehr in Bamberg und auch Danke, dass Sie uns beteiligen.</p> <p>Als Folge des Klimawandels wird es notwendig sein, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß auch in Bamberg, wo das angestrebte Ziel, die Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen, bereits erreicht ist. Das lässt sich nicht mehr rückgängig machen. Jedoch gilt es Maßnahmen zu ergreifen, die einen noch weiteren Anstieg einschränken.</p> <p><b>Und dazu dient m.E. die Variante 6 in der Friedrichstraße.</b></p> <p>Der Verkehrsfluss in die Stadt gehört insgesamt reduziert. Die Variante 6 sorgt dafür, dass alle Fortbewegungsmittel nebeneinander existieren können, dass ökologisch "aufgeforstet" wird und dass die City schadstoffreduziert und verkehrsmässig entlastet und somit die Aufenthaltsqualität in der Stadt stark verbessert wird. Das trägt zu einer erhöhten Attraktivität der Innenstadt bei und trägt dem Gedanken, dass sich auch die Bamberger City von einer Einkaufsstraße in eine Büro- und Wohnstadt wandelt, Rechnung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

			Schließlich ist auch zu berücksichtigen, dass der Bamberger Stadtrat 2020/2021 dem kommunalen Klimaschutzbündnis beigetreten ist. Damit steht jede Entscheidung des Stadtrates unter der Prämisse des aktiven Klimaschutzes!	Kenntnisnahme
<b>A.20.</b>	Schreiben 20	20.10.2023	<p>Wir wohnen am Marienplatz und sind entsprechend oft in der Friedrichstraße mit Kind und Kegel unterwegs in die Stadt. Wir möchten unsere dringende <b>Präferenz für Variante 6</b> zum Ausdruck bringen, da sie das Stadtbild <b>verschönern</b>, den Alltag <b>angenehmer</b> und auch <b>sicherer</b> machen würde.</p> <p>Die anderen Varianten machen uns tatsächlich Angst vor Variante 4, da der Gehweg da so schmal gebaut und fälschlicherweise viel zu nah angebracht ist. Da braucht nur ein Lieferwagen oder Auto mal die Tür öffnen und mein Kind wird vom Fahrrad auf die Straße gefegt. Das sind unnötige und Lebensgefährliche Situationen, die ich nicht erleben möchte. Je mehr Raum Sie für Fußgänger und Fahrradfahrer ermöglichen, desto sicherer wird es auch für Kinder in der Stadt. Und die sind immerhin unsere Zukunft.</p> <p>Wir möchten Sie inständig bitten sich für Variante 6 einzusetzen, damit die Friedrichstraße zu einem schönen Ort wird, ähnlich der Königs- und Langen Straße wo Einbahnstraßenregelungen ebenfalls schon umgesetzt wurden.</p> <p>Ich bedanke mich im Voraus für Ihren Einsatz für unsere Kinder.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<b>A.21.</b>	Schreiben 21	20.10.2023	<p><b>Mein erster Eindruck ist leider, dass ich kein Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung des zunehmenden Verkehrs erkennen kann.</b></p> <p>Bitte um nochmalige Erklärung der dargestellten Verkehrsdaten.</p> <p>Diese sind aus meiner Sicht nicht belastbar und praxistauglich.</p>	<p>Die gesamtheitliche Betrachtung eines innerstädtischen Verkehrskonzepts schlägt auch der Verkehrsentwicklungsplan 2030 vor und wird fachlich unterstützt.</p> <p>Die Daten im Verkehrsmodell setzen sich zum einen aus Verkehrszählungen zusammen. Diese werden jährlich in bestimmten Abschnitten der Stadt erhoben. Zum anderen beinhaltet das Verkehrsmodell sogenannte Zellen, die unterschiedliche Daten</p>

			<p>Auch macht mir Sorgen, dass die geplante Sanierung mit dem Großprojekt Bahnausbau zusammenfallen könnte.</p> <p>Somit sind die dargestellten Verkehrsfluß-Simulationen gar nicht mehr zutreffend.</p> <p><b>Ich fordere Sie auf die Variante 6 zu verwerfen und tragfähige Lösungen für Anwohner und Bewohner der Ottostraße zu realisieren.</b></p> <p>Im Sinne der Aufenthalts-Qualität der Bürger dieser Stadt wünsche ich Ihnen kreative Lösungen um ein Verkehrschaos doch noch abzuwenden.</p>	<p>(Wohnen, Dienstleistungen, Einzelhandel etc.) für die Verkehrserzeugung berücksichtigen. Daraus kann das Modell realistische Verkehrsstärken annehmen. Das Verkehrsmodell gibt somit einen realistischen Eindruck inwiefern sich der Verkehr ändert, wenn Änderungen im Straßennetz vorgenommen werden.</p> <p>Der bevorstehende Bahnausbau wird mit 10-15 Jahre Bauzeit geschätzt. Weitere Straßenbaumaßnahmen sind in diesem Zeitraum unumgänglich. Ein Bau- und Umleitungskonzept hilft, die Verkehrsströme so zu lenken, sodass die Nachteile für Bewohner:innen, Stadtquartiere und Pendler:innen so gering wie möglich ausfallen werden.</p> <p>(Groß-) Baustellen haben immer eine Auswirkung auf den umliegenden Verkehr. Baustellenbedingte Verkehrsverlagerungen sind zu erwarten. Dies betrifft jedoch nicht die Prognose des Verkehrsmodells. Bei Sperrungen von Straßenzügen ist auch immer ein Verpuffungseffekt des Verkehrsaufkommens festzustellen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--	--	---	---

A.22.	Schreiben 22	20.10.2023	<p>Mein Vorschlag für die künftige Gestaltung der Friedrichstraße ist folgender:  <b>Ich bevorzuge die Variante 0, d.h. einen ähnlichen Zustand wie bisher mit dieser Änderung:</b>  Der Gehweg und der Radweg zwischen Schönleinsplatz und Schützenstraße bleibt, wird aber jeweils verbreitert.  Für diese Verbreiterung würde ich einen Streifen der Rasenfläche wegnehmen und umwandeln.</p> <p>Das Blumenbeet könnte, falls nötig etwas Richtung Sparkasse verlegt werden.  Das Argument, dass diese Variante wegen Wegfall von Grünstreifen und grüner Lunge nicht ginge ist für mich kein stichhaltiges.  Ich bin jederzeit für mehr Grün und Bäume, aber der dann fehlende Rasen ist für mein Dafürhalten ein nur sehr geringer Verlust und Effekt für die grüne Lunge!  Außerdem könnte man als Ausgleich ja vielleicht zwischen den 8 Bestandsbäumen eine Rasenfläche anlegen.  Dadurch wäre auch ein zusätzlicher Abstand zwischen Fuß- und Radweg und dem Autoverkehr geschaffen und die Bäume hätten eine gute Bewässerung.  Ich würde mich freuen, wenn mein Vorschlag in ihre Überlegungen einfließen würde.</p>	<p>Diese Variante entspricht der Variante 2, die am 20.06.2023 dem Mobilitätssenat vorgestellt und verworfen wurde. (<a href="#">VO/2023/6600-61</a>)  Bei dieser Variante würde in die Grünanlage des Schönleinsplatzes, aufgrund der notwendigen Verbreiterung des Geh- und Radwegs, eingegriffen werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
A.23.	Schreiben 23	22.10.2023	<p>Als Schüler des Clavius-Gymnasiums lege ich täglich zwischen 5 und 15 Kilometer mit dem Fahrrad in Bamberg zurück. Die Situation für Radfahrer ist dabei manchmal gut, oft aber katastrophal. Zu schmale oder gar keine Radwege, Autos die viel zu knapp überholen und Reihen von parkenden Autos, bei denen man nie weiß, ob die Tür aufgehen könnte.</p> <p>Man muss einfach enttäuscht feststellen, wie wenig für den Radverkehr getan wird und dementsprechend wenig eine Fahrradkultur ausgeprägt ist und das in Zeiten der Klimakrise und einer angestrebten Mobilitätswende.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Bamberg wird jedes Jahr ein Fahrradprogramm erstellt, in dem Maßnahmen zu Verbesserung der Infrastruktur umgesetzt werden.</p>

			<p><b>Im Zuge der Neugestaltung der Friedrichstraße in Bamberg plädiere ich dafür, Variante 6</b>, also eine vollständige Einbahnstraße umzusetzen. Eine Einbahnstraße bis zur Schützenstraße ist zwar ein guter und richtiger Anfang, die Fußgänger- und Radfahrsituation wird aber danach bis zum Kreisverkehr am Wilhelmsplatz noch katastrophaler: Während Autos zwei Spuren und einen Parkstreifen erhalten, müssen sich geparkte Fahrräder, Fußgänger und Radfahrer zwischen Häusern und Bäumen einen schmalen, hügeligen, gefährlichen Streifen teilen. Das Fahrradfahren in Bamberg wird somit aktiv unattraktiv gemacht.</p> <p>Für das Jahr 2023 ist das eine absolut nicht mehr zeitgemäße Verkehrssituation, bei der jetzt die Jahrhundertchance besteht, diese klima- und zeitgemäß aufzulösen. Wer in breite, gut geführte Fahrradinfrastruktur investiert wird mehr Radverkehr ernten, das zeigen Erfahrungen aus anderen Städten und ist allgemeiner Konsens in der Verkehrsplanung. Für die selbsternannte Fahrradstadt Bamberg sollte es nun selbstverständlich sein, den Radverkehr zu priorisieren.</p> <p>Ich hoffe auf eine Entscheidung zugunsten des Radverkehrs und der Mobilitätswende!</p>	<p>Planungen sowie die Umsetzung der Maßnahmen können mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Der Fachkräftemangel führt leider auch bei der Stadt Bamberg zu Verzögerungen in der Umsetzung.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<b>A.24.</b>	Schreiben 24	22.10.2023	<p><b>Umgestaltung Friedrichstraße – Stellungnahme der TAG Mobilität und Barrierefreiheit im Seniorenbeirat</b></p> <p>Im Rahmen des Ausbaus der Friedrichstraße für das Fernwärmenetz werden verschiedene Varianten diskutiert.</p>	

		<p>Aus Sicht der Senioren sollten bei der Wahl der besten Variante folgende Aspekte berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bürgersteig vom Schönleinsplatz zum Wilhelmsplatz ist zurzeit sehr eng. Schon unter normalen Umständen haben zwei Fußgänger kaum Platz, um nebeneinander auf dem Bürgersteig zu gehen, mit Rollstuhl oder Rollator ist es nicht mehr möglich. Vor allem wenn vor den Hauseingängen abgestellte Mülltonnen den Bürgersteig versperren, müssen Fußgänger auf den Fahrradweg ausweichen, was immer wieder zu Gefährdungen und Konflikten führt. Der Bürgersteig muss daher ausreichend breit konzipiert werden.</li> <li>- Der Fahrradweg ist jetzt ebenfalls extrem eng (1,0 m) und erlaubt nur schwer Ausweich- und Überholmanöver. Eine zusätzliche Gefährdung besteht durch parallel zum Radweg geparkte Fahrzeuge und plötzlichem Öffnen der Beifahrertüren ohne ausreichende Rücksicht auf eventuellen Radverkehr mit entsprechendem Sturz- und Verletzungsrisiko („Dooring“). Überholvorgänge von unterschiedlich schnellen Fußgängern und Radfahrern sollten ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer möglich sein. Der Fahrradweg muss daher ausreichend breit und genügend abgesetzt von parkenden Fahrzeugen sein, um Unfallgefahren zu minimieren.</li> <li>- Die Ein- und Ausfahrten zum Parkhaus an der Schützenstraße sollten für alle Verkehrsteilnehmer so übersichtlich und sicher gestaltet werden, dass Konflikte und Unfallgefahren auf ein Minimum reduziert werden.</li> </ul>	<p>Die Breite des Gehweges wird in allen Varianten optimiert. In der Varianten 4 sind auf Höhe der Lade- und Lieferzonen Engstellen im Gehwegbereich vorhanden.</p> <p>Die Breite des Radweges wird in allen Varianten optimiert und auf eine Regelbreite von 2,0 m verbreitert.</p> <p>Zwischen ruhenden Verkehr (parkende Kfz) und Radverkehr wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m geschaffen, sodass das sogenannte Dooring (Unfälle zw. Kfz und Rad beim Öffnen der Autotür) vermieden wird.</p> <p>Die Kreuzung Schützenstraße / Friedrichstraße wird im Besonderen für den Fußverkehr optimiert, indem die Länge der Querung über die Schützenstraße entlang der Friedrichstraße verkleinert wird. Als Ergebnis wird diese Kreuzung übersichtlicher für alle Verkehrsteilnehmer:innen.</p>
--	--	--	--

		<p>- Um unnötigen Verkehr im Wohnquartier südlich der Friedrichstraße zu vermeiden, sollte die Zufahrt zur Parkgarage aus Richtung Schönleinsplatz weiterhin ermöglicht werden. Eine Variante wäre die Umdrehung der Einbahnstraße Schönleinsplatz (Fortsetzung von Zinkenwörth Richtung Friedrichstraße). Diese Verkehrsführung hätte den zusätzlichen Vorteil, dass eine weitere Kreuzung des Rad-Fußwegs entlang der Friedrichstraße Richtung Wilhelmsplatz nicht notwendig wäre und so Unfallrisiken reduziert würden. Eine andere Variante wäre, die Friedrichstraße lassen, solange ausreichend breite Rad- und Fußwege entlang dieses Teilstücks der Friedrichstraße gewährleistet sind und die für die Nutzung des Schönleinsplatzes als Naherholungsbereich und zur Reduzierung der lokalen Aufheizung wichtigen, großkronigen Bäume am Schönleinsplatz erhalten bleiben.</p> <p>- In der Richtung vom Wilhelms- zum Schönleinsplatz sollte das derzeitige Provisorium der Gelbmarkierung beendet, der Bürgersteig und der Fahrradweg ausreichend breit und für alle Verkehrsteilnehmer klar erkenntlich abgesetzt von der Fahrbahn für Kraftfahrzeuge werden.</p> <p>- Im Fall einer Einbahnstraßenorientierung Wilhelmsplatz Richtung Schönleinsplatz, sollte die Franz-Ludwig-Straße wegen des anliegenden Franz-Ludwig-Gymnasiums und der anliegenden Seniorenresidenz Curanum nicht als allgemeine Verbindung von der Willy-Lessing-Straße zum Wilhelmsplatz ausgewiesen werden, sondern nur für Anlieger, ÖPNV/Taxis und Fahrradfahrer geöffnet bleiben. Der Heinrichsdamm mit umgekehrter Einbahnstraßenorientierung zwischen Willy-Lessing-Straße und Wilhelmsplatz erscheint als eine Alternative sinnvoll.</p> <p>Im Namen der TAG Mobilität und Barrierefreiheit</p>	<p>Beide Varianten 4+6 sehen eine Erschließung der Parkgarage aus Richtung Schönleinsplatz vor. Die Einbahnrichtung der Straße Schönleinsplatz wird in Richtung Schützenstraße umgedreht.</p> <p>Gleichzeitig kann der MIV, weiterhin kommend vom Wilhelmsplatz, in die Schützenstraße und die Parkgarage linksabbiegen. Die Verkehrsstärke wird als gering eingeschätzt, da nur die Parkgarage erschlossen ist.</p> <p>Nach dem Neuausbau ist eine Weißmarkierung vorgesehen. Radwege und Fahrbahn für MIV werden klar voneinander abgegrenzt. Des Weiteren ist eine Rotmarkierung in bestimmten Abschnitten des Radweges geplant.</p> <p>Zusätzliches Verkehrsaufkommen soll bewusst in der Franz-Ludwig-Straße vermieden werden. Anlieger/ÖPNV/Taxis frei ist als Begleitmaßnahme geplant.</p> <p>Bei der Variante 6 dient die Drehung der Einbahnrichtung des Heinrichsdammes Richtung Marienbrücke als Entlastung.</p>
--	--	--	---





			<p>Die Stadtverwaltung hat sechs verschiedene Varianten ausgearbeitet, von denen nun Variante 4 und 6 noch als realisierbar übriggeblieben sind. Variante 4 ist aus meiner Sicht ganz klar abzulehnen, da sich für den Radverkehr eine neue Gefahrensituation ergibt, da der Radweg direkt an parkenden Lieferfahrzeugen und PKW's entlang geführt wird – für alle Radler:innen besteht eine nicht zu unterschätzende Gefahr von Autotüren, die durch unachtsame Beifahrer:innen geöffnet werden. Gerade den Schülerverkehr über einen solchen Radweg zu führen, grenzt in meinen Augen an Verantwortungslosigkeit, da gerade Kinder diese Gefahr nicht einschätzen können.</p> <p>Der Klimawandel macht auch vor der Stadt Bamberg nicht halt. Die Innenstadt heizt sich durch die dichte Bebauung und dem wenigen Grün immer mehr auf – wie schön, dass Variante 6 großkronige Bäume vorsieht, die zukünftig Schatten spenden. Ebenfalls sieht Variante 6 sichere und ausreichend breite Rad- und Fußwege vor, die nicht an parkenden Autos vorbeigeführt werden. Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße wird die Durchfahrt der Innenstadt mit dem PKW ein Stück weit unattraktiv gemacht – und das ist gut so! Gerade für eine Welterbestadt sollte es das Ziel sein, den MIV in der Innenstadt zu reduzieren. Dies macht die Stadt für Bewohnerinnen und Bewohner, sowie für Gäste attraktiver und noch lebenswerter. Alle bisherigen verkehrsberuhigenden Maßnahmen (z.B. Austraße und Sandstraße) haben sich bewährt und es gibt wohl nahezu niemanden, der sich den Autoverkehr in diesen Straßen zurückwünscht. <b>Deshalb spreche ich mich ausdrücklich für Variante 6 aus</b> und rufe die Verantwortlichen auf, diese einmalige Chance zu nutzen und die Friedrichstraße klima- und menschenfreundlich umzubauen.</p>	<p>Zwischen ruhenden Verkehr (parkende Kfz) und Radverkehr wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m geschaffen, sodass das sogenannte Dooring (Unfälle beim Öffnen der Autotür mit Radfahrenden) vermieden wird. Der Gehwegbreite wird in diesem Abschnitt geringer ausfallen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
A.26.	Schreiben 26	22.10.2023	<p>Interessengemeinschaft Friedrichstraße:  <b>Ich spreche mich entschieden für die Variante 6 aus.</b> Diese sorgt für mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer und hätte endlich eine gewisse Entlastung für die lärm- und schmutzgeplagten Anwohner der Friedrichstraße zur Folge. Die</p>	Kenntnisnahme

			Friedrichstraße ist eine der meistbefahrenen Straßen in Bamberg, möglicherweise sogar die meistbefahrene Straße.	
<b>A.27.</b>	Schreiben 27	22.20.2023	<p>Zunächst möchte ich mich für die ausführliche Vorstellung der verschiedenen Planungsvarianten für die zukünftige Gestaltung der Friedrichstraße bedanken. Man konnte sich nachvollziehbar ein Bild darüber verschaffen, warum nur noch die Variante 4 bzw. 6 in die engere Auswahl gelangt sind.</p> <p>Dass dennoch aus dem Auditorium Forderungen nach einer „Nulllösung“ oder der Variante 2 aufgekommen sind, ist absolut nicht nachvollziehbar!</p> <p>Die Nulllösung, also den Status quo wiederherzustellen ist sowohl aus städtebaulicher Sicht, aus Sicht der Klimaanpassung und vor allem aus verkehrsrechtlicher Sicht abzulehnen. Der Rad- und Fußverkehr bewegt sich auf der südlichen Straßenseite auf viel zu schmalen Wegen, die schon beim heutigen Verkehrsaufkommen viel zu wenig Platz für einen sicheren und komfortablen nicht motorisierten Individualverkehr bieten. Sollten aber nicht diese Verkehrsträger laut Verkehrsentwicklungsplan zukünftig wachsen? Dazu muss dann aber auch die Infrastruktur geschaffen werden! Aus klimatischer Sicht bieten die vorhandenen Bäumchen viel zu wenig Schatten sodass sich dieser Straßenzug im Sommer sehr stark aufheizt, was für die Anwohnenden und auch für die sich im Straßenraum aus eigener Kraft Bewegenden sehr unangenehm ist. Und zuletzt aus städtebaulicher Sicht ist die Nulllösung ein kleinkariertes Beharren auf dem Status quo, ohne jeglichen Veränderungsmut. Wie wird man in einigen Jahrzehnten über die heutige Zeit urteilen? Wahrscheinlich wird man sie als Zeit des lähmenden Stillstands wahrnehmen! Kann das wirklich gewollt sein? Gerade jetzt, wo sich durch den sowieso notwendigen Umbau der Straße eine einmalige Chance für Veränderung ergibt.</p> <p>Das Ausgeführte gilt genauso für die Variante 2! Bei dieser „Lösung“ kommt noch erschwerend hinzu, dass es sich durch die Verkleinerung der Grünanlage sogar um einen Rückschritt zum</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ein Oberziel des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 ist die Förderung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV).</p>

		<p>Status quo handelt! Wenn man den Klimawandel ernst nimmt und auch nur ansatzweise eine klimaanpassende Lösung erzielen will, kann diese Variante keine Option sein! Es ist erschreckend, dass es Bürger:innen gibt, die sogar auf innerstädtisches Grün verzichten wollen, nur damit sie mit ihrem Auto die gewohnten Wege fahren können.</p> <p><b>Von den beiden zur Auswahl stehenden Varianten bevorzuge ich eindeutig die Variante 6!</b></p> <p>Die Variante 4 verbessert zwar auf dem ersten Blick die Situation des Rad- und Fußverkehrs, sieht man aber genauer hin, so entstehen vor allem für den Radfahrenden erhebliche Gefahren! Die Radführung wird leicht verschwenkt und relativ eng an den Kurzzeit- und Lieferantenparkplätzen vorbeigeführt, so dass die Gefahr, die durch unachtsam geöffnete Autotüren entsteht, erheblich ist. Durch die Führung des Autoverkehrs stadtauswärts entlang der Sparkasse kommt es zu einer Kreuzung des miV mit dem Fuß- und Radverkehr. Ich sehe da trotz Zebrastreifen und roter Furt insbesondere für den Radfahrenden eine unangenehme und nicht ungefährliche Situation, da man die von rechts hinten kommenden Autos nicht wirklich im Blickfeld hat.</p> <p>Ansonsten sehe ich bei der Variante 4 aus Klimasicht keinen großen Fortschritt zum derzeitigen Stand. Viel zu kleine Bäumchen, die wenig Schatten spenden!</p> <p>Nach allen Kriterien, nämlich der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs, der Anpassung an den Klimawandel und einer mutigen Neugestaltung eines städtischen Straßenraums ist für mich die Variante 6 die einzige, die überhaupt in Frage kommt. Dass dafür die Verlagerung der Verkehrsströme des miV am größten sind, ist m.E. nicht so dramatisch. Einerseits glaube ich, dass durch diesen Eingriff, die Bereitschaft der Autofahrenden auf die Tangentialstraßen auszuweichen steigt und damit ein nicht unerheblicher Teil des Autoverkehrs den Schönleinsplatz bzw. die Friedrichstraße gar nicht mehr befahren. Was wäre das für ein Gewinn</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Zwischen ruhenden Verkehr (parkende Kfz) und Radverkehr wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m geschaffen, sodass das sogenannte Dooring (Unfälle beim Öffnen der Autotür mit Radfahrenden) vermieden wird.</p> <p>Der Gehwegbreite wird in diesem Abschnitt geringer ausfallen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--	--	---

			<p>für die Attraktivität des Schönleinsplatzes! Weiterhin ist mit jeder Verbesserung der Situation des Rad- und Fußverkehrs eine Verlagerung der Verkehrsträger weg vom Auto verbunden. Sollte es in bestimmten Straßenzügen dennoch zu einer spürbaren Erhöhung des miVs kommen, muss dies mit verkehrslenkenden Maßnahmen verhindert werden.</p> <p>Ziel des beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans ist ein Anteil der Verkehrsträger des Umweltverbunds von 75% des Modal split. Mit der Umgestaltung der Friedrichstraße besteht eine historische Chance, zum Erreichen dieses Ziels beizutragen. Diese Chance sollte nicht verpasst werden!</p>	<p>Verkehrslenkende und verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind bei Variante 6 angedacht. (u. a. Umkehr der Einbahnrichtung des Heinrichsdamms, Umsetzung von Anliegerstraßen)</p> <p>Konkrete Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplans 2030: Drei von vier Wegen der Bamberger Einwohner:innen (75% des Modal Splits) werden 2030 mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt.</p>
<b>A.28.</b>	Schreiben 28	22.10.2023	<p>Ich nutze die Gelegenheit, Ihnen bezüglich der Begrünung der Friedrichstraße zu schreiben.</p> <p>Ich persönlich bin für die Begrünung der Bamberger Straßen. Zumal uns der Klimawandel schon jetzt zeigt, dass wir reagieren müssen. Und ich hoffe, das ist mittlerweile jedem klar.</p> <p><b>Aber ich kann mich immer noch nicht entscheiden, auch wenn ich schon lange darüber nachdenke, was die beste Lösung ist; Lösung 4 oder Lösung 6.</b></p> <p>Beide haben wichtige Aspekte, aber wir haben schon viele Einbahnstraßen in Bamberg. Dies würde zu zusätzlichen Umwegen und zur Belastung von bereits bestehenden Einbahnstraßen führen.</p> <p>Auf der anderen Seite ist zusätzliches Grün und die damit verbundene Verbesserung der Klimasituation in Sicht.</p> <p>Letztlich geht es darum, nach Lösungen zu suchen, die Schritt für Schritt helfen. Ich glaube daher, dass die Lösung sein sollte, solche Bäume zu pflanzen, die dort hineinpassen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

			<p><b>Das heißt, die Straße wird zu Zweispurige Straße</b> und die Baumarten, die hier hineinpassen und trotzdem mehr Schatten spenden als bisher.</p> <p>Es gibt viele Straßen und Plätze in Bamberg, die überhaupt keine Bäume haben und es braucht nicht viel, um dort Bäume zu pflanzen.</p> <p>Deshalb glaube ich, dass es notwendig ist, mehr als nur diese eine Straße zu verändern, denn das ist nicht genug. und es wird den Verkehr in der Stadt belasten.</p> <p><b>Ich bin daher der Meinung, dass diese Argumente noch einmal diskutiert werden sollten, bevor eine Entscheidung getroffen wird.</b></p>	Kenntnisnahme
<b>A.29.</b>	Schreiben 29	24.10.2023	<b>Ich plädiere für die Variante 6</b> für die Friedrichstr. Die Argumente für dieses Konzept haben mich restlos überzeugt.	
<b>A.30.</b>	Schreiben 30	23.10.2023	<p>Ich beziehe mich auf die Informationsveranstaltung vom vergangenen Mittwoch. Ich bin Eigentümer des Grundstücks Willy-Lessing-Straße (Datenschutz) und von den Verkehrsplanungen unmittelbar betroffen.</p> <p>Wie ich bereits im Rahmen der Veranstaltung erläutert habe, <b>bitte ich die Variante 2, die zwar bereits vom Mobilitätssenat des Stadtrates verworfen wurde, nochmals in die Überlegungen einzubeziehen.</b> Sämtliche Veränderungen der Verkehrsstruktur könnten vermieden werden, wenn der Gehweg im Bereich des Schönleinsplatzes in den Bereich der bisherigen Blumenbeete verlegt würde. Diese könnten dann anstelle eines ökologisch unbedeutenden Rasenstreifens angelegt werden. Natürlich könnte man den Belag dieses Weges so gestalten, dass das Regenwasser versickert und nicht abgeleitet werden muss. Das praktiziere ich problemlos auch auf den Parkplätzen meines Grundstücks seit vielen Jahren. Mit dieser Variante würden alle weiteren Verkehrsverlagerungen innerhalb des Stadtgebietes</p>	<p>Die Variante 2 wurde dem Mobilitätssenat am 20.06.2023 vorgestellt und verworfen. (<a href="#">VO/2023/6600-61</a>)</p> <p>Bei dieser Variante würde in die Grünanlage des Schönleinsplatzes, aufgrund der notwendigen Verbreiterung des Geh- und Radwegs, eingegriffen werden.</p>

		<p>und damit zusätzliche Belastungen des Haingebietes, der Franz-Ludwig-Straße, der Willy-Lessing-Straße und weiterer innerstädtischer Verkehrswege entfallen.</p> <p>Es ist meines Erachtens ungerecht, die Entlastung eines Bereiches mit der Mehrbelastung anderer Bereiche zu verknüpfen. <b>Stattdessen sollte eine Gesamtplanung darauf zielen, die innerstädtische Verkehrsbelastung auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren</b>, ohne die wirtschaftlichen Belange der dort ansässigen Unternehmen zu vernachlässigen. Vorschläge, den Gesamtverkehr aus der Innenstadt zu verbannen, sind unter diesem Gesichtspunkt kontraproduktiv, denn sie vernichten die Existenzgrundlage vieler Unternehmen sowie deren Arbeitnehmer und schränken darüber hinaus auch die Mobilität vor allem älterer Stadtbewohner in erheblichem Umfang ein.</p> <p>Gestatten Sie mir, in diesem Zusammenhang auf ein weiteres Verkehrsproblem in der Willy-Lessing-Straße einzugehen (ich bitte insoweit um Weiterleitung meines Schreibens an das Straßenverkehrsamt).</p> <p>Die Willy-Lessing-Straße ist zu einer wahren Rennstrecke verkommen. Durch das schnelle Tempo vor allem der Busse und des Schwerlastverkehrs werden die Gebäude, die ja Teil des Gesamtensembles der Weltkulturerbestadt sind, erheblich beschädigt. Zudem stellt die derzeitige Verkehrssituation eine erhebliche Gefahr für Fußgänger (im Bereich der drei Bushaltestellen sind die Gehwege viel zu schmal um die Sicherheit der Wartenden, die bis zur Fahrbahnkante stehen, zu gewährleisten,) und für Radfahrer dar. Diese müssen sich auf der rechten Seite stadteinwärts den Fahrradweg mit den Bussen teilen und haben auf der gegenüberliegenden Seite gar keine Möglichkeit dem Straßenverkehr auszuweichen.</p> <p>Hinweisen möchte ich auch noch auf die Synagoge in diesem Bereich, die ja auch einen besonderen Schutz benötigt.</p>	<p>Die gesamtheitliche Betrachtung eines innerstädtischen Verkehrskonzepts schlägt auch der Verkehrsentwicklungsplan 2030 vor und wird fachlich unterstützt.</p> <p>Die Planungsvorhaben beider Varianten beeinträchtigen die Existenzgrundlage der Unternehmen nach fachlicher Einschätzung in keiner Weise.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 sieht auch eine Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur in diesem Abschnitt vor. Diese ist in der weiteren Planung zu prüfen und anzupassen.</p>
--	--	---	---

			<p>All das sollte doch genügen, die Höchstgeschwindigkeit in der Achse vom Bahnhof (in der Luitpoldstraße ist die Situation auch nicht besser) bis zum Schönleinsplatz zu reduzieren. Die Straßenverkehrsordnung müsste dies m.E. ermöglichen, dann dort befinden sich ja mehrere Gefahrenstellen.</p> <p>Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurde ja auch darüber gesprochen, den Verkehr aus allen durch die Baumaßnahme betroffenen Bereiche durch entsprechende Maßnahmen zu beruhigen. Die Willy-Lessing-Straße wurde dabei aber komplett übersehen.</p> <p>Bitte überprüfen Sie, ob es eine Möglichkeit und darüber hinaus den Willen der dafür Verantwortlichen gibt, eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen. Die dann minimal längere Fahrzeit der öffentlichen Verkehrsmittel sollte dafür kein Hindernis sein.</p>	<p>Die derzeitige Rechtslage sieht noch vor, dass eine Abweichung unter eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts aus streng definierten Gründen gerechtfertigt werden muss. Es gibt jedoch Bestrebungen, diese Situation umzukehren, sodass prinzipiell 30 km/h gilt und bei schnelleren Geschwindigkeiten eine Ausnahme begründet werden muss. Auch die Stadt Bamberg hat sich einer solchen Initiative angeschlossen. Sofern vom Bund und Land die gesetzlichen Vorgaben entsprechend geändert werden, sollte in Bamberg Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgewiesen werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<b>A.31.</b>	Schreiben 31	23.10.2023	<p><b>Als Bürgerin dieser Stadt spreche ich mich ganz klar für</b> die maximale Begrünung der Friedrichstraße sowie die Verbreiterung von Geh- und Radwegen aus - <b>Variante 6.</b></p> <p>Gemeinsam mit dem Stadtrat haben Sie es als OB einer mittelgroßen Stadt in der Hand, jenseits politischer Richtlinien aus Berlin oder Brüssel konkret etwas zu verändern und zu bewegen im Hinblick auf eine Verkehrswende in unseren Städten, verbunden mit intensiven Bemühungen um die Schaffung von Grünzonen und Luftschneisen, dem Pflanzen echter, großkroniger Straßenbäume sowie der Entsiegelung von Flächen. Die</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

			Friedrichstraße könnte ein Baustein dafür sein. Viel Erfolg damit!	
<b>A.32</b>	Schreiben 32	24.10.2023	<p>Der ausgezeichneten Stellungnahme von Prof.Dr. Krings schließe ich mich ausdrücklich an.</p> <p>Als langjähriger Bewohner habe ich die Änderung der Verkehrsverhältnisse in über 60 Jahren miterlebt. Der Ausbau des Heinrichdammes zum Rhein-Main Donau Damm mit der Anbindung an den Münchner Ring haben im Laufe der Jahre zu einer erheblichen Zunahme des Straßenverkehrs und des Fremdparkverhaltens in der Ottostraße zwischen Heinrichsdamm und Hainstraße geführt.</p> <p>Da es sich hier um ein reines Wohngebiet handelt, ist im Hinblick vor allem auf ältere Anwohner und Kinder nicht zu akzeptieren, dass durch die geplanten Maßnahmen rund um die Friedrichstraße die Ottostraße zu einer Durchgangsverkehrsstraße wird. Gerade während des Berufsverkehrs ist die Ottostraße bereits jetzt einer erheblichen Belastung durch den MIV ausgesetzt. Es sollte bessere Möglichkeiten geben, als im Haingebiet eine Hauptverkehrsader zu schaffen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der geplante Straßenführung Friedrichstraße ergeben sich auch einschneidende Veränderungen für den ÖPNV, siehe Gutachten 3.1.ÖPNV. Es ist nicht zu akzeptieren, dass die Streckenführung der Buslinie 909 weiter an die Pe-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aus fachlicher Sicht ist es nicht gewollt, dass zusätzlicher Verkehr durch ein Quartier fährt. Dementsprechend sind verkehrsberuhigende Maßnahmen anzuwenden. Im Haingebiet sind solche bereits vorhanden z. B. durch Einengung der Straßen durch Grünelemente und eine geringe Verkehrsgeschwindigkeit. Ein Verkehrsmodell kann eine „Attraktivität“ der Straße für die Durchfahrung nicht abbilden. Demnach entsprechen die vorgestellten Zahlen für den Bereich des Haingebietes eher Höchstwerten.</p> <p>Die Buslinie 909 kann weiterhin die bisherige Route befahren. Der Zugang in die Herzog-Max-Straße erfolgt in beiden Varianten über die Luisenstraße bzw. die Friedrichstraße aus Richtung Wilhelmsplatz.</p>



			<p>riperie des Haingebietes gedrängt wird, wodurch es den Senioren immer mehr erschwert wird, mit dem ÖPNV ins Stadtzentrum zu gelangen. Eine weitere Beschneidung der Transportmöglichkeiten für ältere Menschen würde ebenfalls die geplante Reduzierung des Taktes der Linie 909 von einer halben auf eine ganze Stunde bedeuten.</p> <p>Es ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass durch die Zunahme des Verkehrs der Wohnwert im bezeichneten Gebiet deutlich sinkt, was mit einem Wertverlust der Anwesen einhergeht.</p> <p><b>Auf jeden Fall ist zu verhindern, dass in einem reinen Wohngebiet eine Durchgangsstraße entsteht!</b></p>	<p>Eine Reduzierung des Taktes ist nicht vorgesehen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
A.33.	Schreiben 33	24.10.2023	<p>Im Nachgang zur Bürgerinfoveranstaltung zur Friedrichstraße nehmen wir innerhalb der laufenden Frist noch Stellung wie folgt:</p> <p>Zunächst möchten wir grundsätzlich betonen, dass wir als Bewohner des Haingebietes eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt ausdrücklich befürworten. <b>Dies gelingt unserer Ansicht nach aber nur mit einem großen und aufeinander abgestimmten Gesamtkonzept.</b> Alleine die Änderung der Friedrichstraße in eine Einbahnstraße stadteinwärts wird nicht den Verkehr aus der Innenstadt fernhalten, sondern vielmehr lediglich zu einer Verkehrsverlagerung des stadtauswärts fließenden Verkehrs führen und dies auch noch in ein Wohngebiet.</p> <p>Der vom Kaulberg kommende und stadtauswärts fahrende Verkehr wird in das Haingebiet gedrängt. An den Kreuzungen der Hainstraße zur Amalienstraße und Ottostraße wird es – wie bereits jetzt schon in Stoßzeiten – zu einem längeren Rückstau kommen. Die Ottostraße ist bereits mit Tempo 30 sowie Engstellen versehen. Dennoch herrscht hier schon jetzt, vor allem im morgendlichen Berufsverkehr, eine hohe Verkehrsbelastung. Die Ottostraße ist der Schulweg der meisten Hainkinder zur</p>	<p>Die gesamtheitliche Betrachtung eines innerstädtischen Verkehrskonzepts schlägt auch der Verkehrsentwicklungsplan 2030 vor und wird fachlich unterstützt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

		<p>Hainschule. Wenn nun noch mehr Verkehr in die Ottostraße gedrängt wird, wird dies für die Schüler, wie auch im Übrigen für Familien, die ihre Kinder in den Kindergarten bringen und auch für Senioren, zu einer zusätzlichen Gefährdungslage führen. Die von der Planung in Aussicht gestellt „Beruhigung“ scheint eine leere Versprechung zu sein, da eine zusätzlich mögliche Verkehrsberuhigung – neben den bereits vorhandenen Engstellung und Tempo 30 und bis auf das Anbringen eines „Anliegerstraße“-Schildes - nicht darstellbar ist und auch nicht vorgestellt wurde. Alleine ein zusätzliches Schild „Anliegerstraße“ wird den Durchgangsverkehr nicht fernhalten.</p> <p>Die Friedrichstraße ist schon seit Jahrzehnten eine Hauptverkehrsstraße, verfügt über 2 Ampeln und einen „Zebrastreifen“. Weshalb der Verkehr stattdessen durch eine Straße geleitet werden soll, die als Schulweg von vielen Kindern aus dem Haingebiet dient und aufgrund der Enge einen Begegnungsverkehr von 2 Fahrzeugen nicht zulässt, ist mehr als unverständlich.</p> <p>Sowohl die vorgestellte Variante 4 als auch Variante 6 wird daher lediglich zu einer sehr viel höheren <b>Verkehrsbelastung für die Bewohner des Haingebietes führen, aber nicht zu einer Verkehrsreduzierung in der Innenstadt. Der Verkehr in Richtung Innenstadt kann schließlich weiter fließen.</b></p> <p>Wenn überhaupt eine Änderung der Friedrichstraße zwingend notwendig ist, <b>wäre unseres Erachtens allenfalls die Variante 2 sinnvoll und durchführbar.</b> Den wegfallenden Rasenstreifen könnte man - wie in so vielen anderen Planungen in Bamberg - durch entsprechende Ausgleichsflächen kompensieren.</p>	<p>Der Verkehr aus Richtung des Berggebiets wird bei Variante 6 über den Heinrichsdamm geleitet, dessen Einbahnrichtung umgedreht wird.</p> <p>In der Verkehrsmodellberechnung sind die Verkehrsverlagerungen auf das Haingebiet bei Variante 4 nicht erkennbar.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Variante 2 wurde dem Mobilitätssenat am 20.06.2023 vorgestellt und verworfen. (<a href="#">VO/2023/6600-61</a>) Bei dieser Variante würde in die Grünanlage des Schönleinsplatzes, aufgrund der notwendigen Verbreiterung des Geh- und Radwegs, eingegriffen werden.</p>
--	--	---	---

A.34.	Schreiben 34	24.10.2023	<p>Ich wohne am Wilhelmsplatz und fahre alles in der Stadt mit dem Fahrrad. Es ist unbedingt notwendig für eine echte Verkehrswende die Friedrichstr. als Einbahnstr. umzubauen.</p> <p>Wir brauchen zukünftig eine Stadt mit mehr Grün, mehr Bäume gegen die Hitze und einen fahrradfreundlichen Ausbau!</p> <p>Viele Städte in Belgien, Holland und Dänemark sind uns verkehrstechnisch schon Jahre voraus. Das Fahrrad ist das beste, schnellste, umweltfreundlichste Verkehrsmittel in der Stadt und braucht daher mehr Platz und Sicherheit.</p> <p><b>Vielen Dank für eine Abstimmung für Variante 6!</b></p>	Kenntnisnahme
A.35.	Schreiben 35	25.10.2023	<p>Der o.g. Sitzungsvorlage und Ihren Ausführungen bei der Bürgerversammlung am 18.10.2023 ist zu entnehmen, dass eine Verkehrsberuhigung der Friedrichstraße geplant ist. Dieses Planungsvorhaben in den hier präferierten Varianten 4 und 6 wirft bei uns einige Fragen auf.</p> <p>Die Friedrichstraße soll in beiden Varianten (teilweise) zur Einbahnstraße stadteinwärts umgeplant werden. In diesem Fall sind u.a. die Franz-Ludwig-Straße oder der Heinrichsdamm als zukünftige Hauptverkehrsadern bzw. Entlastungsstraßen vorgesehen.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen in der Franz-Ludwig-Straße und am Heinrichsdamm erhöht sich dadurch Ihren Planungen zufolge um mindestens 30 Prozent.</p>	<p>Eine Verkehrserhöhung in der Franz-Ludwig-Straße ist nicht gewollt. Die Änderung zu einer Anliegerstraße mit ÖPNV soll einer Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken.</p> <p>Die Einbahnrichtung des Heinrichsdamms wird in Variante 6 umgedreht. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist bislang deutlich niedriger als derzeit üblich. Um die Franz-Ludwig-Straße sowie die Dr.-von Schmitt-Straße zu entlasten, wird der Verkehr bewusst in den Heinrichsdamm gelenkt. Trotz der Lenkenden Maßnahmen ist das prognostizierte Verkehrsaufkommen nicht höher als heute.</p>

		<p>Um die Verkehrssicherheit unserer 745 Schülerinnen und Schüler zu gewährleisten und die Beeinträchtigungen des Unterrichts durch Lärm und Emissionen (Lüftungsproblematik im 3. Stock des Hauptbaus) zu minimieren, halten wir folgende flankierende Maßnahmen zum Bauvorhaben für zwingend notwendig:</p> <p><b>Ad Verkehrssicherheit:</b> Unsere Sportanlagen befinden sich zum Teil am Heinrichsdamm, so dass eine Überquerung des Heinrichsdamms für Schüler*innen bei einem noch deutlich höheren Verkehrsaufkommen mit Überquerungshilfen (Ampel, Übergang etc.) flankiert werden müsste, um eine gefahrlose Überquerung für die Kinder zu gewährleisten. Bei einer Ortbegehung am 07.09.2023 mit Herrn Hennemann und der Fa. conceptk wurden bereits die fehlenden sicheren Übergänge bemängelt.</p> <p>Außerdem ist die Franz-Ludwig-Straße als Schulweg für alle Fahrschüler in jedem Fall als verkehrsberuhigte Straße zu planen. Dies müsste vom Mobilitätssenat mit in die Beschlussvorlage eingebracht werden.</p> <p><b>Ad Lärm- und Emissionsbelastung:</b> Eine solche Verlagerung des Verkehrsaufkommens würde mit Sicherheit auch zu einer erhöhten Lärm- und Emissionsbelastung in der Franz-Ludwig-Straße und dem Heinrichsdamm führen. Wie würde diesem Umstand</p>	<p>Das prognostizierte Verkehrsaufkommen des Heinrichsdammes steigt nicht an. Eine Realisierung einer Querungshilfe in diesem Abschnitt wird geprüft.</p> <p>Die Franz-Ludwig-Straße ist eine geradlinig verlaufende Anliegerstraße mit Parkständen auf beiden Seiten der Fahrbahn. Ein verkehrsberuhigter Bereich darf nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und muss über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Die Aufenthaltsfunktion ist im Bestand nicht erkennbar. Mittelfristig ist die Franz-Ludwig-Straße aufgrund der Bodenbeschaffenheit zu sanieren. In der Neuplanung sind mehr Grün im Straßenraum sowie verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen zu prüfen.</p> <p>Das prognostizierte Verkehrsaufkommen in der Franz-Ludwig-Straße sieht keine notwendigen Maßnahmen des Emissionsschutzes vor, da die Verkehrsstärke aus fachlicher Sicht nicht stark an-</p>
--	--	---	---

		<p>bezüglich des Schulgebäudes - wir denken hier an Lüftungsanlagen und Schallschutzmaßnahmen - Rechnung getragen?</p> <p>Im Weiteren machen wir uns große Sorgen, wie auch während der dreijährigen Bauzeit der Friedrichstraße die Verkehrssicherheit unserer Schülerinnen und Schüler rund um unser Schulgebäude zwischen Franz-Ludwig-Straße und Heinrichsdamm (den beiden neuen Ausfallstraßen stadtaus- und stadteinwärts) gewährleistet werden kann.</p> <p>Natürlich begrüßen wir jede bauliche Maßnahme, die zur Entsiegelung von Flächen, dem Klimaschutz, der Verkehrsberuhigung und zur Minimierung des Individualverkehrs führen könnte. Allerdings haben wir für 745 Schülerinnen und Schüler Sorge zu tragen, die schon jetzt ein Recht auf einen sicheren Schulweg und möglichst gute Lernbedingungen haben. Insofern müssen die berechtigten Bedürfnisse und Anliegen dieser Kinder im Alter zwischen 10 und 19 Jahren bei jeder baulichen Maßnahme berücksichtigt werden.</p> <p>Wir bitten unsere Bedenken in Ihre Entscheidungsfindung miteinzubeziehen und hoffen auf eine Lösung, die die berechtigten Anliegen der Schüler*innen des Franz-Ludwig-Gymnasiums miteinbezieht.</p> <p>Wir bedanken uns herzlich für den informativen Bürgerabend und die Möglichkeit, unsere Bedenken Ihnen vor der Entscheidung vorzutragen zu dürfen.</p>	<p>steigen wird. Eine Prüfung wird bei der Neuplanung erfolgen. Beim Heinrichsdamm wird bei Variante 6 kein Erhöhtes Verkehrsaufkommen prognostiziert.</p> <p>Während der Bauzeit sind Wegebeziehungen vor allem für die Nahmobilität (Fuß, Rad) aufrecht zu erhalten. Im Besonderen ist auf die Schulwegsicherheit zu achten, die im Rahmen der Planungen und Umsetzungen von Baumaßnahmen berücksichtigt wird.</p>
--	--	---	--

A.36.	Schreiben 36	25.10.2023	<p>Ich möchte mich im Vorfeld der Mobilitätssitzung am 14.11. bezüglich der Neugestaltung der Friedrichstraße zu Wort melden. Es freut mich, dass im Rahmen dieser Diskussion zwei vielversprechende Optionen ausgearbeitet wurden. <b>Persönlich spreche ich mich vehement für Variante 6 aus.</b></p> <p>Die geplante Anbindung der Friedrichstraße an das Fernwärmenetz sowie die Aussicht auf eine umfassende Neugestaltung im Sinne einer nachhaltigen Mobilität in Bamberg begrüße ich ausdrücklich. Variante 6 erscheint mir besonders überzeugend, da sie durch breitere Rad- und Gehwege, die Anlage mittiger Baumreihen sowie die Schaffung sicherer Lade- und Lieferzonen den Fuß- und Radverkehr stärkt. Dies entspricht nicht nur den aktuellen Vorgaben bezüglich Geh- und Radwegbreiten, sondern unterstützt auch das übergeordnete Ziel einer Verlagerung vom Autoverkehr hin zu umweltfreundlichen Mobilitätsformen wie Fahrrad, Fußgänger und öffentlichem Nahverkehr.</p> <p>Die präsentierte CO2-Bilanz im Stadtrat verdeutlichte, dass der Verkehrssektor eine Schlüsselrolle bei der Erreichung unserer Klimaziele spielt. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, die im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehenen Maßnahmen zügig umzusetzen. Variante 6 trägt konsequent dazu bei, diese Ziele zu realisieren, und verbessert die Aufenthaltsqualität sowie die Luft in der Friedrichstraße nachhaltig.</p> <p>Ich möchte betonen, dass eine Rückkehr zum Status Quo nach der Fernwärmeanbindung nicht nur unzeitgemäß, sondern auch rechtlich problematisch wäre. Variante 6 hat nicht nur eine unmittelbare Wirkung auf die Förderung von Fahrrad- und Busnutzung, sondern sendet auch ein starkes Signal aus: Es ermutigt Menschen dazu, das Auto weiter entfernt zu parken und den letzten Abschnitt ihres Weges zu Fuß zurückzulegen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
-------	--------------	------------	--	--

			<p>Die Umsetzung von Variante 6 wird die Friedrichstraße in vielerlei Hinsicht aufwerten – von einem verbesserten Hitzeschutz bis zur Förderung des Baumbestandes und einer insgesamt gesteigerten Luftqualität. Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe, auf Ihre Unterstützung für Variante 6 bei der anstehenden Abstimmung zählen zu können.</p>	
<b>A.37.</b>	Schreiben 37	25.10.2023	<p>Am 14.11. wird in der Mobilitätssitzung über die Neugestaltung der Friedrichstraße abgestimmt. Im Vorfeld wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet, von denen sich nun zwei in der engeren Auswahl befinden.</p> <p>Ich heiße herzlich willkommen, dass die Friedrichstraße an das Fernwärmenetz angeschlossen und eine Neuorganisation im Sinne einer nachhaltigen Mobilität in Bamberg geplant ist.</p> <p><b>Mein Favorit bleibt nach wie vor Variante 6</b>, da sie durch großzügigere Rad- und Fußwege, die Anpflanzung von Bäumen in der Straßenmitte sowie die Einrichtung sicherer Lade- und Entladezonen Fußgängern und Radfahrern mehr Raum gibt. Diese Maßnahmen sind in Übereinstimmung mit den aktuellen Vorgaben hinsichtlich der Breite von Geh- und Radwegen und unterstützen das Ziel, den Verkehr von privaten Autos hin zu umweltfreundlicher Mobilität (Fahrrad, Fußgänger und öffentlicher Nahverkehr) zu verlagern.</p> <p>Die präsentierten Daten zur CO2-Bilanz im Stadtrat unterstreichen, dass der Verkehrssektor weiterhin eine erhebliche Herausforderung für die Klimaziele der Stadt darstellt. Deshalb halte ich die zügige Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehenen Maßnahmen für äußerst dringlich. Variante 6 trägt entschieden dazu bei und wirkt sich positiv auf die Lebensqualität in der Friedrichstraße aus, indem sie die Luftqualität verbessert.</p> <p>Es ist von Bedeutung zu betonen, dass eine Rückkehr zum Status Quo nach der Fernwärmeanbindung nicht mehr den aktuellen verkehrsrechtlichen Vorgaben entsprechen würde. Variante 6 hat zudem eine wegweisende Wirkung, da sie die Nutzung</p>	Kenntnisnahme

			<p>von Fahrrädern und Bussen fördert und die Menschen dazu anregt, ihre Autos weiter entfernt zu parken und den letzten Abschnitt zu Fuß zurückzulegen.</p> <p>Die Umsetzung von Variante 6 wird die Friedrichstraße insgesamt aufwerten und zur Schaffung eines verbesserten Hitzeschutzes beitragen, während großzügigere Baumscheiben und verstärkte Beleuchtung in der Straßenmitte das Wachstum der Bäume fördern.</p> <p>Ich danke Ihnen aufrichtig für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe auf Ihre Unterstützung für Variante 6 bei der bevorstehenden Abstimmung.</p>	
<b>A.38.</b>	Schreiben 38	25.10.2023	<p>Am 14.11. wird in der Mobilitätssitzung über die Neugestaltung der Friedrichstraße abgestimmt. Vorab wurden mehrere Varianten entwickelt, aus denen sich zwei mögliche herauskristallisiert haben, die nun in der engeren Wahl sind.</p> <p>Ich begrüße die geplante Anbindung der Friedrichstraße an das Fernwärmenetz und die Möglichkeit einer Neuorganisation der Straße im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität in Bamberg.</p> <p><b>Meine bevorzugte Option ist Variante 6</b>, da sie durch breitere Rad- und Gehwege, mittige Bäume sowie sichere Lade- und Lieferzonen den Fuß- und Radverkehr stärkt. Dies unterstützt das Ziel einer Verlagerung vom Autoverkehr hin zur umweltfreundlichen Mobilität (Rad, Fuß und ÖPNV) und entspricht aktuellen Vorgaben bezüglich Geh- und Radwegbreiten.</p> <p>Die vorgestellte CO2-Bilanz im Stadtrat zeigt, dass der Verkehrssektor weiterhin eine Herausforderung für die Klimaziele der Stadt ist. Daher erscheint mir eine rasche Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehenen Maßnahmen als dringend. Variante 6 unterstützt diese Ziele konsequent und trägt zur Aufenthaltsqualität und Luftverbesserung in der Friedrichstraße bei.</p>	



		<p>Ich möchte darauf hinweisen, dass eine Wiederherstellung des Status Quo nach der Fernwärmeanbindung nicht mehr den aktuellen verkehrsrechtlichen Vorgaben entsprechen würde. Variante 6 hat auch eine Signalwirkung, da sie die Nutzung von Fahrrad und Bus fördert und die Menschen dazu ermutigt, das Auto weiter entfernt zu parken und die letzte Strecke zu Fuß zurückzulegen.</p> <p>Die Umsetzung von Variante 6 wird die Friedrichstraße insgesamt aufwerten und zu einem besseren Hitzeschutz und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Größere Baumscheiben und mehr Licht in der Straßenmitte fördern das Wachstum der Bäume.</p> <p>Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe auf Ihre Unterstützung für Variante 6 bei der anstehenden Abstimmung.</p>	Kenntnisnahme
--	--	---	---------------

A.39.	Schreiben 39	26.10.2023	<p>Zunächst möchten wir uns für die umfangreiche Beteiligung im Vorfeld ganz herzlich bedanken. Gerne nehmen wir zu den beiden Varianten 4 und 6 Stellung:</p> <p>Variante 4: Die beidseitigen Radwege mit 2 m Breite und die Gehwege mit einer Breite von 2,50 m sind auf den ersten Blick eine deutliche Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr zum Status quo. Jedoch wird durch die Liefer- und Ladezonen, sowie einigen Kurzzeitstellplätzen der Gehwegbereich an einigen Stellen reduziert. Der Radverkehr soll in Richtung Wilhelmsplatz an den Lieferzonen und Kurzzeitparkplätzen entlanggeführt werden. Hierbei wird eine neue Gefahrensituation für den Radverkehr durch unachtsam geöffnete Autotüren geschaffen. Es handelt sich bei den sog. dooring-Unfällen nicht um die häufigste Unfallart für Radfahrer, jedoch um eine, der die Radfahrenden kaum vorbeugen können. Auch vorausschauendes Fahren stoße hier an seine Grenzen, sagt Unfallexperte Siegfried Brockmann vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV): "Ein Radfahrer mit 20 Stundenkilometern hat einen Bremsweg von rund 11 Metern." Als Gegenmaßnahme müssten Straßen umgeplant werden, um Radfahrer mit ausreichendem Abstand an parkenden Autos vorbeizuführen, fordert der Experte. Aus diesen genannten Gründen sprechen wir uns gegen Variante 4 aus.</p> <p>Variante 6: Durch die Einbahnstraßenführung steht dem Rad- und Fußverkehr der nötige Platz für eine sichere Verkehrsführung zur Verfügung. Der Radweg verläuft geradlinig und führt nicht an parkenden Autos und Lieferfahrzeugen vorbei. Durch die Pflanzung der großkronigen Bäume in der Straßenmitte wird die gesamte Friedrichstraße aufgewertet. Richtigerweise gibt es auch bei dieser Variante Liefer- und Ladezonen und ein Kurzzeitparkplätze, jedoch befinden diese sich in der Straßenmitte und gefährden somit nicht den Radverkehr.</p> <p>Fazit: In den vergangenen Tagen hat der Gesetzgeber die Reform des Straßenverkehrsgesetzes auf den Weg gebracht. Dieses enthält</p>	<p>Zwischen ruhenden Verkehr (parkende Kfz) und Radverkehr wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m geschaffen, sodass das sogenannte Dooring (Unfälle beim Öffnen der Autotür mit Radfahrenden) vermieden wird. Der Gehwegbreite wird in diesem Abschnitt geringer ausfallen.</p>
-------	--------------	------------	--	--

			<p>nun Ziele zum Klima-, Umwelt- sowie Gesundheitsschutz und zur städtebaulichen Entwicklung. Und genau diese Ziele sind es, die beim Umbau Friedrichstraße berücksichtigt werden müssen. Mehr Grün durch großkronige Bäume, weniger Abgase und Verkehrslärm. Sichere Radverkehrsanlagen, die Menschen einladen, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Fußgänger:innen die gerne durch die Friedrichstraße gehen. So schaut zukunftsweisende Verkehrsplanung in unseren Augen aus. Die Pflanzung der großkronigen Bäume wäre eine sehr gute Maßnahme zur Klimaanpassung und die Neuverteilung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs ein Beitrag zur Verkehrswende und somit zum Klimaschutz. <b>All diese Vorteile bietet nur Variante 6, für die sich der ADFC ganz klar ausspricht.</b></p>	Kenntnisnahme
A.40.	Schreiben 40	26.10.2023	<p>Ich spreche mich für <b>Variante 6 (Einbahnstraße)</b> aus und halt mich mit meiner Stellungnahme kurz.</p> <p>Nachfolgend einige Punkte, die meine Entscheidung begründen.</p> <p><b>Eine sozial gerechte Stadt...</b></p> <p>... ermöglicht allen Menschen den gleichen Zugang zu Mobilität. Bestehende Nachteile insbesondere für Menschen mit Behinderung, Kinder oder armutsbetroffene Personen wen ausgeglichen.</p> <p>... nimmt ihren Auftrag ernst, negative Auswirkungen von Straßenverkehr, wie Luftverschmutzung oder Unfälle, zu verringern.</p> <p>... unterstützt den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV strukturell, damit sich mehr Menschen selbstbestimmt und klimaneutral fortbewegen können.</p> <p>... ermöglicht Raum für respektvolle Begegnungen, eine sichere Mobilität und eine ressourcenschonend und barrierearm erreichbare Innenstadt.</p>	Kenntnisnahme

			<p><b>Die Friedrichstraße in Bamberg als Einbahnstraße...</b></p> <p>... ist eine Straße mit Potential für Anwohnende, Menschen, die zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind.</p> <p>... verfügt über Bäume und Bänke für Aufenthaltsqualität und Klimaschutz.</p> <p>... bietet Raum, um sicher und respektvoll miteinander in Begegnung und aneinander vorbeizukommen.</p> <p>... ist ein guter Anlass, die in Bamberg bereits angestoßene Verkehrswende aktiv voranzubringen.</p>	
<b>A.41.</b>	Schreiben 41	26.10.2023	<p>Nach der sehr informativen Informationsveranstaltung zur Umgestaltung der Friedrichstraße <b>möchte ich mein Plädoyer für die Variante 6 aussprechen</b> mit folgenden Argumenten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ich bin 62 Jahre, langjährige, tägliche Fahrradfahrerin auch zur Arbeitsstelle am Heinrichsdamm. Ich denke, dass die Variante 6 die größtmögliche Sicherheit für FahrradfahrerInnen bietet.</li> <li>2. Großkronige Bäume sind eine große Bereicherung für die Stadt im Hinblick auf Klimmaanpassungsmaßnahmen.</li> <li>3. Städte müssen den Weg der Transformation gehen, um attraktiv zu bleiben. Dazu gehören meiner Meinung nach wichtige Schritte, das Fahrradfahren zu begünstigen auf Kosten der AutofahrerInnen. Nur so werden AutofahrerInnen auch zum Umdenken bewegt werden.</li> </ol> <p>Man sollte sich an positiven Beispielen orientieren, wie Münster, wo auch z.T. gegen Widerstand eine fahrradfreundliche Stadt geschaffen wurde und mittlerweile die Vorteile gesehen</p>	Kenntnisnahme

			werden. Ich habe selbst viele Jahre in Münster gelebt und habe erfahren, dass durch ein durchgehendes Konzept gerade viele ältere FahrradfahrerInnen sich im Straßenverkehr sicher fühlen.	
<b>A.42.</b>	Schreiben 42	26.10.2023	Ich halte es für unabdingbar im Sinne einer lebenswerten Zukunft für die Bürger:innen der Stadt Bamberg, <b>dass bei der Umgestaltung der Friedrichstraße die Variante 6 umgesetzt wird.</b>	Kenntnisnahme
<b>A.43</b>	Schreiben 43	26.10.2023	<p>Ich habe eine prinzipielle Frage: Gibt es in Bamberg immer nur dann Stadt- bzw. Verkehrsplanung wenn Kanalarbeiten o.ä. anstehen? Verkehrskonzepte kennen wir seit Jahrzehnten ohne dass nennenswerte Umsetzungen erfolgten. Beginnen wir doch mit der Langen Straße, der einstigen Flanier- und Einkaufsmeile! Eine sofortige Verkehrsberuhigung und Neugestaltung ist notwendig. Auf was will man hier noch warten? Vorschläge liegen zu Genüge vor. Zudem sollte die Gestaltung des gesamten öffentlichen Raumes in der Welterbestadt Bamberg ein Thema sein. Müllkübel verschiedenster Art, Elektrokästen, unnötige Schilder... stehen unkoordiniert in der Gegend herum. Die Schutzgemeinschaft Alt Bamberg hat dafür schon Verbesserungsvorschläge gemacht! <b>Was die Gestaltung der Friedrichstraße betrifft, ist es mir egal ob Variante 4 oder 6 verwirklicht wird. Vorher sollte eine Verkehrsentlastung des gesamten Inneren Rings erfolgen.</b> Die Bezeichnung großkronige Bäume Ist für mich euphemistisch.</p>	<p>Planungen der Verkehrsanlagen sowie Straßensanierungen dauern, von der Planung bis zur Umsetzung, mehrere Jahre. Aufgrund der Straßenzustände wird jährlich priorisiert, welche Abschnitte im Stadtgebiet mit der vorhandenen Kapazität umgesetzt werden können.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

A.44.	Schreiben 44	27.10.2023	<p><b>Ich möchte mein Votum abgeben für die VARIANTE VI</b> der Verkehrsplanung Friedrichstraße.</p> <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ neue und breite Fuß- Radwege bringen Sicherheit und schnelle Verbindungen</li> <li>➤ großkronige Laubbäume spenden Schatten und verbessern das Stadtklima.</li> <li>➤ endlich einmal eine wirkliche Verbesserung für Innenstadtbewohner, vor Allem, wenn sie, wie ich seit 40 Jahren</li> <li>➤ ohne Auto in der Stadt leben.</li> </ul>	Kenntnisnahme
A.45.	Schreiben 45	27.10.2023	<p><b>Bitte unterstützen Sie für die Friedrichstraße die Variante 6!</b></p> <p>Begründung:</p> <p>1. Breite und damit sichere Radfahrwege schützen die schon vorhandenen Radler und locken weitere Radfahrer in die Stadt, auch Lastenräder (für den Transport von Kindern und Waren). Die von der Stadt Bamberg geförderten Lastenräder für Gewerbetreibende wären bei Variante 6 deutlich besser einsetzbar.</p> <p>2. Mehr großkronige Bäume spenden Schatten und machen zusammen mit weiteren Grünpflanzen die Stadt klimafit und fördern die Artenvielfalt.</p> <p>Nur die Variante 6 für die Friedrichstraße ist ein weiterer (kleiner) Schritt zur menschen- und klimafreundlichen Stadt!</p>	Kenntnisnahme
A.46.	Schreiben 46	27.10.2023	<p>Als Bewohnerin der Stadt Bamberg schreibe ich Ihnen eine Email, um mich zu der Neugestaltung der Friedrichstraße zu positionieren.</p> <p>Deutschland hat sich dazu verpflichtet, alles Mögliche zu tun, um die Klimakatastrophe auf zu halten. Auch liegt es mir am Herzen, dass unsere Stadt möglichst lebenswert gestaltet wird.</p>	Kenntnisnahme

			<p>Viel Platz für große Bäume, Fußgehende und Fahrradfahrende sind ein essenzieller Teil dessen, ganz abgesehen von den damit einhergehenden Sicherheitsaspekten.</p> <p>Als junger Bürgerin ist es mir nicht zuletzt deswegen ein Anliegen, dass die Friedrichstraße nach der <b>Variante 6</b>, die den Fokus auf den Menschen und seine Umwelt anstelle vom Auto setzt, gestaltet wird.</p> <p>Daher bitte ich Sie, die Variante 6 zu unterstützen und sich aktiv für die Umsetzung dieser einzusetzen.</p>	
<b>A.47.</b>	Schreiben 47	27.10.2023	<p>Die für den 14. November anstehende Entscheidung über die Neugestaltung der Friedrichstraße ist wichtig für die zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität in unserer Stadt. Auf der Suche nach einem nachhaltigeren Stadtbild haben wurden mehrere Varianten sorgfältig geprüft und schließlich zwei vielversprechende Varianten in die engere Wahl gezogen.</p> <p>Mir ist eine umweltbewusste, und damit zukunftsfähige, Stadtentwicklung wichtig, weshalb ich mich für die Variante 6 ausspreche. Durch den Schwerpunkt auf die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer, die strategische Einbindung von Bäumen in der Mitte und die Einrichtung sicherer Lade- und Lieferzonen kommt mir diese Variante mit Abstand am sinnvollsten vor. Dieser Ansatz steht nicht nur im Einklang mit unseren langfristigen Zielen zur Reduzierung des Autoverkehrs, sondern gewährleistet auch die Einhaltung der geltenden Normen für die Abmessungen von Fuß- und Radwegen.</p> <p>Die dem Stadtrat vorgelegte CO2-Bilanz verdeutlicht die Herausforderungen im Verkehrsbereich. Die Dringlichkeit der Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan skizzierten Maßnahmen kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die Variante 6 ist aus meiner Sicht ein klares Bekenntnis zu diesen Zielen und ein Weg, um die Lebens- und Luftqualität in der Friedrichstraße zu erhöhen. Die Wissenschaft ist sich einig, wir müssen so</p>	Kenntnisnahme

			<p>schnell wie möglich gegen die Klimakrise handeln, um eine gute und lebenswerte Zukunft in Bamberg zu ermöglichen. Durch die Schaffung von Parkplätzen anstatt von Radwegen ist das kaum möglich.</p> <p>Abschließend möchte ich mich für Ihre Aufmerksamkeit in dieser Angelegenheit bedanken. <b>Da wir uns der entscheidenden Abstimmung nähern, hoffe ich auf Ihre wertvolle Unterstützung für Variante 6.</b> Es ist nicht nur eine Entscheidung für die Gegenwart, sondern eine Verpflichtung für die Zukunft der Friedrichstraße und unserer Stadt als Ganzes. Ich bin als Studentin erst seit einigen Jahren in Bamberg, aber es liegt mir sehr am Herzen, dort eine lebenswerte Zukunft mitgestalten zu können.</p>	
<b>A.48.</b>	Schreiben 48	28.10.2023	<p><b>Bitte um Bevorzugung der Variante 6</b> bei der Neugestaltung der Friedrichstraße, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nur so großzügige Radwege möglich sind -&gt; die mehr Bürgerinnen und Bürger veranlassen, per Rad in die Innenstadt zu fahren, vielleicht sogar mit Kindertransport-Fahrrädern oder Lasten-Fahrrädern. Damit würde auch der Autoverkehr entlastet und flüssiger gemacht;</li> <li>- nur so größere Bäume möglich sind, die dem Stadtklima zuträglich sind.</li> <li>- Beides macht unsere geliebte Stadt Bamberg menschen- und klimafreundlicher - so kann Bamberg zukunftsfähig werden!</li> </ul>	Kenntnisnahme



A.49.	Schreiben 49	28.10.2023	<p>Am 14.11 wird in der Mobilitätssitzung über die Neugestaltung der Friedrichstraße abgestimmt. Vorab wurden mehrere Varianten entwickelt, aus denen sich zwei mögliche herauskristallisiert haben, die nun in der engeren Wahl sind.</p> <p>Wir begrüßen es sehr, dass die Gebäude der Friedrichstraße an das Fernwärmenetz angeschlossen werden und im Zuge dessen eine Neuorganisation der Straße im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität im Stadtgebiet Bamberg erfolgen kann.</p> <p><b>Wir als Bamberger Klimaschutzbündnis favorisieren die Variante 6, die sich laut Sitzungsvorlage durch folgendes auszeichnet:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Einbahnstraßenverkehr stadteinwärts (die Einbahnrichtung Heinrichsdamm wird umgekehrt)</i></li> <li>- <i>mittige, großkronige Bäume</i></li> <li>- <i>je zwei Meter breite Fuß- und Radwege auf beiden Seiten</i></li> <li>- <i>Lade- und Lieferzonen, die Fuß- und Radverkehr nicht gefährden (durch wegfallende Fahrspur)</i></li> <li>- <i>mehr Straßenbegleitgrün als in Variante 4 (durch wegfallende Fahrspur)</i></li> </ul> <p>Die im Stadtrat vorgestellte CO2-Bilanz macht deutlich, dass der Verkehr das Sorgenkind bei der Erreichung der Klimaziele der Stadt bleibt, denn es ist der einzige Sektor, dessen Emissionen weiterhin gestiegen sind. Umso dringlicher erscheint uns eine zügige Umsetzung der Maßnahmen, die im vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen sind.</p> <p>In diesem Sinne wäre die Variante 6 wesentlich konsequenter durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Stärkung eines sichereren Fuß- und Radverkehrs durch breitere Rad- und Gehwege sowie Lade- und Lieferzonen.</b></li> </ul> <p>Dies ist ganz im Sinne des Ziels einer Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zum sogenannten Umweltverbund (Rad- und Fußmobilität sowie ÖPNV).</p>	Kenntnisnahme
-------	--------------	------------	---	---------------

			<p>- <b>Anpassung an aktuell geltende Vorgaben bezüglich Breite der Geh- und Radwege.</b> Eine Wiederherstellung des Status Quo nach der Verlegung der Fernwärmeanschlüsse ist nicht möglich, da dieser nicht mehr den heutigen verkehrsrechtlichen Bestimmungen entsprechen würde.</p> <p>- <b>Signalwirkung.</b> Es ist weiterhin möglich, mit dem Auto ins Zentrum zu fahren, aber die Menschen werden dazu ermuntert, auf Fahrrad oder Bus umzusteigen oder das Auto weiter weg zu parken und den Rest der Strecke zu Fuß zu gehen.</p> <p>Ein weiterer Vorteil von Variante 6 ist, dass sich die Aufenthalts- und Wohnqualität in der gesamten Friedrichstraße steigern wird und dass durch die Pflanzung großkronigerer und klimaresilienter Bäume in der Straßenmitte mehr für den Hitzeschutz und die Verbesserung der Luftqualität erreicht werden kann. Durch größere Baumscheiben und mehr Licht in der Straßenmitte haben die Bäume eine höhere Chance, gut anzuwachsen und zu gedeihen.</p>	
<b>A.50.</b>	Schreiben 50	28.10.2023	<p>Ich habe meine Bedenken bereits beim sog. „Bürgerdialog“ am 18. Oktober in den Harmoniesälen in Bamberg geäußert und möchte hier noch eine ergänzende Stellungnahme zum bisherigen Ergebnis der beabsichtigten Neugestaltung der Friedrichstraße in Bamberg abgeben.</p> <p>A) Nach eingehender Recherche und auch juristischer Beratung und entgegen der Versicherungen des zuständigen Referenten des Stadtplanungsamts, enthält die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RaSt 06) keinerlei gesetzliche Vorgaben hinsichtlich etwaiger Mindestbreiten von Fahrrad- oder Gehwegen. Weswegen im Zuge des Bürgerdialogs behauptet wurde, dass Ausnahmen von der Vorgaben der RaSt 06 nicht möglich wären, kann ich nur eigene Vermutungen anstellen.</p>	<p>Bei einer Neuplanung eines innerstädtischen Straßenabschnittes sind Regelwerke der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) zu berücksichtigen. Darunter fallen u. a. die Regelungen für Radverkehrsanlagen, Stadtstraßen und Fußverkehrsanlagen (ERA 2010, RASSt 06, EFA 2001). Mindestmaße sowie Regelmaße sind dort enthalten.</p>

		<p><b>Offensichtlich sind jedoch solche Ausnahmen dennoch möglich, ansonsten wäre so kurzfristig nicht die Alternative „0“ ins Spiel gebracht worden?!</b></p> <p>B)Die Rechtsnatur der RaSt 06 als technisches Regelwerk spricht hierfür. Als solches dient die RaSt 06 als Leitfaden für eine zeitgemäße Stadtplanung – eine Patentlösung mit zwingenden Vorgaben mit bundesweiter Geltung stellt diese jedoch nicht dar. Technische Regelwerke dienen der Vereinheitlichung und Angleichung des Straßenbaus bzw. der Planung. Hierbei geht die RaSt 06 jedoch von einer idealisierten Ausgangslage aus. Die konkrete Umsetzung der Planung durch die Verwaltung hat jedoch stets auch mit Hinblick auf die konkreten Umstände des Einzelfalls vorort zu erfolgen. Auch dies ergibt sich nur denklogisch. Es sind schlicht andere Gegebenheiten bei der Planung von Straßenanlagen in historischen Altstädten zu beachten, als beispielsweise in Neubaugebieten.</p> <p>c) Dies deckt sich auch mit dem Anwendungserlass der obersten Baubehörde im Bayerischen Ministerium des Inneren v. 11.02.2019. In diesem wurde festgehalten, dass zwar die RaSt 06 grundsätzlich in die künftige Planung mit zu berücksichtigen wäre, jedoch mit nachstehender Einschränkung:  „Für die Anwendung im kommunalen Straßenbau wird darauf hingewiesen, dass die RaSt 06 als Hilfsmittel für die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen anzusehen ist. Die Anwendung des RaSt 06 entbindet die kommunalen Baulastträger nicht von der Pflicht, die durch die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen berührten Belange unter Beachtung übergeordneter Ziele gegeneinander und untereinander abzuwägen und den Entwurf nach den Erfordernissen des Einzelfalls zu begründen.“</p>	<p>Auf Grund der oben aufgeführten Richtlinien sind Mindestmaße für Geh- und Radweg erforderlich. Die Variante 0, die Beibehaltung des Bestandes ist nicht möglich.</p>
--	--	---	---

		<p>Ferner heißt es:  „Weicht ein kommunaler Baulastträger von der RaSt 06 ab, kann eine staatliche Behörde einen Entwurf nicht mit dem bloßen Hinweis auf die Abweichung von der RaSt 06 ablehnen oder korrigieren. Abweichungen von Planungsgrundsätzen und -zielen müssen im Einzelfall betrachtet werden“</p> <p>Hieraus geht der eindeutige Wille des Landesgesetzgebers hervor, dass zwar die RaSt 06 grundsätzlich bei der kommunalen Planung von Straßenanlage mit berücksichtigt wird, diese jedoch keinesfalls als zwingende Vorschrift verstanden haben will.</p> <p>Da schon das Stadtplanungsamt offenkundig die Verbindlichkeit der RaSt 06 falsch bewertet hat, stellt sich weiter die Frage, inwiefern überhaupt Ausnahmen der Vorgaben der RaSt 06 im Zuge der Planung berücksichtigt worden sind. Insbesondere muss die Frage gestellt werden, wenn schon seitens der Verwaltung von rechtsverbindlichen Mindestvorgaben ausgegangen wurde, inwiefern überhaupt Alternativen <b>-Alternative „0“</b> ausgenommen- erwogen wurden, welche nicht eine Umwidmung der Friedrichstraße in eine Einbahnstraße beinhalten.</p> <p>Daher wird angeregt, dass sich der Stadtrat zunächst seitens der Verwaltung Auskünfte einholt, welche Alternativen tatsächlich in Erwägung gezogen wurden und inwieweit die rechtsirrigte Annahme, es handele sich bei der RaSt 06 um zwingendes Recht hierauf Einfluss hatte. Wobei hierbei auch die Frage erlaubt sein muss, wenn die Verwaltung von einem zwingenden Normcharakter ausgegangen ist, weswegen überhaupt andere Alternativen als solche die nun debattiert werden hätten geprüft werden sollen.</p>	<p>Die technischen Regelwerke der der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) stellen die planerischen Grundlagen der Straßenplanung dar und haben einen hohen Verbindlichkeitswert. Wenn von diesem abgewichen wird ist dies zu begründen. Einer Abweichung von den Regelbreiten kann von Seiten der Verwaltung nicht zugestimmt werden.</p>
--	--	--	--

		<p>Weiterhin wird angeregt, dass sich der Stadtrat beim zuständigen Plenum informiert, ob dieser ebenfalls aufgrund der Informationen der Stadtverwaltung davon ausging, dass es sich bei der RaSt 06 um zwingendes Recht handele. Wenn dies der Fall sein sollte, woher stammt diese Information?</p> <p>Ermessensausübung und zu berücksichtigende Belange:          Problematischer erscheint diese Fehlannahme jedoch auf der Ebene der Ermessensausübung im Zuge der Gewichtung und Abwägung der betroffenen Belange der Öffentlichkeit. Wenn die Stadtverwaltung, wie vorgetragen, davon ausging, dass es sich bei der RaSt 06 um zwingendes Recht handeln würde, dann kann denklogisch auch keine Abwägung der, durch die beabsichtigte Änderung der Friedrichstraße, betroffenen öffentlichen Belange vorgenommen worden sein.          Als solches wäre dies ja nur dort notwendig, wo ein Ermessensspielraum eröffnet ist.</p> <p>Daher wird weiterhin angeregt, dass sich der Stadtrat bei der Verwaltung darüber informiert, welches Abwägungsmaterial bei der Planung berücksichtigt wurde, ob dieses unter der Annahme es handele sich bei den Vorgaben der RaSt 06 um zwingendes Recht zusammengetragen wurde und ob anderes Abwägungsmaterial ohne den anfänglichen Rechtsirrtum berücksichtigt worden wäre.          Neben der Frage, ob hinreichendes Abwägungsmaterial zusammengetragen worden ist, stellt sich weiterhin die Frage, ob dieses auch entsprechend korrekt gewichtet worden ist. Durch die beabsichtigte Änderung der Friedrichstraße und den damit verbundenen Folgeänderungen, insbesondere die Umleitung des Verkehrs durch die Franz-Ludwig-Straße, würden in erheblichster Weise gewichtige öffentliche Belange berührt. Exemplarisch wäre hier zu nennen:</p>	<p>Siehe oben</p>
--	--	--	-------------------

		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Erhöhte Straßengefahr im Bereich des Franz-Ludwig-Gymnasiums, gerade auch mit Hinblick auf die Schulkinder,</li> <li>- Erhöhtes Verkehrsaufkommen im Bereich des Seniorenzentrums, ebenfalls verbunden mit einem deutlichen Anstieg der verkehrsbedingten Immissionen,</li> <li>- Erhöhtes Verkehrsaufkommen im gesamten Bereich der Franz-Ludwig-Straße, ebenfalls verbunden mit einem deutlichen Anstieg der verkehrsbedingten Immissionen,</li> <li>- Einschränkungen der Parkmöglichkeiten für die Anwohner der Franz-Ludwig-Straße,</li> <li>- Umleitung von Anliefererverkehr, Lkws und anderen Großfahrzeugen durch ein Wohnviertel,</li> <li>- Erschwerte Erreichbarkeit des Ärzte-Zentrums und der Apotheke,</li> <li>- Einschränkungen des ÖPNV durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Franz-Ludwig-Straße.</li> </ul> <p>Es mag zwar gerade im Geiste der heutigen Zeit ein erstrebenswertes Ziel der städtischen Planung sein, die Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger zu verbessern, jedoch dürfen andere Belange der Öffentlichkeit nicht gänzlich vernachlässigt werden. Dies gerade auch mit Hinblick darauf, dass durch die beabsichtigte Veränderung der Friedrichstraße faktisch nichts am Gesamtverkehrsaufkommen im Innenstadtbereich geändert würde. Die erhoffte „Verbesserung der Verkehrslage“ würde allenfalls punktuell erfolgen und die Problematik schlicht hin nur auf andere Bereiche umgelagert werden.</p> <p>Weswegen weiterhin angeregt wird, dass sich der Stadtrat nochmals das Abwägungsmaterial der Stadtverwaltung vorlegen lässt und überprüft, ob dieses hinreichend die Belange der Anwohner der Franz-Ludwig-Straße, des Heinrichdamms sowie der sonstigen betroffenen Straßen erfasst hat.</p>	<p>Durch Maßnahmen, wie einer Anliegerstraße kann der Durchgangsverkehr reduziert werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Einschränkung der Parkstände ist nicht geplant.</p> <p>Schwerverkehr wird über den Heinrichsdamm, bzw. über die Nürnberger Straße geleitet.</p> <p>Die Erreichbarkeit ist in allen Varianten möglich.</p> <p>Der ÖPNV ist zu priorisieren. Maßnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs in der Franz-Ludwig-Str. sind geplant.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--	---	---

		<p>Ebenfalls erscheint es sachdienlich, die genaue Gewichtung der betroffenen Belange nochmals zu überprüfen, insbesondere mit Hinblick auf die Möglichkeit von den Vorgaben der RaSt 06 abzuweichen.</p> <p>3. Kosten der beabsichtigten Änderungen:          Letztlich blieb auch die Frage der voraussichtlichen Kosten für die beabsichtigte Änderung der Friedrichstraße offen. Es mag zwar ein gänzlich unliebsames Thema sein, jedoch stellt das kommunale Sparsamkeitsprinzip durchaus einen gewichtigen Haushaltsgrundsatz dar. Auch diesbezüglich wurden keine Informationen im Zuge des Bürgerdialogs vorgelegt.          Weswegen angeregt wird, dass sich der Stadtrat dezidiert die voraussichtlichen Kosten der Alternativen 4. und 6. aufzeigen lässt und auch dies in einer etwaigen Abwägung der öffentlichen Belange einstellt.</p> <p>Auch hier drängt sich die Frage auf, ob die voraussichtlichen Kosten der Umgestaltung der Friedrichstraße in einem, dem Sparsamkeitsprinzip entsprechenden, Verhältnis zu den voraussichtlichen Wirkungen stehen.          Da die Alternativen 4. und 6. wohl nur mit einem enormen finanziellen Aufwand umzusetzen wären, muss die Frage erlaubt sein, ob eine Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger nicht kostengünstiger durch die Anlage von weiteren Fahrrad- und Gehwegen in anderen Straßen erzielt werden könnte.          Beispielsweise durch die Anlage eines Fahrradweges in der Franz-Ludwig-Straße.          Dies hätte den Beieffekt, dass die Schulkinder nicht mehr auf der Straße fahren müssten. Den Anwohnern der Friedrichstraße hingegen wäre es zumutbar auf die Franz-Ludwig-Straße auszuweichen, sollten Sie die momentanen Radanlagen in der Friedrichstraße für unzulänglich halten.</p> <p>Ich bitte um entsprechende Prüfung und um Antwort.</p>	<p>Die Planung berücksichtigt die Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV). Insbesondere die Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund hilft Kosten einzusparen, die durch die intensive Nutzung des MIVs generiert werden. (Emissionen, Straßenschäden etc.)</p> <p>Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit von 30 km/h ist das Radfahren im Mischverkehr vertretbar.          Eine Radinfrastruktur in der Franz-Ludwig-Straße hätte Auswirkungen auf die dortigen Parkstände.          Kinder bis 8 Jahren müssen und bis 10 Jahren können auf dem Gehweg fahren.</p>
--	--	--	---

A.51.	Schreiben 51	29.10.2023	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für die Übersendung der PowerPoint-Präsentation zum Verkehrsmodell Friedrichstraße, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 18.10.23 vorgestellt wurde. Als besorgte Bürger von Bamberg sehen wir in diesen Unterlagen jedoch einige gravierende Mängel und Versäumnisse, die unsere Sorge um die zukünftige Entwicklung des Haingebiets und die Lebensqualität in unserer Stadt verstärken.</p> <p>Zunächst ist es zwar erfreulich, dass viele Aspekte berücksichtigt wurden, um Bamberg zu einer klimafreundlichen Stadt zu entwickeln. Sie beziehen die Anliegen von Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern, Bürgern, Kinder und Senioren mit ein. Dennoch sind in unseren Augen zwei elementare Punkte vernachlässigt worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Die Pendler wurden ausgeblendet:</b> Bamberg wird täglich von einer beträchtlichen Anzahl von Pendler aus dem Landkreis frequentiert, die in Arztpraxen, Verwaltungen, Büros, Schulen und für Lieferdienste arbeiten. Diese Pendler verlassen Bamberg hauptsächlich in südliche Richtung (Verkehrsknoten: Rhein-Main-Donau-Damm/Münchner Ring). Es ist unverantwortlich, dass die Präsentation diesen Verkehrsstrom schlicht ignoriert. Was wird aus diesen Pendlern? Welche Alternativen gibt es für sie? Wenn diese Fragen nicht adäquat beantwortet werden, riskieren wir, dass Autofahrer kreuz und quer klimaschädlich durch unsere Stadt fahren. Dies trägt zur Verkehrsüberlastung bei, was zu Staus, Gefährdungen von Radfahren und Fußgängern und einer insgesamt ineffizienten Nutzung unserer Straßen führt. In der aktuellen Situation können Sie in der Rush Hour wegen der Bauarbeiten am Münchner Ring den täglichen Rückstau am Rhein-Main-Donau-Damm selbst erleben. Er reicht bis zur Friedrichstraße zurück. Sogar an der Einfahrt Claviusstraße/Heinrichsdamm (gegenüber Park&amp;Ride-Parkhaus) bildet sich ein Stau aus findigen „Umfahrungsexperten“ die jede kleinste Straße nutzen um den Stau vermeintlich abzukürzen. Hier wird das Pendler-Problem deutlich.</li> <li>2. <b>Der Verkehrsknotenpunkt Rhein-Main-Donau-Damm/Münchner Ring wurde ignoriert:</b> Es ist schlichtweg unverständlich, wie der Netzdifferenzplan diesen essentiellen Verkehrsknotenpunkt vollkommen ignoriert. (Das südliche Haingebiet wird geschickt ausgeblendet). Diese eklatante Unterlassung führt dazu, dass sämtliche Annahmen und Rückschlüsse im Hinblick auf das Haingebiet ins Leere laufen. Die über 3.700 gezählten Fahrzeuge, die sich nun andere Routen suchen müssen, werden zwangsläufig das Haingebiet durchqueren und insbesondere die Hainstraße belasten. Die geographische Lage der Hainstraße in Richtung Süden geht gerade aus und ist</li> </ol>	<p>Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 hat als Oberziel die Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Regionalverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit. Die Stadtteile Bambergs sowie die Verflechtungskommunen sind durch ein breites und attraktives Mobilitätsangebot an das Stadtzentrum angebunden. Das regionale ÖPNV-Angebot wird zudem ab 08/2024 ausgebaut.</p> <p>Im Verkehrsmodell wurden die Auswirkungen auf den südlichen Hain im Status Quo, dementsprechend wurde nur der Ausschnitt des nördlichen Haingebietes dargestellt.</p>
-------	--------------	------------	---	--



			<p>geradezu eine Einladung für ein schnelles „Nach-Hause-Rasen“. Dies ist schlichtweg inakzeptabel, da dieses Gebiet eigentlich vom Verkehr beruhigt werden sollte. Nebenbei bemerkt, nimmt derzeit die Hainstraße bereits mit 14.827 Fahrzeuge einen Höchstwert am gesamten Verkehr in diesem Gebiet ein. (siehe Ihre Präsentation Seite 15 und 16).</p> <p>Es ist äußerst bedenklich, dass gerade eine zu beruhigende Zone (Haingebiet), die Kindergärten, Schulen, Seniorenheime und Spielplätze beherbergt, nun einem unverhältnismäßigen und gefährlichen Verkehrszuwachs ausgesetzt wird. Dies steht im krassen Widerspruch zu den Zielen einer modernen, verkehrsberuhigten Stadt.</p> <p>Wir appellieren eindringlich an Sie, diese gravierenden Versäumnisse zu überdenken und die Auswirkungen auf das Haingebiet und die Bewohner ernsthaft zu berücksichtigen. Es ist dringend erforderlich, den Status quo zu erhalten oder die Option Variante 4 verstärkt zu prüfen. Variante 6 verschärft das Problem und gefährdet die Lebensqualität in Bamberg.</p> <p>Wir erwarten von der Stadt Bamberg, dass sie ihre Verantwortung gegenüber den Bürgern wahrnimmt und die Bedenken der Bevölkerung in den Mittelpunkt ihrer Entscheidungsfindung stellt. Es geht um die Zukunft unserer Stadt und die Lebensqualität ihrer Bürger.</p>	<p>Nein, die Zahl bezieht sich auf den Knoten Friedrichstraße/ Willy-Lessing-Straße / Lange Straße / (Hainstraße) → Korrekterweise Schönleinsplatz. Der Verkehr teilt sich dann in Richtung Berggebiet und Hainstraße auf. In der Hainstraße ist der durchschnittliche werktägliche Verkehr unter 3.500 Kfz/24 h.</p> <p>Verkehrsberuhigte Maßnahmen sind bei Variante 6 zu berücksichtigen, um den Durchgangsverkehr im Haingebiet zu minimieren.</p>
A.52.	Schreiben 52	29.10.2023	<p>Danke für Ihre detaillierte Information zu den alternativen Planungen der Friedrichstraße. Wir haben die Pläne durchgeschaut und diskutiert und sprechen uns eindeutig für die Variante 6 aus. Dafür sprechen zahlreiche Argumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Leistungsfähigkeit:</b> Die Friedrichstraße ist Teil der Cityroute 8, die laut Radroutenzielnetz im VEP Bamberg 2030 eine "möglichst direkt geführte Hauptroute zur Anbindung der Stadtmitte" darstellt. "Dem Radverkehr kommt eine sehr hohe Bedeutung zu, was sich v. a. in sicherer und leistungsfähiger Infrastruktur und Führungsform ausdrückt." Nur die Variante 6 bietet eine durchgängige normgerechte Wegführung für Fuß- und Radverkehr, die dieser Anforderung an die Leistungsfähigkeit entspricht.</li> <li>• <b>Verkehrssicherheit:</b> Laut aktuellster Studien besteht die größte Unfallgefahr zwischen Rad- und Fußverkehr, wo beide Verkehrsarten sich die Flächen teilen oder Engstellen bestehen. Im Konflikt mit dem Autoverkehr sind besonders die Stellen gefährlich, wo Radwege neben parkenden Autos geführt werden. Die Unfallforschung der Versicherer (UdV) hat dies in einer <a href="#">aktuellen Studie</a></li> </ul>	Kenntnisnahme

			<p>gerade wieder belegt. Dieser Aspekt der Verkehrssicherheit wird nur mit der Variante 6 befriedigt. Seine Wichtigkeit wird mit der Zunahme des Radverkehrs, des zunehmenden Gewichts und der Geschwindigkeit von Fahrrädern (Elektroantrieb, Lastenräder) und der gleichzeitigen demografischen Veränderungen (alternde Gesellschaft) besonders verdeutlicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine negativen Auswirkungen auf Gesamtverkehr:</b> Aus den Analysen der Stadtverwaltung zur Verkehrsverlagerung wird deutlich, dass keine oder nur geringfügige Umwege entstehen, da zahlreiche Wegbeziehungen einfach über andere vorhandenen Straßen umsetzbar sind. Wichtig zu erkennen ist dabei, dass die Veränderungen im Verkehrsfluss keine der anderen Straßen in ihrem Charakter verändern.</li> <li>• <b>Verbesserung für den Lieferverkehr:</b> Für den Lieferverkehr gibt es Ladezonen, die gefährliches Parken von Lieferfahrzeugen vermeiden helfen bzw. überflüssig machen.</li> <li>• <b>Verbessertes Kurzzeitparken für Anwohnende:</b> Für das Kurzzeitparken gibt es Stellplätze, so dass Anwohnende für den Warentransport auch nahe an ihre Hauseingänge kommen können.</li> <li>• <b>Umwelteffekt:</b> Durch die großen Bäume in der Straßenmitte ist eine wesentliche Verbesserung des Mikroklimas zu erwarten, die gegenüber den heutigen Bäumen oder den Möglichkeiten der Variante 4 hervorsticht. Die Fällung der vorhandenen kleinen Bäume ist dabei sicher unschön, aber nach unserem Verständnis akzeptabel, da die Bäume aufgrund mangelnder Klimaanpassung und ungünstiger Pflanzsituation ohnehin keine sehr lange Lebenserwartung mehr haben. Und wenn man große Bäume haben möchte, muss man sie irgendwann pflanzen.</li> </ul> <p>Auch die Versickerungsflächen wirken größer, was dem Abfluss von Regenwasser dient.</p>	
--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schonung von Gebäuden:</b> Aufgrund der reduzierten Fahrzeuganzahl wird auch der Gebäudebestand weniger Erschütterungen ausgesetzt. Fast alle anliegenden Gebäude sind Einzeldenkmäler oder unterliegen dem Ensembleschutz.</li> <li>• <b>Niedrigere Herstellkosten:</b> Die Variante 6 benötigt einen geringeren Anteil von Verkehrsfläche für motorisierten Verkehr, die in der Herstellung teurer ist als Fläche für den Fuß- und Radverkehr.</li> <li>• <b>Verkehrsverlagerung entsprechend VEP 2030:</b> Die Maßnahme bringt für den Fuß- und Radverkehr eine deutliche Verbesserung, für den motorisierten Verkehr vielleicht eine geringe Verschlechterung. Dies unterstützt die Zielsetzung der Verkehrsverlagerung des Verkehrsentwicklungsplans für 2030 und regt zum Umstieg auf Fuß- und Radverkehr an. Dies verdient aus unserer Sicht auch eine Erwähnung in der öffentlichen Diskussion, um die einstimmig beschlossene Zielstellung des VEP aus dem Jahr 2017 wieder in Erinnerung zu rufen.</li> <li>• <b>Niedrigere Instandhaltungskosten:</b> Verkehrsfläche für motorisierten Verkehr ist nicht nur in der Herstellung teurer, sondern auch in der Instandhaltung. Auch hier bietet die Variante 6 einen deutlichen Vorteil. Auf den ersten Blick könnten man meinen, dass der Instandhaltungsbedarf nur auf die "Umleitungsstrecken" verlagert wird, dies ist aber nicht korrekt. Durch die Gesamtheit der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird es eine Verlagerung auf den Umweltverbund und eine gesamthafte Reduzierung des motorisierten Verkehrs geben. Wir würden uns freuen, wenn dieser Zusammenhang auch mal in der Begründung der Maßnahme genannt würde.</li> <li>• <b>Stimmigkeit mit anderen Konzepten/Planungen der Stadt:</b> Die Maßnahme passt auch mit den Ideen zum kommenden Sanierungsgebiet "Tor zur südlichen Kernstadt" zusammen. In den ersten Öffentlichkeitsbeteiligungen und den ersten Studien des Projektbüros wurde</li> </ul>	
--	--	--	--	--

			<p>deutlich, dass die Öffentlichkeit mehr Begrünung und mehr Aufenthaltsqualität auf den betreffenden Flächen wünscht, deren einer Anteil die Friedrichstraße ist. Insofern ist es nur logisch, wenn sowohl Lange Straße als auch Schönleinsplatz, Promenade und Friedrichstraße eine Gestaltung erfahren, die eine gleichbleibend hohe Aufenthaltsqualität sicherstellen, den Anforderungen des Klimawandels entsprechen und gleichzeitig im Mobilitätsbereich zur Zielerreichung einer nachhaltigen Mobilität beitragen.</p> <p>In der Bürgerbeteiligung für die anstehende Weiterentwicklung von Flächennutzungs- und Landschaftsplan wurde auch die Bedeutung von Frischluftschneisen und kleinen Parks in der hervorgehoben. Die Achse Regnitz/Wilhelmsplatz/Friedrichstraße/Schönleinsplatz/Lange Straße/Promenade würde hier einen guten Beitrag leisten können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stellplätze zum Teilen von Autos und Lastenrädern:</b> Um den Mobilitätsbedarf für die Anwohnenden noch besser zu decken, schlagen wir vor, einen Teil der Stellplätze für Autos und Lastenräder zum Teilen zu reservieren. Wenn die Zahl der Autos langfristig in der Stadt zurückgehen soll, ist es zwingend notwendig, dass über das Stadtgebiet verteilt an vielen Stellen solche Fahrzeuge für alle zur Verfügung stehen. Ggf. kann dieser Bereich auch wie eine Mobilitätsstation gestaltet werden, dies mögen die Fachleute besser einschätzen.</li> <li>• <b>Beschlusslage der Stadt Bamberg</b> bezogen auf die Umsetzung der Variante 6:</li> <li>• <b>Radverkehrsstrategie</b> 2012 Seite 2: Die Förderung des Radverkehrs ist vorrangiges Ziel der Bamberger Verkehrspolitik</li> <li>• <b>Radentscheid</b> und zusätzliche Maßnahmen der Stadt Bamberg 31.01.2018:</li> </ul>	
--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ziel 2: Fahrradgerechte und sichere City- und Schulwegrouten (Die Stadt Bamberg entwickelt das Konzept der Fahrrad-City-Routen weiter und stattet ab einschl. 2018 pro Jahr eine Cityroute mit eindeutiger Wegführung und Wegweisung aus. Die Anlage der Radverkehrsführung soll dabei durchgängig mindestens in Regelbreite, bevorzugt getrennt von anderen Verkehrsarten und nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Verkehrsentwicklungsplan</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Friedrichstraße als Teil der Cityroute des <b>Radroutenzielnetzes</b></li> <li>○ Variante 6 befriedigt der meisten Ziele aus dem <b>Zielekonzept</b>, insbesondere der Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund</li> <li>○ <b>Fehlende bzw. unangemessene Radverkehrsführung</b> laut VEP-Analyse</li> <li>○ nur <b>teilweise befriedigende Straßenraumverträglichkeit</b> laut VEP-Analyse</li> </ul> </li> <li>● <b>Klimaanpassungskonzept</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maßnahme V02 <b>Stärkung von Rad- und Fussverkehr im Klimawandel</b></li> <li>○ Maßnahme V03 <b>Reduzierung des Flächenverbrauchs im Verkehrssektor</b></li> </ul> </li> </ul> <p>Die Variante 4 befriedigt hingegen kaum eines der oben aufgeführten Ziele und wird daher von uns abgelehnt. Neben der Ausweisung von Stellplätzen zum Teilen von Autos und Lastenrädern möchten wir anregen, die bauliche Gestaltung der Variante 6 so vorzunehmen, dass eine umgekehrte Fahrtrichtung</p>	
--	--	--	---	--

		<p>gegenüber der aufgezeigten Variante grundsätzlich möglich ist. Wir halten dies für sinnvoll, um flexibel ohne großen baulichen Aufwand auf heute noch nicht bekannte Herausforderungen reagieren zu können.</p> <p><b>Zusammengefasst sprechen wir uns eindeutig für die Variante 6 aus,</b> da sie in vieler Hinsicht dem Gemeinwohl am meisten dient und für Einzelpersonen keine für uns erkennbare, unzumutbare Härten mit sich bringt.</p>	Kenntnisnahme
--	--	--	---------------

A.53.	Schreiben 53	29.10.2023	<p>Nach der öffentlichen Diskussion bzgl. der Friedrichstraße am 18.Okt. in der Harmonie, <b>favorisiere ich die Variante 6.</b> Ich möchte, dass mittige grosskronige Bäume gepflanzt werden und breite Fuss- und Radwege auf beiden Seiten entstehen. Ich bin Radlerin, (Mitglied im ADFC) Ende 70 und alte Bambergerin.</p> <p>Bitte widerstehen Sie der "autogeilen" Lobby in Bamberg, die nicht zukunftsweisend ist.</p> <p>Die teilweise aggressiv geführte Diskussion im Spiegelsaal der Harmonie hat mich erschreckt.</p>	Kenntnisnahme																																				
A.54.	Schreiben 54	29.10.2023	<p><b>Stellungnahme zur Planung Friedrichstraße</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>beiliegend erhalten Sie meine Stellungnahme zur Neuplanung der Friedrichstraße und der daraus resultierenden Verteilung des stadtauswärtigen Verkehrs auf diversen angrenzenden Wohngebieten. Die Stellungnahme ist vorbehaltlich des Termins am 06.11.2023 in Ihrem Haus.</p> <p><b>Stellungnahme zur Variante 2:</b></p> <p>Bei dieser Variante stellen sich folgende Fragen:</p> <table data-bbox="705 774 1411 829"> <tr> <td>Breite Fußweg auf Seite der VR Bank:</td> <td>Planung 3,40 m</td> <td>Vorschlag 2,30 m (1,80 m + 0,25 m + 0,25 m)</td> </tr> <tr> <td>Breite Fußweg auf Seite Sparkasse:</td> <td>2,50 m</td> <td>2,05 m (1,80 m + 0,25 m + 0 m)</td> </tr> </table> <p>Gewinn an Verkehrsraumbreite durch diese Maßnahme von 1,55 m.</p> <table data-bbox="705 877 1220 917"> <tr> <td>Radweg stadteinwärts</td> <td>1,75 m</td> <td>2,00 m</td> </tr> <tr> <td>Radweg stadtauswärts</td> <td>2,00 m</td> <td>1,75 m</td> </tr> </table> <p>Aufgrund des geringeren Gefährdungspotentials stadtauswärts sollte eher der Radweg stadteinwärts größer ausgelegt werden.</p> <p>Die gewonnene Breite von 0,85 m kann den Linden straßenseitig als Grünfläche zugeschlagen werden. Es verbreitert sich hierdurch die Breite des Baumstreifens von aktuell 1,00 m auf zukünftig 1,85 m. Ein größerer Zuschlag ist ebenfalls denkbar, der jedoch dann entsprechend die Rasenfläche verkleinert. Die effektive Versickerungsfläche würde folglich von der Rasenfläche zu dem Baumstreifen transferiert.</p> <table data-bbox="705 1077 1456 1133"> <thead> <tr> <th>Fußweg</th> <th>Fahrbahn</th> <th>Radweg</th> <th>Fahrbahn</th> <th>Fahrbahn</th> <th>Baumstreifen</th> <th>Fahrradweg</th> <th>Fußweg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,40 m</td> <td>3,25 m</td> <td>1,75 m</td> <td>3,25 m</td> <td>3,25 m</td> <td>1,75 m</td> <td>2,00 m</td> <td>2,50 m</td> </tr> <tr> <td>2,30 m</td> <td>3,25 m</td> <td>2,00 m</td> <td>3,25 m</td> <td>3,25 m</td> <td>1,85 m</td> <td>1,75 m</td> <td>2,05 m</td> </tr> </tbody> </table>	Breite Fußweg auf Seite der VR Bank:	Planung 3,40 m	Vorschlag 2,30 m (1,80 m + 0,25 m + 0,25 m)	Breite Fußweg auf Seite Sparkasse:	2,50 m	2,05 m (1,80 m + 0,25 m + 0 m)	Radweg stadteinwärts	1,75 m	2,00 m	Radweg stadtauswärts	2,00 m	1,75 m	Fußweg	Fahrbahn	Radweg	Fahrbahn	Fahrbahn	Baumstreifen	Fahrradweg	Fußweg	3,40 m	3,25 m	1,75 m	3,25 m	3,25 m	1,75 m	2,00 m	2,50 m	2,30 m	3,25 m	2,00 m	3,25 m	3,25 m	1,85 m	1,75 m	2,05 m	Die Breit des Straßenabschnittes Friedrichstraße variiert. Am Knoten (Kreuzung) ist eine größere Breite verfügbar als im weiteren Verlauf. Gehwege sind dort aufgrund des Fußverkehrsaufkommens und der Haltestelle größer zu dimensionieren.
Breite Fußweg auf Seite der VR Bank:	Planung 3,40 m	Vorschlag 2,30 m (1,80 m + 0,25 m + 0,25 m)																																						
Breite Fußweg auf Seite Sparkasse:	2,50 m	2,05 m (1,80 m + 0,25 m + 0 m)																																						
Radweg stadteinwärts	1,75 m	2,00 m																																						
Radweg stadtauswärts	2,00 m	1,75 m																																						
Fußweg	Fahrbahn	Radweg	Fahrbahn	Fahrbahn	Baumstreifen	Fahrradweg	Fußweg																																	
3,40 m	3,25 m	1,75 m	3,25 m	3,25 m	1,75 m	2,00 m	2,50 m																																	
2,30 m	3,25 m	2,00 m	3,25 m	3,25 m	1,85 m	1,75 m	2,05 m																																	

		<p>Die Breite der vorgeschlagenen Straßenaufteilung beträgt 19,70 m zu Variante 02 mit 21,15 m. Aktuell beträgt die Breite des Straßensystems hier ca. 20,50 – 20,80 m.</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob durch diese Maßnahmen die Variante 2 reaktiviert werden kann, da die Belastung der anliegenden Wohngebiete entfällt und zugleich die gewünschten Ziele (breiterer Fußweg stadtauswärts, breitere Fahrradwege, Erhalt der Linden, Erhöhung des Grünflächenanteils) erreicht werden.</p> <p>Um eine Vergrößerung der effektiven Grünfläche zu erreichen ist eine Verkleinerung des Kreuzungsbereiches Friedrichstraße / Schützenstraße ebenfalls anzustreben, was komplett den Grünflächen zugesprochen werden kann. Ebenfalls ist noch eine Verschmälerung der Straße Schönleinsplatz denkbar, was ebenfalls den Grünflächenanteil erhöhen würde.</p> <p>Technische Maßnahme wie Rigolensysteme zur Versickerung bzw. Retention von Regenwasser müsste ebenfalls bei dieser Variante geprüft werden.</p> <p><b>Stellungnahme zur Variante 6:</b></p> <p>Die Variante 6 hat eine erhebliche Mehrbelastung im Bereich Ottostraße und Amalienstraße zur Folge, da durch die Umgestaltung der Friedrichstraße insgesamt 3789 Fahrzeuge neu geleitet werden müssen.</p> <p>Nicht berücksichtigt sind hier die ausfahrenden Fahrzeuge aus dem Parkhaus Schützenstraße. Da diese Fahrzeuge die Option Ausfahrt Richtung Amalienstraße haben, muss hier die berechnete Frage gestellt werden, ob die Fahrzeuge sich erst Richtung Innenstadt orientieren um dann stadtauswärts zu fahren oder nicht sofort die kürzere Strecke Amalienstraße Richtung Ottostraße wählen.</p> <p>Weiterhin sind die Zahlen des Verkehrsmodells bezüglich des Abschnittes Ottostraße Richtung Heinrichsdamm aus folgenden Gründen nicht nachvollziehbar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Ottostraße im Bereich Amalienstraße → Heinrichsdamm erhält verkehrstechnisch den Zufluss aus der Amalienstraße und der Ottostraße. Die Mehrbelastung dieser Straßen beträgt lt. Präsentation in Summe 645 Fahrzeuge täglich. Laut Präsentation nimmt jedoch der Verkehr in der Ottostraße Bereich Amalienstraße → Heinrichsdamm um 752 Fahrzeuge zu. (Differenz von 17%). Die Differenz des Modells ist zu begründen.</li> <li>2. Die Belastung der Ottostraße wird aktuell mit 2173 Fahrzeugen im Bereich Ottostraße → Heinrichsdamm angegeben. Eine repräsentative Zählung am 25.10.2023 und 26.10.2023 über 16 Stunden hat eine Auslastung von 3.000 Fahrzeugen in 16 h ergeben. Auf 24 h kann man sicherlich von 3.200 bis 3.300 Fahrzeugen ausgehen, was einer Abweichung zu den Planansätzen von rund 50 % entspricht. Diese Abweichung ist nicht mit einer zufälligen Abweichung des Zählzeitpunktes zu begründen. Die Zählung entspricht den gängigen Vorgaben für Verkehrszählungen (Dienstag bis Mittwoch, Mai bis Oktober, keine Ferien, Zeitraum 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, Unibetrieb).</li> <li>3. Die Annahme, dass sich durch verkehrsberuhigende Maßnahme (z. Bsp. Engstellen) ein Verkehrsfluss durch das Wohngebiet verringert wird, muss angezweifelt werden. Bei der Verkehrszählung konnte festgestellt werden, dass über den gesamten Zeitraum der Verkehr Richtung Heinrichsdamm → Amalienstraße ca. 62 % des Verkehrstroms darstellt, während der Verkehr in der Gegenrichtung entsprechend nur 38 % beträgt. Aufgrund der Zählung muss man bereits jetzt davon ausgehen, dass trotz der verkehrsberuhigenden Maßnahmen die Ottostraße als Durchgangsstraße Richtung Innenstadt</li> </ol>	<p>Die Variante 2 wurde vom Mobilitätssenat verworfen. Eine Bewertung wird im Sitzungsvortrag dargestellt.</p> <p>Eine Verkleinerung des Knotens Schützenstraße / Friedrichstraße erfolgt, damit die Querung für den Fußverkehr geringer ausfällt.</p> <p>Die Anzahl der Fahrzeuge aus der Schützenstraße wird im Verkehrsmodell berücksichtigt. Bei der Variante 6 sind weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen erforderlich, um eine Durchfahrung des Haingebietes zu verhindern.</p> <p>Stichprobenzählungen können signifikant von den Zahlen des Verkehrsmodells abweichen. Baustellenbedingte Veränderungen können eine Zählung beeinträchtigen. Derzeit gibt es die Baustelle auf dem Münchner Ring, die zu einem Rückstau aufgrund der Einspurigkeit entlang des Münchner Ringes aufweist.</p>
--	--	---	--



			<p>genutzt wird. Inwieweit elektronische Hilfen wie Google Maps hierbei eine Rolle spielen kann aktuell noch nicht bewertet werden, werden aber in Zukunft noch beleuchtet.</p> <p>Eine genaue Definition der verkehrslenkenden Maßnahmen mit entsprechenden Berechnungen sollten dann gutachterlich geprüft werden.</p> <p>Die Amalienstraße liegt zentral zwischen 2 Kindergärten und ist dementsprechend kritisch für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Inwieweit wird dieser Situation Rechnung getragen und welche Maßnahmen werden getroffen, dass keine zusätzliche Gefährdung dieser Personengruppe erfolgt?</p> <p><b>Stellungnahme zur Variante 4:</b></p> <p>Die Auswirkungen der Mehrbelastungen werden in der Variante 4 im Bereich des Haingebietes als nicht relevant bewertet. Diese Aussage ist von einem Gutachter zu überprüfen, da zwar der Verkehr Rechtsabbieger in die Friedrichstraße über die Straße Schönleinsplatz zugelassen wird, jedoch die 1.620 Fahrzeuge Linksabbieger in Richtung Friedrichstraße nicht näher beleuchtet werden. Die angenommenen vorgelagerte Verkehrsverlagerungen sollten von einem unabhängigen Gutachter geprüft werden, da die einfachere Variante ein Abfluss von diesen Fahrzeugen über die Hainstraße bzw. über die Achse Ottostraße darstellt. Diese Varianten haben keine Ampelschaltung und werden bereits jetzt von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt.</p> <p><b>Fazit</b></p> <p>Als Fazit muss ich die Variante 02 mit entsprechenden Optimierungen favorisieren, da dadurch eine nicht eindeutig kalkulierbare Verlagerung des Verkehrs in die angrenzenden Wohngebiete vermieden werden kann. Wie letztendlich die Optimierung der Variante 02 aussieht müsste dann in der Feinplanung ausgearbeitet werden. Auch eine komplette Verlegung des stadteinwärts gerichteten Fahrradweges sollte genauer geprüft werden. Letztendlich sollte eine gutachterliche Bewertung des Gesamtsystems erfolgen, in dem die genauen Verkehrsströme und die zukünftigen Verkehrsströme berücksichtigt werden. Leider sind wir bei der aktuellen Entwicklung des Individualverkehrs nicht bei „wünsch dir was“ sondern bei „So ist es“.</p>	<p>Bei einer Umsetzung der Variante 6 ist dies zu prüfen.</p> <p>Der aus nördlicher Richtung kommende Verkehr kann bei der Friedrichstraße nicht mehr linksabbiegen. Der Verkehr fließt schon eher, über Bahnhof, Nürnberger Straße, Kunigundendamm in Richtung Süden ab.</p> <p>Der Zweirichtungsradweg auf einer Straßenseite kann für innerstädtische Planungen aufgrund der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden in Abbiegebeziehungen nicht umgesetzt werden.</p>
A.55.	Schreiben 55	30.10.2023	<p>Die Anbindung der Friedrichstraße an das Fernwärmenetz kann eine große Chance in Richtung nachhaltigere Stadt darstellen. Bei der Neugestaltung <b>plädieren wir daher nachdrücklich für Variante 6.</b></p> <p>Diese Einbahnregelung würde eine größere Attraktivität für Radfahrer und Fußgänger durch breitere Spuren und weniger KfZ bedeuten, darüber hinaus könnte mit der Beschattung und Teilentsiegelung wenigstens ein kleiner Schritt unternommen werden könnte, die Stadt den immensen Herausforderungen zu stellen, die mit den dramatischen Umwelt- und Klimaveränderungen verbunden sein werden:</p> <p>Im Sinne des Mikroklimas, der Schadstoffbelastung, der sommerlichen Temperaturen in der Stadt, der Verringerung des durch Autos in Anspruch genommenen Platzes (und nicht zuletzt natürlich auch der Sicherheit) muss es mittel- und langfristig darum gehen, nur den dringendsten Autoverkehr in der erweiterten Innenstadt zuzulassen.</p> <p>Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Einschränkungen für motorisierten Individualverkehr über die Friedrichstraße hinaus deut-</p>	Kenntnisnahme

			<p>lich weiterreichen würden und etwa auch das engere Stadtzentrum betreffen würden (Stichwort: Lange Straße ...). Viele Parallelbeispiele zeigen zudem, dass Fußgängerzonen zum Einkaufen und Flanieren einen Gewinn für das Gewerbe und die Attraktivität von Stadtzentren bewirken und nicht etwa nachteilig sind. Ausbau des ÖPNV bzw. Park&amp;Ride müssen stärker gefördert werden. Es ist kaum anders zu erwarten, als dass Starkregen oder andere Extremwetterereignisse auch Bamberg treffen werden, sodass möglichst viele Flächen entsiegelt werden müssen (Stichwort: "Schwammstadt")! Ein Gesamtkonzept in dieser Richtung wäre sehr wünschenswert und damit muss auch das Problem eines Ausweichens des Verkehrs etwa ins Haingebiet zu vermeiden sein.</p> <p>Die Stadt wird ohne Einschränkungen auch im Verkehrsbereich ihre Klimaziele nicht erfüllen und dem anstehenden Wandel nicht gerecht werden können! Sie ist mit der aktuellen Verkehrsbelastung nicht zukunftsfähig - es muss langfristiger gedacht und geplant werden und wir können uns gegenüber nachfolgenden Generationen nicht herausreden, dass wir die Klimaprognosen nicht gekannt hätten!</p>	
A.56.	Schreiben 56	30.10.2023	<p><b>Ich wäre explizit für Variante 5</b> und kann es nicht nachvollziehen, warum kein Platz für Rettungsfahrzeuge ist und deshalb nicht weiterverfolgt worden ist. Bitte um Erklärung und verbleibe.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Variante 5 ähnelt der Variante 4 mit Zweirichtungsverkehr zwischen Schützenstraße und Wilhelmsplatz und Bäumen in Fahrbahnmitte. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr würde ein Rettungsfahrzeug nicht an einem dort haltenden Fahrzeug passieren können. Baumpflegearbeiten, Müllentsorgung etc. verschlechtern diese Situation. Deswegen wurde diese Variante im Mobilitätssenat am 10.10.2023 verworfen.</p>

A.57.	Schreiben 57	30.10.2023	<p>Im Nachgang zur Bürgerinfoveranstaltung zur Friedrichstraße nehme ich, innerhalb der laufenden Frist, Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jegliche Einbahnführung ist, als Einzelmaßnahme für mich sinnlos, sogar schädlich für den Verkehrsfluß unserer überlasteten Stadt.</li> <li>- derartige Eingriffe in den Verkehrshauptverkehrsstrom- Kreisverkehr Wilhelmsplatz-, führen zu Überbelastungen der angrenzenden Nebenstraßen und Wohngebiete.</li> <li>- ich protestiere gegen den geplanten Unsinn, für Enkelkind und Oma, die im Haingebiet ihre Einrichtungen besuchen und deren Wege, nachgewiesener Maßen, gefährlicher werden.</li> <li>- die Stadtverwaltung muss in erster Linie die Daseinsvorsorge der Bürger sicherstellen, vor Allem die Sicherheit der Kindergärten-, Schul- und Seniorenwege.</li> <li>- vor so einer einschneidenden Millionenschweren Maßnahme, sollten doch erstmal alle anderen Schlaglöcher, in den weiteren Straßen, instandgehalten sein.</li> <li>- transparent muss vorher erklärt werden, welche Folgekosten für die Anlieger entstehen.... siehe Ärger/ Prozesse Wilhelmsplatz</li> <li>- der Eingriff, die Baumallee zu fällen und eine Baumreihe mittig zu setzen, ist ein entscheidender Eingriff in das Stadtbild, was sagt der Stadtplanungsausschuss, der historische Verein, das Welterbekomitee dazu?</li> <li>- es müssen zuvor die veränderten Verkehrsströme erfasst werden, was sind die Folgen, massive Mehrwege für Bewohner, Lieferanten, Arbeiter und Angestellte, Angehörige der Altenheime, Schulen und Kindergärten, Anwälte, Gerichte, das Haingebiet ist hochverdichtet dahingehend.</li> <li>- die Rettungswege für Feuerwehr, Notärzte, Polizei würden sich auch massiv verändern</li> </ul> <p><b>Bevor die o.g. Sachverhalte nicht transparent geprüft sind, darf keine weitergehende Entscheidung gefällt werden.</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Verkehrsverlagerungseffekte der Varianten 4 und 6 wurde geprüft und der Öffentlichkeit vorgestellt.</p> <p>Die Sicherheit der Schulwege und Kindergartenwege ist bei jeder Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Sanierung der Friedrichstraße ist notwendig, da Fernwärme und Kanalbau umgesetzt werden müssen.</p> <p>Hierzu gibt es differenzierte Aussagen.</p> <p>Verkehrsverlagerungen wurden für die Varianten geprüft und dargestellt.</p> <p>Die Rettungswege sind in allen Varianten berücksichtigt.</p>
-------	--------------	------------	---	---

A.58.	Schreiben 58	30.10.2023	<p>Ich habe an der Bürgerversammlung am 18.10.2023 teilgenommen und mein Unverständnis über Ihre Pläne 4/6 zum Ausdruck gebracht. Einmal mehr mußte ich feststellen, daß in Ihrer Abteilung Entscheidungen vorbereitet werden, die auf offensichtlich falschen (überholten ?) Zahlen hinsichtlich Verkehrsbelastung einzelner Straßen bzw. Wohnbereiche basieren. Ich selbst kann den Durchgangsverkehr in der Ottostrasse als Anlieger sehr gut abschätzen. Diese Straße ist nach dem Umbau des Wilhelmplatzes vor einigen Jahren und der Begrenzung des PKW- Verkehrs durch einen aufwendigen (weil in beidseitigen Richtungen befahrbaren ) Radweg In der Friedrichstraße zu einer reinen Durchgangsstrasse für die stadteinwärts vom Heinrichsdamm und stadtauswärts vom Kaulberg kommenden PKW's gekommen.</p> <p>Hinzu kommt daß, der Wohnwagen-Standort Heinrichdamm angesichts deutlich zunehmender Campingurlaube im Frühjahr/Sommer) Herbst viel zu klein ist und die Verkehrs/Parksituation in diesem Bereich durch Ausweich- und Parkplatzsuchverkehr stark belastet ist. Nach meinen Zählungen fahren 30 je nach Uhrzeit 40/45% der vom Heinrichsdamm kommenden Fahrzeuge als Linksabbieger in die Ottostr, ein, entsprechend hohe Wartezeiten haben die aus der Ottostr. kommenden Linksabbieger mit entsprechend hohem Abgas aufkommen. In keinem Falle reichen die von Ihnen genannten ca 1700 PKW*s. Oder legen Sie nur die Zahlen vom Wochenende ohne Berufsverkehr zugrunde.</p> <p>Hier hätten bereits jetzt Maßnahmen Ihrerseits getroffen werden müssen (Einbahnstraße, Anliegerstrasse, Ampel am Heinrichsdamm/ Hainstr, Einfahr- Parkverbote) um verkehrliche Gefahren und Belästigungen für Anlieger - darunter Kindergärten, Altenheime, Betreuungseinrichtung, Lebensraum von Senioren zu beschränken.</p> <p>Es gehört anscheinend zu Ihren Aufgaben, weniger den Verkehr als vielmehr die Bürger zu beruhigen. So, wie der Radweg in der Friedrichstrasse seinerzeit in der Öffentlichkeit als „versuchsweise“ verkauft wurde, sind die -auch von mir vorgetragenen-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Friedrichstraße wurde eine aktuelle Verkehrszählung durchgeführt. Das Verkehrsmodell der Stadt Bamberg beinhaltet Verkehrsdaten aus Verkehrszählungen, die jährlich an unterschiedlichen Stellen des Stadtgebietes erhoben werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
-------	--------------	------------	---	---

		<p>Bedenken zu Ihren Plänen- im Falle Ottostrasse/Amalienstrasse durch vage Zahlen (entweder keine Belastung des Haingebiets oder 30% Mehrbelastung ) verniedlicht worden und dann wurde noch "in Aussicht gestellt" , " eine Anliegerstrassenregelung treffen zu wollen".</p> <p>Im Übrigen ist bereits jetzt die beidseitige Verkehrsreglung in der Hainstrasse im Bereich Schönleinsplatz bis Richard-Wagnerstrasse unzumutbar. Durch dieses Nadelöhr noch den Verkehr über die Nebenstrasse Schönleinsplatz vor der Sparkasse zwingen zu wollen, wie es ein Modell vorsieht, grenzt für mich an Dilettantismus. Sorry, aber haben Sie sich den Verkehr hier überhaupt mal selbst angesehen?</p> <p>Bei dieser Gelegenheit: zweifle ich die von Ihnen angegeben Zahlen für die Radnutzer der Friedrichstrasse an. Sicher haben Sie an Frühlings-/Sommertagen gemessen und Herbst/Wintertage und Regentage (wo der PKW Verkehr vergleichsweise nochmals deutlich erhöht ist - vergessen. Ich kann diese Zahlen nur als interessengesteuert ansehen. (So wie unserem Radfahrlobby - majorisierten Stadtrat völlig unsinnige Haltevorrichtungen als „Anfahrhilfe" aufgeschwatzt wurden. (Ehrlich: ich habe seit Errichtung (!) dieser Hilfe an der Peuntstraße/Wilhelmsbrücke lediglich einen einzigen (!) Radfahrer erlebt, der sich der Haltevorrichtung bediente. Dieser gehörte sicher nicht der Zielgruppe an, die einer Hilfe bedurft hätte. Nein er verfügte dem äusseren Anschein nach eher über die notwendigen akrobatischen Fähigkeiten.</p> <p>Daß es nicht leicht für Sie ist, den gordischen Knoten aufzulösen, ist für mich klar. Aber ich möchte hier nochmals auf die Bedenken von Betroffenen hinweisen. Meine Überlegungen gehen dahin, den Verkehr in diesem Bereich auf Anlieger- und Lieferverkehr (zeitlich begrenzt) zu beschränken.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Zählungen werden von einem externen Büro mithilfe von Kamertechnik aufgezeichnet und richten sich nach den Regelwerken für Verkehrszählungen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--	--	--

A.59	Schreiben 59	30.10.2023	<p>Die Neugestaltung der Friedrichstraße könnte ein Vorzeigeprojekt in Sachen nachhaltiger Mobilität und gemeinnütziger Stadtgestaltung sein.</p> <p>Es ist doch äußerst erstrebenswert ein Pilotprojekt zu haben, an dem wir Bürger:innen erleben können, wie sich so etwas anfühlt. Die zentrumsnahe Friedrichstraße ist meiner Einschätzung nach dafür bestens geeignet.</p> <p>Dann können alle erleben, wie sich eine alternative Verkehrs-idee anfühlt und sich ihre Meinung bilden. Wenn man so etwas wagt, könnte ein erster mutiger Schritt in Richtung nachhaltigem Wandel passiert sein - für die Bevölkerung, insbesondere die noch jungen Generationen und den Planeten.</p> <p>Daher unterstütze ich folgende Stellungnahme vom Bamberger Klimaschutzbündnis:</p> <p>Stellungnahme des Bamberger Klimaschutzbündnisses zur Neugestaltung der Friedrichstraße Am 14.11 wird in der Mobilitäts-sitzung über die Neugestaltung der Friedrichstraße abgestimmt. Vorab wurden mehrere Varianten entwickelt, aus denen sich zwei mögliche herauskristallisiert haben, die nun in der engeren Wahl sind.</p> <p>Wir begrüßen es sehr, dass die Gebäude der Friedrichstraße an das Fernwärmenetz angeschlossen werden und im Zuge dessen eine Neuorganisation der Straße im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität im Stadtgebiet Bamberg erfolgen kann.</p> <p><b>Wir als Bamberger Klimaschutzbündnis favorisieren die Variante 6, die sich laut Sitzungsvorlage durch folgendes auszeichnet:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbahnstraßenverkehr stadteinwärts (die Einbahnrichtung Heinrichsdamm wird umgekehrt)</li> <li>- mittige, großkronige Bäume</li> <li>- je zwei Meter breite Fuß- und Radwege auf beiden Seiten</li> </ul>	Kenntnisnahme
------	--------------	------------	---	---------------

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lade- und Lieferzonen, die Fuß- und Radverkehr nicht gefährden (durch wegfallende Fahrspur)</li> <li>- mehr Straßenbegleitgrün als in Variante 4 (durch wegfallende Fahrspur) Die im Stadtrat vorgestellte CO2-Bilanz macht deutlich, dass der Verkehr das Sorgenkind bei der Erreichung der Klimaziele der Stadt bleibt, denn es ist der einzige Sektor, dessen Emissionen weiterhin gestiegen sind. Umso dringlicher erscheint uns eine zügige Umsetzung der Maßnahmen, die im vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen sind. In diesem Sinne wäre die Variante 6 wesentlich konsequenter durch</li> <li>- Stärkung eines sichereren Fuß- und Radverkehrs durch breitere Rad- und Gehwege sowie Lade- und Lieferzonen. Dies ist ganz im Sinne des Ziels einer Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zum sogenannten Umweltverbund (Rad- und Fußmobilität sowie ÖPNV).</li> <li>- Anpassung an aktuell geltende Vorgaben bezüglich Breite der Geh- und Radwege.</li> </ul> <p>Eine Wiederherstellung des Status Quo nach der Verlegung der Fernwärmeanschlüsse ist nicht möglich, da dieser nicht mehr den heutigen verkehrsrechtlichen Bestimmungen entsprechen würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalwirkung. Es ist weiterhin möglich, mit dem Auto ins Zentrum zu fahren, aber die Menschen werden dazu ermuntert, auf Fahrrad oder Bus umzusteigen oder das Auto weiter weg zu parken und den Rest der Strecke zu Fuß zu gehen.</li> </ul> <p>Ein weiterer Vorteil von Variante 6 ist, dass sich die Aufenthalts- und Wohnqualität in der gesamten Friedrichstraße steigern wird und dass durch die Pflanzung großkronigerer und klimaresilienter Bäume in der Straßenmitte mehr für den Hitzeschutz und die Verbesserung der Luftqualität erreicht werden kann. Durch größere Baumscheiben und mehr Licht in der Straßenmitte haben die Bäume eine höhere Chance, gut anzuwachsen und zu gedeihen.</p>	
--	--	---	--

A.60.	Schreiben 60	30.10.2023	Hiermit stimme ich als radfahrende Bürgerin im Sinne der Nachhaltigkeit, Luftverbesserung und Animation der Mitbürger zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Fahrrad <b>die Variante 6 umzusetzen.</b>	Kenntnisnahme
A.61.	Schreiben 61	30.10.2023	Als Hausbesitzerin und Bewohnerin des Gebäudes Friedrichstr.(Datenschutz), <b>plädiere ich für Variante 6.</b>	Kenntnisnahme
A.62.	Schreiben 62	30.10.2023	<p>Ich wende mich an Sie als Privatperson und möchte eine Stellungnahme zur geplanten Umgestaltung der Friedrichstraße abgeben.</p> <p>Ich begrüße sehr den Anschluss der Gebäude an das Fernwärmenetz und die Planungen einerseits hin zur Reduktion der fossilen Energieträger in der Wärme- und Energiegewinnung der Stadt und andererseits zu mehr Lebensqualität für alle. Dazu gehören die deutliche Reduktion des Autoverkehrs, der Ausbau der Fuß- und Radwege und die Pflanzung von so vielen Klimaresistenten Bäumen wie möglich, um die CO2-Bilanz zu senken und das Klima in der Innenstadt auf lange Sicht erträglich zu machen.</p> <p><b>Ich favorisiere die Variante 6</b> der in Frage kommenden Möglichkeiten der Umgestaltung, die sich durch folgendes auszeichnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbahnstraßenverkehr stadteinwärts</li> <li>- mittige, großkronige Bäume</li> <li>- je zwei Meter breite Fuß- und Radwege auf beiden Seiten</li> <li>- Lade- und Lieferzonen, die Fuß- und Radverkehr nicht gefährden (durch wegfallende Fahrspur)</li> <li>- mehr Straßenbegleitgrün als in Variante 4 (durch wegfallende Fahrspur)</li> </ul> <p>Ich hoffe sehr, die Stadt kommt Ihrer Verantwortung nach und investiert in unser aller Zukunft sinnvoll und nachhaltig.</p>	Kenntnisnahme



<b>A.63.</b>	Schreiben 63	30.10.2023	<p>Die Naturfreunde Deutschland, OG Bamberg, ein anerkannter Umweltverband und ein politischer Freizeitverband, begrüßen die Umgestaltung der Friedrichstraße in eine verkehrsberuhigende Zone.</p> <p>Unsere Stadt und die Menschen, die hier leben, erfahren dadurch mehr Lebensqualität und Klimaschutz.</p> <p>Die geplante Baumallee und der Grünstreifen in der Friedrichstraße bilden eine Frischluftschneise und sorgen für eine bessere Luftqualität und für Abkühlung in heißen Sommermonaten.</p> <p>Die Unfallraten werden zurückgehen, da ein "Rasen" der Autos nicht möglich ist.</p> <p>Die Luftqualität wird sich in zunehmendem Maße verbessern.</p> <p>Radfahrende und Fußgänger*innen sind mit den Autos gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*innen.</p> <p>Beispielgebende Städte dazu haben wir Naturfreunde in den Niederlanden per Exkursion besichtigt und würden es allen Stadträt*innen ans Herz legen, gleiches zu tun.</p> <p>Wir haben nur eine Welt und eine Generationenverantwortung.</p>	Kenntnisnahme
<b>A.64.</b>	Schreiben 64		<p>Bezugnehmend zur Bürgerbeteiligung vom 18.10.2023 möchte ich mich gerne zu den Vorschlägen äußern.</p> <p>Ich bin seit 13 Jahren Anwohnerin in der Friedrichstraße (Datenschutz), und seit 10 Jahren mit meinem Ladengeschäft "Ranner Friseur" im Eckhaus Herzog-Max-str. 1 / Friedrichstraße niedergelassen.</p> <p>Ich denke also, als Anwohnerin sowie als Unternehmerin kann ich mir ein Urteil erlauben.</p>	Kenntnisnahme

		<p>Die vorgestellten Entwürfe überzeugen mich alle nicht - weil alle eine Einbahnstraßen-Regelung ( wenn auch bei einigen Vorschlägen nur in Teilen ) für den PKW / LKW Verkehr vorsehen.</p> <p>Nicht nur, dass der Verkehrsfluss erheblich eingeschränkt sein wird Richtung Innenstadt, und der Abfluss des Verkehrs mehr als nur unglücklich ist in meinen Augen, sondern auch, weil Kurzzeitparkplätze für das Erreichen meines Friseurgeschäftes wegfallen. Als Anwohnerin könnte ich damit leben, dass die Anwohnerparkplätze verlagert werden. Als Geschäftsfrau finde ich die Lösungen mehr als nur schwierig.</p> <p>Die am 18.10. ihrerseits genannte Ausweichmöglichkeit des Parkens Schützentiefgarage ist für den Grossteil meiner Kunden unattraktiv, weil preislich teuer und die Garage nicht nur heruntergekommen ist, sondern vor allem furchtbar eng.</p> <p>Von Hr. Jürgen Bär ( siehe Anhang ) ist ihnen ebenso wie mir ein Entwurf zugegangen, der zwar nicht aus ihrer Feder stammt, den ich aber auch sehr klug und vorausschauend empfinde:</p> <p>Hier wird der Fahrradverkehr zweispurig auf der Seite meines Ladens entlang in zwei Richtungen geführt, was ich besonders stadteinwärts an der Kreuzung Café Rondo sehr gut finde, denn hier liesse sich auch gleich die Fahrradspur in der Langen Strasse weiterführen, was auch hier zu einer höheren Sicherheit für Radfahrer und Autofahrer führen würde.</p> <p>Der Verkehr von PKW und Co. bleibt in beide Richtungen erhalten und durch die Strassenführung wird es meines Erachtens auch zu einem gedrosselten Tempo des motorisierten Verkehrs kommen. ( so lange ich hier wohne kenne ich kaum Fahrzeuge, die sich an die Tempo 30 Vorgabe halten - wenn man mal „freie</p>	<p>Kurzzeitstellplätze sind ausreichend in der Tiefgarage „Schützenstraße“ vorhanden. Ebenso in den Nebenstraßen wie der Herzog-Max-Straße für Ihrem Geschäft.</p> <p>Der Entwurf wird im Sitzungsvortrag bewertet.</p> <p>Der Zweirichtungsradweg auf einer Straßenseite kann für innerstädtische Planungen aufgrund der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden in Abbiegebeziehungen nicht umgesetzt werden.</p>
--	--	---	--

			<p>Bahn“ hat und der Verkehr nicht stockt durch den Verkehrsversuch Fahrradweg stadteinwärts....das war eine sehr unglückliche Entscheidung, dass die Fahrzeuge an der Kreuzung Friedrichstrasse / Schönleinsplatz sich nicht mehr in drei Fahrspuren aufteilen können zum Abbiegen - seither kommt es fast ständig zu starken Rückstaus teilweise bis zur Marienbrücke.....)</p> <p>Eine Ampelschaltung direkt vor meinem Laden Herzog-Max-Str. / Friedrichstraße für Fussgänger, Radfahrer und PKW wäre hier vielleicht noch eine gute Idee, da es auch ohne geänderte Verkehrsführung bereits jetzt maximal schwierig ist sich als Autofahrer aus der Herzog-Max-Str. und die Friedrichstrasse einzufädeln, weil man beim Vortasten immer auf dem Radweg ( bereits jetzt! ) steht. Das führt immer wieder zu Schwierigkeiten und erhöht die Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Ich bin gerne auch für ein persönliches Gespräch bereit, sollten sie noch weitere Fragen haben. Ideen gibt es in der Anwohnerschaft genügend, das haben mir viele Gespräche mit Nachbarn gezeigt.</p> <p><b>Ich hoffe sehr, dass sie dem Entwurf von Hr. Bär eine Chance geben, vielleicht kann man zumindest sehr genau überlegen, dass die Einbahnstrassenregelung in der Friedrichstraße als wichtige Ein- und Ausflugschneise der Stadt ad acta gelegt werden kann.</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
A.65.	Schreiben 65	30.10.2023	<p>Mit großem Interesse habe ich die Bürgerversammlung zur Friedrichstraße gehört.</p> <p><b>Ich spreche mich für Variante 6 aus</b>, sofern wie vorgestellt begleitende Maßnahmen beschlossen werden, sodass der Durchgangsverkehr nicht „einfach“ durch das Haingebiet umgelenkt wird.</p>	Kenntnisnahme

<p><b>A.66.</b></p>	<p>Schreiben 66</p>	<p>01.11.2023</p>	<p>Ich möchte Ihnen eine kurze Stellungnahme zu den Bauplanungen „Friedrichstraße“ zukommen lassen.</p> <p>Zuerst einmal vielen Dank für die Informationen, die den Besuchern der Veranstaltung am 18.10.23 sehr ausführlich und klar gegeben wurden. Ich unterstütze vollkommen Planungen, die die Innenstadt beruhigen.</p> <p>Dies ist meiner Meinung nach aber nur möglich, wenn <b>weitere Alternativen</b> (außer Verengung der Ausweichstraßen Hain- und Franz-Ludwigstraße) angeboten werden. Die Alternative mit dem Fahrrad zu fahren, wie es hauptsächlich von jüngeren Besuchern der Veranstaltung gefordert wurde, ist in unserer „Siebenhügelstadt“ leider nicht immer möglich.</p> <p>Deshalb müssen <b>verbesserte Planungen zu Busverbindung und Parkplatzsituation</b> unbedingt <b>zeitgleich mit einbezogen werden</b>. Im Moment gibt es leider nur Verschlechterungen (Ausfall von Busverbindungen und Erhöhung der Parkgebühren). Busfahrten sind teilweise auch viel zu umständlich und zeitintensiv. Andere Städte, die die Innenstadt autofrei haben wollen, bieten diesbezüglich bessere Busverbindungen an.</p> <p>Was bei den Ausführungen am 18.10.23 nicht erwähnt wurde und bei den Planungen aber miteinbezogen werden muss, ist die <b>Umgestaltung des Wilhelmsplatzes bei Variante 6</b>. Gibt es diesbezüglich auch Überlegungen? Dieser Platz wurde vor nicht allzu langer Zeit den Hausbesitzern bei der Umgestaltung zum Kreisverkehr als ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität und den damit begründeten hohen Erschließungskosten „verbaut“. Diese Planung ging leider völlig schief (siehe Fotos im Anhang).</p> <p>Ein weiterer Besucher der Veranstaltung erklärte, dass auch die Lange Straße für den Durchgangsverkehr in Zukunft dicht gemacht werden soll. Dies muss auch in den Planungen</p>	<p>(Hinweis: In diesem Fall handelt es sich nicht um einen Bebauungsplan, sondern um eine Straßensanierung mit Neuplanung)</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Wilhelmsplatz bleibt bei allen Varianten, wie im Bestand, bestehen.</p>
---------------------	---------------------	-------------------	---	--

			<p>„Friedrichstraße“ dringend berücksichtigt werden. <b>Autos müssen die Möglichkeit haben, auf dem schnellsten Weg wieder rausgeleitet zu werden (z.B. bei der Nutzung der Tiefgarage Schützenstraße).</b> Dies sollte nicht durch kleine Straßen geschehen oder durch die ganze Stadt, sondern durch große Straßen!</p> <p>Zum Schluss noch eine Bitte: Um wieder mehr Grün in eine Stadt zu bringen, ist es nicht notwendig, überall dort, wo es schnell geht, Anwohnerparkplätze zu streichen, sondern die „Grünflächen“, die die Stadt an so vielen Stellen mit Lavasteinen gefüllt hat (u.a. Wilhelmsplatz, Friedrichstraße), wirklich zu „begrünen“.</p>	<p>Diese Untersuchung wird im Format der vorbereitenden Untersuchung „Tor zur südlichen Kernstadt“ untersucht. Eine ganzheitliche Betrachtung des Straßennetzes wird fachlich unterstützt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<b>A.67.</b>	Schreiben 67	06.11.2023	<p>Die Variante VI mit der mittleren Baumreihe ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ... hätte den Vorteil, dass die hochwertig gestalteten Fassaden weniger verdeckt werden.</li> <li>- Als Baumart wäre es naheliegend die, sowohl am Wilhelms- als auch am Schönleinsplatz vorhandene Linde zu wählen.</li> </ul> <p>Bei den Varianten mit zwei Baumreihen ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ... wäre darauf zu achten, dass auf freie Blickbeziehung hin geplante Fassaden, wie die an den Straßenmündungen stehenden Einzeldenkmäler Schützenstraße 1 und Herzog-Max-Straße 1, nicht durch Bäume verstellt werden. Das heißt, der vorhandene deplatzierte kleine Baum vor der Schützenstraße 1 darf weg und auf eine Neupflanzung vor der Herzog-Max-Straße 1 ist unbedingt zu verzichten.</li> <li>- Als Baumart wäre eine Sorte zu bevorzugen, die einerseits klimatisch und gestalterisch wirkungsvoller ist als die derzeitigen eher mickrigen Bäumchen, deren Krone andererseits aber auch nicht zu dominant und chausehaft wirkt wie z.B. die Säuleneiche. Also eher etwas mittelgroßes mit lichter Krone.</li> </ul>	Kenntnisnahme
<b>A.68.</b>	Schreiben 68	06.11.2023	<p>Da ich mich schon seit meinem Studium der Geographie intensiv mit Städteplanung und innerstädtischer Mobilität auseinandergesetzt habe sehe ich hier die große Chance für Bamberg einen Schritt in die richtige Richtung zu nehmen. Der Kollaps der Städte, v.a. Städte mit mittelalterlichem Straßennetz durch den</p>	Kenntnisnahme

			<p>motorisierten Individualverkehr in Form von Autos ist nicht nur eine allgegenwärtige, sondern eine vielfach problembehaftete Mobilitätsform.</p> <p><b>Deshalb würde ich sehr Variante 6 favorisieren</b>, weil sie durch die Umnutzung einer Fahrspur allen Mobilitätsvarianten, v.a. dem Fahrradverkehr in angemessener Weise gerecht werden kann. In vielen nordeuropäischen Ländern wird vorgelebt, wie enorm lebensqualitätsfördernd und langfristig günstiger für alle Beteiligten eine fahrradfreundliche Stadt ist.</p> <p>Die Einbahnstraßenregelung für den Autoverkehr könnte hier den wenig zukunftsorientierten und Veränderung skeptisch gegenüberstehenden Anwohnern oder Autofahrern die Angst nehmen, Ziele nicht mehr erreichen zu können. Alle Ziele wären mit dem Auto erreichbar, aber mit dem wohlstandsmehrenden Zugewinn eines ruhigeren, schöneren, sichereren und umweltfreundlicherem Straßenzugs.</p> <p>Als gebürtiger Bamberger bin ich natürlich stolz auf meine Stadt. Für den Erhalt dieser schönen Stadt und einer lebenswerten Umwelt verzichte ich so weit es geht schon Zeit meines Lebens darauf mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Gerade als Familienvater weiß ich aber auch, wie gefährlich keine oder zu schmale Radwege für Kinder sein können.</p> <p>Es hat sich schon einiges getan, leider noch zu wenig. Mir ist natürlich bewußt, dass Veränderungen nicht einfach sind. Gerade deshalb würde ich sie bitten hier die Chance zu ergreifen und in der Friedrichstraße ein Zeichen Richtung Zukunft, Sicherheit und Nachhaltigkeit für Bamberg und seine Bürger zu setzen und im Rahmen der ohnehin notwendigen baulichen Maßnahmen Variante 6 zu verwirklichen.</p>	
<b>A.69.</b>	Schreiben 69	18.10.2023	Wir haben uns die in Diskussion stehenden Varianten 4 und 6 zur Baumaßnahme Friedrichstraße angesehen (zumindest was öffentlich einsehbar ist) und besprochen. So wie die Varianten	

			dargestellt wurden, werden beide den Betrieb des Oberlandesgerichts (insbesondere, wenn Störungen im Bereich der Franz-Ludwig-Straße auftreten) einschränken. <b>Aus unserer Sicht wäre jedoch die Variante 4</b> , in welcher die Friedrichstraße erst ab der Einmündung zur Schützenstraße zur Einbahnstraße wird, <b>die bessere Wahl</b> , da wir hinsichtlich der Lenkung von Vorführfahrzeugen flexibler wären. Auch ggf. auftretenden Störungen in der Franz-Ludwig-Straße könnten wir in der Variante 4 besser begegnen.	
A..	Schreiben 70	12.10.2023	<p style="text-align: right;">Bamberg, 12.10.2023</p> <p>Neugestaltung Friedrichstraße</p> <p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, lieber Herr Starke,</p> <p>als eines der größten Fahrradfachgeschäfte in Bamberg mit inzwischen 27 Mitarbeitenden und vielen tausend Kundinnen und Kunden, die sich täglich sicher durch Bambergs Verkehr bewegen wollen, verfolgen wir die geplante Entwicklung der Friedrichstraße mit großem Interesse.</p> <p>Wir haben uns die zur Wahl stehenden Varianten 4 und 6 angesehen und möchten Sie dringend bitten, von Variante 4 Abstand zu nehmen. Die Ausbildung von Lieferzonen und Parkplätzen direkt neben dem Radweg kann eine tödliche Gefahr darstellen. Werden bei dort haltenden Fahrzeugen die Türen (teils mehr als einen Meter breit) geöffnet, ist der sog. Door-Opening-Unfall vorprogrammiert: Der Radfahrende wird von der Tür getroffen, was nach den sog. Abbiegeunfällen die schwerwiegendste Form von Unfällen mit Radbeteiligung darstellt. Das kann weder ein Ziel der Planung sein, noch wissentlich gebilligt werden.</p> <p>Wir verstehen das Anliegen, dass in der Friedrichstraße Lade- und Lieferzonen ausgebildet werden sollen. Allerdings wird dieses Ziel in Variante 6 ebenfalls erfüllt - hier jedoch ohne o.g. Konflikt.</p> <p>Wir sind uns sicherlich einig, dass die Verkehrssicherheit insbesondere auch für FußgängerInnen und RadfahrerInnen oberste Priorität auch bei der Gestaltung der Friedrichstraße haben muss. Bitte berücksichtigen Sie deshalb unseren Appell und nehmen Sie nicht in Kauf, dass neue Gefahren geschaffen bzw. bestehende Gefahren nicht beseitigt werden.</p> <p>Vielen Dank für Ihren diesbezüglichen Einsatz!</p>	Kenntnisnahme
A..	Schreiben 71	07.11.2023	<p>Da bald entschieden wird, wie die Friedrichstraße neu aufgebaut wird, möchte ich Ihnen noch meine Meinung als Bamberger Bürger mitteilen.</p> <p>Bis vor fünf Jahren wohnte ich in Gaustadt, war die letzten Jahre im Allgäu und Fichtelgebirge und zog jetzt im Sommer wieder nach Bamberg zurück, näher an die Innenstadt. Regelmäßig, wenn ich nun in die Stadt komme, bin ich geschockt, wie vollgestopft diese mit Autos ist. Als Radfahrer wird man schon überall ausgebremst, weil der Verkehr so stockt - und wenn man wirklich mal das Auto in der Stadt nutzen muss, zum Bei-</p>	Kenntnisnahme

			<p>spiel, um es in die Werkstatt zu bringen, geht noch weniger voran. Es muss dringend daran gearbeitet werden, dass mehr Menschen in Bamberg auf das Rad umsteigen. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist, dass die Menschen gerne Rad fahren und sich sicher fühlen. Gerade auf der Friedrichstraße, wo man stadtauswärts auf dem kleinen Radweg zwischen parkenden Autos und Fußgängern fährt, ist ein durchaus gefährlicher Abschnitt für alle Verkehrsteilnehmenden.</p> <p><b>Aufgrund dieser Tatsachen spreche ich mich ausdrücklich für Variante 6 aus</b> und bitte Sie, unsere Stadt einen Schritt in Richtung einer zukunftsfähigen lebenswerten Stadt zu lenken.</p>	
A..	Schreiben			



# Bürgerinformation Friedrichstraße

am 18.10.2023, 18.30 – 20.30 Uhr

## Protokoll der Fragen und Stellungnahmen

### Frage/Stellungnahme 1: Matthias Seuling

*Ich bezweifle die Ergebnisse der Simulation. Ich habe vielmehr die Befürchtung, dass der Verkehr von Norden/Luitpoldstraße bis in den Hain reinfährt und nicht bereits vorher nach Süden abbiegt.*

### Nachträgliche Stellungnahme 1: Alexander Wagner

*Das Verkehrsmodell generiert realistische Werte, die zur Orientierung dienen. Der Verkehr kommend aus dem Norden wird sich schon eher auf Höhe des Bahnhofs, der Nürnberger Straße, des Kunigundendamms in Richtung Süden orientieren, wenn er Linksabbiegen in die Friedrichstraße nicht mehr möglich ist.*

---

### Frage/Stellungnahme 2: Gisela Schlenker

*Sind die genannten Mindestbreiten tatsächlich so vorgegeben, oder gibt es auch einen Ermessensspielraum? Aus meiner Sicht ist das alles nur Flickschusterei, ein Gesamtkonzept ist nicht vorhanden. Auch zweifle ich die Validität der Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2000 an.*

### Antwort 2: Alexander Wagner

*Die konkreten Richtlinien sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und speziell für den Radverkehr die Empfehlung für den Radverkehr (ERA) aus dem Jahr 2006 bzw. 2010. Es gibt keinen Ermessensspielraum.*

---

### Frage/Stellungnahme 3: Michael Bosch

*Muss wirklich ein Vollausbau der gesamten Straße erfolgen? Die Infrastruktur liegt in der Mitte, warum muss man dann auf ganzer Breite aufreißen? Das Franz-Ludwig-Gymnasium wird größeres Problem bekommen. Der Verkehr vom Kaulberg wird in den Hain reinfahren.*

### Antwort 3: Alexander Wagner

*Ja, wir müssen die Planung auf der gesamte Breite ausführen. Nur die Hauptleitungen befinden sich in der Straßenmitte, die Spartenauslegungen befinden sich im Seitenbereich.*

---

#### **Frage/Stellungnahme 4: Eleonora Meister**

*Wir dürfen nicht nur den Auto-Verkehr betrachten, sondern vielmehr die Sicherheit der Fußgänger, vor allem der Kinder. (daher für Variante 6)*

---

#### **Frage/Stellungnahme 5: Matthias Kremer**

*Das ist keine echte Bürgerbeteiligung, wenn hier nur 2 Varianten vorgestellt werden und nicht alle. Die Variante 2 ist quasi die Nullvariante, einziger Preis wäre der Wegfall von etwas Rasen am Schönleinsplatz. Das alleine ist kein Argument, diese Variante auszuschließen. Wir dürfen nicht nur an diejenigen denken, die hier wohnen, sondern auch an alle, die in die Stadt hereinkommen. Daher verbietet sich Variante 6 eigentlich von selbst.*

#### **Antwort 5: Oberbürgermeister Andreas Starke**

*Die Variante 2 wurde frühzeitig vom Mobilitätssenat des Stadtrates verworfen. Es gab für den Ausschluss der anderen Varianten jeweils sehr gute Gründe. Der Stadtrat der Stadt Bamberg ist in der repräsentativen Demokratie das entscheidende Gremium. Sollten neue Varianten ins Spiel gebracht werden, hat der Stadtrat die Möglichkeit, sich damit zu befassen.*

---

#### **Frage/Stellungnahme 6: Melissa Büttner**

*Die jetzige Situation in der Friedrichstraße ist sehr unsicher. Junge Eltern trauen sich nicht, hier mit ihren Kindern Rad zu fahren. Es gilt: wer Autostraßen baut, wird Autoverkehr ernten, wer Fahrradstraßen baut, wird Radverkehr ernten. Wir müssen in der Klimakrise auch berücksichtigen, dass es in der Stadt immer heißer wird, mehr Bäume helfen dagegen.*

---

#### **Frage/Stellungnahme 7: Herr (Name unverständlich)**

*Autos raus aus der Innenstadt sollte die Zukunftsvision sein und die Planungen darauf ausgerichtet werden.*

---

**Frage/Stellungnahme 8: Hartmut Steil**

*Stadtplanung muss zukunftsgerichtet sein. Die Stadt Hannover ist hier ein Vorbild, weil sie die Autos aus der Innenstadt verbannen will. Das „Modell Auto“ ist eigentlich ein Vergangenheitsmodell.*

**Antwort 7 und 8: Oberbürgermeister Andreas Starke**

*Das Thema Stadt der Zukunft diskutieren wir gerade sehr intensiv. Wir beteiligen uns am Förderprogramm „Innenstädte beleben“, das sich genau mit der Frage befasst, wie die Innenstadt der Zukunft aussehen kann.*

---

**Frage/Stellungnahme 9: Jürgen Bär, Ottostraße**

*Ich habe heute einen eigenen Entwurf an die Stadt Bamberg übergeben. Dieser müsste alle genannten Forderungen und Bedingungen erfüllen.*

**Antwort 9: Oberbürgermeister Andres Starke:**

*Vielen Dank, Ihren Entwurf haben wir erhalten. Die Verwaltung wird das prüfen und Ihre Planung auch für den Mobilitätsrat am 14.11.2023 vorbereiten.*

---

**Frage/Stellungnahme 10: Helmut Kohl (Ottostraße)**

*Ich glaube Ihnen die vorgestellten Zahlen nicht. Der ganze Verkehr wird bei Variante 6 an Schule, Seniorenheime vorbeigehen. Ottostraße und Amalienstraße dürfen nicht weiter belastet werden.*

**Nachträgliche Stellungnahme 10: Alexander Wagner**

*Die Zahlen des Verkehrsmodells setzen sich aus Verkehrszählungen zusammen, die jährlich im Stadtgebiet durchgeführt werden. Des Weiteren sind Daten hinterlegt, die für die Bewertung des Verkehrsaufkommens dienen. Eine Beschreibung findet sich in der Sitzungsvorlage. Begleitende Maßnahmen sollen die Verkehrsverlagerungseffekte so gering wie möglich halten.*

---

**Frage/Stellungnahme 11: Frau Kilz (?)**

*Warum muss man überhaupt auf der ganze Breite ausbauen?*

**Antwort 11: Dr. Michael Fiedeldey:**

*Neu kommt jetzt die Fernwärmetrasse dazu! Auch für die anderen Sparten gibt es neue Anforderungen, das geht nicht alles in den Bestand rein.*

---

**Frage/Stellungnahme 12: Eva Kunkel (Herzog-Max Straße)**

*Kurz- bis mittelfristig ist das Auto noch erforderlich. Aber je mehr ich außenrum fahren muss, umso teurer wird es. Ich wünsche mir ein umfassenderes Konzept. Der Hain hat keine Radwege und die dortigen künstlichen Verengungen sind gefährlich.*

*Auf mobilitätseingeschränkte Personen muss geachtet werden.*

**Antwort 12: Alexander Wagner**

*Im Hain gilt Tempo 30 und das Verkehrsaufkommen ist gering, daher ist keine separate Radwegeinfrastruktur erforderlich. Der Radverkehr fährt hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn.*

---

**Frage/Stellungnahme 13: Fritz Teufel (Willy-Lessing-Straße)**

*Ich finde den Vorschlag der Prüfung von Variante 2 sehr gut. Der Wegfall von ökologisch wertlosem Rasen ist ein geringes Opfer. Alle anderen Lösungen führen immer zu Problemen für andere Gruppen.*

**Nachträgliche Stellungnahme 13: Alexander Wagner**

*Die Varianten 2 wird nochmals im Sitzungsvortrag zum Mobilitätssenat am 14.11.2023 bewertet.*

---

**Frage/Stellungnahme 14: Florian Müller (Herzog-Max-Straße)**

*Variante 6 würde zu einem totalen Verlagerungseffekt führen. Mehr Verkehr in den Hain ist aber totaler Quatsch. Zudem steht der Bahnausbau vor der Tür, da sollten wir jetzt keine Experimente machen. Bei den Varianten 4 und 2 würde noch am meisten vom jetzigen Zustand erhalten bleiben. Wir sollten auch nicht noch mehr „Fahrradfriedhöfe“ schaffen. Viele wenige Fahrradbügel anstelle von großen Ansammlungen an einer Stelle.*

**Nachträgliche Stellungnahme 14: Alexander Wagner**

*Der Bahnausbau wird mit 10-15 Jahren prognostiziert. Straßensanierungen etc. werden unumgänglich in diesen Zeitraum fallen und notwendig sein.*

---

**Frage/Stellungnahme 15: Name unverständlich (Kaulberg)**

*Bei allen Veränderungen fallen immer wieder die Anwohnerstellplätze zum Opfer. Ich bevorzuge die Nullvariante oder Variante 2.*

**Nachträgliche Stellungnahme 15: Alexander Wagner**

*Anwohnerstellplätze werden im Umfeld z. B. in der Augustenstraße sowie am Heinrichsdamm kompensiert.*

---

**Frage/Stellungnahme 16: Jakob Trenkel**

*Variante 6 ist sehr zu begrüßen. Aber Frage: Wie kann es sein, dass der Radweg in der Friedrichstraße stadteinwärts nur aufgezeichnet ist?*

**Antwort 16: Alexander Wagner**

*Für Protected-Bikelanes müssen verschiedene Kriterien erfüllt sein. Zudem spielen Sicherheitsabstände zur physischen Begrenzung eine Rolle. An den Knotenpunkten ist eine bauliche Abgrenzung nicht mehr möglich. Bauliche Radwege, Markierungen oder Protected-Bikelanes sind Instrumente, die eingesetzt werden können. Bei der Planung der Friedrichstraße erachten wir eine Radwegmarkierung als sinnvoll.*

---

**Frage/Stellungnahme 17: Timm Schulze**

*Dass der Rasen am Schönleinsplatz wertlos sei, stimmt nicht. Jeder Quadratmeter entsiegelte Fläche ist wichtig. Daher kommt Variante 2 nicht in Frage. Ich bevorzuge Variante 6. Frage zu Variante 4: Führen die Parkstände für Radfahrer zur Gefahr des „Doorings“?*

**Antwort 17: Alexander Wagner**

*Theoretisch ist Doorings möglich, allerdings wird hier nochmals ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen von 0,75 m eingeplant. Die Gehwegbreite wird in diesem Abschnitt kleiner und es kommt zu einer Engstelle für den Fußverkehr.*

---

**Frage/Stellungnahme 18: Dr. Helmut Müller**

*Bei Variante 6 würde der Richtungsverkehr in die Lange Straße gedrängt. Wenn überhaupt, kommt Variante 4 in Frage. Der Schönleinsplatz wurde gegenüber seinem ursprünglichen Zustand immer wieder mal verkleinert, da käme es jetzt nicht drauf an. Variante 2 sollte daher nochmals geprüft werden.*

**Nachträgliche Stellungnahme 18: Alexander Wagner**

*Die Varianten 2 wird nochmals im Sitzungsvortrag zum Mobilitätssenat am 14.11.2023 bewertet.*

---

**Frage/Stellungnahme 19: Elias Leikeb(?)**

*Vermutlich bin ich Teil des Feindbildes der innerstädtischen Elite. Aber ich kritisiere das Vorgehen der Planung: Warum plant man eine Stadt für Autos statt für Menschen?*

---

**Frage/Stellungnahme 20: Holger Hassel, Luisenstraße**

*Also ich fühle mich hier gut informiert über die Planungen. Als Autofahrer fahre ich Richtung Autobahn, sonst gehe ich zu Fuß oder fahre mit dem Rad. Ich habe mir die Planungen angeschaut und möchte nicht schlechter gestellt werden als bisher, daher pro Variante 4.*

---

**Frage/Stellungnahme 21: Sophie Ranner (Ranner Friseur, Herzog Max-Straße)**

*Ich stelle hier zwei ganz gespaltene Meinungslager fest und bin der Meinung, es wäre mehr gegenseitiges Verständnis nötig. Ich appelliere zu mehr Rücksichtnahme, das gilt für Radfahrer wie für Autofahrer. Ich stelle oft fest, dass es oft gerade die Anwohner sind, die zu schnell fahren!*

---

### **Frage/Stellungnahme 22: Rudolf Gagel**

*Welche Auswirkungen haben die Auswirkungen auf andere Straßen wie z.B. die Lange Straße? Mir fehlt die Einbettung der vorgestellten Detailplanung in eine Gesamtplanung. Wir alle haben unterschiedliche Interessen. Es sind auch die Interessen der großen Arbeitgeber zu berücksichtigen wie z. B. Uni Bamberg*

### **Nachträgliche Stellungnahme 22: Alexander Wagner**

Die gesamtheitliche Betrachtung eines innerstädtischen Verkehrskonzepts schlägt auch der Verkehrsentwicklungsplan 2030 vor und wird fachlich befürwortet.

---

### **Frage/Stellungnahme 23: Christian Hader**

*Sie haben von begleitenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gesprochen. Diese sollten konkretisiert werden und in den Stadtratsbeschluss einfließen. Bei Variante 4 werden neue Gefahren für Rad- und Fußverkehr geschaffen durch Lade- und Lieferzonen, Stichwort Dooring etc. Variante 6 bietet die meisten Chancen für Beruhigungsmaßnahmen in anderen Straßen.*

### **Antwort 23: Alexander Wagner**

*Begleitmaßnahmen sollen konkret mitbeschlossen werden.*

---

### **Frage/Stellungnahme 24: Name unverständlich**

*Gibt es unterschiedliche Bauzeiten bei den verschiedenen Varianten?*

### **Antwort 24: Dr. Michael Fiedeldey**

Die Zeitachse sieht so aus, dass nach einer Entscheidung 2023 im Jahr 2024 die Planungen erfolgen und ab 2025 gebaut wird. Die Bauzeit beträgt rund 3 Jahre.

---

### **Frage/Stellungnahme 25: Gerhard Seitz**

Als gewissermaßen politischer Gegenspieler von Herrn Hader im Stadtrat, weise ich zum Thema Sicherheit darauf hin, dass die Grünen immer noch das Radfahren ohne Helm propagieren.

---

Protokollführer:

Baureferat, Steffen Schützwohl

(Stand: 19.10.2023, 15 Uhr)





**BAUVORHABEN:**

**Fahrradallee Friedrichstraße**

**AUFTRAGGEBER:**

**Bürgerbeteiligung Friedrichstraße**

**Planungsstand:**

**Entwurf**

**Zeichnungsname:**

**Übersicht**

Maßstab

1:1000

Blattgröße

420\*297 A3

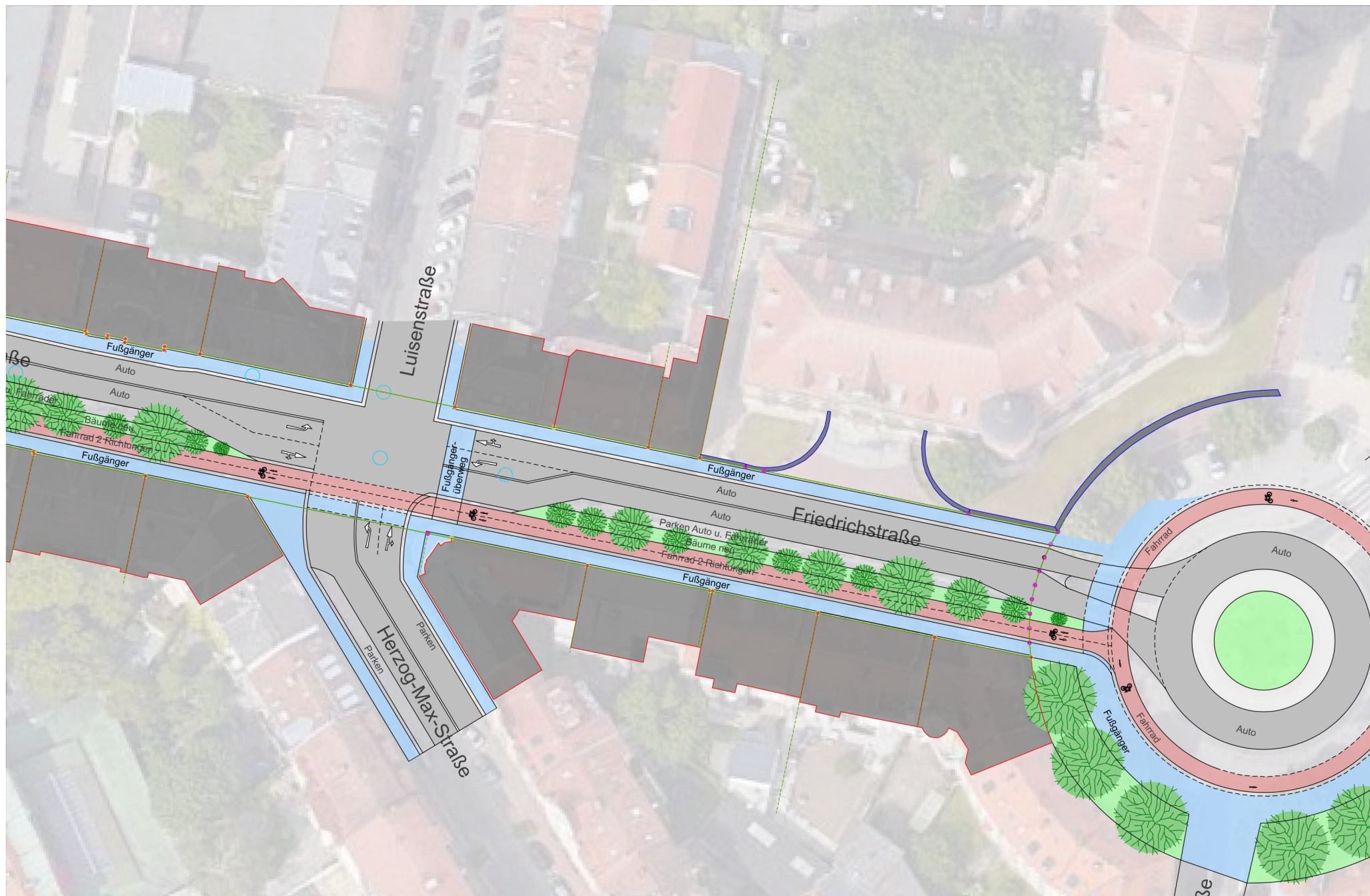
Datum

17.10.2023

Planersteller



<b>BAUVORHABEN:</b> Fahrradallee Friedrichstraße		<b>AUFTRAGGEBER:</b> Bürgerbeteiligung Friedrichstraße		<b>Planungsstand:</b> Entwurf		<b>Zeichnungsname:</b> Friedrichstraße	
Maßstab	Blattgröße	Datum	Planersteller				
1:750	840*297 individuell	17.10.2023					



**BAUVORHABEN:**

**Fahrradallee Friedrichstraße**

**AUFTRAGGEBER:**

**Bürgerbeteiligung Friedrichstraße**

**Planungsstand:**

**Entwurf**

**Zeichnungsname:**

**Ausschnitt Kreisverkehr**

Maßstab

1:500

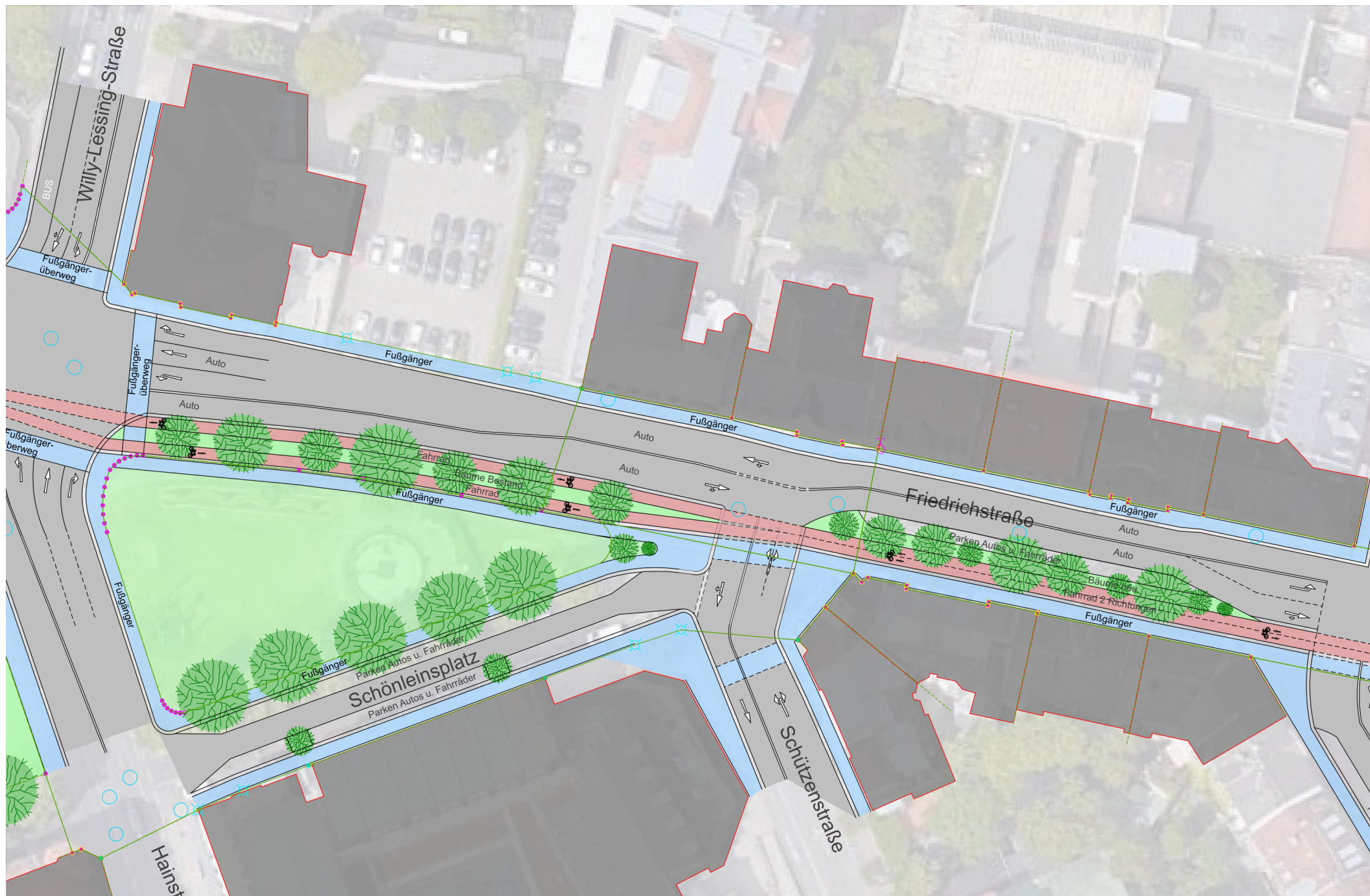
Blattgröße

420\*297 A3

Datum

17.10.2023

Planersteller



**BAUVORHABEN:**

**Fahrradallee Friedrichstraße**

**AUFTRAGGEBER:**

**Bürgerbeteiligung Friedrichstraße**

**Planungsstand:**

**Entwurf**

**Zeichnungsname:**

**Ausschnitt Schönleinsplatz**

Maßstab

1:500

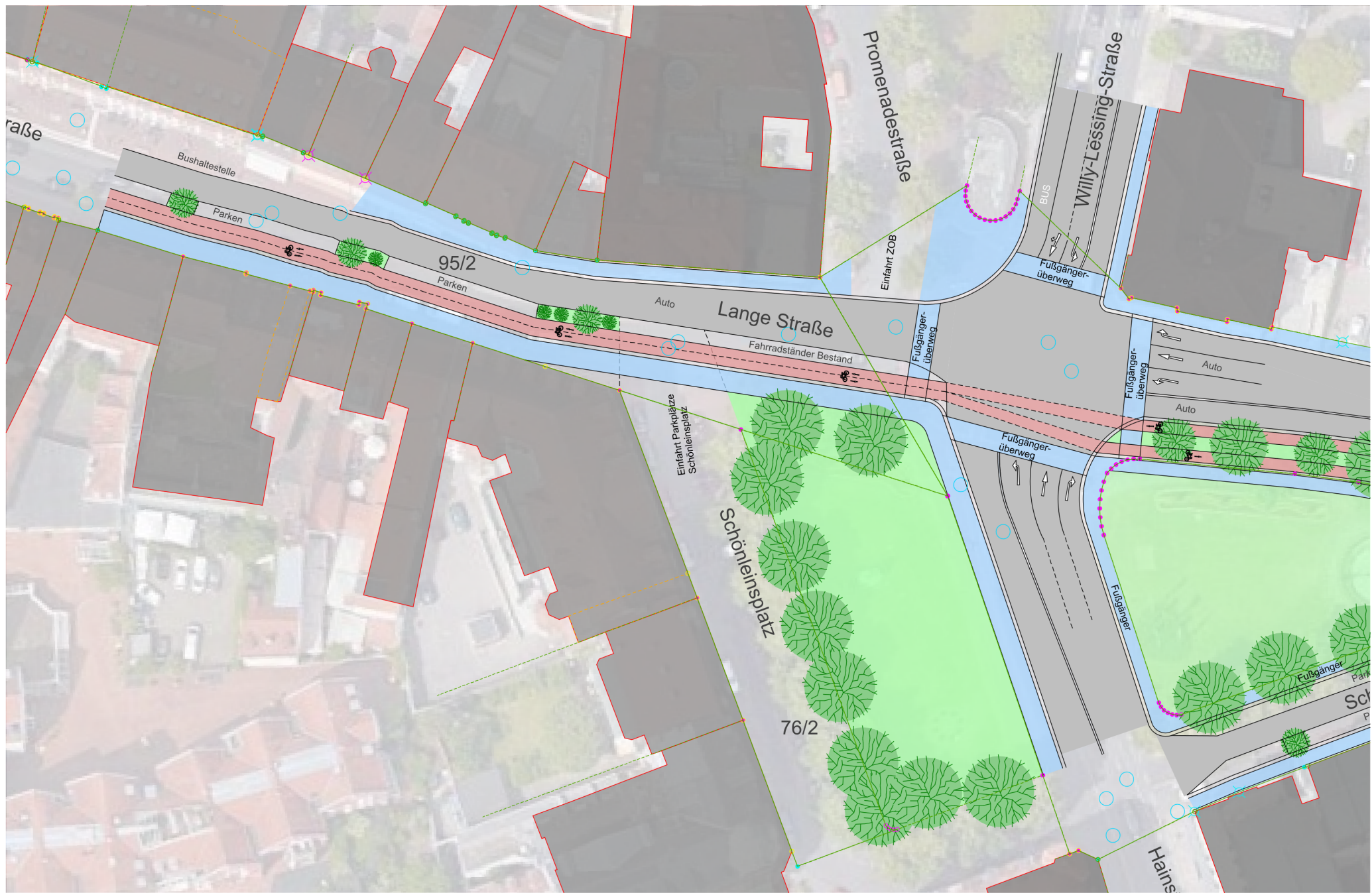
Blattgröße

420\*297 A3

Datum

17.10.2023

Planersteller



**BAUVORHABEN:**

**Fahrradallee Friedrichstraße**

**AUFTRAGGEBER:**

**Bürgerbeteiligung Friedrichstraße**

**Planungsstand:**

**Entwurf**

**Zeichnungsname:**

**Ausschnitt Lange Straße**

Maßstab

1:500

Blattgröße

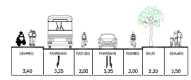
420\*297 A3

Datum

17.10.2023

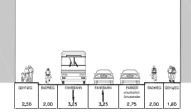
Planersteller

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT A - A



M : 1:200

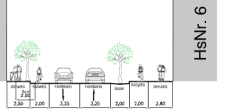
QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT B - B



M : 1:200

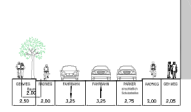


QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT C - C



M : 1:200

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE  
SCHNITT D - D



M : 1:200

**VORPLANUNG**



**STADT BAMBERG**  
STADTPLANUNGSAMT  
SG Verkehrsplanung

Projekt: **Friedrichstraße**

Darstellung: **Straßenquerschnitt Var. IVa**

1:500  
Bamberg, den 30.10.2023  
Wagner  
Erstautor  
Erstautor  
Layout



An Herrn  
Oberbürgermeister Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz  
96047 Bamberg

Bamberg, den 28. Juni 2023

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bei der Prüfung der Entwürfe für die Neugestaltung der Friedrichstraße  
**beantragen** die Unterzeichner, insbesondere auf folgende Aspekte zu achten:

1. Sicherheit der Schülerinnen und Schüler des Franz-Ludwig-Gymnasiums
2. Beeinträchtigung von Sichtachsen im Weltkulturerbe
3. Parkplatzsituation am Heinrichsdamm
4. Erreichbarkeit der Hainapotheke

Mit freundlichem Gruß

gez. Karin Einwag

gez. Daniela Reinfelder

gez. Claudia John

gez. Klaus Stieringer

gez. Martin Pöhner

gez. Norbert Tscherner

gez. Andreas Triffo

gez. Hans-Jürgen Eichfelder



Bamberg, 19.06.2023

An Herrn  
Oberbürgermeister Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz

**Antrag:**

Vertiefte Überprüfung der Variante 5 bzgl. der künftigen Ausgestaltung der Friedrichstraße

**Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,**

im Namen der SPD-Stadtratsfraktion beantragen wir mit Blick auf die künftige Ausgestaltung der Friedrichstraße eine vertiefte Überprüfung der Variante 5.

**Begründung:**

Um eine faktenbasierte Entscheidung hinsichtlich der zukünftigen Ausgestaltung der Friedrichstraße zu treffen, ist es notwendig eine möglichst umfassenden Überblick über alle realistischen Varianten zu erhalten. Daher ist es aus Sicht unserer Fraktion nur folgerichtig, dass auch die Variante 5, also Abschnitt Schönleinsplatz als Einbahnstraße – weiterer Verlauf im Zweirichtungsverkehr – großkronige Bäume mittig, vertieft geprüft werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen

**Felix Holland**  
Fraktionsprecher Mobilitätssenat  
Stellv. Fraktionsvorsitzender SPD

**Heinz Kuntke**  
Stellv. Fraktionsprecher Mobilitätssenat  
Fraktionsvorsitzender SPD



**Vorlagennummer:** VO/2023/7250-61  
**Vorlageart:** Beschlussvorlage  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich

## Fahrradprogramm 2022 und 2023

---

**Datum:** 30.10.2023  
**Referent:in:** Thomas Beese  
**Federführung:** 61 Stadtplanungsamt  
**Beteiligte Ämter:** Bamberg Service

### Beratungsfolge

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Mobilitätssenat (Entscheidung)	14.11.2023	Ö

### I. Sitzungsvortrag:

Das jährlich verwaltungsintern abgestimmte Fahrradprogramm ist eine Übersicht und umfasst Projekte und Maßnahmen, die vorbehaltlich der personellen Ressourcen in den Fachämtern umgesetzt werden können. Die dargestellten Projekte sind entweder bereits im Mobilitätssenat beschlossen oder sind Maßnahmen, die durch Verwaltungshandeln erfolgen.

#### Zum Sachstand Fahrradprogramm 2022:

Für das Fahrradprogramm 2022 standen insgesamt 360.000 € bereit. Die Projektliste der geplanten Maßnahmen wurde im Mobilitätssenat am 08.02.2022 vorgestellt (VO/2021/4914-68).

Von der globalen Haushaltsstelle 63000.96000 im Verwaltungshaushalt von Bamberg Service wurden weitere Haushaltsstellen für nicht-investive Maßnahmen der Radverkehrsförderung gespeist:

- das Förderprogramm Lastenräder (Umweltamt) mit 15.000 €
- der Sachaufwand Radwegenetz (Amt 68) mit 12.000 € für Projekte STADTRADELN, AGFK Bayern, Metropolradweg

Zudem sind für verkehrsrechtlich angeordnete Maßnahmen für den Radverkehr (Ziffer 5) und Rotmarkierungen (Ziffer 13) 2.280 € abgerechnet und 37.346 € übertragen worden.

Aufgrund des Fachkräftemangels, insbesondere im technischen Bereich, wurden die Markierungsarbeiten für den Radverkehr ausgeschrieben, bedauerlicherweise ohne Erhalt von Angeboten der Firmen, deshalb konnten die Maßnahmen Ziffer 4, 6 und 7 nicht realisiert werden. Einige Standorte von Radabstellanlagen wurden in 2022 umgesetzt, diese wurden nicht über das Fahrradprogramm, sondern über den Unterstützungsfonds abgerechnet. Die restlichen Haushaltsmittel für das Fahrradprogramm 2022 in Höhe von 293.374 € konnten nicht übertragen werden und sind in den städtischen Haushalt zurückgeflossen. Der Abschluss Fahrradprogramm 2022 ist der **Anlage 1** zu entnehmen.

#### Zum Sachstand Fahrradprogramm 2023:

Im aktuellen Haushaltsjahr stehen für die Haushaltsstelle „Fahrradwegenetz“ im Vermögenshaushalt Mittel in Höhe von insgesamt 322.346 € zur Verfügung (285.000 € zzgl. Übertrag 37.346 €). Das Fahrradprogramm 2023 beinhaltet folgende Projekte mit farbig hinterlegtem Arbeitsstand, s. **Anlage 2**. Hierzu kurze Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmenpaketen:

#### **Maßnahmenpaket 1 „Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr (Abstellanlagen)“:**

Neue Radbügel wurden bestellt, es konnten bislang auch 41 neue Radbügel an 8 Standorten gestellt werden, weitere Standorte liegen koordiniert vor und stehen zur Umsetzung an.

## **Maßnahmenpaket 2 „Infrastruktur für den fließenden Radverkehr (Ausbau Radwegenetz)“:**

Hier ist eine Umsetzung größtenteils nur durch Fremdfirmen möglich, eine Vergabe stellt wiederum einen höheren Verwaltungsaufwand dar. Dennoch konnten beide Verkehrsversuche aufgefrischt werden (Ziffer 17), ein weiteres Teilstück der Cityroute 8 Peuntstraße stadteinwärts (Ziffer 7, Rotmarkierung über Einmündung Trimbergstraße noch ausstehend) und etliche kleinere Maßnahmen aus verkehrsrechtlichen Anordnungen zum Radverkehr (Ziffer 8) umgesetzt werden. Eine genaue Abrechnung aller Maßnahmen steht noch aus, die Kostenangaben stellen nur grobe Schätzungen dar.

Für Projekt 10 „Grünpfeil für Radfahrende“ liegt bereits eine verkehrsrechtliche Anordnung von ca. 120 weiteren Grünpfeilen vor. Das Material für Schilder und Befestigung wurde bereits bestellt, eine Umsetzung wird sukzessive erfolgen.

Bei Projekt 12 „Aufhebung von Radwegbenutzungspflicht“ wurde der Abschnitt Innere Löwenstraße mit Löwenbrücke umgesetzt. Hier ist nun die Radwegbenutzungspflicht aufgelöst, der Radfahrstreifen auf der Löwenbrücke wurde zu einem Schutzstreifen markiert.

Für das Projekt 18 „Ergänzung Radwegweisung“ werden aktuell Angebote eingeholt, eine Auftragsvergabe wird für November erwartet.

## **Maßnahmenpaket 3 „Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr“:**

Das STADTRADELN 2023 wurde erfolgreich mit neuem Rekord abgeschlossen. Mit 2.825 Radfahrenden, die über 570.000 km geradelt sind, liegt die Stadt Bamberg in ihrer Größenordnung auf dem 1. Platz in Bayern und bundesweit auf Platz 3!

Die erste öffentliche E-Ladestation für Pedelecs ist in Betrieb gegangen, das Fahrradprogramm hat dies mit knapp 3.000 € bezuschusst (Projekt 22).

Der Vertrag der DB Rad+ App steht zur Verlängerung an (Projekt 21). Der Freistaat Bayern hat für ausgewählte Städte die Finanzierung der ersten zwei Jahre vollständig übernommen, eine weitere staatliche Förderung ist in diesen Städten nun nicht mehr möglich. Die Kosten für eine zweijährige Verlängerung belaufen sich auf 19.040 €. Die Verwaltung ist an einer Fortführung interessiert. In Kombination mit dem Visio-Tool können Radverkehrsdaten der aktuell über 1.100 Nutzer:innen visualisiert und Alltags- und Pendler Routen dargestellt werden. Damit liefert die DB Rad+ App wichtige Grundlagen für die Radverkehrsplanung und ergänzt die bisherige Vergabe von einzelnen kostenintensiven Knotenpunktzählungen an wenigen Standorten.

Seit Beginn der DB Rad+ App am 16.08.2021 sind laut Information der DB Station&Service AG insgesamt 137.193 Radkm auf 35.338 Routen (Stand 12.10.2023) aufgezeichnet worden. Über das Datenvisualisierungstool Rad+ Visio werden diese Routendaten aufbereitet, z.B. nach:

- Verkehrsmenge zeitlich gefiltert nach Stunden, Tagen, Wochen (liefert Erkenntnisse zur Routenwahl von Pendler- / Freizeitverkehr, Akzeptanz von Radumleitungen, etc.)
- Darstellung des Verkehrsflusses in Abschnitten und an Knoten
- Darstellung der Pendlerströme nach Quelle-Ziel

Damit können zahlreiche, planungsrelevante Rückschlüsse über die Nutzungsintensität des Radverkehrsnetzes gezogen werden. Somit steht die DB Rad+ App in engem Bezug zur Umsetzung vieler Maßnahmen des VEP Bamberg 2030. Die Nutzung der Radverkehrsdaten (bisherige wie zukünftige) ist erst durch Vertragsverlängerung möglich.

## **Maßnahmenpaket 4 „Planungskosten für Radverkehrsmaßnahmen“**

Für den Metropolradweg Bamberg-Nürnberg fallen Planungsmittel bei der Erstellung der Entwurfsplanung an, Mittel in Höhe von ca. 5.000 € werden hierfür gebunden.

**Fazit:** Aufgrund der sehr angespannten personellen Situation können weitere Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes in 2023 nicht final umgesetzt werden. Soweit möglich, ist eine Mittelbindung für eine Realisierung 2024 erfolgt.

Die Stadtratsfraktion Grünes Bamberg hat einen Sachstandsbericht zur Umsetzung und Verausgabung der Gelder für das Fahrradprogramm 2022 und das Fahrradprogramm 2023 beantragt (Antrag 2023-143, **Anlage 3**).

Zu diesem Thema liegt ein weiterer Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 04.10.2023 vor (Antrag 2023-4, **Anlage 4**).

Die Antworten ergeben sich aus den vorangegangenen Ausführungen.

Die Erarbeitung eines Zeitplanes für die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen sowie eines

Umsetzungsplanes für die Grünpfeilanbringungen würden die ohnehin schon raren Kapazitäten noch stärker auf Verwaltungstätigkeiten binden, sodass noch weniger Kapazitäten für die operative Umsetzung zur Verfügung stünden. Ein jeder Zeitplan kann zudem durch Witterungsverlauf, Krankenstand sowie angebotslose Ausschreibungen jederzeit an Gültigkeit verlieren. Daher wird kein Zeitplan erstellt werden, sondern stattdessen alles versucht werden, um so viele Maßnahmen wie möglich so schnell wie möglich umzusetzen.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung, den Vertrag mit der DB Rad+ App auf zwei weitere Jahre zu verlängern.
3. Die Anträge 2023-4 mit Schreiben 04.10.2023 und 2023-143 der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 27.07.2023 sind hiermit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	Keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von 19.040 € für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferats**:

### Anlage/n

- 1 - Fahrradprogramm 2022 Abschluss (öffentlich)
- 2 - Fahrradprogramm 2023\_Stand 07.11.2023 (öffentlich)
- 3 - Antrag 2023-143 Grünes Bamberg Umsetzung Fahrradprogramm 2022 und 2023 (öffentlich)
- 4 - Antrag 2023-4 Grünes Bamberg Grünpfeile Radverkehr\_Schreiben 04.10.2023 (öffentlich)

### Verteiler:

Bamberg Service  
Verkehrsbehörde  
Polizei  
STVP

## Fahrradprogramm 2022 Abschluss

Nummer	Maßnahme	Anmerkungen	Beschluss	federführendes Amt	Kosten	teilweise oder vollständig umgesetzte Maßnahmen
<b>I Maßnahmen Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr (Abstellanlagen)</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt: 72.300 €</b>			
1	Radbügelbeschaffung	100 Standard-Radbügel (100 Bügel à 55 € brutto ), 30 Bügel für Fahrradanhänger und Lastenräder (30 à 60 € brutto )	Verwaltungsvorgang	BSB	7.300 €	
2	Radbügel stellen	Einbau plus Kosten für Verkehrssicherung, Kleinmaterial, Markierung	Verwaltungsvorgang	BSB	50.000 €	
3	Bike & Ride Würzburger Straße	Radbügel mit Überdachung bzw. Teil einer Mobilitätsstation	Beschluss Umweltsenat vom 07.05.2019	68 / BSB / Stadtwerke	15.000 €	
<b>II Maßnahmen Infrastruktur für den fließenden Radverkehr (Ausbau Radwegenetz)</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt: 173.000 €</b>			
4	Schutzstreifen Margaretendamm	Abschnitt Lichtenhaide- bis Rheinstraße mit Einbau Fahrbahnteiler, Teilabschnitt 1: BSB bis Busparkplatz	Ergebnis Routine Verkehr 16.10.2019	BSB	7.000 €	
5	Maßnahmen für den Radverkehr aus VRAO	z.B. Öffnung von Einbahnstraßen, Umbeschilderung, Anpassungen im Radverkehrsnetz, ...	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr	31 / 68 / BSB	30.000 €	
6	Cityroute 8 Peuntstraße [Abschnitt Gertrauden- bis Trimbergstraße stadteinwärts]	Neumarkierung Radfahrstreifen stadteinwärts	Beschluss Mobilitätssenat 11.05.2021; Routine Verkehr 21.07.2021	68 / BSB	4.000 €	
7	Verbreiterung Schutzstreifen Obere Königstraße	(Weiß-) Markierung Schutzstreifen (1,75 m -2,00 m breit) im Abschnitt Kettenbrückstraße bis Höhe Letzengasse	Beschluss Mobilitätssenat vom 07.07.2020	68	4.000 €	
8	Fahrradachse Wunderburg [Abschnitt A]	Beschilderung, Markierung des Straßenzugs Martin-Luther-/Trimberg-/ Gönnerstraße als Fahrradstraße	Beschluss Mobilitätssenat vom 07.07.2020	68 / 31 / BSB	9.000 €	
9	Cityroute 11 Radweg B 22 - Graf-Arnold-Straße	Ausweisung und Umbau zur Fahrradstraße	Routine Verkehr 21.7.2021	68 / 31 / BSB	7.000 €	
10	Grünpfahl für Radfahrende	Prüfen der Einsatzkriterien nach VwV-StVO; Kosten für Material, evtl. Austausch von LSA-Masten, Arbeitszeit; Umsetzung evtl. verteilt auf mehrere Jahre	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr	68 / 31 / BSB	10.000 €	
11	Aufhebung von Radwegbenutzungspflicht	Prüfen Benutzungspflicht, falls Aufhebung Prüfen und evtl. Anpassung der LSA-Programmierung	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr	31 / BSB	20.000 €	
12	Aufgeweitete Radaufstellstreifen vor LSA (ARAS)	Prüfen und Umsetzung neuer ARAS	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr	68 / 31 / BSB	10.000 €	
13	Rotmarkierungen	Ergänzung neue Roteinfärbungen und Auffrischung bestehender Roteinfärbungen	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr	BSB	20.000 €	
14	Cityroute 5 Radweg zwischen Gundelsheimer Straße und Reitersfeldweg	Verbreiterung bzw. Neubau des gemeinsamen Geh- und Radwegs, Vorleistung für Neubau: Voruntersuchung Bohrkerne mit Bodenanalyse	Ergebnis Routine Verkehr vom 3.Juli 2019	BSB	2.000 €	
15	angedachte Radweg-Sanierungen	Rampe Adenauerufer ggüber Ignaz-Wolf-Str. (Prüfen wegen Wurzelzerhalt) // Ludwigstraße (restliche Wurzelbrücken zw. Memmelsdorfer- und Zollner Unterführung) // Memmelsdorfer Straße stadtauswärts (Abschnitt Heidelsteig-/Feldkirchenstraße) // Forchheimer Straße (Galgenfuhr bis Arena im Zshg. mit HWK)	Antrag "Bestehende Radwege sanieren" der FW-BuB-FDP-Fraktion vom 31.10.2021	BSB	50.000 €	
<b>III Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt: 38.200 €</b>			
16	Stadtradeln	ehemalige Kosten im Umweltamt (Auftakt- und Abschlussveranstaltung, Aktionen/Veranstaltungen im Aktionszeitraum, Preise)		68 / 38	7.000 €	
17	Förderprogramm Lastenräder		Beschluss Mobilitätssenat	38	15.000 €	
18	AGFK Hauptbereisung	Sachaufwand		68	3.000 €	
19	Radzählanlage Regensburger Ring	Visualisierung / Kommunikation der Zählraten		68 / BSB	5.000 €	
20	Ergänzung Radwegweisung	Ergänzung der wegweisenden Beschilderung entlang der Cityrouten (Empfehlung/Hausaufgabe der AGFK), Kosten für Beschilderungsmaterial und Arbeitszeit BSB		68 / BSB	8.000 €	
22	Radwanderweg Bamberg-Bad Königshofen	Austausch von fünf Routenlogos, Finanzierungszusage OB vom 16.08.2021		68 / BSB	200 €	
<b>IV Planungskosten für Radverkehrsmaßnahmen</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt:</b>			
23	Metropolradweg Bamberg - Nürnberg	Planungsmittel Machbarkeitsstudie, Eigenanteil der Stadt Bamberg (Stand: 15.09.2021)		68	2.000 €	
24	Cityroute 8 - Knoten Nürnberger-/Peuntstraße (BA II)	Planungsmittel für Ausführungsplanung (42.000 €, Stand: 01/2019 überholt)		BSB / 68 / 31	Angebote erforderlich	
25	Verkehrsversuch Markusplatz	Planungsmittel für Ausführungsplanung als Grundlage für externe Vergabe (Ausschreibung der Umsetzung) auf der Grundlage des Verkehrsversuches (ca. 50 % Radverkehrsanteil)	Beschluss Mobilitätssenat 07.07.2020	BSB / 68 / 31	Angebote erforderlich	
26	Verkehrsversuch Friedrichstraße	Umsetzung Verkehrsversuch (ca. 50 % Radverkehrsanteil), externe Vergabe - Angebote für Deckenbau mit Neumarkierung erforderlich	Beschluss Mobilitätssenat 07.07.2020	BSB / 68 / 31	Angebote erforderlich	

alle Zeitangaben verstehen sich vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen

**Vermögenshaushalt / Haushaltsstelle: 63000.96000**  
/ zur Verfügung stehender Betrag: 360.000 €

**verplante Mittel gesamt: 285.500 €**

**reserviert: 37.346 €**

**ausgegeben: 29.280 €**

**Rest: 293.374 €**

## Fahrradprogramm 2023 Stand: 07.11.2023

Grün hinterlegte Maßnahmen bereits in Umsetzung bzw. abgeschlossen		Gelb hinterlegte Maßnahmen liegen abgestimmt vor	Rot hinterlegte Maßnahmen sind in Bearbeitung		
Nummer	Maßnahme	Anmerkungen	Beschluss	federführendes Amt	Kosten
<b>I Maßnahmen Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr (Abstellanlagen)</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt: 81.500 €</b>		
1	<b>Radbügelbeschaffung</b>	100 Standard-Radbügel (100 Bügel à 62 € brutto ), Bügel für Fahrradanhänger und Lastenräder noch vorrätig	Verwaltungsvorgang	Bamberg Service	6.500 €
2	<b>Radbügel stellen</b>	Einbau plus Kosten für Verkehrssicherung, Kleinmaterial, Markierung	Verwaltungsvorgang	Bamberg Service	50.000 €
3	<b>Bike &amp; Ride Würzburger Straße</b>	Radbügel mit Überdachung bzw. Teil einer Mobilitätsstation	Beschluss Umweltsenat vom 07.05.2019	61 / BS	25.000 €
<b>II Maßnahmen Infrastruktur für den fließenden Radverkehr (Ausbau Radwegenetz)</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt: 199.500 €</b>		
4	<b>Schutzstreifen Margaretendamm</b>	Abschnitt Lichtenhaide- bis Rheinstraße mit Einbau Fahrbahnteiler, Teilabschnitt 1: BSB bis Busparkplatz	Ergebnis Routine Verkehr 16.10.2019, VRAO-57/22	Bamberg Service	7.000 €
5	<b>Verbreiterung Schutzstreifen Obere Königstraße</b>	(Weiß-) Markierung Schutzstreifen (1,75 m -2,00 m breit) im Abschnitt Kettenbrückstraße bis Höhe Letzengasse	Beschluss Mobilitätsenat vom 07.07.2020, VRAO-024/22	61 / BS	4.000 €
6	<b>Cityroute 11 Radweg B 22 - Graf-Arnold-Straße</b>	Ausweisung und Umbau zur Fahrradstraße	Routine Verkehr 21.7.2021, VRAO-059/22	61 / 31 / BS	7.000 €
7	<b>Cityroute 8 Peuntstraße [Abschnitt Gertrauden- bis Trimbergstraße stadteinwärts]</b>	Neumarkierung Radfahrstreifen stadteinwärts; Roteinfärbung Furt über Trimbergstraße	Beschluss Mobilitätsenat 11.05.2021; Routine Verkehr 21.07.2021, VRAO-058/22	61 / BS	7.000 €
8	<b>Maßnahmen für den Radverkehr aus VRAO</b>	z.B. Öffnung von Einbahnstraßen, Umbeschilderung, Anpassungen im Radverkehrsnetz, ...	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr	31 / 61 / BS	30.000 €
9	<b>Fahrradachse Wunderburg [Abschnitt A]</b>	Beschilderung, Markierung des Straßenzugs Martin-Luther-/ Trimberg-/ Gönnerstraße als Fahrradstraße	Beschluss Mobilitätsenat vom 07.07.2020 VRAO in Abstimmung	61 / 31 / BS	
10	<b>Grünpfel für Radfahrende</b>	Prüfen der Einsatzkriterien nach VwV-StVO; Kosten für Material, Arbeitszeit; ca. 125 Grünpfel, Umsetzung verteilt auf mehrere Jahre	Verwaltungsvorgang VRAO 021/23 vom 24.03.2023	61 / 31 / BS	10.000 €
11	<b>Radverkehrsführung Adenauerufer-Galgenfuhr</b>	Unfallhäufung, Routine Verkehr am 23.11.2022, Nacht-Verkehrsschau 07.12.2022	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr VRAO 052/23 vom 21.08.2023	61 / 31 / BS	20.000 €
12	<b>Aufhebung von Radwegbenutzungspflicht</b>	Prüfen Benutzungspflicht, falls Aufhebung Prüfen und evtl. Anpassung der LSA-Programmierung	Verwaltungsvorgang VRAO 041/23 vom 13.06.2023	31 / BS	10.000 €
13a	<b>Aufgeweitete Radaufstellstreifen vor LSA (ARAS)</b>	ARAS Obere Königstraße	Routine Verkehr 16.03.2022; JF 071 Fahrradstadt 28.07.2022	31 / BS	5.000 €
13b	<b>Aufgeweitete Radaufstellstreifen vor LSA (ARAS)</b>	ARAS Heinrichsdamm/Marienbrücke	Verwaltungsvorgang / Routine Verkehr 17.05.2023	STVP / 61 / 31 / BS	5.000 €
14	<b>Roteinfärbungen</b>	Ergänzung neue Roteinfärbungen und Auffrischung bestehender Roteinfärbungen	Verwaltungsvorgang / JF Fahrradstadt / VO/2021/4913-68	Bamberg Service	10.000 €
15	<b>Cityroute 5 Radweg zwischen Gundelsheimer Straße und Reiterfeldweg</b>	Verbreiterung bzw. Neubau des gemeinsamen Geh- und Radwegs, Vorableistung für Neubau: Voruntersuchung Bohrkern mit Bodenanalyse	Ergebnis Routine Verkehr vom 3.Juli 2019	Bamberg Service	2.000 €
16	<b>Stadtteilverbindung Gaustadt-Hafen</b>	Asphaltierung der verlängerten Rheinstraße	Anfrage Referat 3 vom 24.11.2022	Bamberg Service	30.000 €
17	<b>Auffrischen Markierung Verkehrsversuche Markusplatz / Friedrichstraße</b>	Auffrischung Feldversuch „Gelbmarkierung“ in der KW 36	Verwaltungsvorgang	Bamberg Service	7.500 €
18	<b>Ergänzung Radwegweisung</b>	Ergänzung der wegweisenden Beschilderung entlang der Cityrouten (Maßnahme VEP), externe Vergabe	Einholung von Angeboten, Submission 13.11.2023, Auftragsvergabe	61	20.000 €
19	<b>angedachte Radweg-Sanierungen</b>	Rampe Adenauerufer ggüber Ignaz-Wolf-Str. (Prüfen wegen Wurzelerhalt) // Ludwigstraße (restliche Wurzelbrücken zw. Memmelsdorfer- und Zollner Unterführung) // Memmelsdorfer Straße stadtauswärts (Abschnitt Heideleiste// Feldkirchenstraße) // Forchheimer Straße (Galgenfuhr bis Arena im Zshg. mit HWK)	Antrag "Bestehende Radwege sanieren" der FW-BuB-FDP-Fraktion vom 31.10.2021	Bamberg Service	25.000 €
<b>III Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt: 35.202 €</b>		
20	<b>Stadtradeln</b>	Haushaltsstelle im Stadtplanungsamt (Auftakt- und Abschlussveranstaltung, Aktionen/Veranstaltungen im Aktionszeitraum, Preise)		38 / 61 / Pressestelle	8.000 €
21	<b>DB Rad+ App mit Visio-Tool</b>	DB Rad+ App mit Visualisierung der Radverkehrsdaten, Kosten pro Jahr: 9.520 € brutto, Vertragslaufzeit 2 Jahre	Behandlung im Mobilitätsenat am 14.11.2023	61	19.040 €
22	<b>E-Ladestation E-Bikes</b>	Standort TKS, Finanzierung über Unterstützungsfonds und "Tourismus in Bayern - E-Ladepunkte"; evtl. Zuschuss erforderlich		TKS	2.962 €
23	<b>Radzählanlage Regensburger Ring</b>	Visualisierung / Kommunikation der Zählraten - Abklären ob Förderung AGFK über 5.000 € für Stele einsetzbar (?)		61 / BS	5.000 €
24	<b>Radwanderweg Bamberg-Bad Königshofen</b>	Austausch von fünf Routenlogos, Finanzierungszusage OB vom 16.08.2021		61 / BS	200 €
<b>IV Planungskosten für Radverkehrsmaßnahmen</b>			<b>dargestellte Projekte gesamt:</b>		
25	<b>Metropolradweg Bamberg - Nürnberg</b>	Planungsmittel Entwurfsplanung, Eigenanteil der Stadt Bamberg	Mobilitätsenat 20.6.2023; Kooperationsvereinbarung noch erforderlich	61	5.000 €
26	<b>Cityroute 6 Memmelsdorfer Str. - einseitiger Radweg ab Seehofstr. stadtauswärts</b>	Planungsmittel für Vorplanung / Entwurfsplanung	Beschluss Mobilitätsenat 15.11.2022 (VO/2022/5769-68)	61 / BS	Angebote erforderlich
27	<b>Bamberger Leitfaden für Roteinfärbungen</b>	Beteiligung und Abstimmung, externe Vergabe	Beschluss Mobilitätsenat 08.02.2022 (VO/2021/4913-68)	61	Angebote erforderlich
28	<b>Fahrradachse Giechburgblick</b>	Vorplanung für Projekt einer Fördermaßnahme? Verbreiterung Unterführung/ Verbreiterung G+R / Bevorrechtigung etc.	Antrag der Grünen vom 30.03.2023; Baumpflanzungen zum Schutz des Fußwegs zur Auferstehungskirche	61	Angebote erforderlich
29	<b>Cityroute 8 - Knoten Nürnberger-/ Peuntstraße (BA II)</b>	Planungsmittel für Ausführungsplanung (42.000 €, Stand: 01/2019 überholt)		BS / 61 / 31	Angebote erforderlich
30	<b>Verkehrsversuch Markusplatz</b>	Planungsmittel für Ausführungsplanung als Grundlage für externe Vergabe (Ausschreibung der Umsetzung) auf der Grundlage des Verkehrsversuches (ca. 50 % Radverkehrsanteil)	Beschluss Mobilitätsenat 07.07.2020	BS / 61 / 31	Angebote erforderlich

Anteil Mitteleinsatz je Maßnahmenpaket

25%

62%

11%

2%

noch zur Verfügung:

alle Zeitangaben verstehen sich vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen

Vermögenshaushalt / Haushaltsstelle: 63000.96000 / zur Verfügung stehender Betrag: 285.000 € + 37.346 € Übertrag 2022 = **gesamt: 322.346 €**

aktuell verplante Mittel gesamt: **321.202 €**

**1.144 €**



GRÜNES BAMBERG · Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg

**Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz**

**96047 Bamberg**

**Stadtratsfraktion  
GRÜNES BAMBERG**

Grüner Markt 7  
96047 Bamberg  
Tel.: +49 (951) 23 777  
fraktion@gruenes-bamberg.de

Bamberg, 27. Juli 2023

**Antrag: Umsetzung und Verausgabung der Gelder für das Fahrradprogramm 2022 und das Fahrradprogramm 2023**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Februar 2022 wurde das Fahrradprogramm beschlossen. Dafür wurden auch Gelder bereitgestellt, insgesamt 280.500 Euro.

Auch im Jahr 2023 wurden Mittel vom Stadtrat zur Verfügung gestellt. Nach unserer Kenntnis wurden bis heute kaum Mittel verausgabt.

Wir **beantragen**,

dass ein Sachstand zur Umsetzung und Mittelverausgabung des Fahrradprogramms im kommenden Mobilitätssenat gegeben und dass dabei auch ein Zeitplan für die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen und noch nicht verausgabten Mittel vorgelegt wird.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.  
Mit freundlichen Grüßen

Christian Hader

Ulrike Säger

Vera Mamerow



GRÜNES BAMBERG · Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg

**Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz**

**96047 Bamberg**

**Stadtratsfraktion  
GRÜNES BAMBERG**

Grüner Markt 7  
96047 Bamberg  
Tel.: +49 (951) 23 777  
fraktion@gruenes-bamberg.de

Bamberg, 4. Oktober 2023

**Zum Antrag 2023-4 (Fahrrad-Grünpeile); Ihr Schreiben vom 30.8.2023**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihr Antwortschreiben auf unseren Antrag.

Wir freuen uns natürlich sehr darüber, dass die Stadtverwaltung unsere Einschätzung teilt und 119 neue Grünpeile anbringen will.

Bedenklich stimmt uns die Aussage in dem Schreiben, dass für die Umsetzung derzeit sowohl die finanziellen als auch die personellen Mittel fehlen.

Wir bitten Sie deshalb um Auskunft darüber, in welchem Umfang Mittel bereit gestellt werden müssen? Nach unserer Information gibt es noch erkleckliche Mittel aus dem Budget des Fahrradprogramms 2022, die nicht verausgabt wurden, ebenso aus demselben von 2023. Wir schlagen vor, dass Mittel aus diesen Budgets verwendet werden. Ggf. kommt auch eine Auftragsvergabe in Frage, wenn nicht genug BS-Personal zur Verfügung steht.

Für einen effizienten Personaleinsatz beim Bamberg Service schlagen wir außerdem vor, dass die Einsatzgruppen immer Grünpeilschilder (auf Vorrat) bei sich haben und dann bei Einsätzen in der Nähe von vorgesehenen Grünpeil-Kreuzungen diese dort anbringt.

Wir bitten Sie, einen Umsetzungsplan vorzulegen, aus dem hervorgeht, wann welche Kreuzung mit Grünpeilen ausgestattet werden soll. Ebenso den Jahresausführungsplan des Bamberg Service.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.  
Mit freundlichen Grüßen

Christian Hader

Andreas Eichenseher