

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr:	VO/2022/5410-68
Federführend: 68 Amt für Verkehrsplanung	Status:	öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen:	
	Datum:	28.04.2022
	Referent:	Zweiter Bürgermeister Jonas Glösenkamp
Abschlussbericht Verkehrsentwicklungsplan 2030		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.05.2022	Mobilitätssenat	Empfehlung
18.05.2022	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030) ist ein Rahmenplan sowie ein Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Bamberg. Mit ihm werden Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität für die nächsten 10-15 Jahre definiert. Er löst den bisherigen VEP aus dem Jahr 2002 ab.

Mit dem VEP bereitet sich die Stadt Bamberg auf die einsetzenden Veränderungen und die sich wandelnden Rahmenbedingungen vor (u. a. Umgang mit den Konversionsflächen, demografischer Wandel und Bevölkerungszunahme, Folgen des Klimawandels, alternative Antriebsformen), um die Mobilität in Bamberg zukunftsgerichtet, nachhaltig und stadtverträglich zu gestalten, eine Kongruenz mit weiteren Zielen der Stadtentwicklung zu erreichen und die Lebensqualität in Bamberg langfristig weiter zu erhöhen. Dementsprechend werden Handlungsprioritäten in Richtung einer Mobilitätswende gesetzt.

Im Rahmen des VEP wurden alle Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit etc.) und Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) betrachtet. Zudem wurden auch Querschnittsthemen wie Inter- und Multimodalität, Mobilitätsmanagement und -kultur, effiziente Mobilität (verkehrsreduzierende Stadtentwicklung, alternative Antriebe) und Verkehrssicherheit behandelt.

Genese des VEP 2030:

Mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans wurde die Planersocietät als Gutachterbüro Ende 2015 beauftragt. Zunächst wurde eine umfassende Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt; der zugehörige **Analysebericht** wurde Mitte 2017 veröffentlicht.

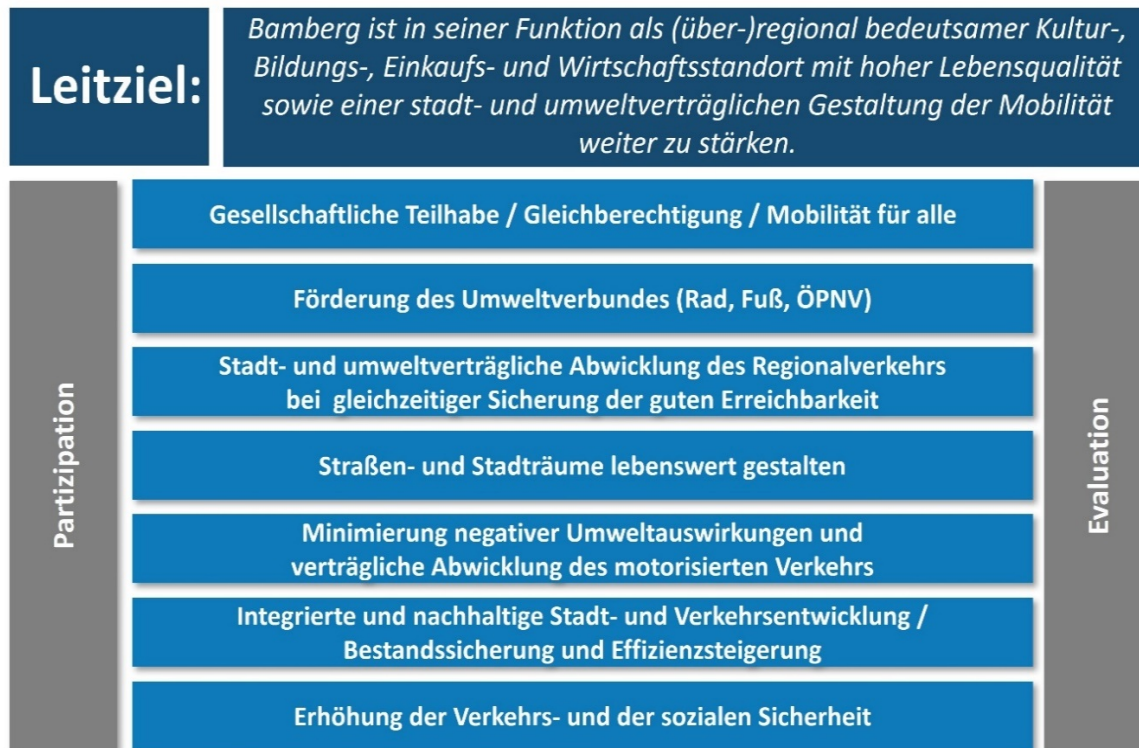
In der zweiten Phase wurden **Leitbild und Ziele** formuliert.

Die Ziele des Mobilitätskonzepts sind insofern ein „roter Faden“, der den Rahmen für den gesamten Prozess und die Umsetzung festlegt. Sie wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses intensiv diskutiert und vom Stadtrat einstimmig am 29.11.2017 beschlossen.

Neben dem **Leitziel** sind **sieben Oberziele** formuliert worden, denen jeweils mehrere Unterziele bzw. Handlungsansätze zugeordnet wurden (vgl. Abbildung). Alle Oberziele stehen gleichwertig nebeneinander und sind nicht gewichtet.

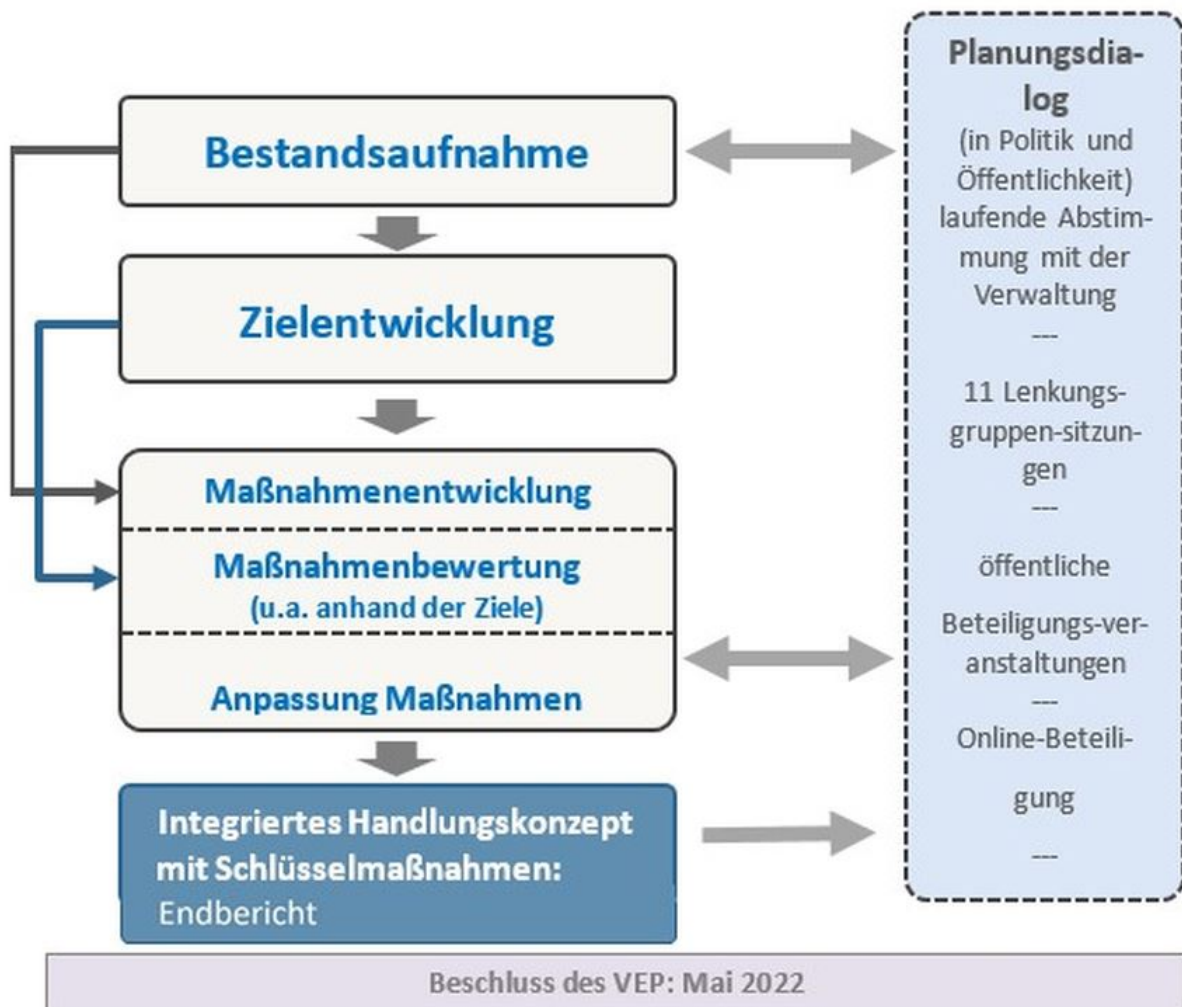
Hinsichtlich der **Evaluierung** der Zielerreichung wurden **konkrete und messbare Festlegungen** getroffen. So sollen drei von vier Wegen der Bamberger Bevölkerung bis zum Jahr 2030 mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden.

Auch der Radverkehrsanteil soll auf 35% bis zum Jahr 2025 steigen.



Der VEP liefert damit eine handlungsorientierte Mobilitätsstrategie für die Stadt Bamberg, die zum einen verkehrsmittelübergreifend Handlungserfordernisse, Projekte und Maßnahmen definiert und als Orientierungsrahmen dient. Zum anderen soll der Verkehrsentwicklungsplan kein „Schubladenwerk“ werden, sondern ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrsplanung in den nächsten Jahren darstellen. Hierzu wurde durch ein beauftragtes Planungsbüro ein Maßnahmen- und Umsetzungskatalog erarbeitet, der unter Abwägung der Dringlichkeit und der Finanzierbarkeit eine realistische Umsetzung ermöglicht und in den nächsten Jahren sukzessive angegangen werden kann. Dazu muss der Stadtrat die finanziellen Mittel bereitstellen und in den entsprechenden Gremien seine Zustimmung zu den umzusetzenden Maßnahmen erteilen.

Danach folgte die Etappe der **Maßnahmenentwicklung und -bewertung**; hierbei galt es, auf Basis der ermittelten Stärken und Schwächen sowie der gesetzten Ziele allumfassende Handlungsansätze zusammenzutragen, die sämtliche Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Nach Prüfung von Zusammenhängen und Wechselwirkungen wurden diese Handlungsansätze in ein Umsetzungskonzept subsumiert.



Begleitet wurde die Erarbeitung des VEP durch einen **umfangreichen Kommunikationsprozess**. Dazu gehörte zunächst eine projektbegleitende **Lenkungsgruppe**, die sich v. a. aus Vertreterinnen und Vertretern der politischen Parteien und der Verwaltung zusammensetzte. Diese Projektgruppe hat im Laufe des Prozesses insgesamt elf Mal getagt und Zwischenergebnisse diskutiert.

Weitere wichtige Elemente des Planungsdialogs waren u. a. **öffentliche Veranstaltungen** mit Bürgerinnen und Bürgern, Workshops und Gespräche mit lokalen und regionalen Akteuren (Verkehrs-, Kultur- und Sozialverbände, Bürgervereine, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften sowie Landkreis und Umlandgemeinden) sowie die 2021 zuletzt durchgeführte Online-Beteiligung (mit analoger Beteiligungsmöglichkeit).

Durch die Mitwirkung weiter Teile der Stadtgesellschaft konnten Ausrichtung und Inhalte des VEP wesentlich geschärft sowie Hinweise und Ideen in Hinblick auf die Umsetzung gesammelt werden. Folgende Veranstaltungen fanden während des Beteiligungsprozesses statt:

- 11 Lenkungsgruppensitzungen (2016 – 2022)
- 1. Bürgerbeteiligung Blaue Schule (2017)
- Informationsstand Maxplatz (2017)
- Semestereröffnung VHS (2017)
- Informationsstand Maxplatz (2018)
- 2. Bürgerbeteiligung Blaue Schule (2018)

- Beteiligung Wirtschaft und Gewerkschaften (2018)
- Beteiligung Verkehrsverbände (2019)
- Beteiligung Bürgervereine (2019)
- Informationsstand Maxplatz (2019)
- Beteiligung Landkreis und Umlandgemeinden (2019)
- Beteiligung Kultur- und Sozialverbände (2019)
- Behördenrunde (2019)
- Online-Beteiligung / Consul (2021) + analoge Bürgerbeteiligung
- Öffentliche Abschlussveranstaltung (2022)

Durch den **umfangreichen Beteiligungsprozess** wurden sämtliche Belange der Stadtgesellschaft aufgezeigt, geprüft und in die Maßnahmentabelle mit aufgenommen. Gerade bei den letzten Veranstaltungen, der analogen Bürgerbeteiligung wurden die Angebote jedoch nur noch in geringem Umfang wahrgenommen.

Handlungsfelder und Schlüsselmaßnahmen:

Basierend auf den Analyseergebnissen, den gesetzten Zielen und unter Beteiligung der breiten Bamberger Öffentlichkeit, Verwaltung sowie Politik wurden verkehrsmittelbezogene und -übergreifende **Handlungsfelder** erarbeitet, deren Maßnahmen zu einem integrierten Gesamtkonzept mit Benennung von zeitlichen Realisierungsvorschlägen und einer Kosten- sowie Wirkungsbewertung zusammengeführt wurden. Maßnahmen mit dem aus gutachterlicher Sicht größten Zielbezug und Wirkungsfaktor, aber auch einer gewissen Strahlkraft wurden zu sogenannten **Schlüsselmaßnahmen**.

Die Schlüsselmaßnahmen sollen bestmöglich priorisiert werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Inhalt des Abschlussberichtes:

Der Abschlussbericht (**Anlage_1**) zeigt den Entstehungsprozess des VEP 2030 auf. Die Ziele werden nochmals dargestellt und auch Handlungsfelder sowie **Schlüsselmaßnahmen**, die einen Großteil des Berichtes einnehmen. Abschließend wird ein Vorschlag über die Umsetzung der Maßnahmen und über die Evaluation dargestellt. Die Anlagen 2 – 6 sind als grafische Darstellungen und Anhänge der Anlage 1 zu verstehen.

Neben dem Abschlussbericht gibt es eine detaillierte Maßnahmentabelle (**Anlage_7**), die neben den Schlüsselmaßnahmen auch detaillierte Maßnahmen und Umsetzungsempfehlungen beinhaltet. Die Tabelle entstand im Laufe des umfangreichen Beteiligungsprozesses insbesondere durch Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern.

Sollte im Stadtrat lediglich der Abschlussbericht (Anlage_1, Beschlussziffer 1) und nicht die Maßnahmentabelle (Anlage_7, Beschlussziffer 2) beschlossen werden, werden in der Endversion des Abschlussberichts die Verweise auf die Maßnahmentabelle im Fließtext entfernt.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der vom Mobilitätsreferat vorgelegte Abschlussbericht (Anlage_1) wird vom Stadtrat begrüßt und als Leitlinie zur Umsetzung beschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Beteiligungsprozess entwickelten Maßnahmen (Anlage_7) zur Umsetzungsreife auszuarbeiten und dem jeweils zuständigen Fachsenat zum Beschluss vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, während des Umsetzungszeitraums bis 2030 ein Monitoring zu etablieren und dem Mobilitätssenat jährlich über den Umsetzungsstand zu berichten.

4. Die Anträge der FW-BuB-FDP-Stadtratsfraktion vom 30.10.2021 und 31.10.2021, der BBB-Stadtratsfraktion vom 25.10.2021, der CSU-BA-Stadtratsfraktion vom 28.10.2021 und der Grünen Bamberg-Stadtratsfraktion vom 31.10.2021 sind hiermit 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 **Finanzreferates**:

Anlage/n:

Anlage_1_VEP 2030 Entwurf Endbericht

Anlage_2_Radroutenkonzept_2030

Anlage_3_Karte Schlüsselmaßnahmen - Fb-Si

Anlage_4_Karte Schlüsselmaßnahmen - Öv-Mi-Mm

Anlage_5_Karte Schlüsselmaßnahmen - Rv-Ef-Et

Anlage_6_Karte Schlüsselmaßnahmen - St-Wi

Anlage_7_Maßnahmentabelle_VEP_Bamberg

Anlage_8_Antrag 2021-282 - FW-BuB-FDP - Änderungsantrag VEP

Anlage_9_Antrag 2021-283 - FW-BuB-FDP - Ergänzung und Abänderung der Maßnahmentabelle zum VEP

Anlage_10_Antrag 2021-284 - BBB - Änderung Vorlage VEP

Anlage_11_Antrag 2021-285 - CSU-BA - Verkehrsentwicklungsplan 2030

Anlage_12_Antrag 2021-286_Grünes Bamberg - Einwendungen zum Verkehrsentwicklungsplan

Verteiler:

Referat 5

31 Straßenverkehrsamt

Bamberger Service Betriebe

61 Stadtplanungsamt

80 Wirtschaftsförderung

Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH

Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030



- Ziel- und Maßnahmenbericht -

ENTWURF

Impressum

Herausgeber:

Stadt Bamberg
Amt für Verkehrsplanung
Untere Sandstraße 34
96049 Bamberg

verkehrsplanung@stadt.bamberg.de
www.bamberg.de/Verkehrsplanung



Bearbeitung:

Planersocietät

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Thomas Mattner



Stand:

Mai 2022

Abbildungen:
& Tabellen

Planersocietät; Stadt Bamberg
(sofern nicht anders angegeben)

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	5
Grußwort	6
1 Prozess und Dialog	8
2 Mobil in Bamberg Rückblick auf Analyse und Status Quo	10
3 Zielsetzung	15
4 Handlungsfelder und Maßnahmen	24
4.1 Straßennetze & Kfz-Verkehr (St)	30
4.2 Wirtschaftsverkehr (Wi)	39
4.3 Effiziente Mobilität (Ef)	43
4.4 Radverkehr (Rv)	45
4.5 Fußverkehr & Barrierefreiheit (Fb)	58
4.6 Einkaufs-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr (Et)	65
4.7 Öffentlicher Verkehr (Öv)	68
4.8 Mobilitätsmanagement & -kultur (Mm)	72
4.9 Sichere Mobilität (Si)	75
4.10 Multi- & Intermodalität (Mi)	79
4.11 Maßnahmen im Rahmen des Bahnausbaus	83
5 Umsetzung und Evaluation	84

Anhang:

Karten: Schlüsselmaßnahmen

Karte: zukünftiges Radroutennetz

seperater Anhang: Maßnahmentabelle

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Oberbürgermeister und Mobilitätsreferent	6	Abb. 28: Kasten „LogSpaze - Stuttgart...“	41
Abb. 2: Straßenszene in Bamberg	7	Abb. 29: Kleines, alternatives Lieferfahrz.	42
Abb. 3: Ablaufschema VEP	9	Abb. 30: E-Ladesäule in Bamberg	44
Abb. 4: Wie läuft's in Bamberg als Bamberger:in?	12	Abb. 31: Radverkehr abseits der Straßen	45
Abb. 5: Wie I... Person mit Mobilitäseinschränkung?	13	Abb. 32: Radverkehrsführung gem. ERA	49
Abb. 6: Wie I... Pendler:in?	13	Abb. 33: Übersicht Mindeststandards...	49
Abb. 7: Wie I... Mobile Innovator?	14	Abb. 34: Typ. Querschnitte Radschnellweg	50
Abb. 8: Wie I... Tourist:in?	14	Abb. 35: Kasten „Dialog Fahrradstraßen“	52
Abb. 9: Zielkonzept des VEP Bamberg	15	Abb. 36: Überf. Abstellanlage am Kranen	54
Abb. 10: kurzgefasste Zieldarstellung	16	Abb. 37: Kasten „Metropolradweg N- BA“	57
Abb. 11: Oberziel „Gesellschaftl. Teilhabe...“	17	Abb. 38: geschmückte Austraße	61
Abb. 12: Oberziel „Förderung Umweltverbund“	18	Abb. 39: Querungsanlagen Friedrichstr.	64
Abb. 13: Oberziel „Region. Erreichbarkeit“	19	Abb. 40: Bamberg vom Wasser aus ...	67
Abb. 14: Oberziel „Lebensw. Straßen- u. Stadtr.“	20	Abb. 41: Bahnhof Bamberg	69
Abb. 15: Oberziel „Minimierung Umweltauswirk.“	21	Abb. 42: Kasten „ÖPNV für 99 Cent“	71
Abb. 16: Oberziel „Bestandssicherung und Effizienz“	22	Abb. 43: Kasten „Schulumfeld“	76
Abb. 17: Oberziel „Sicherheit“	23	Abb. 44: Aufgew. Radaufstellstreifen	77
Abb. 18: Ziele und Handlungsfelder	25	Abb. 45: Kidical Mass in Bamberg	78
Abb. 19: Handlungsk. u. Schlüsselk. als Landkarte	26	Abb. 46: Flexibel mobil - per App	80
Abb. 20: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 1	29	Abb. 47: Kasten „Mobilstationen im Lk BA“	80
Abb. 21: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 2	29	Abb. 48: meiAudio-Carsharing	82
Abb. 22: Lichtsignalanlagen lenkend nutzen	32	Abb. 49: Bahngleise in Bamberg	83
Abb. 23: Tempo 30 am Kaulberg	34	Abb. 50: Indikatoren zur Umsetzung...	86
Abb. 24: Kasten: „Lebenswerte Innenstadt“	35	Abb. 52: Indikatoren Zielerreichung... 1/2	87
Abb. 25: Engstelle Torschuster	36	Abb. 52: Indikatoren Zielerreichung... 2/2	88
Abb. 26: Kasten „Reallabor Stadtterrassen“	38	Abb. 53: Schlüsselmaßnahmen	90
Abb. 27: Schwerer Lieferverkehr in der Innenstadt	39	Abb. 54: Schlüsselmaßn. u. Zielerreichung	91

Grußwort

Abbildung 1: Oberbürgermeister Andreas Starke (l.)
Mobilitätsreferent Jonas Glösenkamp (r.)



Nun liegt er vor: der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Bamberg, kurz „VEP Bamberg“. Er gibt die strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung und -politik für die nächsten 10 bis 15 Jahre vor. Der VEP ist ein „Fahrplan“ für Politik und Verwaltung, wie wir die Verkehrswende gestalten wollen.

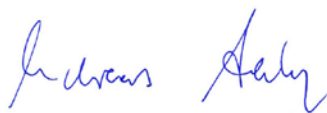
Der VEP entstand im Zuge einer detaillierten Analyse durch ein Planungsbüro, der Entwicklung und Prüfung von Lösungs- und Handlungsansätzen sowie eine – im Vergleich zu ähnlichen Prozessen in anderen Städten – überdurchschnittliche Partizipation der Bürgerschaft, unter anderem durch Informations- und Diskussionsveranstaltungen, Infostände, Workshops sowie eine Online-Beteiligung. Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger war uns sehr wichtig. Schließlich soll sich der Großteil der Bamberger Bevölkerung in den Inhalten des VEP wiederfinden.

Damit ist ein Problem schon angesprochen: Wir werden nicht alle Anliegen der Bürgerschaft aufgreifen und realisieren können. Dies schon ist im Hinblick auf die zahlreichen Herausforderungen, wie z. B. Bahnausbau, Konversion, Klimaschutz, Digitalisierung und steigende Einwohnerzahlen, und den damit einhergehenden unterschiedlichen Interessenlagen schlichtweg nicht möglich. Der VEP weist in diesem Spannungsfeld jedoch den Weg, wie der Verkehr in und um Oberfrankens größter Stadt künftig zu gestalten ist. Bamberg soll auch in Zukunft eine lebenswerte und attraktive Stadt sein. Dazu müssen wir jedoch Mobilitätsbedürfnisse und Lebensqualität stärker in Einklang bringen, indem wir die Mobilität stadtverträglicher gestalten. Die Stärkung des Umweltverbundes (also ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) in Bamberg selbst, aber auch zwischen Stadt und Region, ein Mehr an alternativen Mobilitätsangeboten,

eine stärkere Verknüpfung der einzelnen Verkehrssysteme aber auch eine abnehmende Dominanz des Kfz-Verkehrs sind nur einige der im VEP enthaltenen Ansätze.

Jetzt starten wir in die spannende Phase der Umsetzung. Dabei werden wir neue technische Entwicklungen und Trends nicht aus dem Auge verlieren, ebenso die weitere Einbeziehung

und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger. Der VEP setzt den Rahmen, die konkrete Ausgestaltung bleibt aber weiterhin in den Händen der gesamten Stadtgesellschaft. Daher ist unser Dank an alle gerichtet, die bei der Erstellung des VEP mitgemacht haben, verbunden mit der Bitte, sich weiter zu engagieren. Alle, die bisher nicht dabei waren, laden wir herzlich ein, sich ebenso einzubringen.



Andreas Starke
Oberbürgermeister



Jonas Glüsenkamp
Referent für Mobilität



Abbildung 2: Straßenszene in Bamberg

1 Prozess und Dialog

Der Weg zum VEP

Der Verkehrsentwicklungsplan (kurz: VEP) ist ein Rahmenplan sowie ein Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Bamberg (und teils über die Stadtgrenze hinaus). Mit ihm werden Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität für die nächsten 10-15 Jahre definiert. Er löst den bisherigen VEP aus dem Jahr 2002 ab.

Mit dem VEP bereitet sich die Stadt Bamberg auf die einsetzenden Veränderungen und die sich wandelnden Rahmenbedingungen vor (u.a. Umgang mit den Konversionsflächen, demografischer Wandel und Bevölkerungszunahme, Folgen des Klimawandels, alternative Antriebsformen), um die Mobilität in Bamberg zukunftsgerichtet, nachhaltig und stadtverträglich zu gestalten, eine Kongruenz mit weiteren Zielen der Stadtentwicklung zu erreichen und die Lebensqualität in Bamberg langfristig weiter zu erhöhen. Dementsprechend werden Handlungsprioritäten in Richtung einer Mobilitätswende gesetzt.

Im Rahmen des VEP wurden alle Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit etc.) und alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) betrachtet. Zudem wurden auch Querschnittsthemen wie Inter- und Multimodalität, Mobilitätsmanagement und -kultur, effiziente Mobilität (verkehrsreduzierende Stadtentwicklung, alternative Antriebe) und Verkehrssicherheit behandelt.

Der VEP liefert damit eine handlungsorientierte Mobilitätsstrategie für die Stadt Bamberg, die zum einen verkehrsmittelübergreifend Handlungserfordernisse, Pro-

jekte und Maßnahmen definiert und als Orientierungsrahmen dient. Zum anderen soll der Verkehrsentwicklungsplan kein „Schubladenwerk“ werden, sondern ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrsplanung in den nächsten Jahren darstellen. Hierzu wurde ein Maßnahmen- und Umsetzungskatalog erarbeitet, der unter Abwägung der Dringlichkeit und der Finanzierbarkeit eine realistische Umsetzung ermöglicht und in den nächsten Jahren sukzessive angegangen werden kann.

Vorgehensweise & Arbeitsphasen

Mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans wurde die Planersocietät als Gutachterbüro Ende 2015 beauftragt. Zunächst wurde eine umfassende Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt; der zugehörige Zwischenbericht wurde Mitte 2017 veröffentlicht. In der zweiten Phase wurden Leitbild und Ziele formuliert; das daraus hervorgegangene Zielkonzept wurde Ende 2017 durch den Stadtrat beschlossen.

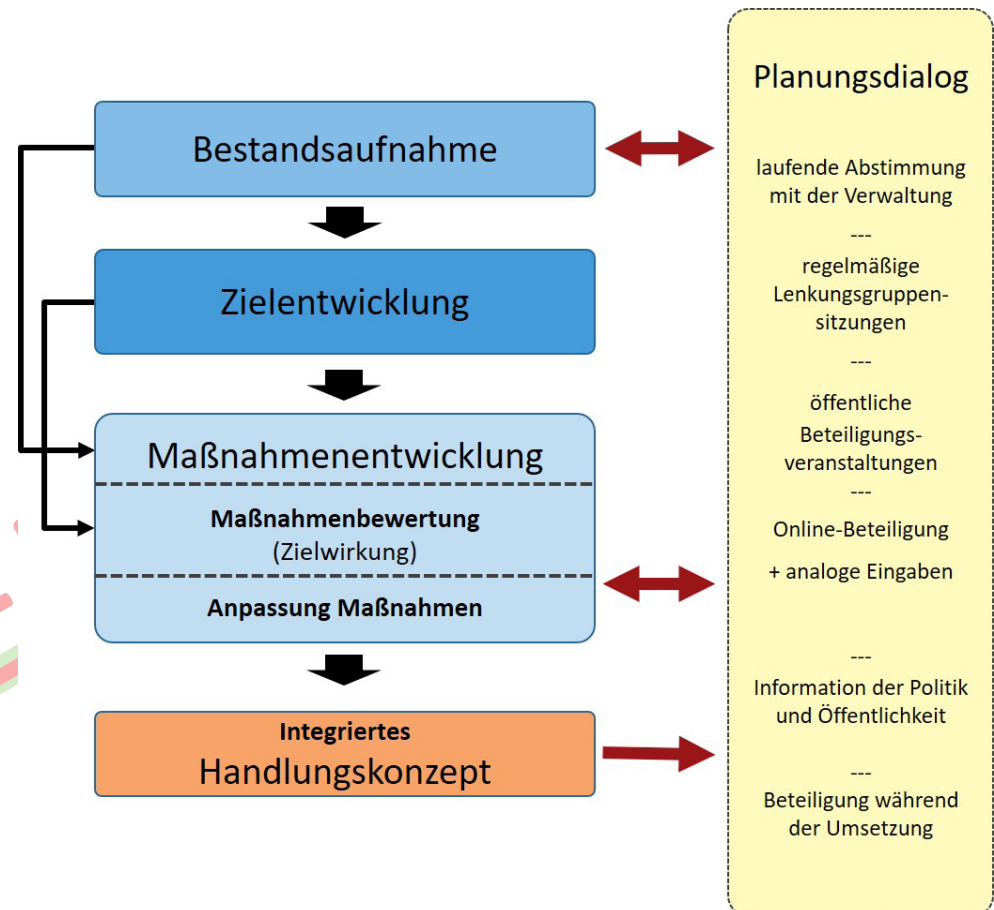
Danach folgte die (lange) Etappe der Maßnahmenentwicklung und -bewertung; hierbei galt es, auf Basis der ermittelten Stärken und Schwächen sowie der gesetzten Ziele allumfassende Handlungsansätze zusammenzutragen, die sämtliche Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Nach Prüfung von Zusammenhängen und Wechselwirkungen wurden diese Handlungsansätze in ein Umsetzungskonzept subsumiert. Der finalisierte VEP soll 2022 vom Stadtrat beschlossen werden.

Partizipation & Beteiligung

Begleitet wurde die Erarbeitung des VEP durch einen umfangreichen Kommunikationsprozess. Dazu gehörte zunächst eine projektbegleitende Lenkungsgruppe, die sich v.a. aus Vertreterinnen und Vertretern der politischen Parteien und der Verwaltung zusammensetzte. Diese Projektgruppe hat im Laufe des Prozesses insgesamt elf mal getagt und Zwischenergebnisse diskutiert.

Weitere wichtige Elemente des Planungsdialogs waren u. a. öffentliche Veranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern, Workshops und Gespräche mit lokalen und regionalen Akteuren (Verkehrs-, Kultur- und Sozialverbände, Bürgervereine, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften sowie Landkreis und Umlandgemeinden) sowie die 2021 zuletzt durchgeführte Online-Beteiligung.

Abbildung 3: Ablaufschema VEP



Durch die Mitwirkung weiter Teile der Stadtgesellschaft konnten Ausrichtung und Inhalte des VEP wesentlich geschärft sowie Hinweise und Ideen in Hinblick auf die Umsetzung gesammelt werden.

2 Mobil in Bamberg

Rückblick auf Analyse und Status Quo

Der VEP besteht neben dem vorliegenden Bericht außerdem aus einem umfangreichen Analyse- und Zwischenbericht. Die Analyseergebnisse des Zwischenberichts können wie folgt zusammengefasst werden:

Das meistgenutzte Verkehrsmittel der Bambergerinnen und Bamberger ist (noch immer) das Auto. Kurz dahinter folgen aber bereits das Fahrrad und das Zufußgehen. Die Tatsache, dass mehr als 80 % der Wege, die die Bambergerinnen und Bamberger täglich zurücklegen, Binnenwege darstellen – also Wege innerhalb Bambergs – spricht für die hohe Bedeutung der Nahmobilität.

Das Verkehrsgeschehen in Bamberg ist jedoch auch von Menschen, die außerhalb Bambergs wohnen, geprägt; sei es als Einpendler:innen zur Arbeit (ca. 40.000)¹, als Personen aus dem Umland, die zu Freizeit- und/oder Einkaufszwecken nach Bamberg kommen, oder als Tourist:innen aus dem In- und Ausland. Bei diesen Wegen wirkt sich erwartungsgemäß die gute Autobahnanbindung Bambergs aus. Auf kürzeren Strecken in die direkten Nachbarkommunen könnte aber durchaus auch das Fahrrad mithalten. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist stark abhängig vom gewählten Ein-/Ausstiegshaltepunkt und den dadurch entstehenden Warte-/Umstiegszeiten; auf gewissen Beziehungen sind Bus & Bahn mit dem Auto konkurrenzfähig (z.B. Erlangen, Schweinfurt, Haßfurt).

Die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen ist weitgehend erfolgreich. So sind zwar auf dem Ring die Verkehrsbelastungen seit Ende der 1990er Jahre weiter gestiegen;

gleichzeitig sind im restlichen Straßennetz überwiegend Plafonierungen oder Rückgänge festzustellen. Nichtsdestotrotz existieren Bereiche, wo mehrere Nutzungen (z.B. Fuß- und Radverkehr, Aufenthalts-/Wohnfunktion) mit dem Kfz-Verkehr in Konkurrenz um den z.T. beengten Straßenraum treten und sich die Kfz-Belastungen in einem nicht mehr verträglichen Ausmaß bewegen; beispielhaft ist hier das Berggebiet zu nennen, wo sich eine verhältnismäßig große Menge an Ziel- und Quellverkehr durch eine nicht dafür ausgelegte Siedlungs- bzw. Straßenstruktur zwingt.

Beim Radverkehr bestehen grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen, z.B. eine Raum- und Siedlungsstruktur mit tendenziell kurzen Entfernungen im Binnenverkehr und die hohe Anzahl an Studierenden (also einer fahrradaffinen Zielgruppe). Durch die zunehmende Differenzierung des Angebots an Fahrradtypen und -antrieben (Lastenräder, Elektro-Unterstützung) können heute noch hemmende Faktoren (Topografie, Stadt-Umland-Verkehr) zukünftig kompensiert werden, sodass hier noch weitere Potenziale hinsichtlich der Bedeutungszunahme des Radverkehrs bestehen. Trotz einiger Lücken (z.B. Nürnberger Straße, Gaustadter Hauptstraße) ist der Netzzumfang vom Grundsatz her als ausreichend zu bewerten; es bestehen aber vielerorts Schwächen in der Qualität der vorhandenen Infrastruktur (insbesondere vorhandene Wegebreiten) und in Bezug auf die gewählte Führungsform (häufig gemeinsamer Geh-/Radweg und Gehweg, Radfahrer frei mit entsprechendem Konfliktpotenzial). Das derzeitige Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten muss als nicht ausreichend bezeichnet werden.

¹ Diese Zahl hat sich seit der Erstellung des Zwischenberichts 2015 erwartungsgemäß weiter erhöht. Im Zwischenbericht waren es noch ca. 35.000 Einpendler:innen.

Die kompakte Stadtstruktur stellt auch für den Fußverkehr eine Stärke dar. Hinzu kommt, dass zahlreiche Räume in Bamberg eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen (u.a. Uferwege, Promenaden, Plätze, Grünanlagen). Hauptverkehrsstraßen weisen aufgrund ihrer dominierenden Verkehrsfunktion demgegenüber häufig Einschränkungen auf; die Überquerung von Fahrbahnen bzw. Verkehrsachsen stellt für den Fußverkehr vielerorts ein Problem dar. Nachholbedarf besteht auch beim Thema Barrierefreiheit, vor allem im Bestand (u.a. nur punktuell Leitsysteme für Sehbehinderte, problematische Oberflächenstrukturen in Teilen des Berggebiets und der Innenstadt für Gehbehinderte).

Bamberg verfügt über ein leistungsfähiges, umfassendes Stadtbusnetz mit einem tagsüber angemessenen Takt; in der Schwachverkehrszeit ist die Bedienungsqualität – der Nachfrage angepasst – eingeschränkt. Die Verbindung von Bamberg nach Nürnberg/Erlangen ist gut, ebenso zur Hauptverkehrszeit von den meisten umliegenden Kommunen nach Bamberg. Des Weiteren ist das Stadtgebiet gut durch regelmäßig bediente Bushaltestellen erschlossen. Durch die Zugehörigkeit zum VGN existiert zudem ein gutes Ticketsortiment mit angemessenen Preisen und Sonderkarten (Bamberger Einkaufs- und Familienkarte). Demgegenüber stehen einige Schwächen. So ist die Verbindungsqualität auf innerstädtischen Relationen im Vergleich zum Kfz überwiegend mäßig; aus den Bamberger Stadtteilen zum Bahnhof, zu Zielorten in anderen Stadtteilen (z.B. Einkaufsgebiet Laubanger) und auch ins Umland ist die Verbindungsqualität, insbesondere bedingt durch teils mehrfache

Umsteigezwänge und unregelmäßig verkehrende Regionalbuslinien, niedrig. Viele Haltestellen weisen noch keinen barrierefreien Ausbaustandard auf. Abschließend ist die unzureichende verkehrliche und städtebauliche Situation des Bahnhofsvorplatzes zu nennen.

Die P+R-Parkplätze Kronacher Straße und Heinrichsdamm (zusammen ca. 1.200 Stellplätze) bieten mit dem kombinierten Park- und ÖPNV-Ticket einen guten Anreiz zur Intermodalität; hinzu kommt der P+R-Standort Brennerstraße auf der Ostseite des Bahnhofs sowie das benachbarte Radhaus (330 Fahrradabstellplätze), deren Angebote sich vorrangig an Auspendler:innen richten. Bezüglich B+R besteht insgesamt noch Ausbaupotenzial (häufig fehlende oder überlastete Anlagen).

Für Touristen (im Durchschnitt über 1.000 ankommende Übernachtungsgäste pro Tag) steht sowohl bei der Anreise als auch bei der Bewegung vor Ort eine umfassende Infrastruktur zur Verfügung: ein Reisebusleitsystem mit innenstadtnahem Ein-/Ausstieg an der Mußstraße, ein Fernbushalt, günstige ÖPNV-Tagestickets, die „Entdeckerlinie 910“ (Linienbus mit Verlauf durch Inselstadt und Berggebiet), ein Fußgängerleitsystem und Informationstafeln. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem ist hingegen nicht vorhanden; es existieren lediglich private Anbieter und ‚Call a bike‘ der DB AG.

Andere Sharing-Angebote sind in Bamberg seit geraumer Zeit vertreten. Neben dem klassischen, stationsbasierten Carsharing, das über das Stadtgebiet verteilt angeboten wird, steht mittlerweile beim etablierten Anbieter mei-

audio (der in Kooperation mit der DB-Tochter Flinkster agiert) auch ein Lastenrad zur Ausleihe bereit. Des Weiteren können über das ehrenamtliche Projekt „Dein Lastenrad“, das 2017 ins Leben gerufen wurde, drei unterschiedliche Lastenräder ausgeliehen werden.

In Bezug auf das Thema Mobilitätsmanagement, das dazu dient, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten (besonders durch bessere Information, Koordination und Beratung), existieren in Bamberg bisher nur vereinzelte Ansätze, sodass hier noch ein erhebliches Ausbaupotenzial - v. a. auch als Chance für eine Verkehrsreduzierung im Berggebiet - besteht.

Wie läuft's in Bamberg als...?

Die folgenden Schaubilder fassen die Analyseergebnisse und Stärken bzw. Schwächen der relevanten Verkehrsarten noch einmal abschließend aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Personengruppen zusammen. Der Datenstand bezieht sich auf Abschluss der Analysephase in 2015-2017.

Abbildung 4: Wie läuft's in Bamberg als...

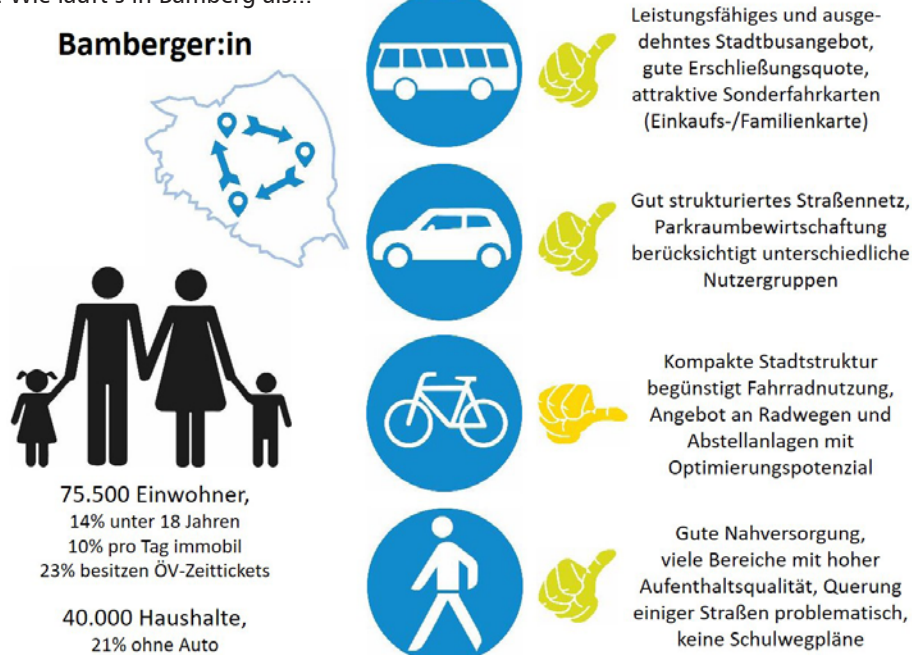


Abbildung 5: Wie läuft's in Bamberg als...

Person mit Mobilitätseinschränkung



Barrierefreiheit an Haltestellen
bisher noch oftmals unzu-
reichend, Stadtwerke-Fuhrpark
durchweg Niederflurfahrzeuge



Adäquates Angebot
an Behindertenstellplätzen
(Anzahl und Verteilung)



Nachholbedarf im gesamten
Stadtgebiet, kein barrierefreier
Stadtplan, bei Neuplanungen
Barrierefreiheit als integraler
Bestandteil, technischer Leitfaden
vorhanden

Abbildung 6: Wie läuft's in Bamberg als...

Pendler:in Arbeit/Einkauf/Freizeit Ziel = Innenstadt



Gutes Angebot im
Nah- und Fernverkehr,
Entfernung
Bahnhof-Maxplatz < 1km



Viele Regionalbuslinien
verkehren unregelmäßig,
z.T. geringe
Beförderungsqualität



Ausreichendes Stellplatz- und
P+R-Angebot, adäquate
Parktarife (auch für Dauerparker),
dynamisches Parkleitsystem,
Verkehrsfluss i.d.R. unproblematisch



Beschränktes B+R-Angebot im
Landkreis (i.d.R. nur
Schienenhaltdepunkte),
Direkttrouten z.T. mit
Infrastrukturdefiziten /
Alternativrouten oft umwegig

Abbildung 7: Wie läuft's in Bamberg als...

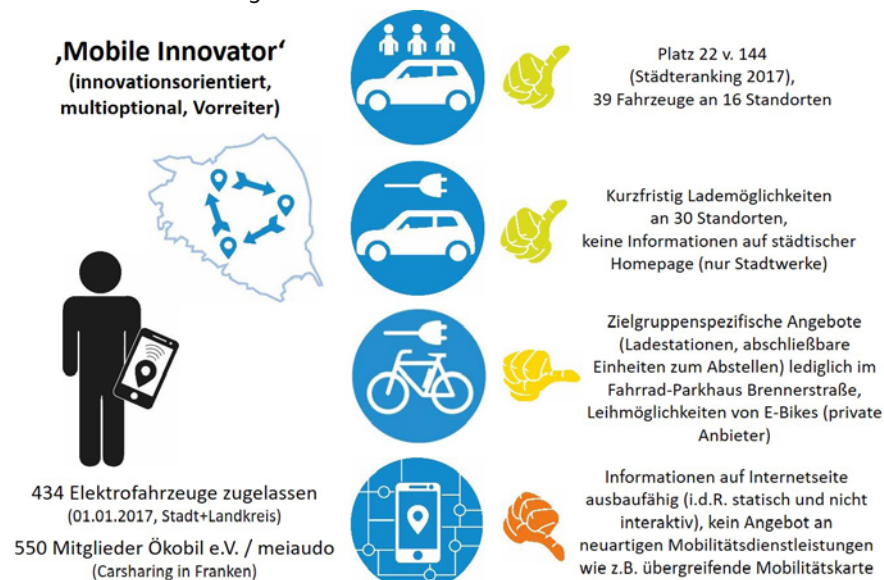


Abbildung 8: Wie läuft's in Bamberg als...



3 Zielsetzung

für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität

Durch den VEP wurden strategische Weichenstellungen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Bamberg getroffen.

Die Ziele wurden aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie übergeordneten Handlungserfordernissen und Vorgaben abgeleitet; hierbei wurden Aussagen zu allen Verkehrsträgern sowie zu Querschnittsthemen formuliert.

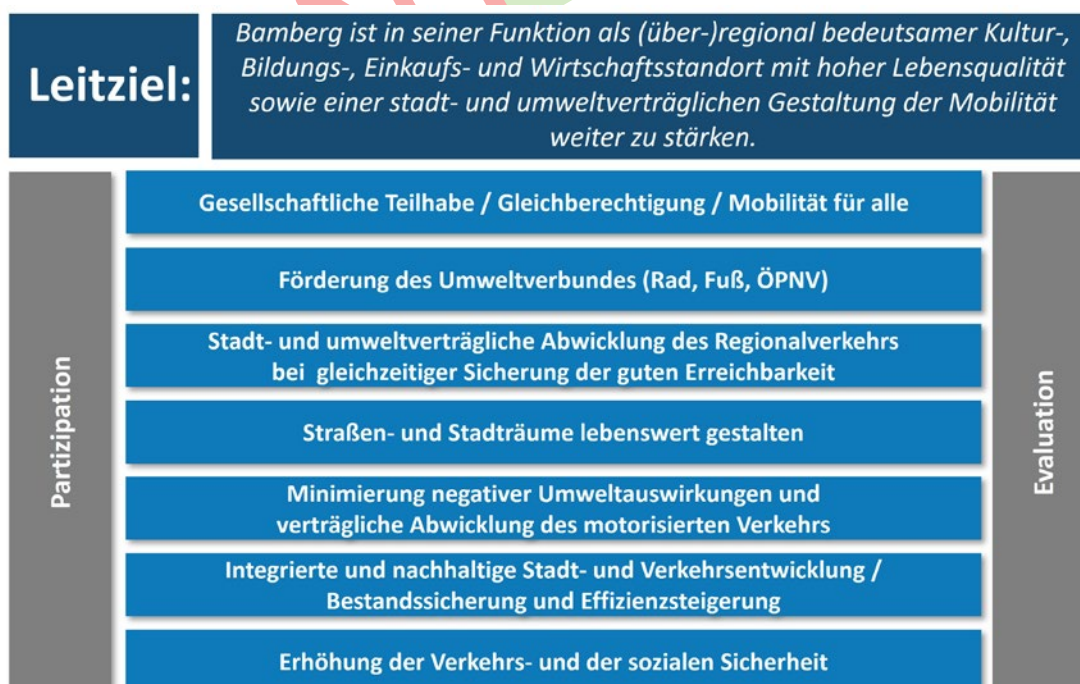
Die Ziele bilden einerseits die Grundlage und den Bewertungsmaßstab für die Herleitung und Definition von Handlungsfeldern und Maßnahmen und sind somit als sogenannte „Planungsprämissen“ zu sehen; anderer-

seits sollen sie auch die Basis für eine spätere Evaluation sein (vgl. Evaluationskonzept).

Die Ziele des Mobilitätskonzepts sind insofern ein „roter Faden“, der den Rahmen für den gesamten Prozess und die Umsetzung festlegt. Sie wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses intensiv diskutiert und vom Stadtrat am 29.11.2017 beschlossen.

Neben dem Leitziel sind **sieben Oberziele** formuliert worden, denen jeweils mehrere Unterziele bzw. Handlungsansätze zugeordnet wurden (vgl. Abbildung 9). Alle Oberziele stehen gleichwertig nebeneinander und sind nicht gewichtet.

Abbildung 9: Zielkonzept des VEP Bamberg



Die Oberziele werden von zwei wesentlichen Grundbedingungen eingerahmt:

Partizipation: Hierbei geht es um eine fortlaufende und offene Kommunikation mit der Stadtgesellschaft sowie deren Beteiligung, die die Grundvoraussetzungen für die Akzeptanz und Unterstützung kommunaler Planungen und Projekte bilden. Diese Vorgehensweise soll bei der Umsetzung der Inhalte des VEP gelebt und, wo erforderlich und möglich, verbessert werden.

Evaluation: Eine regelmäßige Evaluation des VEP bzw. dessen Umsetzung unterstützt das Erreichen der gesetzten Ziele. Hierbei ist zwischen Wirkungszielen (also eine Art Messung des Erreichungsgrades der gesetzten Ziele

im Rahmen eines fortlaufenden Monitorings des Bamberger Verkehrsgeschehens) und Umsetzungszielen (also der Umsetzungsfortschritt der im VEP enthaltenen Maßnahmen und Handlungsansätze) zu unterscheiden. Unter Umständen erwächst eine Anpassung des VEP aus den daraus hervorgehenden Erkenntnissen und Erfordernissen.

Nachfolgend werden die Inhalte der sieben Oberziele dargestellt. Neben den bereits erwähnten Unterzielen bzw. Handlungsansätzen, die das jeweilige Oberziel präzisieren und mit Inhalt füllen, enthält jedes Oberziel auch ein bis zwei konkretere, überprüf-/messbare Zielsetzungen; diese sind im Sinne von Indikatoren bzw. Messgrößen zu betrachten (vgl. Kapitel Evaluation).

Die 7 Leitziele des VEP

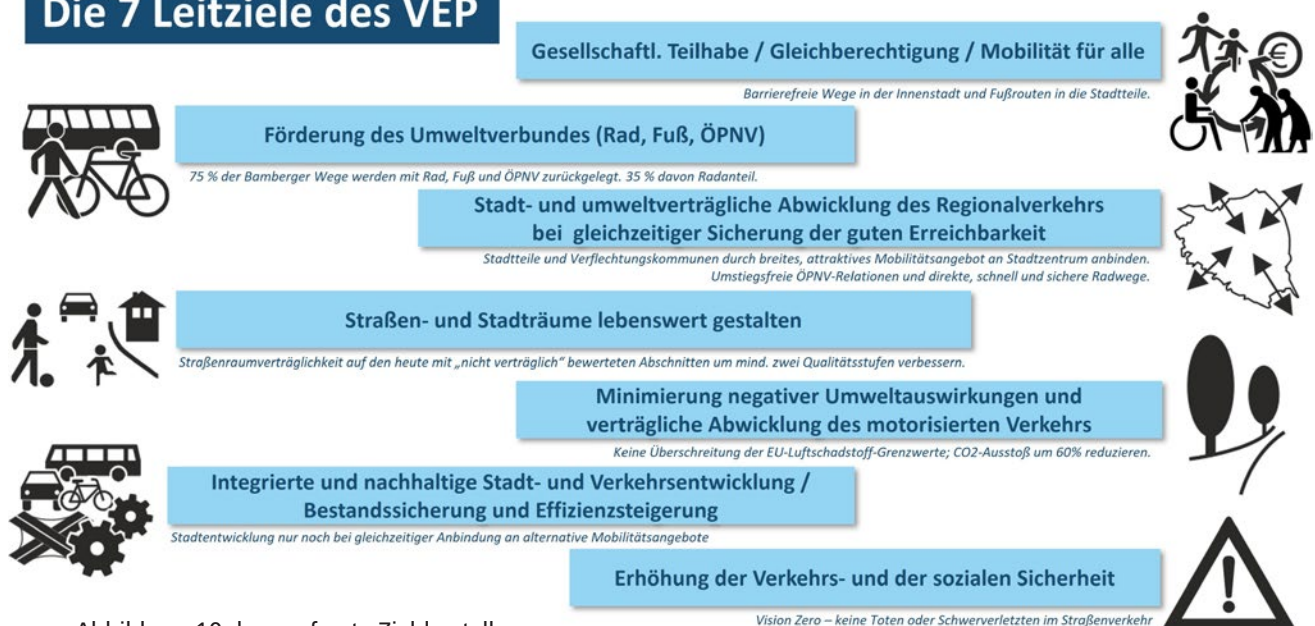


Abbildung 10: kurzgefasste Zieldarstellung

Abbildung 11: Oberziel „Gesellschaftl. Teilhabe...“



Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilität für alle

Oberziel:

Unterziele & Handlungsansätze:

- **Förderung einer eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen**
Ermöglichung einer weitestgehend selbstbestimmten Fortbewegung und Erreichbarkeit, unabhängig von Alter, Vermögen, Bildung, Herkunft, Geschlecht oder körperlichen und geistigen Fähigkeiten
- **Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV**
- **Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsalternativen**
Erreichbarkeit auf allen Wegebeziehungen und -zwecken ohne eigenes Auto – in der Stadt und in die/aus der Region

konkrete Zielsetzung:

Bis 2030 sind sämtliche Wege in der Innenstadt und mindestens je eine wichtige Fußroute in die Stadtteile barrierefrei ausgestaltet*. Sollte dies nicht möglich sein, stehen entsprechend barrierefreie, umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zur Verfügung.

* unter Rücksichtnahme auf die historische Stadtgestalt und technische Umsetzbarkeit in begründeten Ausnahmen mind. „barrierearm“

Abbildung 12: Oberziel „Förderung Umweltverbund“



Oberziel:

Förderung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV)

Unterziele & Handlungsansätze:

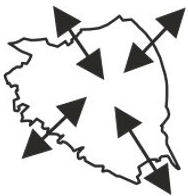
- **Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr**
In allen Altersklassen und auf allen Wegezwecken
- **Attraktivierung des ÖPNV**
in Bamberg und auf den Stadt-Umland-Relationen
- **Förderung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität**
z. B. Park + Ride, Bike + Ride, Carsharing
- **Stärkung des Umweltverbunds auf Schulwegen und Wegen zu Kitas**
- **Bewusstseinsbildung & Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten / Imageverbesserung des Umweltverbunds**

konkrete Zielsetzung:

Drei von vier Wegen der Bamberger Einwohner (75 % des Modal Splits) werden 2030 mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt (heute: 41 % MIV zu 59 % Umweltverbund).

Bis 2025 erreicht Bamberg einen Radverkehrsanteil von 35 % des Modal Splits (Beschluss des Umweltsenats vom 27.11.2018).

Abbildung 13: Oberziel „Region. Erreichbarkeit“



Oberziel:

**Stadt- und umweltverträgliche
Abwicklung des Regionalverkehrs
bei gleichzeitiger Sicherung der
Erreichbarkeit**

Unterziele & Handlungsansätze:

- **Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel**
(insbesondere für die des Umweltverbunds)
- **Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für notwendigen Liefer- und Anwohnerverkehr**
- **Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs**
- **Funktionsgerechte und stadt-/umweltverträgliche Führung bzw. Abwicklung des Schwer- und Lieferverkehrs**

konkrete Zielsetzung:

Die Stadtteile Bambergs sowie die Verflechtungskommunen sind durch ein breites und attraktives Mobilitätsangebot an das Stadtzentrum angebunden.

Es gibt mehr umsteigefreie und konkurrenzfähige ÖPNV-Relationen (Reisezeitverhältnis max. 1:1,5) sowie direkte, schnell und sicher befahrbare Radwegeverbindungen.

Abbildung 14: Oberziel „Lebenswerte Straßen- und Stadträume“



Oberziel:

Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten

Unterziele & Handlungsansätze:

- Wiedergewinnung des öffentlichen Raums durch den Menschen
- Attraktivierung und Vernetzung von Straßen, Wegen und Plätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität
- Potenzial von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen

konkrete Zielsetzung:

Die in der Bestandsanalyse hinsichtlich der Straßenraumverträglichkeit als „nicht verträglich“ bewerteten Abschnitte haben sich um mindestens zwei Qualitätsstufen verbessert (dies betrifft etwa 10 km des Bamberger Straßennetzes).

Abbildung 15: Oberziel „Minimierung Umweltauswirkungen“



Oberziel:

Minimierung negativer Umweltauswirkungen und verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs

Unterziele & Handlungsansätze:

- **Reduzierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe**
insbesondere Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen
- **Senkung der verkehrsbedingten Lärmbelastung im Stadtgebiet**
insbesondere in sensiblen Bereichen (z. B. Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen, Wohn- und Erholungsgebieten)
- **Nutzung zukunftsfähiger und umweltschonender Fahrzeugtechnologien**

konkrete Zielsetzung:

Kurz- bis mittelfristig gibt es keine Überschreitung der EU-Vorgaben bzw. Grenzwerte zur Luftschadstoffbelastung (Stickoxide und Feinstaub) mehr.

Der CO₂-Ausstoß im Verkehr hat sich bis 2030 um 60 % reduziert (im Vergleich zu heute).

Abbildung 16: Oberziel „Bestandssicherung und Effizienz“



Oberziel:

Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung

Unterziele & Handlungsansätze:

- Verbesserung der Abstimmung zwischen Verkehrs-, Flächennutzungs- und Umweltplanung
- bedarfsgerechte und zukunftsfähige Infrastrukturerhaltung und -entwicklung
- effiziente Ausnutzung der bestehenden Infrastrukturflächen
- Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen

konkrete Zielsetzung:

Neue Entwicklungsflächen (Wohnen, Gewerbe, Einkaufen, Freizeit) werden zukünftig nur noch dort ausgewiesen, wo attraktive Mobilitätsalternativen zum Kfz bestehen oder im Zuge der Planung geschaffen werden.

Abbildung 17: Oberziel „Sicherheit“



Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit

Oberziel:

Unterziele & Handlungsansätze:

- Kontinuierliche Verringerung der Unfallzahlen und Unfallschwere
- Reduzierung von Konfliktpotenzial und Unfallrisiken
- Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr und Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur
- Abbau von Angsträumen

konkrete Zielsetzung:

Langfristiges Ziel ist die Erreichung der „Vision Zero“, d. h. ein Verkehrssystem, in dem niemand getötet oder so schwer verletzt wird, dass daraus lebenslange Schäden resultieren.

4 Handlungsfelder und Maßnahmen

Was nun zu tun ist...

Basierend auf den Analyseergebnissen, den gesetzten Zielen und unter Beteiligung der breiten Bamberger Öffentlichkeit, Verwaltung sowie Politik wurden verkehrsmittelbezogene und -übergreifende Handlungsfelder erarbeitet, deren Maßnahmen zu einem integrierten Gesamtkonzept mit Benennung von zeitlichen Realisierungsvorschlägen und einer Kosten- sowie Wirkungsbewertung zusammengeführt wurden. Maßnahmen mit dem aus gutachterlicher größten Zielbezug und Wirkungsfaktor, aber auch einer gewissen Strahlkraft wurden zu sogenannten Schlüsselmaßnahmen. Sie sind besonders hervorgehoben und sollten unbedingt in Angriff genommen werden.

Integriert und umsetzungsorientiert

Der Verkehrsentwicklungsplan soll ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrssteuerung in der Stadt Bamberg in den nächsten Jahren darstellen und kein „Schubladenwerk“ werden. Hierzu bedarf es eines Maßnahmenkataloges, der unter Abwägung der Dringlichkeit und der Finanzierbarkeit der entwickelten Lösungen eine realistische Abarbeitung ermöglicht.

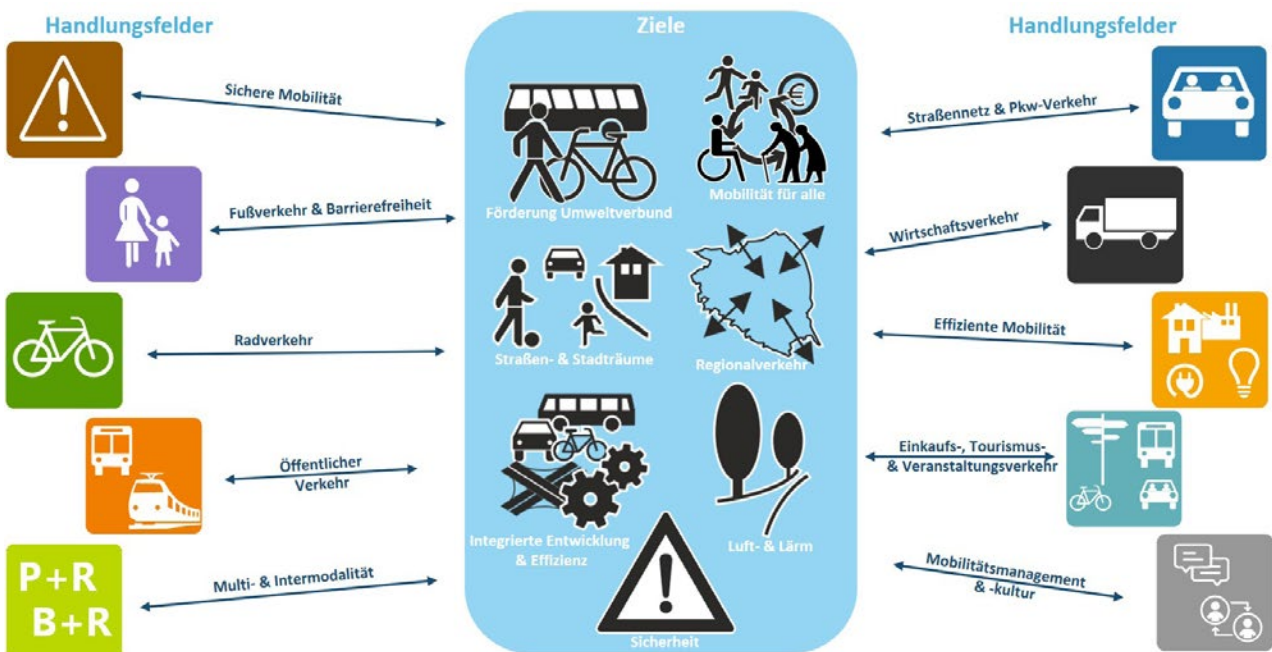
Langfristig werden bauliche Maßnahmen unter Kostengesichtspunkten immer schwieriger umgesetzt werden können. Deshalb gewinnen organisatorische Konzepte, die auch flexibel angepasst werden können, an Bedeutung. Es werden daher Ansatzpunkte für die Entwicklung ressortübergreifender und intermodaler Maßnahmenkonzepte sowie für eine intelligentere Nutzung der Infrastruktur im Sinne eines Mobilitätsmanagements aufgezeigt. Wichtige Fragen vor dem Hintergrund der

begrenzten Finanzen bei Bund, Ländern und Kommunen sind z.B.: Wie kann eine umsetzungsorientierte Priorisierung der Maßnahmen aussehen, welche langfristigen Folgekosten sind zu erwarten und wie kann trotzdem eine langfristige, eigene Handlungsfähigkeit erreicht werden?

Maßnahmen zur Behebung von Mängeln dürfen nicht neue Probleme in anderen Bereichen hervorrufen. Dieser Grundsatz gilt sowohl für die Konzeptentwicklung für die einzelnen Verkehrsträger, für die Abwägung zwischen Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Funktionalität und Städtebau als auch für die Rückkopplung mit anderen Planungsbereichen (insbesondere Flächennutzungsplanung, Fachpläne, Stadtteilkonzepte, Nahversorgung).

Unsere Erfahrung bei der Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen zeigt, dass die positiven Aspekte einer parallelen und abgestimmten Erarbeitung von Fachplänen und VEP sowie der Maßnahmen für die Verkehrsmittel untereinander zu einer zeitlichen und inhaltlichen Optimierung der Prozesse führt. Die Rückkopplung mit bestehenden Fachplanungen ist für die Bereiche Umwelt und Gesundheit von großer Bedeutung und entspricht unserem Verständnis eines integrierten VEP. Wichtig ist uns vor allem, auch integrierte Aspekte wie z.B. Fragen der mobilitätsgerechten Siedlungsentwicklung, der integrierten Straßenraumgestaltung, Genderaspekte sowie die Anforderungen an eine familien-gerechte und barrierefreie Mobilität in dem Verkehrsentwicklungsplan mitzudenken und einzubringen.

Abbildung 18: Ziele und Handlungsfelder des VEP Bamberg



Handlungsfelder und (Schlüssel-)maßnahmen

Das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans besteht einerseits aus den folgenden Texten, die die Intention und Maßnahmenauswahl der einzelnen Handlungsfelder erläutern. Ergänzt werden die Texte durch kurze „Blicke nach außen“, wo in kleinen Exkursen passende Beispielprojekte aus anderen Städten vorgestellt werden.

Des Weiteren findet sich im Anhang dieses Berichtes aber auch noch eine umfangreiche Maßnahmentabelle. Bei dieser Tabelle handelt es sich nicht um eine wahllose Sammlung von

Maßnahmenvorschlägen; vielmehr wurden alle im Rahmen des langjährigen Prozesses eingegangenen Anregungen (aus Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit) ebenso wie eigene gutachterliche Vorschläge – basierend auf den Analyseergebnissen – auf ihren Zielbezug und möglichen Zielbeitrag sowie Realisier- und Finanzierbarkeit bewertet und eingeordnet. Dabei sind durchaus auch Beiträge verworfen bzw. abgelehnt worden, die hier nicht aufgeführt werden.

Die Maßnahmentabelle stellt neben den bereits beschlossenen Zielen also den Kern des VEP dar und zeigt mal mehr und mal weniger konkrete Maßnahmen auf, die die Zielerreichung sicher-

stellen sollen. Sie erleichtert der Verwaltung als Konzeptvorschlag mit konkreten Handlungs- und Prüfaufträgen die Arbeit der kommenden Jahre.

Maßnahmen, die größere Eingriffe bedeuten, sind natürlich auch weiterhin vor ihrer Realisierung politisch zu diskutieren und vom Stadtrat zu beschließen. Der Beschluss des VEP mit seiner Maßnahmentabelle verleiht den darin aufgeführten Maßnahmen also eine Einordnung in den Zielkontext und soll deren

Realisierung argumentativ unterfüttern, ersetzt jedoch nicht den jeweils erforderlichen Diskurs und ggf. Einzelbeschluss.

Die Benennung von Schlüsselmaßnahmen stellt einen bedeutenden, methodischen Aspekt des VEP dar. Durch diese Priorisierung (als Ergebnis der gutachterlichen Bewertung in Bezug auf die Zielerreichung) wird – insbesondere angesichts der großen Zahl und Vielfalt der weiteren Maßnahmen – eine wichtige Umsetzungs- und Entscheidungshilfe für die

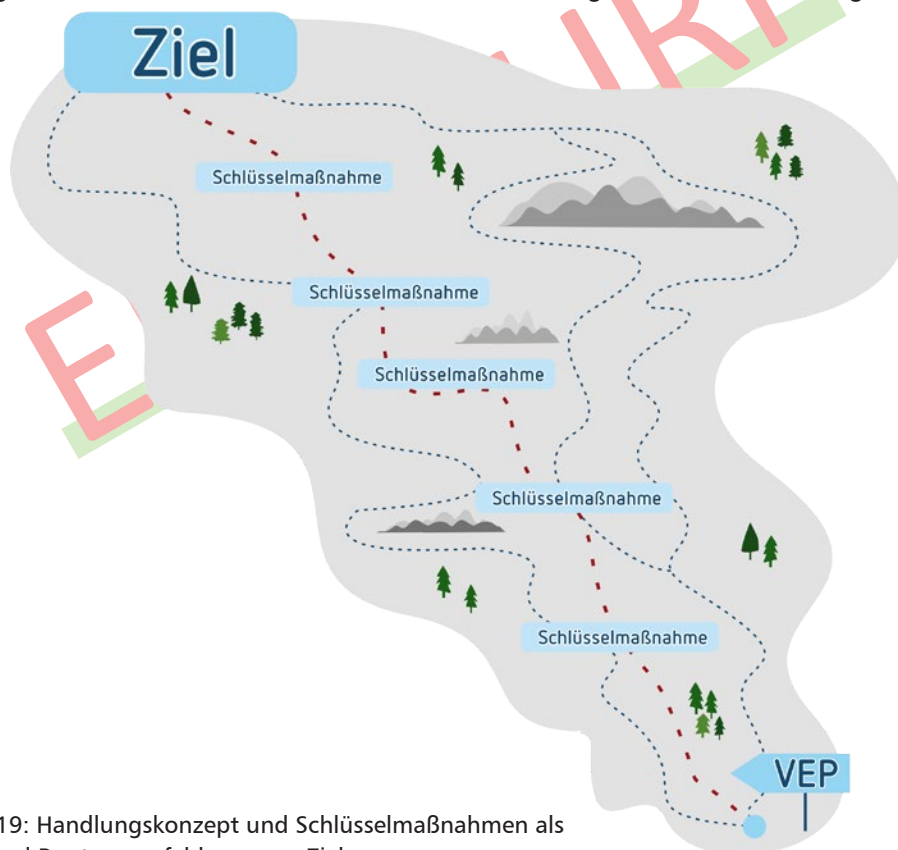


Abbildung 19: Handlungskonzept und Schlüsselmaßnahmen als Landkarte und Routenempfehlung zum Ziel

Zeit nach dem VEP-Beschluss geliefert. Auch die Schlüsselmaßnahmen bedürfen einzelner politischer Diskussionen und Beschlüsse, sofern es sich um Einzelprojekte, größere Folgeaufträge oder beschlusspflichtige Handlungsprogramme handelt. Dabei kann eine Schlüsselmaßnahme auch aus vielen kleinen Maßnahmen bestehen (z.B. der Ausbau der Radinfrastruktur), die bestenfalls als ein Handlungsprogramm zusammengefasst werden können. Die genaue Ausgestaltung ist dabei nicht in Stein gemeißelt und muss stetig evaluiert und neu überdacht werden (vgl. Evaluationskonzept).

Durch den VEP und seine Maßnahmen wird somit die strategische Richtung maßgebend beschlossen, nicht aber die konkrete Maßnahme. Wie auf einer Wanderkarte, die den Weg in die beschlossene Richtung zeigt, werden in Form der Schlüsselmaßnahmen die Trittsteine aufgezeigt, die den zu gehenden Weg am besten abbilden können.

Lesehilfe zum Handlungskonzept

Die Maßnahmentabelle formuliert entsprechend der Handlungsfelder des VEP zielführende Handlungsansätze und Einzelmaßnahmen, benennt sowohl konkreten Handlungsbedarf, beinhaltet aber auch z.T. erste, erfolgversprechende Ideenformulierungen, Prüfaufträge und Projekte zur weiteren Ausarbeitung. Sie ist richtungsweisend und argumentativ unterstützend zu verstehen und soll nicht abschließend durchformuliert sein, sondern stellt ein sich stetig weiterentwickelndes Produkt dar. Teilweise lässt sie sich durch die Verwaltung „abarbeiten“, große Maßnahmen bedürfen aber natürlich weiterhin eigener politischer Beschlüsse.

Die Kopfzeile der Maßnahmentabelle zeigt die folgenden Attribute:

- **Handlungsfeld:**
Das Handlungsfeld, dem die nachstehenden Maßnahmen zuzuordnen sind.
- **Maßnahmentitel und Nummer:**
Name der Maßnahme und Kennnummer zur Erleichterung der Orientierung.
- **Bedeutungsattribut der Maßnahme:**
 - ☆ Schlüsselmaßnahme
(hohe Zielwirkung, sollte prioritär angegangen werden)
 - ★ Sofortmaßnahme
(kann schnell realisiert werden)
- **Kurzbeschreibung:**
knapp gehaltene Erläuterung der Inhalte und Intention der Maßnahme; ggf. zu erwähnende Besonderheiten
- **Umsetzungshorizont:**
Symbole für kurzfristige (bis 2025, 🕒), mittelfristige (bis 2030, 🕒) oder langfristige (bis 2035 oder länger, 🕒) Umsetzungszeitspanne der Maßnahme; alternativ auch Daueraufgabe (∞) für Maßnahmen, die eine regelmäßige Bearbeitung erfordern.
- **Kostenklasse:**
grobe Einstufung der zu erwartenden Kosten für Realisierung der Maßnahme. Darin sind noch keine evtl. abrufbaren Fördermöglichkeiten und Fremdfinanzierungsanteile berücksichtigt. Sich möglicherweise ergebende, indirekte Auswirkungen auf andere Kosten

oder auf die Mobilitätskosten privater Haushalte wurden nicht mit einbezogen. Die Einstufung erfolgt (ohne Gewähr) auf Grundlage der derzeitigen bekannten Detailtiefe und üblichen Kostensätze. Die Einstufung wird klassifiziert in geringe Kosten (unter 100.000 €, €), mittlere Kosten (unter 2,5 Mio €, €€) und hohe Kosten (über 2,5 Mio €, €€€). Angegeben sind die voraussichtlichen Gesamtkosten bis zur Realisierung, bei Daueraufgaben die jährlich anfallenden Ausgaben.

- **Ziel- und Wirkungsbezug:**
Welchen (positiven) Bezug übt die Maßnahme auf die einzelnen Zielfelder des VEP aus? Abgestufte Darstellung. Farbabstufung in weiß: kein Zielbezug, hellgrün: indirekter Bezug, dunkelgrün: direkter Bezug zum jeweiligen Oberziel.
- **Einfluss auf Verkehrsmittel:**
Die Maßnahme wirkt sich v.a. auf Aspekte der eingefärbten Hauptverkehrsmittel (Kfz 🚗, Fußgänger 🚶, Radverkehr 🚲 und öffentlicher Personennahverkehr 🚋) aus. Farbabstufung in weiß: kein Einfluss, hellblau: indirekter Einfluss, dunkelblau: direkter Einfluss.
- **Verortung/Maßnahmenbeispiele zur weiteren Detaillierung:**
Wirkungsorte oder Straßen, wo die Maßnahme umgesetzt werden soll. Teilweise auch mögliche Einsatzorte, die eine weitere Überprüfung der Maßbarkeit voraussetzen oder Vorschläge aus Beteiligungsformaten.

Abbildung 20: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 1/2



















MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030					
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung
	St	Straßennetz und Kfz-Verkehr			
	1	Verkehrsmittelübergreifende Instandhaltung der Straßeninfrastruktur			
St	St 1-1	Nachhaltiges und verkehrsträger-übergreifendes Instandhaltungsmanagement			<p>Kosteneffiziente, gesamtheitliche Bestandserhaltung und schrittweise Verbesserung des Ausbauszustandes der Infrastruktur. Effizienter, verkehrsträger-übergreifender Einsatz von Finanzmitteln unter Berücksichtigung aller städtischer Ziele und Nutzerbelange.</p> <p>Priorisierung von Maßnahmen nach Bedeutung der Infrastruktur für das Gesamtnetz (zielgerecht zur Förderung des Umweltverbunds und Verkehrssicherheit). Erstellung regelmäßiger Straßenzustandsberichte. Sicherstellen eines entsprechenden, gemeinsamen Haushaltsbudgets (vgl. Rv 8-1).</p>

Abbildung 21: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 2/2

	 kurz (2025)  mittel (2030)  lang (2035+)  Daueraufgabe	 gering (< 100.000 €)  mittel (< 2,5 Mio €)  hoch (> 2,5 Mio €) Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung (alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden)
	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse (ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten)	Mobilität für alle Förderung Umweltverbund Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Bestandssicherung & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit	VERKEHRSMITTEL  Kfz  Fuß  Rad  ÖV	
sserung des Einsatz von elange. z (zielgerecht zur mäßiger				   	gesamtstädtisch auf Straßen, Rad- und Gehwegen, Plätzen, Treppen und Brücken

Die Handlungsfelder des VEP

4.1 Straßennetze & Kfz-Verkehr (St)



Der Kfz-Verkehr in Bamberg nimmt – trotz stetig wachsendem Umweltverbund – noch immer eine große Rolle auf den Straßen ein. So werden über 40 % der Wege der Bamberger:innen mit dem Auto zurückgelegt (Fahrer:innen und Beifahrer:innen) und ein großer Teil der täglichen Einpendler:innen nutzt ebenfalls den Pkw (vgl. Analyse). Aktuell ist der Kfz-Verkehr also meist der Hauptnutzer der Straßeninfrastruktur, und auch wenn die Ziele der Verkehrsentwicklung die deutliche Reduzierung des Pkw-Anteils als ein Kernelement beinhalten, benötigt der Kfz-Verkehr weiterhin funktionierende und leistungsfähige, aber auch gebündelte sowie stadt- und umweltverträgliche (Hauptverkehrs-) Straßen, über welche die Erreichbarkeit für diejenigen sicherzustellen ist, die heute und auch zukünftig nicht das Verkehrsmittel wechseln können. Vor allem Geschäftstreibende und Dienstleistende der Innenstadt formulierten, dass Ihnen die Erreichbarkeit durch alle Verkehrsteilnehmer:innen sehr wichtig sei.

Verkehrsmittelübergreifende Verbesserungen der Verkehrsfunktionen (wie z.B. bauliche Anpassungen an Knoten) und Planungen zur besseren Anbindung an das übergeordnete (Autobahn-)Netz wurden in den VEP aufgenommen. Zur optimalen Nutzung der begrenzten finanziellen Mittel sind zukünftig jedoch alle Einzelmaßnahmen an den angestrebten und damit auch zu erwartenden Verkehrsstärken aller Verkehrsarten auszurichten. Großräumige Straßenneubauten, die nur wenig bzw. keinen zielführenden Einfluss

auf den städtischen Bereich haben und die regionale Erreichbarkeit der Stadt nicht signifikant verbessern, sind nicht in den VEP aufgenommen worden. Denn anstelle stark mittelbindender Großprojekte und umfassender Ergänzungen im übergeordneten Netz setzt der Verkehrsentwicklungsplan auf eine Vielzahl kleiner Verbesserungsmaßnahmen innerhalb des gesamten Stadtgebiets. Insgesamt werden diese ein flüssigeres Vorankommen (v.a. mit dem Umweltverbund, aber auch weiterhin mit dem Kfz) ermöglichen und lenken den Verkehr auf die dafür vorgesehenen und erforderlichen Achsen. Die Belange aller Verkehrsmittel werden stets bei allen Knoten- und Netzplanungen integriert betrachtet und mitgedacht, sodass sich Konfliktpunkte verringern und die Verträglichkeit der Mobilitätsbelange mit gesellschaftlichen Nutzungen (z.B. Wohnen, Aufenthalt, Kinderspiel, soziales Leben) erhöht. Die langlebige Infrastruktur ist dabei nicht nur den wachsenden Ansprüchen einer nachhaltigen Mobilität anzupassen, sondern kann – zeitgleich mit Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit – einen gestalterisch und organisatorisch aktiven Einfluss nehmen, um den Umweltverbund weiter zu stärken.

Die Maßnahmenfelder zu Straßennetz und Pkw-Verkehr:

St 1: Verkehrsmittelübergreifende Instandhaltung der Straßeninfrastruktur

Um die Erreichbarkeit in Stadt und Region zu sichern, bedarf es funktionierender und intakter Straßen. Aber nicht nur ein störungsfreies

Maßnahmenfelder und Inhalte Straßennetz & Kfz-Verkehr
St 1: Instandhaltung Straßen & Wege nachhaltig & effizient; verkehrsträgerübergreifend; Lärmschutz
St 2: Sichere & leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen ☆ Knotenführung, LSA-Optimierung, Kreisverkehre
St 3: Fahrgeschwindigkeit ☆ Verkehrsberuhigung: stadtverträglich & effizient
St 4: Anpassung Straßenverbindungen Arrondierungen, Prüfung lenkender Sperrungen, Netzoptimierungen, Innenstadtkonzept ☆
St 5: Erreichbarkeit Gewerbe/Hafen Bundesstraße, Jäckstraße, Laubanger, Coburger Str.
St 6: Querungen i. R. d. Bahnausbaus integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung
St 7: Autobahnnetz übergeordnete Aus- und Umbauplanung
St 8: Ruhender Verkehr ☆ Parkbauten stärken, Neues Leben im Straßenraum

Befahren und Begehen spielt hierbei eine Rolle; im schlimmsten Fall können Schäden an der Infrastruktur ernsthafte Sicherheitsrisiken darstellen. Es bedarf einer konstanten Prüfung der (städtischen) Straßen- und Wegezustände, der Einordnung und Bewertung anhand von festgelegten Kriterien (z.B. Schwere der

Schäden, Sicherheitsrelevanz, voraussichtliche Kosten, Netzbedeutung der Straße (Kfz, Lkw, Rad, Fuß), Verkehrsstärken, Funktion des Seitenraums, anstehende Umbauten u.v.m.) sowie der Führung einer entsprechenden Prioritätenliste mit regelmäßigen Berichten. Im Rahmen eines solchen, kosteneffizienten Bestandserhaltungsmanagements ist eine schrittweise Verbesserung des Ausbauzustandes der Infrastruktur anzustreben, die zuerst dort greift, wo sie den meisten Nutzen erbringt.

Für die gesamtheitliche und verkehrsträgerübergreifende Straßen- und Wegeinstandhaltung ist ein entsprechendes jährliches Haushaltsbudget sicherzustellen. Mögliche Maßnahmen haben stets zugunsten der Verkehrssicherheit sowie der Aufwertung der Straßenräume für alle Verkehrsmittel und deren anliegende Nutzungen zu erfolgen. Bei Sanierungen der Fahrbahndecken ist daher u.a. stets zu prüfen, inwieweit vom Verkehr in diesem Straßenabschnitt eine schädliche Lärmwirkung auf die Umgebung ausgeht (z.B. anhand der Aussagen der Lärmaktionsplanung).

St 2: Sichere & leistungsfähige Infrastruktur auf Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen (z.B. der Berliner Ring, der Münchner Ring, die Kronacher Straße, die Memmelsdorfer Straße, die Starkenfeld- und Pöldorfer Straße sowie die Nürnberger und Hallstadter Straße) bilden auch in Zukunft das Rückgrat der Mobilität in Bamberg. Über sie verläuft neben dem städtischen auch der (über-)regionale Verkehr, dessen flüssige und leistungsfähige Abwicklung einen gewichtigen

Wirtschaftsfaktor darstellt. Im unangebauten Hauptstraßennetz gilt dies wie seit jeher für den Kfz-Verkehr, der hier auch weiterhin priorisiert geführt und – zugunsten des Nebennetzes – gebündelt werden soll. Im innerstädtischen Hauptstraßennetz gilt dies gemäß der Zielsetzungen des VEP zukünftig jedoch zuerst für den Umweltverbund (viele Rad-Cityrouten und Busachsen verlaufen z. B. ebenfalls entlang von Hauptverkehrsstraßen). Des Weiteren kommen im innerstädtischen bzw. dicht bebauten Bereich die Schutzansprüche von Mensch und Umwelt hinzu, die es prioritär zu gewährleisten gilt (Verkehrssicherheit, Luft- und Lärmbelastung, Trennwirkung). Zugleich ist die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen und dazu ggf. neu zu organisieren (vgl. Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr).

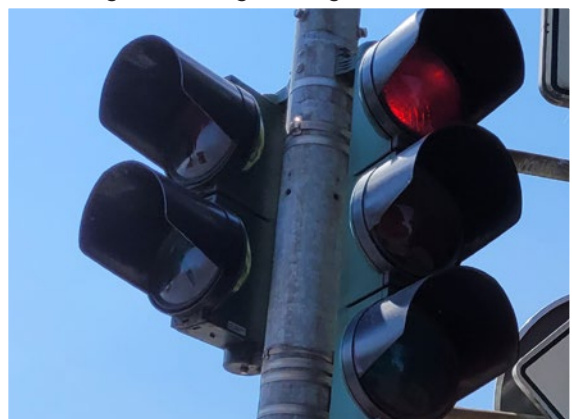
Um allen Ansprüchen an die Hauptverkehrswege gerecht zu werden und einen sowohl sicheren, als auch flüssigen Verkehrsablauf aller Mobilitätsarten sicherzustellen, ist die vorhandene Infrastruktur zu prüfen und gemäß dem angestrebten Modal-Split-Verhältnisses anzupassen.

Die Optimierung der übergeordneten Verkehrsknoten stellt folglich eine **Schlüssel-Maßnahme** dar. Neben der Verkehrssicherheit stehen die Leistungsfähigkeit und reibungslose Abwicklung der Verkehre aller Verkehrsmittel (v. a. außerhalb des Kfz-Verkehrs und innerorts und auf dessen Hauptachsen des Umweltverbunds) im Vordergrund. Durch konsequente Verlagerung auf den Umweltverbund und intelligent eingesetzte Maßnahmen lassen sich Staus und Verlagerungen ins Nebennetz vermeiden und die (über-)regionale

Erreichbarkeit der Stadt weiterhin sicherstellen. Insbesondere im innerstädtischen Bereich stellt die Beurteilung der Knotenpunkte aus Sicht des Umweltverbunds einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit und Förderung der Lebensqualität dar. Somit beinhaltet die Maßnahme nicht nur den Ausbau von stark belasteten Knoten (z. B. die Prüfung zusätzlicher Abbiegespuren am Berliner Ring), sondern auch – bei prognostiziert abnehmenden Verkehrsmengen – die Prüfung einer Rücknahme überbreiter Einmündungen, der Einrichtung von Bus- oder Umweltspuren sowie die Sicherung der Radverkehrsführung.

Weitere Maßnahmen zur Sicherung und zugleich gesamtheitlich leistungsfähigeren Abwicklung der Verkehrsmengen und -arten stellen die Optimierung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen dar. Darunter fallen u. a. die Überprüfung und Abstimmung der LSA-Knoten aufeinander, durchgängige Grünphasen bei angepasster Geschwindigkeit auf Hauptachsen, Einsatzmöglichkeiten zur

Abbildung 22: Lichtsignalanlagen lenkend nutzen



Verkehrslenkung und -mengensteuerung in Stoßzeiten (z. B. am Kaulberg), sichere und verlängerte Querungszeiten für Fußgänger sowie integrierte Schaltungen für den Radverkehr. Auch die Optimierung von Vorfahrtregelungen (z. B. durch grüne Rechtsabbiegepeile) kann den Verkehrsfluss im Einzelfall verbessern. Eine bauliche Maßnahme zur Verbesserung der Leistungsfähigkeiten und gleichzeitig Senkung der Unfallrisiken stellt schließlich der Bau von Kreisverkehren dar. Hierzu wurden im Rahmen der Beteiligungsprozesse zahlreiche Einsatzmöglichkeiten vorgeschlagen und gutachterlich im Gesamtnetzzusammenhang geprüft. Diese Listung ist im Detail auf ihre Machbarkeit und Leistungsfähigkeit weiter zu vertiefen und – sofern technisch und finanziell realisierbar – Schritt für Schritt umzusetzen. Weitere Knotenpunkte könnten zukünftig durchaus in die Prüfung mit aufgenommen werden.

St 3 Anpassung der Fahrgeschwindigkeit

Der Kfz-Verkehr bietet aufgrund der ihm möglichen Fahrgeschwindigkeit auf langen Strecken meist Vorteile gegenüber dem Umweltverbund. Im übergeordneten Straßennetz (z. B. Berliner Ring) sind in Bamberg teilweise auch 70 km/h erlaubt, außerorts ist deutlich schnelleres Fahren möglich. Dieser Vorteil fällt im eng bebauten Bamberger Stadtgebiet allein schon aufgrund der Raumstruktur deutlich geringer aus bzw. verschwindet gänzlich. Maßnahmen, die dieses Verhältnis weiter begünstigen und somit zur Stärkung der Nutzung des Umweltverbunds, v. a. jedoch zur Steigerung der Verkehrssicherheit und

Minderung von Lärmeinflüssen beitragen, sind durchaus gewollt und in der Zielsetzung des VEP begründet. Aufeinander angepasste Fahrgeschwindigkeiten sind erforderlich auf Straßen, die neben dem Kfz auch von anderen Verkehrsteilnehmenden beansprucht werden, wo sich die Verkehrsmittelführungen nicht getrennt voneinander realisieren lassen, wo weiteren Nutzungsansprüchen an den Straßenraum (z. B. der Aufenthaltsfunktion) ein höheres Gewicht zugewiesen wird und in jedem Fall dort, wo ein sicheres und unfallfreies Miteinander nicht ohne weiteres garantiert werden kann. Durch Tempo 30 auf innerörtlichen Straßen wird die Erreichbarkeit auch mit dem Kfz nicht eingeschränkt, teilweise lässt sich dadurch sogar ein flüssigerer und stetiger Verkehr erzielen.

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. Dies bedeutet nicht, dass nirgends schneller gefahren werden darf, auf Hauptverkehrsstraßen, wo der Kfz-Verkehr die überwiegende Fortbewegungsform darstellt und wo keine Nutzungskonflikte oder Sicherheitsbedenken bestehen, soll auch zukünftig ein schnelleres Fahren (50-70 km/h)

Abbildung 23: Tempo 30 am Kaulberg



möglich sein. Lediglich die Begründungspflicht wird umgekehrt und es kann mehr zur (vorbeugenden!) Erhöhung der Verkehrssicherheit und für geminderte Emissionsbelastungen (Luft und Lärm) in der Stadt getan werden. Die Erreichbarkeit wird nicht eingeschränkt.

Die bauliche Verkehrsberuhigung stellt eine **Schlüssel-Maßnahme** des VEP dar. Durch Anpassungen im Straßenraum, v. a. im Umfeld von Schulen und Kindergärten, sollen die (bestehenden) Temporeduzierungen auf meist 30 km/h verdeutlicht und deren Einhaltung gesichert werden. Aber auch in sensiblen Bereichen – wo vielfältige Nutzungen aufeinander treffen – bietet sich die bauliche und verkehrsrechtliche Umgestaltung zu verkehrsberuhigten Flächen (z. B. Lange Straße und Prüfung im Bereich Torschuster) an. Dabei soll nicht nur das Nebennetz in die Betrachtung mit einbezogen werden (flächige Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten), auch auf sensiblen und besonders multimodal genutzten Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen empfiehlt der VEP die Prüfung zur Senkung der

Fahrgeschwindigkeiten auf 30 km/h (z. B. westl. Nürnberger Straße, Luitpoldstraße, Zollnerstraße) oder weniger (z. B. Lange Straße), um ein sicheres, aber auch flüssigeres Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen.

St 4 Anpassung und Arrondierung von Straßenverbindungen

Anstelle auf große, bauliche Einzelprojekte setzt der VEP den Fokus auf kleinere Arrondierungen und gezielte Maßnahmen zur Optimierung des bereits dichten Straßennetzes. Dazu zählen z. B. Maßnahmen im Rahmen der Konversionsplanung, aber auch Planungen wie die Anbindung des Klinikums von der Waizendorfer Straße. Mit Maßnahmen in diesem Feld soll auch die Verkehrsbündelung und -lenkung auf Hauptachsen erreicht werden. So soll z. B. geprüft werden, ob und wie es gelingen kann, durch Einbahnregelungen oder der Unterbrechung von Nebenstraßen (mittels sogenannter modaler Filter) den Durchgangsverkehr aus sensibleren Siedlungsgebieten herauszunehmen. Bei allen Planungen und Neubauten ist auch immer der Fuß- und Radverkehr mindestens gleichberechtigt mitzudenken.

Einen besonderen Diskussionspunkt im Rahmen der Beteiligungsprozesse sowie in der Politik stellt in Bamberg die Forderung nach einer deutlichen Verkehrsreduzierung im Innenstadt- und Berggebiet bzw. sogar nach einem komplett autofreien Weltkulturerbe dar. Es gibt zahlreiche Stimmen, die weitergehende Schritte fordern, wie z. B. die (Teil-)Sperrung von Straßen in der Bamberger Kernstadt.

Dadurch soll im historischen Stadtkern mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr entstehen, die Emissionen sollen gesenkt, Störungen der historischen Bausubstanz gemindert und die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht werden. Auf der anderen Seite gibt es ebenso Stimmen, auf solche Sperrungen zu verzichten, um die Innenstadt mit ihren zentralen Einrichtungen, Geschäften und touristischen Zielen stets auch mit dem Auto erreichbar zu halten. Sie mahnen u.a. die Belange der Händler und des Handwerks, wirtschaftliche Aspekte und Mobilität von Personen an, die weder Rad noch ÖPNV nutzen (können).

Mit Blick auf die Ziele des VEP ist es erforderlich, weniger Kfz-Verkehr im historischen Stadtgebiet zu erreichen – zugleich soll es als Wohn-, Geschäfts- und Tourismusstandort gut erreichbar bleiben. Viele Städte mit historischen Ortskernen beweisen, dass sich beides

miteinander kombinieren lässt. Der VEP empfiehlt daher die Maßnahme, einen entsprechenden Prozess und die Erarbeitung eines den Kfz-Verkehr reduzierenden Innenstadt- und Berggebietverkehrskonzeptes (**Schlüssel-Maßnahme**) in Auftrag zu geben und konsequent zu entwickeln. Es ist dazu u.a. die vertiefte Simulation mittels Verkehrsmodell, aber auch die weitere Diskussion mit allen Akteuren vor Ort notwendig. Unterschiedliche Varianten müssen fachlich erarbeitet, geprüft, öffentlich diskutiert und auch realisiert werden. Viele Konzepte und Ideen liegen bereits in den Bamberger Schubladen, das darf nun nicht so weitergehen.

Aus Sicht des VEP könnte bereits vorab eine Abbildung der Sutte und Maternstraße nach Norden zum Knoten Torschuster/Jakobsplatz (vgl. Fb 2-3) zum Beispiel in Form eines Verkehrsversuchs realisiert werden. Anwohner

Blick nach außen: Innenstadtverkehrskonzept „Lebenswerte Innenstadt“, Stuttgart

Die Stadt Stuttgart fasste 2019 den Mut, die Verkehrsberuhigung innerhalb des Cityrings deutlich zugunsten der Aufenthalts- und Erschließungsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende auszuweiten. Wesentliche Schritte werden die Erweiterung der Fußgängerzonen, die Realisierung neuer Radverbindungen und der Entfall der Kurzzeitparkplätze im öffentlichen Straßenraum sein. Zuvor wurden umfangreiche Analysen durchgeführt und ein Gesamtkonzept entwickelt. Zukünftig soll Pkw-Verkehr nur noch über wenige Erschließungsschleifen zu den Parkbauten fahren, fußgängerfreundliche Bereiche erschließen neuen Raum für Handel, Außengastro und Begrünung. Ladezonen, Behindertenparken und Taxistellplätze wurden neu konzipiert. Begleitet wurde das Projekt durch Akteursgespräche und -workshops sowie einer Onlinebeteiligung.



Vorher-Nachher-Visualisierung der Sophienstraße, Stuttgart

Abbildung 24: Kasten „Lebenswerte Innenstadt“

der Sutte und Maternstraße klagen seit langem über Verkehrs- und Lärmbelastung in den engen Straßenräumen. Die Situation am Torschuster ist für Fußgänger riskant, der Knoten schlecht einsehbar. Verkehrsuntersuchungen zeigen auf, dass eine Abbindung der Sutte und Maternstraße nach Norden (Jakobsplatz/Torschuster) eine wirksame Maßnahme zur Verkehrsentslastung des Berggebiets darstellen könnte und zudem zu keiner unzumutbaren Verlagerung des Kfz-Verkehrs führen würde. Erfahrungen während der Sperrung im Rahmen des Umbaus der Sutte zeigten das ebenfalls. Durch Verkehrsmengenkontrolle (z. B. am südlichen Kaulberg) und P&R-Angebote mit Shuttles in das Berggebiet lassen sich zudem Belastungen im Stadtkern reduzieren und Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund verlagern.

St 5 Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens/Gewerbegebiets Laubanger

Der Bamberger Hafen bzw. das Gewerbegebiet Laubanger stellen einen bedeutenden Wirtschaftsstandort in der Region dar. Um diesen optimal anzubinden und auch zukünftig Entwicklungspotenzial bereitzustellen, wurden einige Infrastruktur-Maßnahmen zusammengestellt. Dazu gehören übergeordnete Planungen, wie z. B. die Neuorganisation und Verlegung der B26 und der Anschlussstelle Hafen, als auch eine Verbindung zwischen Hafenstraße und Laubanger bzw. Durchbindung der Jäckstraße an den Laubanger (sofern die Schienenflächen dafür freigegeben werden). Auch eine Anpassung des Knotens Hallstadter Straße/Dürreseestraße und Abbindung der Emil-Kemmer-Straße bei Verlängerung der Coburger

Abbildung 25: Engstelle Torschuster



Straße entlang der Schienentrasse wird hier vorgeschlagen, um die Leistungsfähigkeit und Sicherheit zu verbessern. Auch bei diesen Maßnahmen sind stets die Geh- und Radwegeinfrastruktur mitzudenken.

St 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11). Der VEP unterstützt die dortigen Forderungen.

Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Gleichwohl bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten.

ten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Stadt weiterhin erreichbar bleibt. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.

Während der Umbauphase ist – neben den Umleitungen für den Kfz-Verkehr – die Führung für den Umweltverbund besonders zu beachten. Kurze und sichere Wege sind für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Zudem könnten lang andauernde Verkehrs-Sperrungen von den Bamberger:innen als Chance gesehen werden, alte Gewohnheiten aufzubrechen und Alternativen zum Auto auszuprobieren.

St 7 Leistungsfähige Aus- und Umbaumaßnahmen im Autobahnnetz

Dieses Maßnahmenfeld erwähnt die z. T. bereits in Planung befindlichen Umbaumaßnahmen entlang der Autobahnen und deren Anschlussstellen in Bamberg. Die Stadt selbst ist nicht für diese Infrastrukturmaßnahmen verantwortlich (das obliegt der Baulast des Bundes bzw. Freistaats), sie haben jedoch Einfluss auf die Verkehrsbeziehungen und -mengen um bzw. durch Bamberg. Folglich sollte die Stadt Bamberg sich bewusst sein, welche Aspekte und Meinungen sie in den anstehenden Planungsprozessen vertreten will. Auch hierbei sind neben den Belangen des Kfz-Verkehrs mögliche Potenziale für den

Radverkehr in der Region beim Umbau der Autobahnanlagen zu berücksichtigen (z. B. Brücken und Unterführungen im Rahmen von Radschnellverbindungen).

St 8 Organisation des ruhenden Verkehrs

Ein bedeutendes und viel diskutiertes Maßnahmenfeld des Handlungsfeldes stellt der Umgang mit dem ruhenden Verkehr (Parken) dar. Weil sie sowohl Start- und Zielpunkte von Kfz-Fahrten betreffen, können Maßnahmen zum Parken eine starke Lenkungswirkung entfalten. Der VEP verfolgt die Absicht, auch zukünftig ausreichend Parkraum in und um den Bamberger Innenstadtbereich bereitzustellen und somit den Standort optimal erreichbar zu halten. Dabei wird jedoch entsprechend der gesetzten Ziele auch bedacht, dass gerade in den engen Straßenräumen des Weltkulturerbes der öffentliche Raum knapp und somit äußerst wertvoll ist. Er sollte zukünftig nur noch den Nutzergruppen zum Abstellen eines Kfz angeboten werden, die wirklich keine anderen Möglichkeiten haben. Dies sind neben Anwohner:innen v. a. Mobilitätseingeschränkte und Lieferanten. Für sie sind auch weiterhin Bewohnerparkmöglichkeiten (sofern nicht in Parkbauten realisierbar), Behindertenstellplätze und Ladezonen auszuweisen. Die wenigen im öffentlichen Straßenraum verbleibenden Kurzzeitparkmöglichkeiten (z. B. für spezielle Kundengruppen wie Patienten oder kurze Geschäftsbesuche) sind zukünftig flächendeckend mit Gebühren zu bewirtschaften und so anzuordnen, dass kein unnötiger Parksuchverkehr entsteht.

Durch Modernisierung und ein Parkraumkonzept zur Attraktivierung von Parkhäusern und Tiefgaragen (**Schlüssel-Maßnahme**), Anpassung der Gebührenverhältnisse und Rücknahme oberirdischer Alternativen ist das Parken durch externe Nutzergruppen (v.a. Kunden und Beschäftigte) vom Straßenraum in bauliche Anlagen zu verlegen. Hinzu kommen gestärkte Alternativen wie Park & Ride, ÖPNV und Radverkehr. Vor allem für Anwohner:innen sollen neue Angebote in Quartiersgaragen (z. B. TG Maxplatz und Ottoplatz) gemacht werden, um den öffentlichen Raum vom zu entlasten. Durch alternative Mobilitätsangebote und die genannten Quartiersgaragen soll oberirdisches Parken im öffentlichen Straßenraum weitestgehend entbehrlich werden.

Eine weitere **Schlüssel-Maßnahme** in diesem Sinne ist das Leuchtturmprojekt „Neues Leben auf Parkflächen“, das öffentlichkeitswirksam verdeutlichen soll, wie der öffentliche Raum auf bisherigen Parkplätzen und -flächen in der Innenstadt aufgewertet werden kann und welche Vorteile und Attraktivitätssteigerungen für alle Nutzergruppen sich dadurch eröffnen können. Temporäre Maßnahmen wären (mit Beteiligung der Akteure vor Ort) u.a. an der Langen Straße, Am Kranen/Kapuzinerstraße, am Holzmarkt, in der Promenadenstraße oder in der Wunderburg vorstellbar.

Blick nach außen: Reallabor Stadtterrassen, Klinikviertel Dortmund

Im Rahmen des Projekts „Emissionsfreie Innenstadt“ setzt die Stadt Dortmund auf Umverteilung von Kfz-Verkehr zur Steigerung der Lebens- und Wohnqualität. Im gründerzeitlichen Klinikviertel, das von sehr hohem Parkdruck geprägt ist, startete im September 2021 ein 5-wöchiges Reallabor zur Aufstellung sogenannter Stadtterrassen (Parkletts). Der damit verbundene temporäre Wegfall von Parkständen wurde im Vorfeld auch skeptisch bewertet. Im Laufe des Projektes konnte die Öffentlichkeit jedoch schnell überzeugt werden, dass die Straßenräume viel mehr Qualität bieten, als nur als Abstellfläche für Autos zu dienen. Das Reallabor fand im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche seinen Auftakt und wurde durch die stadtweite Kampagne „UmsteiGERN“ begleitet. Abschließend wurde ein positives Fazit gezogen. Für ein anstehendes Parkraum- und Nahmobilitätskonzept im Viertel bot das Reallabor wichtige Erkenntnisse. Die Terrassen wurden als alternative Straßenraumnutzung positiv wahrgenommen und genutzt. Durch Kommunikation konnte Akzeptanz erreicht und Interesse geweckt werden.



Stadtterrassen am Tag der Mobilität, Klinikviertel Dortmund

4.2 Wirtschaftsverkehr (Wi)



Wirtschafts- und Lieferverkehr sind essenziell für den Standort Bamberg mit seiner stark (über-)regional vernetzten Funktion. Neben den Gewerbegebieten sind auch die Händler der Innenstadt auf eine optimale Erreichbarkeit für Lieferungen und Kund:innen angewiesen. Und nicht zuletzt müssen Handwerker:innen ihre Kundschaft an nahezu jeder Stelle in der Stadt erreichen können.

Eines der Ziele des VEP ist es, diese Erreichbarkeit zu gewährleisten und weiter zu verbessern. Dabei ist es allerdings auch erforderlich, dies mit einer möglichst minimalen Belastung für Mensch und Umwelt zu realisieren.

Die Stadt Bamberg verfügt bereits über ein klar definiertes Hauptverkehrsstraßennetz, für das der VEP zahlreiche Verbesserungen auch im Kfz-Verkehr vorsieht (u.a. Verkehrsführung, Optimierung von Ampelschaltungen, Netzergänzungen v.a. zur Stärkung des Gewerbegebietes im Hafen). Durch regelmäßige Abstimmung und Überprüfung des städtischen Lkw-Routennetzes (z.B. im Rahmen einer Arbeitsgruppe) sollen zukünftig Konfliktbereiche mit sensiblen Randnutzungen schneller identifiziert und gemeinsam mit den beteiligten Akteuren nach entsprechenden Lösungen gesucht werden.

Trotz bzw. gerade wegen der Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds (z.B. Ausbau der Geh- und Radwege, Geschwindigkeitsreduzierungen und Straßenraumneuaufteilungen in sensiblen

Bereichen) werden sich durch die angestrebte Reduzierung des Pkw-Verkehrs Verbesserungen für diejenigen ergeben, die sich alternativlos weiterhin automobil in der Stadt fortbewegen müssen (z.B. Handwerker:innen mit speziellen Fahr- oder Werkzeugen). Auch im Parken sieht der VEP eine Rücknahme der Straßenraumparkplätze vor, berücksichtigt aber zugleich die konzeptionelle Ausweisung neuer Ladezonen.

Für Baustellenfahrzeuge und Rettungsdienste bleibt nach wie vor jeder Ort erreichbar.

Im besonderen Fall der Innenstadt bzw. des Berggebietes treffen sehr viele unterschiedliche Ansprüche aufeinander. Hier bedarf es daher aus Sicht des VEP eines eigenen Prozesses zur Entwicklung einer geeigneten, innovativen

Abb. 27: Schwerer Lieferverkehr in der Innenstadt



Konzeption, in dem alle Akteure gehört und deren Maßnahmen möglichst allen Ansprüchen gerecht werden. Inzwischen gibt es im In- und Ausland zahlreiche gute Beispiele für moderne City-Logistik, die Lieferverkehr und Schutz des Umfelds vor negativen Auswirkungen miteinander vereinen. Durch entsprechende Organisation, Lenkung und Förderung neuer Antriebstechniken kann die Belastung durch Lkw-Verkehr begrenzt werden.

Die Maßnahmenfelder zum Wirtschaftsverkehr

Wi 1 City Logistik

Die Ausarbeitung eines innovativen City-Logistikkonzepts stellt für das Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr die bedeutendste **Schlüssel-Maßnahme** dar. In den engen Straßen der Innenstadt und des Berggebietes treffen die unterschiedlichen Ansprüche von Wirtschaft und Aufenthaltsqualität am deutlichsten aufeinander. Ein solches Konzept muss die praktischen Bedürfnisse aller Beteiligten (Einzelhändler, Anwohner, Dienstleister) berücksichtigen. Im Rahmen einer Konzeptstudie soll die Anwendung innovativer Möglichkeiten zur stadtverträglichen und wirtschaftlich effizienten Belieferung entwickelt und realisiert werden. Ziel muss es sein, die Innenstadt als attraktiven Einzelhandelsstandort zu erhalten, der zugleich qualitativ hochwertige und belastungsfreie (Luft, Lärm, Sicherheit) Räume für Anwohnende und Besuchende bietet. Dabei ist es essenziell, zunächst eine Arbeitsgruppe oder Taskforce ins Leben zu rufen, der alle beteiligten Akteure und Betroffenen angehören, um gemeinsam die Bedürfnisse, Konfliktpunkte und

Maßnahmenfelder und Inhalte

Wirtschaftsverkehr

Wi 1: City-Logistik ☆

Konzept, Networking, Micro-Hubs, Feinverteilung

Wi 2: Lenkung Lkw-Verkehr

prioritäres Routennetz, Durchfahrtsbeschränkung, Lkw-Parken

Wi 3: alternative Lieferfahrzeuge ☆

stadtverträgl. Elektro- & Kleinfahrzeuge, Schiene

Handlungspotenziale identifizieren. Eine intensive Einbeziehung der ansässigen Geschäfte und Dienstleister und ihrer Interessen in den Abstimmungsprozess ist notwendig.

Im Kern des Konzepts können dann z.B. folgende Aspekte stehen:

- Abstimmung von Lieferzeiten und -routen zur zeitweisen Entlastung der Stadt unter Berücksichtigung der Logistikabläufe
- Planung von Liefer- und Ladezonen, um das Be- und Entladen effizienter zu gestalten. Dies kann z.B. auch mit einer digitalen Lösung kombiniert werden wie es beispielsweise in Barcelona seit einigen Jahren zum Einsatz kommt. Aber auch deutsche Städte erproben solche Innovationen. So gab es in Stuttgart im letzten Jahr das Projekt „SmartZone“, wo App-gesteuerte und sensorbasierte Verkehrsschilder das Lieferzonen-Management digital unterstützen. Dienstleistende können in Echtzeit die Verfügbarkeit der Ladezonen aufrufen.

So lässt sich der Verkehr besser steuern und Emissionen durch das Wegfallen von Suchverkehr einsparen.

- Einsatz alternativer Lieferfahrzeuge (z.B. Elektro-, Lastenrad)
- innovative Verteilung über sogenannte Micro-Hubs. Darunter sind innerstädtische Verteilzentren zu verstehen (z.B. in Tiefgaragen oder Leerständen), die v.a. den Lieferverkehr von Paketdienstleistern aufnehmen und Fahrten bündeln, indem die Feinverteilung in sensiblen Gebieten mit emissionsarmen und stadtverträglichen Kleinfahrzeugen erfolgt.

Wi 2 Lenkung und Abwicklung des Lkw-Verkehrs

Die Stadt Bamberg verfügt über ein klar gegliedertes Hauptverkehrsstraßennetz, auf dessen Basis auch die Lkw-Routen definiert werden können. Damit lassen sich Erreichbarkeiten sichern und optimieren sowie zugleich belastende Verkehre auf möglichst unsensible Straßenzüge lenken und bündeln. Besonders sensible Gebiete können hingegen auf die Möglichkeit von (temporären) Sperrungen geprüft werden, sofern entweder zumutbare Umfahrungen bestehen oder das Umladen auf andere, stadtverträgliche Lieferfahrzeuge möglich ist.

Von Bedeutung ist im Rahmen der Maßnahmen, dass das Lkw- und Lieferrouthenetz regelmäßig (z.B. im Rahmen der Arbeitsgruppe)

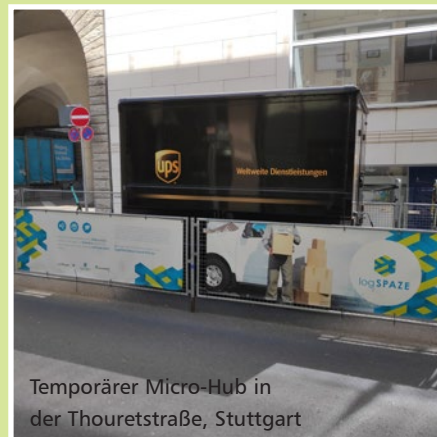
Blick nach außen: LogSpaze - Stuttgart erprobt alternative Zustellkonzepte

Ziel dieses seit 2015 laufenden, innovativen Pilotvorhabens (ebenfalls in der Stuttgarter Innenstadt) war v.a. die Reduktion des motorisierten Lieferverkehrs. Dazu wurden mittels eines provisorischen Micro-Hubs in der Thouretstraße neue Zustellkonzepte erprobt.

Aus dem dort abgestellten Paketanhänger wurden die Lieferungen mit Elektrorädern weiter in der Innenstadt verteilt – konventionelle Lieferfahrzeuge konnten somit eingespart werden.

Der Anbieter UPS betreibt den Standort weiterhin und ersetzt seitdem 2-3 Lieferfahrzeuge durch klima- und stadtfreundliche Lastenräder.

Bis Juli 2021 lief zudem stadtweit eine datenbasierte Analyse, um eine Grundlage zur Bewertung und Maßnahmendefinition in unterschiedlichen, städtischen Teilräumen zu schaffen.



Temporärer Micro-Hub in der Thouretstraße, Stuttgart

Abbildung 28: Kasten „LogSpaze - Zustellkonzept“

mit allen Akteuren geprüft und aktualisiert wird. Dabei sind auch städtische und gewerbliche Planungen mit einzubeziehen. Regelmäßig aktualisiert werden müssen auch die Ausweisung und Beschilderung der Lieferrouten, um fehlgeleitete Schwerverkehre zu verhindern. Bei Infrastruktur-Neuplanungen oder z.B. Straßenraumumgestaltungen sind auf den Lkw-Routen die Mindestmaße und Belange des Schwer- und Lieferverkehrs zu berücksichtigen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Wi 3 Förderung alternativer Lieferfahrzeuge

Eine weitere Maßnahme zur Stärkung neuer, stadtverträglicher Möglichkeiten im Wirtschaftsverkehr stellt die Förderung alternativer Lieferfahrzeuge dar. Besonders im innerstädtischen Bereich oder im Berggebiet eignen sich große Lkw nur bedingt. Stadtverträglicher und wendiger sind derzeit überwiegend elektrische Kleinfahrzeuge oder Lastenräder, mit denen Pakete und Waren (z.B. ausgehend von City-Hubs) weiterverteilt werden können.

Das in Bamberg bereits bestehende Förderprogramm für Lastenräder sollte daher fortgeführt und z.B. in Bezug auf ergänzende Zielgruppen (z.B. Handwerker) ausgeweitet werden (**Schlüssel-Maßnahme**). Diesbezüglich ist auch ein Förderantrag für ein öffentliches Mietsystem von Lastenrädern durch die STVP in Vorbereitung. Eine Schlüssel-Maßnahme ist ebenfalls die Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes für Lastenradparken, z.B. an Einzelhandelsschwerpunkten oder in der Innenstadt.

Aber auch andere Verkehrsmittel sind weiterhin auf mögliche Verlagerungspotenziale zu prüfen. So sollte v.a. auch bei zukünftigen Gewerbeansiedlungen eine mögliche Anbindung an das Schienennetz (z.B. Nutzung der Hafengleise) mitgedacht werden.

Insgesamt sollten neue Gewerbeansiedlungen vorrangig dort erfolgen, wo Lieferwege abseits sensibler Stadtnutzungen verlaufen und möglichst schnell die Autobahn erreicht werden kann. Dies kommt allen Belangen zu Gute. Anders als bei Wohn-, Einkaufs- und Freizeitflächenentwicklung lässt sich jedoch das formulierte Ziel, neue Gewerbeflächen nur noch dort auszuweisen, wo attraktive Mobilitätsalternativen zum Kfz bestehen, voraussichtlich nicht immer verwirklichen. Dennoch sollten im Rahmen der Ausweisung neuer Gewerbeflächen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um alternative Mobilitätsformen zum Kfz anzubieten bzw. im Zuge der Planung zu schaffen.

Abbildung 29: Kleines, alternatives Lieferfahrzeug



4.3 Effiziente Mobilität (Ef)



Die Erschließung der Stadt mit dem Umweltverbund spielt eine entscheidende Rolle bei der zukünftigen Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Sofern Bus, Fahrrad und Zufußgehen

keine echten Alternativen zum Auto darstellen, wird sich nur wenig verändern können. Dabei spielt nicht nur die jeweilige Verkehrsmittelinfrastruktur eine Rolle, sondern auch die Gesamtstruktur einer Stadt. Bamberg mit seiner historischen Altstadt, dem Berggebiet und den engen Gassen und Steigungen weist hierbei sowohl Grenzen als auch Potenziale auf. Um die engen, historischen Bereiche vom Kfz-Verkehr zu entlasten, stellen neue Antriebs- und Mobilitätsformen durchaus geeignete Lösungsmöglichkeiten dar.

Verwaltungs- und Planungshandeln sollen stets auf die Stärkung der nachhaltigen Mobilitätsformen ausgerichtet werden. Dies erfordert eine Menge Abstimmung innerhalb der Verwaltung, die effizient gemanagt und strukturiert umgesetzt werden muss.

Des Weiteren beinhaltet dieses Handlungsfeld mehr Effizienz im Umgang mit Ressourcen und insbesondere die Abkehr von fossilen Brennstoffen und Antriebsmitteln im städtischen Verkehr. Darunter fällt u. a. der koordinierte Ausbau der E-Ladeinfrastruktur und die Umstellung der städtischen Fahrzeugflotten. Fahrzeuge mit Elektroantrieb können – richtig eingesetzt – große Potenziale zur Senkung des Verbrauchs fossiler Energieträger und damit zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen bieten. Bundesweit wurden

Maßnahmenfelder und Inhalte

Effiziente Mobilität

Ef 1: Verkehrsred. Stadtentwicklung ☆
Verwaltungsstruktur, Siedlungsplanung, Beratung

Ef 2: Alternative Antriebe ☆
E-Mobilitätskonzept, Flottenmanagement

bereits viele Kapazitäten in die Förderung der Elektromobilität gesetzt, weshalb – unabhängig von teils berechtigter Kritik, z. B. Herkunft und Recycling der Batterien – diese Antriebsform inzwischen den zukünftig absehbaren Stand der Technik darstellt. Nichtsdestotrotz bildet die Elektromobilität eine Brückentechnologie und kann z. B. den Umstieg auf Wasserstoffantriebe vorbereiten. Auch dieses Themenfeld sollte daher perspektivisch nicht außer Acht gelassen werden und stellt mit dem Bamberger Entwicklungsstandort der Firma Bosch zur Herstellung von Brennstoffzellen sogar einen lokalen Bezug her.

Die Maßnahmenfelder zur effizienten Mobilität

Ef 1 Verkehrsreduzierende Stadtentwicklung

Die **Schlüssel-Maßnahme** in diesem Maßnahmenfeld stellt die verkehrsreduzierende Stadtplanung dar. Dazu ist über alle Fachgebiete (v. a. für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Bauordnung und Verkehrsplanung) ein gemeinsames Leitbild gemäß der „Stadt der kurzen Wege“ zu entwickeln. In regelmäßigen, ämterübergreifenden Jour Fixes kann

Abbildung 30: Elektroladesäule in Bamberg



nachhaltige Mobilität und Erschließung dann ein fester Bestandteil werden. Alle aktuellen und zukünftigen Planungen sollen immer auch die Nutzung des Umweltverbunds in den Vordergrund stellen. Dies beginnt mit der passenden Standortwahl, Förderung dezentraler Strukturen zur Vermeidung langer Wege zu Nahversorgung und Schulen, Einbindung von Buslinienverläufen und Haltestellen sowie Lückenschließung im Geh- und Radwegenetz.

Auch ist eine wesentlich engere Abstimmung zwischen den Organisationseinheiten erforderlich, die sich mit Verkehr in der Stadt befassen, weshalb sich der Austausch nicht nur auf die Verwaltung beschränken darf.

Bauwillige und Investoren werden dahingehend beraten und entsprechende Leitlinien sind zu erstellen. Dazu zählt ein städtisches Mobilitätshandbuch mit Empfehlungen und Anreizen für Investoren, aber auch die Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung (Förderung Nutzung Umweltverbund, Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfs und Pkw-Aufkommens) und Ergänzung um innovative Steuerungsmittel (z. B. im Rahmen der Nachweispflicht und Ablösesumme).

Ef 2 Förderung alternativer Antriebstechnik und Mobilitätsformen

Die zweite **Schlüssel-Maßnahme** ist die Erstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes mit Potenzialanalyse, strategischer Standortplanung für E-Ladeinfrastruktur zur Erreichung einer erforderlichen Angebotsdichte. Die Ladeinfrastruktur in Bamberg deckt zwar die derzeitige Nachfrage sehr gut ab, weitere Standorte und Möglichkeiten (z. B. für Haushalte ohne Garage oder Stellplatz auf dem Grundstück) sind jedoch stetig und konzeptionell der zukünftig wachsenden Nachfrage entsprechend bzw. die Potenziale fördernd zu prüfen. Das Konzept sollte alle elektrisch unterstützbaren Verkehrsmittel betrachten.

Die Fortführung der Abstimmungen im Gesamtkonzern Stadt Bamberg ist erforderlich, um die E-Mobilität weiter zu forcieren. Ebenfalls sollten alle Akteure der Stadtgesellschaft in den Prozess mit eingebunden werden. Auch dazu eignet sich – unter Berücksichtigung bereits bestehender Institutionen – die Bildung und Ausweitung eines Arbeitskreises.

Weitere Themen sollten die Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotten (sofern wirtschaftliche Varianten verfügbar sind) und Busse sein (bereits in Umsetzung). Von der Stadt bzw. Tochterunternehmen könnten auch Pilotprojekte zur wirtschaftlichen Erprobung von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und zum Thema „e-fuels“ gestartet werden, um die Energiewende im Verkehrssektor weiterhin technologieoffen anzugehen.

4.4 Radverkehr (Rv)



Radfahren ist eine preiswerte, umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsart. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im urbanen

Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z. B. Pedelecs, Transport- bzw. Lastenräder) stellt es für immer mehr Menschen eine ernstzunehmende Alternative zum Kfz dar und kann zur verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt maßgeblich beitragen. Somit bietet der Radverkehr ein sehr großes Potenzial, als nachhaltige Mobilitätsform viele Kfz-Wege in Bamberg ersetzen zu können und erreicht dadurch einen hohen Zielbezug.

Radverkehr spielt insbesondere in Bamberg eine sehr wichtige Rolle im Stadtverkehr, aber auch in der öffentlichen Diskussion und genießt einen hohen Rückhalt in der Bevölkerung. Die weitaus größte Anzahl der Anregungen und Beiträge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung betreffen das Handlungsfeld Radverkehr.

Nicht zuletzt ist der Radverkehrsanteil von 30 % aller Wege (im Binnenverkehr 35 %) (Stand 2015) ein Erfolg, der jedoch weitere Ausbaupotenziale innehat. So erklärte der Umweltsenat der Stadt es zum Ziel, bis 2025 einen Radanteil von 35 % zu erreichen.

Die Qualität des Radwegenetzes spielt dabei eine Schlüsselrolle für die Fahrradnutzung

und stellt eine der Grundlagen einer effektiven Radverkehrsförderung dar. Es gilt, attraktive, sichere und lückenlose Verbindungen zu schaffen sowie Bestehendes zu nutzen und weiterzuentwickeln. Neben den Hauptachsen des Radverkehrs (den sogenannten Cityrouten und den Stadtteilverbindungsrouuten), die den zielgerichteten städtischen Radverkehr bündeln und ein schnelles und störungsarmes, aber zugleich auch sicheres Vorankommen ermöglichen sollen, setzt der VEP zugleich auf flächendeckende Fahrradfreundlichkeit im Stadtgebiet. Diese kann z. B. mit Fahrradstraßen oder -zonen und der Führung im Nebennetz bzw. auf autofreien Wegen erreicht werden.

Abbildung 31: Radverkehr abseits der Straßen



Maßnahmenfelder und Inhalte Radverkehr
Rv 1: Fahrradfreundlichkeit ☆ Marke „Fahrradstadt“, Fahrradfreundl. Kommune, Taten und aktives Engagement
Rv 2: Wegweisung Radroutennetz ☆ Radroutennetz beschildern und entwickeln
Rv 3: Radwege-Infrastruktur ☆ Sichere und komfortable Radwege ausbauen
Rv 4: Netzlückenschlüsse Verbesserung des Routen- & Wegenetzes
Rv 5: Qualitative Aufwertung Breiten, Hindernisse, Sicherheit, Vorrang
Rv 6: Querungen im Rahmen des Bahnausbaus Integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung
Rv 7: Fahrradparken Abstellanlagen, Parkkonzept, Lastenradparken
Rv 8: Instandhaltung & Service Zustand, Winterdienst, Trittbretter, Verleihsystem
Rv 9: Am Ball bleiben Neue Möglichkeiten erproben und umsetzen
Rv 10: Radschnellverbindungen ☆ Metropolradweg, weitere regionale Schnellwege, Fahrradknoten-Süd

Besonders in den historischen Straßen Bambergs ist der öffentliche (Verkehrs-)Raum jedoch knapp und viele Nutzungen und Verkehrsmittel konkurrieren miteinander. Hier gilt es – mit Blick auf die Zielsetzung – eine den zukünftigen Ansprüchen gerecht werdende und effiziente Raumverteilung herzustellen.

Neben innerstädtischen Wegen muss aber auch ein Teil des Regionalverkehrs aufs Rad verlagert werden, was eine Kooperation mit dem Landkreis und Nachbarkommunen erfordert. Hierzu werden überregionale Radschnellverbindungen vorgeschlagen, auf denen ein besonders hoher Standard möglichst viele Pendlerwege aufs Rad verlagern soll.

Die Maßnahmenfelder im Radverkehr

Rv 1 Fahrradfreundlichkeit wahr werden lassen

Dieses schön klingende Maßnahmenfeld widmet sich einerseits der Markenentwicklung und -pflege. Bamberg erhebt für sich selbst den Anspruch „Fahrradstadt Bamberg“ zu sein. Eine weitere Schärfung und ein Ausbau der Inhalte und Anforderungen dieser Marke sollten definiert werden.

Entscheidender als der Name sind jedoch die dahinterstehenden Taten und Handlungen. Konsequenterweise sind daher Handlungskonzepte und Maßnahmen im Radverkehr zu entwickeln und zu realisieren. Dies sollte unter dem Slogan bzw. Corporate Design und mit medialer Begleitung kommuniziert werden.

Schlüssel-Maßnahme des Maßnahmenfeldes ist die „Fahrradfreundliche Kommune“ Bamberg. Die Stadt Bamberg ist seit Herbst 2018 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Bayern. Dies soll so bleiben, darum sind Kriterien an die Mitgliedschaft zu erfüllen (u.a. Netzplan, Wegweisung, Winterdienst, Baustellenmanagement). Bamberg sollte darüber hinaus durch aktives Engagement und Networking eine führende Rolle unter den fahrradfreundlichen Städten in Bayern einnehmen.

Rv 2 Wegweisung gemäß des Radroutenetzes

Der VEP liefert ein überarbeitetes Zielkonzept der Radrouten in Bamberg (vgl. Karte), das als Grundlage der Infrastrukturplanung die Priorisierung von Maßnahmen im Radverkehr, aber auch im integrierten Zusammenhang begründet.

Es ist eine Forderung an Mitglieder der AGFK, das Radroutennetz durchgängig und verständlich auszuschildern bzw. zu markieren. Folglich stellt auch die gesamtstädtische Wegweisung eine direkt umzusetzende **Schlüssel-Maßnahme** dar. Das dichte Routennetz (mindestens die Ebenen der Cityrouten und Stadtteilverbindungsroueten) ist für Radfahrende im Straßenraum zu verdeutlichen und nachvollziehbar zu beschildern. Hierbei könnte z. B. mit einheitlichen Farbcodes gearbeitet werden.

Die bislang noch nicht mit geeigneter Infrastruktur ausgestatteten Routenabschnitte sind Stück für Stück zu prüfen und entsprechend

herzustellen. Natürlich sind durch zukünftige Planungen hervorgerufene Veränderungen, Anpassungen und Optimierungen im Routenkonzept auch weiterhin möglich, dies ist in der Beschilderung anzupassen.

Auf Schulwegen herrschen besondere Anforderungen an die Sicherheit. Daher sollten Kinder (und Eltern) auf ihren täglichen Wegen nicht allein auf das Gesamtroutennetz angewiesen sein. Speziell für sie wird empfohlen, gemeinsam mit den Schulen entsprechend sichere und kindgerecht ausgestattete Schulwegradrouten und -pläne zu entwickeln. Dies kann in die Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements integriert werden.

Insbesondere auf einer der vielen Ost-West-Hauptachsen – die heute vorrangig für den MIV ausgestaltet sind – bietet sich die langfristige Herausbildung einer priorisierten Umweltverbundachse (Fahrrad & Bus) an. Aufgrund der Zentralität zwischen Innenstadt, Bahnhof und BA-Ost/Gartenstadt/Konversionsgelände eignet sich dafür potenziell die Zollnerstraße (Cityroute 7). Die kontroversen Diskussionen im Rahmen der öffentlichen Beteiligung und der VEP-begleitenden Lenkungsgruppe ergaben jedoch, dass die Straße auch zukünftig für den Kfz-Verkehr freigegeben sein soll. Eine gänzliche Sperrung für Autos bzw. auch eine Teilspernung (z. B. der Bahnunterführung) wurde überwiegend abgelehnt.

Doch gerade aus diesem Grund ist die Radverkehrsführung entlang der Zollnerstraße mit besonderem Blick auch auf den Busverkehr zu optimieren (z. B. neue Querschnittsaufteilung

und/oder Fahrtemporeduzierung, Vorrangschaltung an Knoten). Parallel zur direkten Führung des Radverkehrs entlang der Hauptstraße sollte auch eine autoarme Radroutenführung im Nebennetz entstehen.

Rv 3 Ausbau der Radwege-Infrastruktur

Prioritär und somit **Schlüssel-Maßnahme** ist der Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der City- und Stadtteilverbindungsrou-

ten. Langfristig gilt dies natürlich auch überall auf Haupt- und Nebenstraßen mit Bedeutung für den Radverkehr, allerdings können im zeitlichen Umsetzungsrahmen des VEP sicherlich nicht alle genannten Maßnahmenvorschläge geprüft und umgesetzt werden. Eine Priorisierung ist daher erforderlich, was zunächst über die Bedeutung und Einstufung des Radweges bzw. der Strecke im Routenkonzept erfolgt (Ausnahmen und Vorziehungen z.B. im Rahmen von anderweitigen Projekten und Straßenumbauten oder akuten Sicherheitsmängeln sind natürlich weiterhin möglich).

Wichtig ist es, kontinuierlich und gezielt an einer sicheren und komfortablen Radwegeführung (prioritär entlang der City- und Stadtteilverbindungsrou-

ten) zu arbeiten. Der VEP gibt dabei Richtwerte und Hinweise zur Ausgestaltung und Bemaßung. Auch wenn im Rahmen der Analysen, Beteiligung und Abstimmung viele Maßnahmenvorschläge zusammenkamen, gibt der VEP als strategisches Planwerk nicht immer konkrete Einzellösungen vor. Vielmehr will er auf den Netzzusammenhang und gesamtstädtischen Handlungsbedarf aufmerksam machen. Bei den im VEP genannten Maßnahmen handelt es sich um Handlungsvorschläge, deren Umsetzung jeweils zu prüfen und ggf. weiter anzupassen ist. Andere, ebenfalls geeignete Infrastrukturlösungen sind auch möglich und es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Die Auswahl der Maßnahmen und Abschnitte beruht vorrangig auf den Ergebnissen der Bestandsanalysen (vgl. Karte 10 im Analysebericht), aber auch auf viel Rückmeldung der Öffentlichkeit und Abstimmung mit der Verwaltung.

Grundsatzvorgaben für Entwicklung und Ausbau der Radinfrastruktur

Die baulichen Maße der Radwegeinfrastruktur sind durchgängig den Vorgaben der VwV-StVO (allgem. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) entsprechend umzusetzen. Möglichst durchgängig sollten sie zudem ERA-konform („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) sein. Immer sind auch die Belange von ÖPNV, Fußverkehr und an Hauptverkehrsstraßen und -knoten der Verkehrsfluss des MIV mitzuberücksichtigen (auf Hauptradrouten mit gemeinsamer Führung oder Querung gleichberechtigt).

Die folgenden Abbildungen verdeutlichen ERA-konforme Einsatzmöglichkeiten und Bemaßungen typischer Radinfrastrukturelemente und sollten als Richtlinie für die Bamberger Planung dienen:

Abb. 32: Radverkehrsführung gem. ERA (nach Kfz/Spitzenstd. und Fahrbahnbreite; 2-spurig, 50 km/h, innerorts)

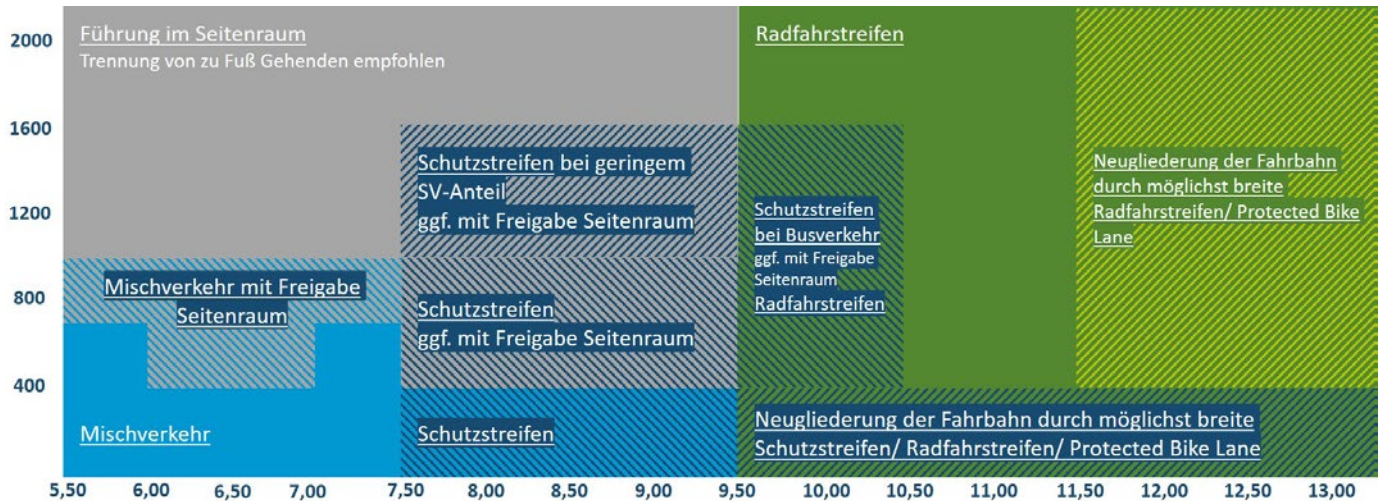


Abb. 33: Übersicht Mindeststandards für den Radverkehr an zentralen Achsen

Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Führung im Mischverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Baulicher Radweg
Vorzugslösung innerorts bei ausreichender Straßenbreite auf Hauptachsen <u>Radfahrstreifen</u> Breiten: Mind. 1,85m Rad Mind. 2,5m Fuß	Innerorts – beengte Fahrbahn (Überfahrbar z.B. für landwirtschaftliche Fzg.) <u>Schutzstreifen</u> Breiten: Mind. 1,50m Rad Mind. 2,50m Fuß	Innerorts – enge Straßenverhältnisse, geringe Geschwindigkeiten <u>Mischverkehr</u> Tempo 30 Verkehrsberuhigung Piktogramme	Außerorts- entlang von überörtlichen Straßen <u>Gemeinsamer Geh- und Radweg</u> Breiten: Mind. 2,50m	Innerorts- hohes Verkehrsaufkommen, ausreichend Seitenraum <u>Baulicher Radweg</u> Breiten: Mind. 2,0m Rad Mind. 1.80m Fuß

Das Bamberger Routennetz unterscheidet in mehrere Routenkategorien, die unterschiedliche Funktionen und Bedeutung im Radverkehr haben bzw. für diese Zwecke entsprechend auszubauen sind:

Infrastruktur und Führung von Bamberger Radschnellverbindungen

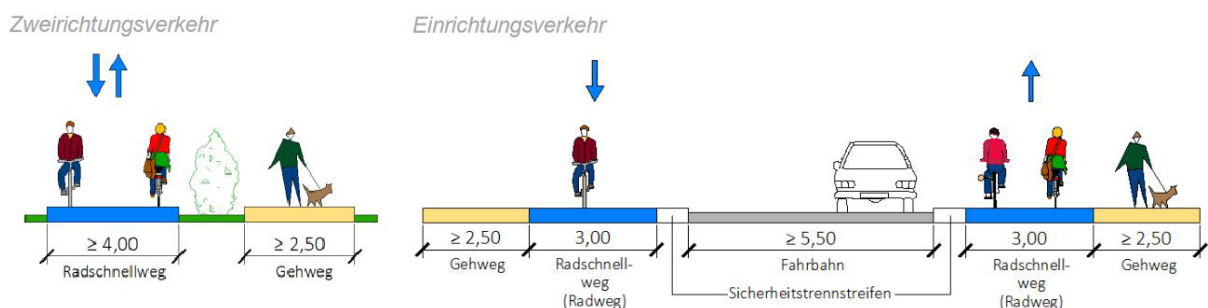
Die Planung besteht bislang nur aus groben Routenkorridoren, an denen entlang hochwertige, regionale Radwege ins Umland entstehen könnten, die durchgängig sicher und schnell befahrbar sind. So könnte ein Teil des bislang mit dem MIV zurückgelegten Alltagverkehrs aufs Rad verlagert werden (v.a. Pendler). Radschnellverbindungen weisen sehr hohe Qualitätsstandards auf, die sich an den Vorgaben für bayerische Radschnellwege orientieren. Die fordern 3,00 Meter Mindestbreite im Einrichtungsverkehr (4,00 Meter im Zweirichtungsverkehr) und eine separate Führung vom Fußverkehr (vgl. Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern – Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 2019).

Da diese definierten Kriterien für Radschnellwege voraussichtlich im städtischen Bereich Bamberg bzw. im Übergang dorthin nicht durchgängig einhaltbar sind, wurde bewusst zunächst die anderslautende Bezeichnung „Radschnellverbindung“ gewählt. Diese Verbindungen schließen an die Cityrouten innerhalb der Stadt an.

Infrastruktur und Führung von Bamberger Cityrouten

Die Cityrouten bilden das sternförmig auf die Innenstadt zulaufende Rückgrat des Bamberger Radwegenetzes. Im Innenstadtkern verlaufen sie radial um die Altstadt bzw. kreuzen diese mittig und sichern somit die Erreichbarkeit der Stadtmitte aus allen Himmelsrichtungen. Überwiegend verlaufen sie als schnell befahrbare Direktverbindungen an Hauptverkehrsstraßen, wo ihnen kurz- bis mittelfristig mehr Raum und Recht zuzusprechen ist. Dem Radverkehr kommt hier (meist bereits heute, mindestens jedoch perspektivisch) eine sehr hohe Bedeutung zu, was sich v.a. in einer sicheren und leistungsfähigen Infrastruktur

Abb. 34: Typische Querschnitte im Zuge eines Radschnellweges im Zwei- und Einrichtungsverkehr (Quelle: FGSV (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen)



und Führungsform ausdrücken muss. Dabei muss individuell entschieden werden, ob eine Führung als eigenständiger Radweg im Seitenraum oder ein Radweg auf der Fahrbahn besser geeignet ist. Häufige Wechsel sollen jedoch vermieden werden. Sofern Cityrouten nicht über Hauptverkehrsstraßen führen, ist auch eine Führung im Mischverkehr oder als Fahrradstraße vorstellbar. Die eingangs genannten ERA-konformen Richtbreiten (vgl. Abbildungen) sind möglichst durchgängig sicherzustellen.

Infrastruktur und Führung von Bamberger Stadtteilverbindungs-routen

Ergänzt wird das Cityroutennetz durch innerstädtische Querverbindungen – die sogenannten Stadtteilverbindungs-routen. Diese vernetzen die Stadtteile untereinander und sind Hauptzubringer zu den Cityrouten. Als sehr wichtige Alltagsradwege sind sie so anzulegen bzw. zu führen, dass sie v.a. sicher und durchgängig mit dem Rad befahrbar sind. Die Anforderungen sind also ähnlich denen der Cityrouten, die Priorität liegt allerdings etwas niedriger.

Infrastruktur und Führung von Bamberger Erschließungsstrecken

Die flächige Erschließung erfolgt durch ein überwiegend fahrradfreundliches (Neben-) Straßennetz. Einige Strecken davon weisen jedoch eine gesteigerte Bedeutung im Gesamtnetzzusammenhang auf (z. B. wichtige Verbindungen zwischen den City- und Stadtteilverbindungs-routen). Dies ist in zukünftigen

Infrastrukturplanungen zu berücksichtigen und dort eine sichere Radverkehrsführung umzusetzen – meist wird dies im Mischverkehr oder als Fahrradstraße realisierbar sein. Durch die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende können Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden. Den Radfahrenden spart das unnötige Umwege, die Attraktivität des Radverkehrs kann somit vergleichsweise kostengünstig und schnell verbessert werden. Eine Freigabeproofung aller Einbahnstraßen sollte unter Betrachtung des Netzzusammenhangs und unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und Straßenbreiten sowie Beteiligung der Anwohner:innen durchgeführt werden.

Infrastruktur und Führung von Bamberger Freizeitrouten

Freizeitrouten gibt es viele in der Region Bamberg. Das Routennetz stellt eine Auswahl der aus städtischer Sicht wichtigsten Freizeitradverbindungen bzw. auch stadtgrenz-überschreitenden Radrouten dar, die an das Alltagsnetz des Landkreises anschließen. Diese Routen sind nicht Teil des Hauptroutennetzes, verfügen jedoch trotzdem über eine gewisse Relevanz in der Wegewahl der Bamberger Bevölkerung sowie seitens des Radtourismus. Hier steht eine sichere und möglichst attraktive Streckenführung im Vordergrund. Da die Wege häufig abseits der Kfz-Straßen verlaufen, ist insbesondere auf Konfliktstellen mit dem Fußverkehr (Engstellen), Querungssituationen von Hauptstraßen sowie die Wegequalität (z. B. intakte Oberflächen und Rastmöglichkeiten) zu achten. Eine attraktive Routenwahl (Landschaft, Aussicht) ist der direkten Führung vorzuziehen.

Zum Maßnahmenfeld Rv 3 zählt auch die stärkere Ausweisung von Fahrradstraßen und -zonen als flächige, fahrradfreundliche Straßengestaltung. Neu bietet sich die Möglichkeit, ganze Quartiere als Fahrradzone auszuweisen (z.B. das Haingebiet oder die Gartenstadt).

Fahrradstraßen und -zonen sind ein vergleichsweise schnell umzusetzendes Element der Radverkehrsförderung. Je nach Gestaltung können allerdings auch Kosten entstehen, die z. B. bei der Umwandlung von Tempo-30-Zonen in Fahrradstraßen abzuwägen sind. Innerhalb dicht bebauter Gebiete wie im Stadtkern oder in Bamberg-Ost, wo es nur wenig Raum zur Anlage gesicherter Radverkehrsführungen im Straßen- oder Seitenraum gibt, oder aber auch als Verbindung innerhalb von Quartieren

und Stadtteilen sind Fahrradstraßen allerdings ein geeignetes Instrument, um die Sicherheit und den Fahrkomfort durch Bevorrechtigung zu erhöhen. Durch das Ausweisen einer Fahrradstraße wird eine Straße umgewidmet und zunächst ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. In der Regel ist jedoch zu empfehlen, durch Zusatzschilder auch die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmer zu erlauben. Weitere Freiheiten wie das Fahren nebeneinander verbessern den Fahrkomfort für Radfahrende. Daher wird der deutliche Ausbau von Fahrradstraßen als ein Mittel zur flächigen Ergänzung des Haupt- und Nebenroutennetzes empfohlen.

Die Neuausweisung von Fahrradstraßen und damit einhergehenden Veränderungen sollten durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Abbildung 35: Kasten „Dialog Fahrradstraßen“

Blick nach außen: Dialog Fahrradstraßen - Bürger:innenbeteiligung und Beratung in Frechen

Die Stadt Frechen in der Nähe von Köln plant die Einführung von Fahrradstraßen und -zonen. Zur Analyse, Information und Meinungsbildung wurde dazu ein öffentlicher Planungsdialog ins Leben gerufen. Der Bevölkerung wurden mittels Impulsvorträgen und Diskussionen Informationen zu diesen noch recht neuen Führungsformen bekannt gemacht, Umsetzungsmöglichkeiten und Planungen der Stadt vorgestellt und Ängste bzw. mögliche Vorbehalte genommen. Hinweise aus der Bevölkerung sollen zur weiteren Umsetzung genutzt werden.



Rv 4 Netzlückenschlüsse (Wegeerschließung und Neubau)

Das Radverkehrsnetz sollte möglichst durchgängig nach aktuellen Standards gestaltet sein. An einigen Stellen ist dazu der Neubau von Geh- und Radwegen, aber auch Brücken, Rampen oder Unterführungen erforderlich, um das Netz zu vervollständigen.

Der VEP nennt dazu zahlreiche Vorschläge, die anhand der Analysen und im Netzzusammenhang ableitbar sind, aber teils auch seitens der Öffentlichkeitsbeteiligung gewünscht wurden. Die bauliche Machbarkeit ist dazu im Einzelfall noch genauer zu prüfen.

Als Beispiele sind u.a. der Fahrradknoten Süd (als baulich aufwändigste, aber auch sehr zielförderliche Maßnahme), die Anbindung des Megalith-Geländes oder ein Weg durch die Spiegelfelder zu nennen. Die im städtischen Zusammenhang wichtigsten Netzlückenschlüsse sind in der Radroutenkarte gelb dargestellt.

Rv 5 Qualitative Aufwertung des Radwegenetzes

Das Radwegenetz soll möglichst durchgängig auf ausreichend breiten Wegen und ohne Sperren und Hindernisse sicher befahrbar sein. Dazu zählt u.a. eine durchgängige (und in sensiblen Bereichen auch kontaktgesteuerte) Beleuchtung. Unnötige Poller oder Barrieren sowie Engstellen sind zu beseitigen oder zu umfahren.

Besonders bei geringer Fahrbahnbreite sollte

der Radverkehr geschützt werden (z.B. durch Beschilderung von Überholverböten). Bei ausreichenden Fahrbahnbreiten und hoher Kfz-Belastung ist zudem (v.a. entlang der Hauptrouten) der Einsatz von baulichen Abtrennungen der Radspur zu prüfen. Dies dient dem Schutz der Radfahrenden und zum Unterbinden von Falschparken.

Aber auch an Knotenpunkten ist die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Verkehrsknoten bzw. Kreuzungen stellen in der Regel die kritischsten Stellen im System dar. Insbesondere an Kreuzungspunkten, wo eine oder mehrere Hauptradrouten sowie die Hauptverkehrsstraßen des MIV zusammenreffen, sind die Radwegeführungen besonders sicher zu gestalten. Wichtig ist zudem, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlich und verständlich gestaltet sind; v.a. Abbiegespuren stellen oft Sicherheitsrisiken dar. Hier ist zu prüfen, ob die Verkehrsstärken Abbiegespuren erfordern bzw. ob die Knoten und Radwegeführung dem aktuellen Stand der Technik und Forschung entsprechen. Aber auch ohne große bauliche Änderungen kann bereits etwas für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knoten getan werden (so z.B. der Einsatz von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) und Grünpfeilen).

Auf Hauptrouten des Radverkehrs sowie auf Radschnellverbindungen bietet es sich an, auch die Schaltungen der Lichtsignalanlagen (LSA/ Ampeln) zumindest gleichberechtigt und im Einklang mit den Belangen des MIV und ÖPNV dahingehend anzupassen, dass der Radverkehr schneller als bisher den Knoten passieren kann. Dazu könnte z.B. eine eigene Signalgruppe für

den Radverkehr angelegt werden. Dies ermöglicht es, ihn unabhängig vom Fußverkehr zu schalten, einen Grünvorlauf zum MIV einzurichten oder durch Kontaktschleifen die Radachse rechtzeitig auf grün zu schalten. An besonders verkehrsstarken Knotenpunkten (z.B. Berliner Ring) ist eine bauliche Trennung (Tunnel oder Brücken für Rad- und Fußverkehr) zu erwägen.

Rv 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11). Der VEP unterstützt die dortigen Forderungen.

Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Gleichwohl bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten.

Abbildung 36: Überfüllte Abstellanlage am Kranen



ten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Stadt weiterhin erreichbar bleibt. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.

Während der Umbauphase ist – neben den Umleitungen für den Kfz-Verkehr – die Führung für den Umweltverbund besonders zu beachten. Kurze und sichere Wege sind für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Zudem könnten lang andauernde Verkehrssperrungen von den Bamberger:innen als Chance gesehen werden, alte Gewohnheiten aufzubrechen und Alternativen zum Auto auszuprobieren.

Rv 7 Fahrradparken

Die bereits heute zahlreichen und zukünftig mehr werdenden Fahrräder in Bamberg erfordern geeignete Abstellmöglichkeiten. Bedarfsstellen wurden u.a. im Rahmen der Analysen festgestellt. Die Stadt Bamberg ist bereits dabei, die Anzahl der Abstellanlagen zu erhöhen. Um dies gezielt umzusetzen, wird die Fortschreibung des Fahrradparkkonzeptes empfohlen. Darin sollte auch die Definition von Bedarfstypen, Schwerpunktbereichen und verschiedenen Klassen von Ausstattungsmerkmalen und -erfordernissen enthalten sein. Der Ausbau des Angebots und auch der Qualität der Radabstellanlagen kann seitens der Stadt v.a. im öffentlichen Straßenraum stattfinden. Fahrradabstellanlagen sind insbesonde-

re an Standorten in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren, an öffentlichen Einrichtungen, an Bildungs- und Universitätsgebäuden, im Umfeld von Geschäften und an ÖV- bzw. multimodalen Schnittstellen einzurichten. Für Langzeitparkende sollten auch punktuell überdachte Anlagen (z.B. an P&R-Anlagen) oder Fahrradhäuschen aufgestellt werden. Ebenso sind Lastenräder zu berücksichtigen, die zwar mehr Abstellraum benötigen, jedoch eine ernstzunehmende Alternative für innerstädtische Transporte darstellen können.

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen auch in einer überarbeiteten Stellplatzsatzung berücksichtigt werden, damit auch bei zukünftigen Baumaßnahmen eine Lenkungswirkung in Richtung der VEP-Ziele erreicht wird.

Ebenfalls kommt die Umnutzung von Leerständen und/oder Tiefgaragen zu Fahrradparkhäusern in Betracht. Ein neues Fahrradparkhaus in der Innenstadt böte große Kapazitäten und sichere sowie überdachte Abstellmöglichkeiten. Eine Umsetzung dieser Idee kann zunächst auch nur temporär als Erprobungsphase laufen. Beispielprojekte gibt es mittlerweile in mehreren Städten, z.B. Stuttgart, Bremen und natürlich in den Niederlanden.

Rv 8 Instandhaltung & Service

Ständige Pflege und Instandhaltung von Radwegen spielt eine wichtige Rolle bei der Förderung des Radverkehrs. Regelmäßige Zustandskontrollen (z.B. Befahrungen per Sensorbike) und die zielgerichtete Sanierung trägt zur Fahrsicherheit bei und stellt ein

Zeichen der Wertschätzung gegenüber den Radfahrer:innen dar. Dazu zählt die Reinigung von Laub und ein „Radweg-Winterdienst“ ebenso wie die fahrradfreundliche Ausweisung und Beschilderung von Umleitungen bei Baustellen. Meldemöglichkeiten von Schäden per App können erweitert und Zugriffe vereinfacht werden.

Sichergestellt werden sollte die regelmäßige Instandhaltung durch ein entsprechendes Haushaltsbudget und Kombination mit dem Instandhaltungsmanagement für Straßeninfrastruktur (vgl. St 1).

Bei Straßen mit Kopfsteinpflaster wird ein behutsamer Einsatz von erschütterungsarmen Belag an den Fahrbahnrandern (z.B. geschnittener Naturstein oder abgeschliffenes Pflaster) empfohlen. Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unangenehm und kann zu Unfällen führen. Zudem lässt sich der Fahrtweg durch den Belag in gewisser Weise lenken und Konflikte mit Fußgängern vermeiden. Bei all diesen Maßnahmen ist die Berücksichtigung des Denkmalschutzes und des Welterbes mitzudenken.

Zu Service- und Komfortangeboten für Radfahrende zählen außerdem E-Ladestationen im öffentlichen Raum sowie bei öffentlichen Einrichtungen mit längerer Verweildauer (z.B. Schwimmbäder, Theater, Brose Arena, Konzerthalle) ein Netz aus Reparaturangeboten als Pannenhilfe (Luftpumpe und Werkzeug),. Schließlich sind auch Gepäckstationen für Radtouristen, schräge Mülleimer, Ampeltrittbretter oder Haltegriffe an Knoten zu nennen.

Weiterhin Thema in Bamberg bleibt die Einführung eines Fahrradverleihsystems. Ein Konzept wurde bereits seitens der Stadtwerke (STVP) erarbeitet. Mangels finanzieller Mittel wurde das Projekt bisher jedoch nicht realisiert. Nach Abklärung von Aspekten wie Betreibermodell, stationäres/flexibles/teilflexibles System, Fahrradtyp(en), insbesondere Wirtschaftlichkeit und Finanzierungsmöglichkeiten sowie mögliche Kooperationspartner (z.B. Wartungswerkstatt, Transport der Fahrräder) sollte dieses Projekt weiter vorangetrieben werden. Denn aufgrund der Topografie bietet sich durchaus ein Pedelec-Verleih an, dieser könnte neben Touristen auch Einheimische zum Umstieg animieren. Auch Lastenräder eignen sich sehr gut für Sharing-Modelle und mit lastenrad-bamberg.de gibt es bereits einen Ansatz in Bamberg, der weiter auszubauen wäre.

Rv 9 „Am Ball bleiben“

Der Radverkehr ist derzeit einer der innovativsten Verkehrsträger. Insbesondere im (europäischen) Ausland (Dänemark, Niederlande) werden ständig neue Möglichkeiten entwickelt, um das Radfahren in der Stadt sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten. Die Umsetzung solcher Innovationen in die deutsche StVO ist zumeist langwierig, aber auch hier werden Fortschritte erzielt. Als führende Fahrradstadt in Bayern sollte die Stadt Bamberg stets auf dem Laufenden sein, was neue planerische Möglichkeiten und Entwicklungen betrifft, und diese konsequent erproben und anwenden.

Rv 10 Radschnellverbindungen - regionaler Radverkehr

Schlüssel-Maßnahme mit hohem Potenzial zur Verlagerung regionaler Kfz-Wege ist der Bau sogenannter Radschnellverbindungen. Diese Premiumrouten für den Radverkehr haben besonders breite Wege und eine für schnelles Fahren geeignete Infrastruktur und Wegeführung bzw. eine entsprechende Bevorrechtigung. Darauf können v.a. (aber nicht nur) Berufspendler:innen aus bzw. in den Landkreis mit dem Fahrrad in die Stadt geführt werden. Die Routen erschließen auf dem Weg dahin möglichst viele Menschen und Ziele, sind jedoch auch sehr direkt geführt (im Gegensatz zu touristischen Regionalradrouten).

Ein Metropolradweg zwischen Bamberg und Nürnberg über Strullendorf, Forchheim, Erlangen und Fürth (möglichst unter Ertüchtigung des Bestandes auf der Regnitz-Radweg-Kanalroute) wird bereits konkret geplant. Die Ausstattung und Infrastruktur entspricht den Standards gemäß bayerischer Radhauptverbindung. Bamberg soll aktiv im Arbeitskreis mitarbeiten und die Planung und Realisierung vorantreiben.

Die Stadt sollte mit dem Landkreis eine eigene Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in die Region in Auftrag geben. In dieser sind Potenziale, Effekte zu MIV und ÖPNV, Kosten und Machbarkeit anhand verschiedener Trassenvarianten und geeigneter Routenkorridore sowie Maßnahmen zur Verkürzung und Attraktivitätsverbesserung im gemeindeübergreifenden Freizeit- und Berufs-Radverkehr zu beleuchten. Das Vorgehen im AK

„schnelle Radverbindung Bamberg-Forchheim-Erlangen“ kann als Vorbild dienen. Gemäß den Ergebnissen der Studie erfolgt dann in Kooperation mit Nachbarkommunen und dem Landkreis die Umsetzung.

Der VEP gibt als Arbeitsgrundlage eine erste Einschätzung möglicher Routenkorridore und Potenziale, die in der Machbarkeitsstudie sowie im Rahmen der Umsetzung weiter konkretisiert werden. Folgende Verbindungen stellen Potenzialstrecken dar:

BA – Hallstadt,
BA – Stegaurach
BA – Gaustadt – Bischberg/Oberhaid
BA – Memmelsdorf (– Scheßlitz)
BA – Pödelndorf/Litzendorf

Ebenso in Verbindung mit der Anbindung des Metropolradwegs an das städtische Netz steht die Idee des Fahrradknotens Süd. Dieses Projekt basiert auf einer Konzeptplanung des VCD und wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls eingebracht. Das Konzept sieht u.a. mittels neuer Brücken, Rampen und Radwegeführungen die Optimierung der bestehenden Radwegeverbindungen am südlichen Stadtrand vor, um als Anschluss an den Metropolradweg den schnellen Alltagsradverkehr dort konfliktfrei und möglichst zügig in die Stadt zu führen.

Blick nach außen: Bald Realität? - Metropolradweg Nürnberg <-> Bamberg

In der Metropolregion Nürnberg wird die Umsetzbarkeit eines Metropolradwegs Nürnberg – Bamberg geprüft. Diese möglichst direkte, zügige, sichere und komfortable Verbindung soll den Radverkehrsanteil erhöhen, die kommunalen Radverkehrsnetze durch gute Anschlüsse stärken und eine bestehende touristische Radroute entlang des Main-Donau-Kanals verbessern. Dabei soll der Weg möglichst nah und umwegfrei entlang des Main-Donau-Kanals geführt werden und das Cityroutennetz der Stadt Bamberg mit dem im Aufbau befindlichen Radschnellverbindungsnetz der Metropolregion Nürnberg verbinden.

Im Rahmen des Projektes soll der beste Trassenverlauf für die etwa 65 Kilometer lange Strecke ermittelt werden. Kommunen und Landkreise beteiligen sich. Im Sommer 2022 planen die Gutachter eine detaillierte Bestandsaufnahme. Das Projekt hat Modellcharakter, da fachliche Erkenntnisse zur Praxistauglichkeit der Qualitätsstandards und im organisatorischen Zusammenwirken so vieler Partner gewonnen werden sollen.



Radweg entlang des Main-Donau-Kanals in Bamberg

Abbildung 37: Kasten „Metropolradweg N - BA“

4.5 Fußverkehr & Barrierefreiheit (Fb)



Das Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Fußgänger:innen haben den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden; Zufußgehen ist kostenlos und verursacht weder Schadstoffe noch Lärm. Gleichzeitig ist Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität vor allem für Kinder, Senior:innen und Mobilitätsbeeinträchtigte. Nicht zuletzt nimmt die Barrierefreiheit vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle ein. Entsprechend gestaltete Gehwege nutzen aber nicht nur Senior:innen, Blinden, Rollstuhlfahrenden, Eltern mit Kinderwagen und Kindern im Allgemeinen, sondern vielmehr profitiert jeder Mensch von mehr Raum und weniger Hindernissen und wird somit öfter zu Fuß gehen.

Fußgänger:innen tragen im Besonderen zur Urbanität und Belegung des Stadtraums bei. Für Bambergs historische Altstadt hat das Zufußgehen schon traditionell eine große Bedeutung: Die engen Straßenräume sind prioritär für diese Fortbewegungsart ausgelegt. Aber seit dem Mittelalter hat sich vieles verändert. Daher gilt es insbesondere in diesen Teilen der Stadt – wo die ursprüngliche Form der Straßen und Gebäude als Welterbe erhal-

Maßnahmenfelder und Inhalte

Fußverkehr & Barrierefreiheit

Fb 1: Fußgängerfreundliche Planung
Instandhaltung, Erschließung, Beteiligung

Fb 2: Städtische Straßenräume ☆
Gestaltung, Seitenraum, Plätze, Aufenthalt

Fb 3: Netzlücken schließen ☆
Engmaschiges Wegenetz, kurze Wege

Fb 4: Barrierefreies Bamberg ☆
Kinder- und Senioren, Priorisierung, „Barrierefrei“

Fb 5: Querungsanlagen ☆
Bessere und zusätzliche Querungen von Straßen

Fb 6: Querungen i. R. d. Bahnausbaus
integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung

ten bleiben muss – den Fußverkehr zu schützen und zu fördern, die Wege an moderne Erfordernisse anzupassen (z. B. Barrierefreiheit), zugleich aber auch logistische Bedürfnisse der heutigen Nutzung zu erhalten bzw. zu ermöglichen.

Für den Fußverkehr werden – aufbauend auf den Analysen und Beteiligungsrückläufen – Verbesserungen und Handlungsempfehlungen insbesondere im Hinblick auf die Schaffung durchgängiger, barrierearmer und sicherer Gehwegnetze sowie attraktiver, öffentlicher Räume aufgezeigt.

Die Maßnahmenfelder im Fußverkehr

Fb 1 Fußgängerfreundliche Planungsprozesse

Zur Realisierung der fußgängerfreundlichen Stadt gilt es zunächst, fußgängerfreundliche Denkweisen und Standards im planerischen Alltag zu implementieren. Dieser Teil des Handlungsfeldes umfasst Maßnahmen, die auf gesamtstädtischer Ebene der Umsetzung fußgängerfreundlicher Planungen und Sicherung der Wegeinfrastruktur dienen.

Zunächst sollte – wie im Kfz- und Radverkehr – ein Unterhaltungs-/Instandhaltungsmanagement Gehwege, Treppen und Rampen implementiert werden. Anlagen für den Fußverkehr müssen regelmäßig gereinigt und in Stand gehalten werden. Dazu zählen wiederkehrende, saisonale Arbeiten (wie Winterräumung/Streudienst, Baum- und Begleitgrünrückschnitt und die Entfernung von Herbstlaub) wie auch die turnusmäßige Erneuerung von Oberflächen (z.B. durch Frost- oder Wurzelschäden) und anderen Gebrauchsschäden. Für den Fuß-, aber auch für den Radverkehr ist die Instandhaltung der Wegenetze eine notwendige Leistung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, Attraktivierung des Zufußgehens sowie zur nachhaltigen Sicherung einer für alle kostenfrei nutzbaren Grundinfrastruktur. Es wird empfohlen, einen Wegekataster anzulegen, in dem Zustand, Bedeutung und Priorität des jeweiligen Weges festgehalten und aktualisiert werden. Dort können z.B. auch Beschwerden und Hinweise aus der Öffentlichkeit vermerkt und deren Beantwortung organisiert werden.

Des Weiteren sollte zukünftig eine kleinmaschige und direkte Fußwegerschließung stets im Planungsalltag mitbedacht werden. Dazu ist z.B. bei der Erstellung von Bebauungsplänen oder der Beratung von Investoren immer auch ein Abgleich mit dem umgebenden Fußwegenetz vorzunehmen und eventuelle Gehwegeverbindungen sowie eine Verbesserung der fußläufigen Durchlässigkeit einzuplanen. Dazu könnte z.B. ein Merkblatt oder eine Checkliste erarbeitet werden, das bzw. die auf die zu beachtenden Aspekte (z.B. regelkonforme Mindestbreiten) aufmerksam macht und ggf. auch Best Practice Beispiele angibt. Auch Aspekte der Barrierefreiheit sollten spätestens hier Eingang in die planerischen Verfahren finden (vgl. Fb 4-1 Handbuch „BARrierefrei“). Zur übersichtlichen Verschriftlichung von Richtlinien und Darstellung möglicher Anwendungsbeispiele bei der Umsetzung fußgängerfreundlicher Infrastrukturen eignet sich die Erstellung des „Handbuchs für die Planung und Gestaltung von Straßenräumen in Bamberg“. Dieses sollte – unterschieden nach typischen Straßenräumen und Nutzungen – die erforderlichen Standards einer für Bamberg optimalen Gehwegeinfrastruktur und Straßenraumgestaltung aufzeigen sowie Hilfestellung bei typischen Problemlagen geben.

Aber auch Eingaben aus der Bevölkerung können – effizient abgefragt und bearbeitet – eine Erleichterung des regelmäßigen Erhebungsaufwands im Rahmen der Instandhaltung und Verbesserung der Infrastruktur darstellen. Zudem kann durch positive Öffentlichkeitsarbeit und nachvollziehbare Konzepte und Handlungsprioritäten

die Attraktivität des Zufußgehens auf alltäglichen Wegen weiter in den Fokus der Bevölkerung gerückt werden. Vorstellbar sind z. B. eine regelmäßige schriftliche oder digitale Befragung der Bürgerinnen und Bürger zum Gehwegenetz (z. B. im Zwei-Jahres-Rhythmus oder dauerhaft per Online-Karte). Damit können Handlungsbedarfe und Prioritäten festgestellt werden. Möglich ist auch die Konzentration auf ausgewählte, wechselnde Themenaspekte (z. B. Bedarf und Zustand von Querungen, Barrierefreiheit, Gefahrenstellen etc.). Im Nachgang der Befragung sollte eine Auswertung veröffentlicht und entweder Prioritätenlisten dargestellt werden oder aber eine Maßnahmen-Umsetzung zeitnah erfolgen, um Erwartungshaltungen aufgrund von begrenzten Kapazitäten nicht zu enttäuschen.

Fb 2 Aufwertung städtischer Straßenräume

Eine **Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes ist die konkrete Gestaltung von fußgängerfreundlichen Räumen sowie die Platz- und Straßenraumgestaltung. Dabei sind auch nach Möglichkeit innovative Ansätze wie z. B. neue Mischverkehrsflächen anzuwenden. Damit ist nicht nur die bauliche und gestalterische Aufwertung der Straßen- und Seitenräume abseits des Kfz-Verkehrs gemeint, denn Fußverkehr spielt auch an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen eine wichtige Rolle. Auf diesen Abschnitten ist zwar weiterhin ein flüssiger Verkehr im MIV und ÖPNV wichtig, jedoch ebenso eine hohe Qualität für den Fuß- und Radverkehr. Um dies überein zu bekommen, kann auch hier die Umsetzung vorher definierter Gestaltungsrichtlinien hilfreich sein.

Ein Beispiel, das im VEP benannt wird, ist die Neugestaltung der Luitpoldstraße als repräsentative Flaniermeile zwischen Bahnhof und Innenstadt. Hier sind viele Ansprüche der Verkehrsmittel zu berücksichtigen und abzuwägen, denn nicht alles kann (v. a. mit Blick auf den verfügbaren Platz) nebeneinander realisiert werden. Die Luitpoldstraße ist eine wichtige ÖPNV-Verbindung zur Innenstadt. Auch für den Individualverkehr dient sie als wichtige Zufahrtsstraße. Daneben ist sie für den Fußverkehr von besonderer Bedeutung. Bei Neugestaltung der Straße ist allerdings der Umweltverbund zu stärken. Ihm ist zukünftig mehr Raum zuzugestehen. Inwieweit dabei eine Einschränkung oder gar Herausnahme des Individualverkehrs realisierbar ist, muss sorgfältig geprüft werden. Wichtig ist aus Sicht des Fußverkehrs die Attraktivierung der Seitenräume und Erleichterung der Querung. Letzteres sollte möglichst flächig geschehen, z. B. durch einen überfahrbaren Mitteltrennstreifen und einer Geschwindigkeitsreduzierung. Für den ÖPNV, der dort ebenfalls mit zahlreichen Buslinien verkehrt, sollten Beschleunigungsmöglichkeiten gesucht werden. Die beste Möglichkeit dazu bietet eine Umweltspur. Falls diese jedoch straßenmittig verläuft, wäre wahrscheinlich kein flächiges Queren möglich; dann sollten alternativ in möglichst kleinen Abständen Querungshilfen bzw. -inseln angelegt werden. Weitere Beschleunigungsmaßnahmen im ÖV sind Aufstellbereiche an Knoten und/oder eine Ampel-Priorisierung. Der Radverkehr ist konfliktarm zu führen, also entweder auf der Fahrbahn oder separiert vom Fußverkehr im Seitenraum (Prüfung der verfügbaren Breiten und Querschnittsplanung). Der historische Baumbestand sollte nach Möglichkeit erhal-

ten werden, ist jedoch anscheinend in keinem guten Zustand. Kurzzeitparken und Ladezonen sind sehr überlegt anzuordnen, um den verfügbaren Raum effizient für den fließenden Verkehr (Kfz, Rad, Bus und Fuß) zu nutzen.

Aber auch weitere öffentliche Straßenräume in Bamberg sind Schritt für Schritt mit neuen Gestaltungskonzepten zu überarbeiten, u.a. die Königstraße, die Buger Hauptstraße, die Gaustadter Hauptstraße, die Ludwigstraße, die Nürnberger Straße, der Jakobsberg, der Bereich Schranne/Lugbank/Geyerswörthstraße und der Kaulberg. Hier sind passende Konzepte und Gestaltungsmöglichkeiten für alle Verkehrsträger zu entwickeln (teils geschieht dies schon), um einen sicheren und angenehmen Fußverkehr zu ermöglichen.

Mit der Kettenbrücke hat die Stadt Bamberg positive Erfahrungen zu gleichberechtigten Straßenraummodellen (ähnlich dem Shared Space oder der Begegnungszone) gesammelt; dies kann und sollte auf andere Straßen- und Platzbereiche in der Stadt übertragen bzw. für den jeweiligen Bereich modifiziert werden (**Schlüssel-Maßnahme**). Alle Verkehrsteilnehmer:innen bewegen sich dabei möglichst gleichrangig; die Zuweisung der Fahr- und Gehbereiche erfolgt intuitiv, unterstützend gegliedert durch Oberflächen, dezente Farbgestaltung oder Rinnen und Mobiliar. Der Raum ist niveaugleich bzw. nur weich separiert. Die rechtliche Umsetzung erfolgt in Deutschland meist als verkehrsberuhigter Bereich. Diskutiert wurde er in Bamberg bereits für prominente Straßenräume (z.B. Lange Straße, Judenstraße, Domplatz, Lugbank, Karolinenstraße), bietet sich jedoch

Abbildung 38: geschmückte Austraße



auch in den kleineren, innerstädtischen Gassen zur Aufwertung bei begrenzter Fläche an. Der VEP gibt einige Vorschläge, wo solche Konzepte zu prüfen und umzusetzen sind (z. B. Umfeld der Langen Straße, Knotenbereich Am Knöcklein/Maternstr./Sutte/Altenburger Str., Domplatz, Torschuster).

Um einige Gestaltungsmaßnahmen überhaupt erst möglich zu machen und dem Fußverkehr mehr Raum zu geben, bedarf es einer Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens. Neben der durch die Ziele des VEP angestrebten Verkehrsabnahme durch Nutzung anderer Verkehrsmittel und geändertem Verhalten, ist dies teilweise nur durch Verlagerung (von zumeist Durchgangsverkehren) und Sperrung

von Fahrbeziehungen zu erreichen. Auch dazu nennt der VEP (beispielhaft) Stellen, wo eine Sperrung zielführend erscheint, ohne deutliche Nachteile oder Kapazitätsprobleme an anderer Stelle zu erzeugen. Diese Liste lässt sich natürlich noch erweitern, es bedarf allerdings einer sorgsamten Planung und ggf. Prüfung mithilfe des Verkehrsmodells, um die Effekte abzuschätzen. So wurde z.B. im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Vorschlag zur Bildung von Superblocks aufgeführt, der zwar konzeptionell nicht in den VEP aufgenommen wurde. Grundsätzlich allerdings zeigt dieser Vorschlag, was möglich ist; er kann als Anregung für weitere verkehrsberuhigte Quartiere dienen. Auch die Idee modularer Filter (also für Fuß- und Radverkehr, ggf. auch für den ÖPNV durchlässige Sperrungen zur Reduzierung von Durchgangs- bzw. Kfz-Verkehr) im Gärtner Viertel stammt aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und sollte auf Machbarkeit und Wirkung geprüft werden.

Eine Maßnahmenempfehlung, die bereits im Verkehrsmodell geprüft wurde und im Rahmen zurückliegender Baumaßnahmen temporär als realisierbar nachgewiesen werden konnte, ist die Abbindung Sutte/Maternstraße/Jakobsplatz nach Norden zum Knotenpunkt Torschuster. Die derzeitige Durchfahrmöglichkeit ist nicht nur kritisch für die Anwohner, sondern auch für weitere Fußgänger, darunter viele Schüler:innen auf dem Weg zur Domschule, zur Montessori-Schule oder zum Kaiser-Heinrich-Gymnasium, zum Don Bosco-Hort sowie zur Musikschule. Der südliche Arm des Knotens am Torschuster sollte daher für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Sutte und Maternstraße bleiben von Süden für Anlieger weiterhin befahr-

bar, der Durchgangsverkehr würde jedoch herausgenommen (je Straße rd. 2.000-2.600 Kfz/Tag weniger). Im Gegenzug entstünden Verkehrszunahmen am Unteren Kaulberg (ca. +1.500 Kfz/Tag) sowie in Wildensorg (ca. +600 Kfz/Tag), die jedoch abgewickelt werden können. Weitere Maßnahmen, wie z.B. eine Verkehrsmengenkontrolle südl. des Kaulbergs zu Spitzenzeiten oder ein P&R-Angebot für das Berggebiet können den Kfz-Verkehr reduzieren.

Ferner legt der VEP nahe, die städtischen Alleen auszuweiten (z.B. Zollner-, Kunigundenruh-, Artur-Landgraf- und Kapuzinerstraße) und zu schützen (Luitpoldstraße) sowie mehr Straßengrün mit Blick auf das Stadtklima, die Aufenthaltsqualität und die Artenvielfalt anzulegen.

Für öffentliche Plätze soll das bereits vorhandene Programm „Plätze in Bamberg“, das die Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (z.B. durch bauliche Neugestaltung/-aufteilung, Straßenmobiliar, Begrünung) voranbringt und Maßnahmen und Plätze priorisiert, kontinuierlich fortgeführt werden. Dabei müssen Plätze nicht unbedingt aufwändig umgebaute werden, oftmals bringen viele kleine Maßnahmen (z.B. Sitz- und Spielmöglichkeiten) und Aufenthaltsbereiche (z.B. Pocket Parks, Spielplätze, Parklets) flächendeckend viel mehr.

Fb 3 Schließen von Netzlücken und Verbesserung von Wegeverbindungen

Ein engmaschiges Fußwegenetz ist von zentraler Bedeutung, damit kurze Wege gelau-

fen und nicht gefahren werden. Dazu gibt es noch zahlreiche, denkbare Abkürzungen und Querstiche in der Stadt, die für eine feinere Vermaschung bzw. Verkürzung der Gehzeiten sorgen können. Auch sollten bestehende Wege qualitativ verbessert werden.

Der VEP nennt einige solcher Netzlückenschlüsse und Verbindungen, die optimiert werden sollten. Sie können das Fußroutensystem verbessern, Trennwirkungen überwinden und Umwege vermeiden. Auch die im Handlungsfeld Radverkehr aufgeführten Wegeverbindungen sind häufig für Fußgänger:innen nutzbar.

Fb 4 Barrierefreies Bamberg

Wie bereits eingangs erwähnt, spielt Barrierefreiheit eine immer weiter wachsende Rolle. Die hier genannten Maßnahmen wirken v. a. für die Verbesserung der Kinder- und Seniorenmobilität sowie der Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, im Endeffekt profitieren jedoch alle Menschen von barrierefreien oder -armen Wegen und Straßenräumen. Der barrierefreie Umbau von Straßen und Wegen wird als **Schlüssel-Maßnahme** eingestuft.

Der VEP empfiehlt die Entwicklung eines Handlungsprogramms (mit Prioritäten) und dessen sukzessive Umsetzung im öffentlichen Raum. Die Kosten für solche Maßnahmen sind in der Regel bereits in den Gesamtsummen von (Umbau-)Planungen enthalten, darüber hinaus sollte aber zusätzlich ein jährlicher Etat für Umbauten an bestehenden Straßen (z. B. für Installation eines Blindenleitsystems) bereitgestellt werden. Auch die Instandhaltung von

Wegen und die Beseitigung von Stolperfallen spielt hier mit rein, ebenso die Instandsetzung von Treppenanlagen.

In den historischen Straßenräumen wird es besonderer Lösungen benötigen, um das denkmalgeschützte Stadtbild mit Anforderungen der Barrierefreiheit in Einklang zu bringen. Hierzu eignet sich das Verfassen eines Handbuchs „Barrierefrei“ als technischer und planerischer Ratgeber. Mit dem „Leitfaden zur praktischen Anwendung der DIN 32984“ hat die Stadt Bamberg bereits eine wertvolle Hilfestellung zum Einbau von Bodenindikatoren erstellt. Auch wird bereits an einem „Gestaltungshandbuch Bamberg“ gearbeitet, in welches das Thema integriert werden könnte und ebenfalls wäre die Aktualisierung des „Stadtführer für Menschen mit Behinderung“ zu empfehlen. Über spezielle Stadtpläne oder Apps könnten Betroffene gezielt und ebenfalls barrierefrei angesprochen und informiert werden (z. B. eine Wegekarte oder Routenplaner ohne Treppen und starke Steigungen).

Fb 5 Querungsanlagen an Straßen

Ebenfalls **Schlüssel-Maßnahme** ist die Anlage neuer Querungsmöglichkeiten bzw. die Verbesserung bestehender Fußgängerüberwege und -inseln. Querungshilfen, Fußgängerüberwege, aber auch Fußgängerampeln sind weiter zu verbessern, v. a. im Hinblick auf Barrierefreiheit (Null-Absenkungen, taktile Leitsysteme, Kontrastfarbe) und vielseitige Nutzbarkeit (Breite auch für Kinderwagen und Fahrräder geeignet), aber auch auf Warte- und Grün-

Abbildung 39: barrierefreie Querungsanlagen an der Friedrichstraße



zeiten (z.B. max. Wartezeit für Fußgänger an Lichtsignalanlagen von 40 Sekunden). Der VEP hat hier bereits im Rahmen der Analysen entsprechende Handlungsbedarfe genannt. Ebenso werden in der gesamten Stadt Standorte für weiterer Quermöglichkeiten angegeben und zur Prüfung empfohlen.

Welche Querungsart im Einzelfall zum Einsatz kommen kann (z.B. Inseln, Zebrastreifen, Rad-Fußgänger-Überwege, Fußgängerampeln, flächige Querungsbereiche, Brücken und Stege), ist von den örtlichen Rahmenbedingungen abhängig (u.a. Fahrbahnbreite, Fußgänger- und Kfz-Aufkommen) und jeweils zu prüfen.

Fb 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11).

Von besonderer Bedeutung wird auch die Umleitungsplanung im Rahmen der umbaubedingten Sperrungen sein. Hierbei ist auf kurze Wege und Barrierefreiheit besonderer Wert zu legen.

4.6 Einkaufs-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr (Et)



Bamberg übt mit seinem historischen Stadtgebiet mit Weltkulturerbe-Status eine große Anziehungskraft auf Besucher:innen und Tourist:innen aus. Vor Corona fanden im

Jahr 2019 in der Stadt weit über 700.000 Übernachtungen statt – eine Entwicklung, die bis dahin stetig bergauf ging und sich sicherlich nach Ende der Pandemie wieder fortsetzen wird. Neben vielen Kurzaufenthalten, spielen v. a. Gruppenreisen, Radtourist:innen und Flusskreuzfahrten eine bedeutende Rolle im Touristenaufkommen. Meist wenig Beachtung findet dabei die Anreiseart und die Fortbewegung der Tourist:innen vor Ort. Viele reisen mit dem Auto an und nutzen dieses auch in der Stadt. Der VEP nennt daher auch in diesem Handlungsfeld Maßnahmen, um den Kfz-Verkehr der Besucher:innen auf den Umweltverbund zu verlagern und zugleich für diese Zielgruppe attraktiv und optimal erreichbar zu bleiben.

Die Maßnahmenfelder im Einkaufs-, Tourismus- und Veranstaltungsverkehr

Et 1 Konzeptionelle Berücksichtigung von Tourismusverkehr

Die **Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes stellt eine konzeptionelle Ausweitung der Angebote und Anreize für Tourist:innen dar, um bei Anreise und Aufenthalt öfter den Umweltverbund zu nutzen. Dazu ist z. B. durch die Wirtschaftsförderung oder das Stadtmarketing die Kommunikation und

Maßnahmenfelder und Inhalte

Einkaufs-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr

Et 1: Konzeption. Berücksichtigung ☆
Angebote & Anreize für Touristen, BambergCard

Et 2: Rad- & Wandertourismus
Qualität & Service, Einstiegspunkte

Et 3: Veranstaltungsverkehr
ÖV-Angebote, Shuttlebusse, Kombitickets

Et 4: Reisebusse
Anfahrtrouten & Haltestellen, Shuttledienste

Et 5: Wassertourismus ☆
Binnenschiffahrtsterminal, Bustransfer, Wasser-taxi

Kooperation mit Hoteliers und Gastronomen anzustreben. Angeboten und beworben werden sollen speziell auf autofreien Urlaub ausgelegte Angebote und Services wie z. B. Gepäcktransport und -aufbewahrung, Leihräder, E-Ladestationen, kostenlose ÖV-Tickets für Gäste oder Vergünstigungen und Goodies bei Abgabe der Autoschlüssel an der Rezeption oder Anreise ohne Auto. Diesbezüglich bietet die BambergCard bereits eine geeignete Plattform für solche Angebote.

Auch die Anreisebeschreibungen der Hotels und Sehenswürdigkeiten sollten zunächst die Anreise mit dem ÖPNV in den Vordergrund stellen. Zudem sollten öffentliche Parkplätze Tourist:innen nicht direkt in der Innenstadt empfohlen werden; stattdessen sollten sie auf

P&R-Anlagen und Shuttle-Services verwiesen werden.

Bei der Entwicklung neuer touristischer Angebote ist planerisch die Erreichbarkeit ohne Auto zu berücksichtigen (besonders mit dem ÖPNV, (Leih-)Rad, Fußweganbindung und Beschilderung). Das u. a. dadurch erreichte niedrigere Pkw-Aufkommen in der Stadt kann zugleich als Werbeargument für die Attraktivität der Stadt Bamberg genutzt werden.

Et 2 Förderung des Fahrrad- und Wandertourismus

Im Rad- und Wandertourismus bietet Bamberg bereits sehr viele Thementouren und ein gut vernetztes regionales Wegesystem. Das Maßnahmenfeld beinhaltet eine Ausweitung der Qualität und Serviceangebote entlang und im Umfeld dieser Routen. Dazu zählen attraktives Kartenmaterial, Broschüren und spezielle Pauschalangebote für Rad- und Wandertourist:innen ebenso wie die bauliche und gestalterische Ausbildung von Einstiegs- und Serviceknoten an den Routenverknüpfungsstellen zwischen städtischem Netz und den touristischen Rad-/Wanderrouen.

Et 3 Veranstaltungsverkehr

Dieses Maßnahmenfeld richtet sich sowohl an die Freizeitmobilität der einheimischen Bevölkerung als auch an regionale Verkehre zu größeren Veranstaltungen im Stadtgebiet (z. B. Konzerte, Sportevents, Sandkerwa, Weihnachtsmarkt). Veranstaltungsbezogen sollte hier eine Angebotsausweitung im ÖPNV

(z. B. Shuttlebusse) und eine Ausweitung der Kombiticket-Angebote und spezieller Tarifangebote erfolgen (z. B. Eintrittskarten kombiniert mit ÖV-Anreise-Ticket; stärkere Bewerbung alternativer Anreisemöglichkeiten).

Ebenfalls können zusätzliche Anreize seitens der Stadt im Rahmen solcher Veranstaltungen geschaffen werden (z. B. im Rahmen der Stellplatznachweise bei neuen Genehmigungen von Veranstaltungsorte). Durch Parkgebühren und Ticketerstattungen kann der Verkehr effektiv gelenkt werden.

Et 4 Reisebusse

Viele Tourist:innen erreichen Bamberg über Reisebusgruppen. Dies ist umweltfreundlicher, als wenn jede:r mit dem eigenen Pkw anreisen würde, allerdings lösen die Reisebusse auch eine gewisse Störung im Stadtgebiet bzw. vor Sehenswürdigkeiten aus, da sie nicht für die meist engen Straßenräume geeignet sind.

Der VEP sieht die Ausweitung der ordnenden Maßnahmen im Reisebusverkehr vor. Das Reisebuskonzept sollte ergänzt werden (z. B. hinsichtlich verträglicher Anfahrtstrouten und Haltestellen). Um das zeitweise sehr hohe Busaufkommen zu lenken und besser zu verteilen, sollten neben der Haltestelle Mußstraße und dem Busparkplatz Margaretendamm weitere Busreiseabsetzpunkte an touristischen Zielen definiert werden (ggf. an einem neu gestalteten ZOB). Dabei ist die Radverkehrs- und Fußwegeführung zu berücksichtigen. Teile des Berggebiets sollten nur noch mit Kleinbussen befahren werden, ggf. bietet sich die Einrichtung von Shuttlediensten an.

Abbildung 40: Bamberg ist auch vom Wasser aus attraktiv



Et 5 Wassertourismus

Flusskreuzfahrten stellen ein bedeutendes Standbein des Bamberger Tourismus dar. Die Schiffe halten im Hafen, die Passagiere werden mit Bussen in die Stadt gefahren.

Wie auch schon bei den Reisebussen schlägt der VEP eine Neuordnung des Kreuzfahrtschiff-Bustransfers in die Stadt vor. Auch hier könnte der ZOB eine neue Rolle einnehmen – sofern dies den Stadtbusbetrieb nicht einschränkt – und mit kleinen Shuttlebussen vom Hafen aus angefahren werden. Gegebenenfalls lassen sich auch Stadtbusse in den Touristentransfer integrieren und somit Schwachlastzeiten ausgleichen (morgens Pendler:innen, tagsüber Tourist:innen). Ein innovativer Vorschlag aus den Beteiligungsprozessen stellt diesbezüglich die Prüfung der Einrichtung von Wassershuttles vom Anleger bis zur Innenstadt dar (z. B. Am Kranen oder Leinritt auf Höhe Konzerthalle).

Schlüssel-Maßnahme des Handlungsfeldes ist die Errichtung eines neuen Binnenkreuzfahrtschiffterminals am Hafen. Das kann einen attraktiven Ankunftspunkt in Bamberg darstellen. Von dort könnten für Passagiere (aber auch andere Tourist:innen) z. B. Stadtführungen starten, Service und Informationsangebote und unterschiedliche Verkehrsmittel zum Erleben der Stadt angeboten werden (z. B. Leihräder, Roller, Scooter, Bus). Liefersdienste, z. B. für Einkäufe in der Stadt, könnten ebenfalls Waren dorthin bringen.

Perspektivisch ist auch die Anbindung durch Wassertaxen und eine stärkere Einbindung der Wasserwege in den öffentlichen/touristischen Verkehr möglich. Es sollte eine Machbarkeitsprüfung von Wassertaxen auf der Regnitz erfolgen – primär als Verbindung vom Hafen zur Innenstadt, ausweitbar aber auch als öffentliches Verkehrsmittel z. B. von Bug bis Gaustadt und ggf. sogar für Gütertransporte.

4.7 Öffentlicher Verkehr (Öv)



Der öffentliche Personen-nahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune. Innerhalb der Stadt Bamberg findet ÖPNV hauptsächlich als Busverkehr statt. Über den Bahnhof besteht Zugang zum regionalen und deutschlandweiten Zugverkehr.

Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: hohe Haltestellendichte, dichtes Linien- und Fahrtenangebot, attraktive Tarife. Dies gilt sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für die zahlreichen Pendler aus der Region. ÖPNV muss also ebenfalls regional gedacht werden. Auf der anderen Seite dürfen Verkehrsteilnehmende ohne Wahlmöglichkeit nicht durch lückenhaften ÖPNV von der Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben ausgeschlossen werden. Daher gilt es, räumliche und zeitliche Lücken im städtischen und regionalen ÖPNV-Fahrplan zu schließen. Die Zugänglichkeit für Personen mit reduzierter Mobilität ist weiter zu verbessern.

Entscheidend sind dabei auch die Verknüpfungs- und Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. Park & Ride, Bike & Ride oder Mobilitätsstationen). Durch eine intelligente

Vernetzung von Angebot und Planung kann es gelingen, dass sich die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (v. a. Bus und Rad) gegenseitig ergänzen und stärken statt miteinander in Konkurrenz zu treten.

Aufbauend auf den Zielen des VEP werden über die bisherigen Vorschläge des Nahverkehrsplans hinaus weitere, v. a. längerfristige Verbesserungsvorschläge eingebracht, um den ÖPNV in und um Bamberg zu stärken.

Maßnahmenfelder und Inhalte Öffentlicher Verkehr

Öv 1: Regionalverkehr ☆

Qualitätsschub im Stadt-Umlandverkehr, Spätnetz

Öv 2: Ausbau zentraler Haltestellen ☆

Bahnhofsvorplatz, ROB, ZOB, S-Bahn-Halt-BA-Süd

Öv 3: städtischer Busverkehr ☆

Bevorrechtigung, Direktverbindungen, Ride-Sharing

Öv 4: Barrierefreiheit ☆

Haltestellen & -umfeld, Fahrzeuge, Apps

Öv 5: Tarif & Zugang ☆

Gerechte Tarifgestaltung, Vergünstigungen

Öv 6: Querungen im Rahmen des Bahnausbaus

Integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung

Öv 7: ÖPNV der Zukunft

Elektrifizierung, selbstfahrende Busse, Flugtaxi ...

Die Maßnahmenfelder im Öffentlichen Verkehr

Öv 1 Regionalverkehr/Stadt- und Stadtumlandverkehr

Erster Ansatzpunkt zur Attraktivierung des ÖPNV und Reduzierung des Kfz-Verkehrs stellt das regionale Angebot dar. Da im Jahr 2024 die Konzessionsverträge im Landkreis neu ausgeschrieben werden, werden massive Ausbauvorhaben im regionalen Busverkehr seitens des Landkreises geplant. Angebotsverbesserungen (v. a. Takt und Bedienungszeiträume) sollten aber nicht nur im Regionalbusverkehr, sondern auch im Stadtumlandverkehr und darauf abgestimmt im gesamten Stadtverkehr Bambergs erfolgen. Folglich stellt der Qualitätsschub im regionalen und städtischen ÖPNV eine **Schlüssel-Maßnahme** des VEP dar.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zahlreiche Vorschläge zur Neugestaltung und Ergänzung des städtischen Busnetzes abgegeben, die in den bevorstehenden Planungen (z. B. Nahverkehrsplan) geprüft werden sollten. Darunter befinden sich komplette Neuansätze, aber auch kleinteilige Vorschläge zur verbesserten Taktung und zu neuen Buslinien.

Zur Verbesserung des Angebots und Steigerung der Nachfrage aus dem Umland oder in weiter entfernte Stadtteile ist das Nachtbusangebot bzw. das Spätnetz von Bedeutung. Wer sich bis abends in Bamberg aufhält – sei es beruflich oder zum Besuch von Kultur- und Freizeitstätten –, muss eine sichere Möglichkeit haben, auch mit dem ÖPNV in einem annehm-

baren Reisezeitverhältnis wieder zurückzukommen. Hier bieten Anrufsammel-taxis (AST) oder On-Demand-Systeme (Bus auf Abruf) gute, flexible Angebote.

Um das Angebot und die Qualität städtisch und regional zu steigern, ist eine sehr gute Kommunikation und Abstimmung zwischen Stadt bzw. STVB und Landkreis bzw. VGN erforderlich. Dies ist weitgehend bereits der Fall, jedoch könnte zur noch besseren regionalen Verzahnung die Gründung eines Zweckverbands oder einer Verkehrsgemeinschaft Bamberg Stadt und Land hilfreich sein. Der VEP regt dies ausdrücklich an, entsprechende Gespräche sollten aufgenommen werden.

Öv 2 Ausbau zentraler Haltestellen

Für die Bamberger Bahn- und Bus-Haltestellen wird sich zukünftig einiges ändern. Neben dem umfassenden Vorhaben des Bahnausbaus seitens der DB wird die Modernisierung und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ein Baustein sein, um die Anreise mit dem Zug attraktiver werden zu lassen. Zudem soll in Bamberg-Süd ein neuer S-Bahn-Haltepunkt entstehen, der für viele Menschen den Zugang zum schienengebundenen ÖPNV erleichtert. Der S-Bahn-Halt sollte nicht nur das Verkehrsmittel

Abbildung 41: Bahnhof Bamberg



Zug anbieten, sondern als umfassender, intermodaler Mobilitätsknoten eingerichtet werden und Umstiegsmöglichkeiten auf alle Verkehrsmittel bieten. Ebenfalls modernisiert werden soll der Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB), auch hier im Sinne einer intermodalen Schnittstelle mit erweitertem Angebot. Und schließlich ist in Bahnhofsnähe ein Regionaler Omnibus-Bahnhof (ROB) geplant, der ebenfalls einen intermodalen und attraktiven Umstiegspunkt für Busfahrten in und aus der Region darstellen wird. Dort sollte auch der Fernbushalt integriert werden. Diese drei Großvorhaben stellen folglich **Schlüssel-Maßnahmen** im Handlungsfeld dar.

Öv 3 Effizienzsteigerung im städtischen Busverkehr

Busverkehr muss im Fahrzeitverhältnis besser mit dem Kfz mithalten. Gerade im innerstädtischen Bereich ist es notwendig, mehr Menschen vom eigenen Auto in den platz- und umwelteffizienten Bus zu bekommen. Dazu eignen sich Maßnahmen der Busbeschleunigung. Der VEP empfiehlt die Überprüfung der Ampelschaltungen an großen Knoten auf Möglichkeiten zur Busbevorrechtigung, ebenso wie die Prüfung der Einrichtung von Bus- oder Umweltpuren auf Hauptachsen des ÖPNV (z. B. Luitpoldstr., Ludwigstr., Marienbrücke, ggf. Memmelsdorfer und Hallstadter Str.). Und freie Fahrt für den Bus kann überzeugungs- und marketingtechnisch eingesetzt werden.

Mehr Effizienz im Stadtbusverkehr soll zukünftig auch durch neue Direktverbindungen zum Bahnhof und zwischen den Stadtteilen erreicht werden (**Schlüssel-Maßnahme**). Das bishe-

rige Busliniennetz ermöglicht Verbindungen zwischen den Stadtteilen überwiegend nur über den ZOB oder den Bahnhof. Dies führt zu Zeitverlusten. Ergänzende Ringbuslinien werden als beispielhafte Lösungen vorgeschlagen. Ebenso könnten weitere, umstiegsfreie Express-Anbindungen aus den Stadtteilen ohne Umweg über den ZOB zum Hauptbahnhof eingesetzt werden (wie sie für Wildensorg und Bug existieren). Auch hier ist der Einsatz flexibler Ride-Sharing-Dienste im Sinne einer Weiterentwicklung von AST und ALT zu prüfen. Aus gesamtstädtischer Sicht stellen solche Verbindungen sinnvolle Ergänzungen des Bamberger Netzes dar, Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit kann im Rahmen des VEP nicht abschließend beurteilt werden. Die Prüfung und ggf. Realisierung der in der Maßnahmentabelle genannten Vorschläge obliegt den Stadtwerken.

Öv 4 Barrierefreiheit

Der ÖPNV soll für alle Menschen eine Mobilitätsalternative bieten. Daher spielt Barrierefreiheit eine große Rolle. Den übergeordneten Anforderungen und Qualitätsmerkmalen der Nahverkehrsplanung ist zu entsprechen, ferner sollten nicht nur Fahrzeuge und Haltestellen, sondern auch das Umfeld und die Zuwege möglichst barrierearm gestaltet sein.

In diesem Themenfeld ist viel in Bewegung, Planung und Umsetzung. So existiert eine Prioritätenliste der Haltestellen, die zuerst umzugestalten sind, alle Fahrzeuge der STVB sind barrierefrei und gemeinsam mit dem Landkreis wird eine barrierefreie App mit Fahrplaninformationen umgesetzt.

Öv 5 Tarif und Zugang

„Busfahren ist zu teuer“ – so das oft genannte Argument gegen einen Umstieg vom Pkw. Dabei ist dies gar nicht immer der Fall, rechnet man neben Benzin auch die Unterhalts- und Nebenkosten des Autos mit ein. Trotzdem schrecken Ticketpreise und komplizierte Tarifsysteme viele Menschen erst einmal ab. Daher sind die Tarifgestaltung und zielgruppenbezogene Angebotsförderung ebenfalls eine **Schlüssel-Maßnahme** des Verkehrsentwicklungsplans.

Neben Tarifvergünstigungen wie der Machbarkeitsprüfung von Stadtteil- und Kurzstreckentickets oder eines 365-Euro- oder Bürgertickets (Vorschläge aus der Öffentlichkeit) sowie eines Sozialtickets, das speziell Personengruppen das Busfahren ermöglicht, die über wenig Geld verfügen, schlägt der VEP auch Aufmerksamkeit erregende Angebote vor, die neue Kundengruppen auf den Geschmack bringen (z.B. Führerschein gegen Ticket, Wochenend-Freifahrten, P&R-Parktarife mit ÖV-Ticket). All dies kostet Geld, sodass zunächst entsprechende Finanzierungsmodelle (zwischen Stadt, STVP und ggf. VGN) aufzustellen sind.

Weitere Umstiegshürden sollen durch stetige Verbesserung von Ausstattungsqualität, Service und Zugangssystemen abgebaut werden.

Öv 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11).

Öv 7 ÖPNV der Zukunft

ÖPNV ist nicht nur Bus & Bahn. In den vergangenen Jahren sind neue Formen hinzugekommen, die das Verkehrssystem sinnvoll ergänzen. Der VEP sieht es als Daueraufgabe an, stets auf dem aktuellen Stand der Technik zu bleiben und aktiv neue Einsatzmöglichkeiten innovativer Neuentwicklungen zu prüfen (Elektrifizierung, selbstfahrende Kleinbusse, Seilbahn, Aufzüge, Flugtaxi, Wasserstoffantrieb).

Blick nach außen: ÖPNV für 99 Cent am Tag - Ibbenbüren macht es vor

2019 wurde in der Stadt Ibbenbüren ein verbilligtes ÖPNV-Ticket eingeführt, um die Nutzung im Stadtgebiet zu attraktivieren. Das „IbbTicket“ kostet als Abo 360 EUR/Jahr oder 180 EUR/Halbjahr. Für Strecken über die Stadtgrenze können günstige Anslusstickets erworben werden. Zur Finanzierung erwirbt die Stadt als Großkunde beim RVM (Regionalverkehr Münsterland) JobTickets und gibt diese an die Kunden vergünstigt weiter. Hierbei sind entsprechende rechtliche Regularien vereinbart worden, u.a. zur Tarifgestaltung und Organisation. Der Differenzbetrag zwischen regulärem und rabattiertem Preis wird durch einen Zuschuss aus dem Haushalt der Stadt finanziert. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch eine Verrechnung gemäß Kostendeckungsvertrag erfolgt (Gutschrift), so dass der Zuschussbedarf geringer ausfällt.



Bild: Stadt Ibbenbüren

Abbildung 42: Kasten „ÖPNV für 99 Cent“

4.8 Mobilitätsmanagement & -kultur (Mm)



Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz, der das Verhalten der Menschen beeinflussen soll mit dem Ziel, den Umweltverbund stärker zu nutzen und nicht notwendige Wege zu vermeiden. Damit wird das Mobilitätsverhalten insgesamt verändert, also die sogenannte Mobilitätskultur einer Gesellschaft beeinflusst.

Im Mobilitätsmanagement stehen koordinierende und organisatorische sowie informatorische und beratende Maßnahmen im Vordergrund (weiche Maßnahmen), womit sich die Maßnahmenfelder dieses kleineren, aber nicht weniger wichtigen Handlungsfeldes von den eher infrastrukturellen Maßnahmenfeldern der anderen Handlungsfelder unterscheiden.

Ein wichtiges Merkmal des Mobilitätsmanagements ist der auf Vernetzung und Kommunikation ausgelegte Charakter der Maßnahmen, der den Austausch zwischen und die Einbeziehung von verschiedenen Akteuren des Mobilitätsgeschehens betrifft. Diese Vernetzung zielt auf die Verbesserung von Abläufen (bspw. in der Verwaltung oder in Betrieben) und verstärkte Information und Aktivierung von Akteuren (bspw. in den Schulen) ab. Je nach Zielstellung und Zielgruppen sind unterschiedliche Ansätze erforderlich, die als sich weiterentwickelnde und stetig zu evaluierende Prozesse zu verstehen sind.

Maßnahmenfelder und Inhalte

Mobilitätsmanagem. & -kultur

Mm 1: Dachmarke Mobilität ☆

„Bamberg - zusammen unterwegs“, Marketing

Mm 2: Öffentlichkeit & Beratung ☆

Mobilitätsmanager, Netzwerke, reg. MM

Mm 3: Aktionen & Kampagnen

Zielgruppenspez. Aktivitäten, Verständnis/Wissen

Mm 4: Mobilitätsmanagement ☆

Städtisch, Betrieblich, Schulisch

Die Maßnahmenfelder in Mobilitätsmanagement und -kultur

Mm 1 Dachmarke Mobilität

Um alle Aktionen und Informationen im weiten Themenfeld der Bamberger Stadtmobilität zu bündeln und zu koordinieren, wird nahegelegt, eine wiedererkennbare Dachmarke zu entwickeln.

Für den Radverkehr erfolgt dies bereits unter der Marke „Fahrradstadt Bamberg“, die sich thematisch auf andere nachhaltige Mobilitätsformen (z. B. Fußverkehr, Intermodalität, ÖPNV) erweitern ließe. Dazu eignen würde sich der städtische Slogan „Bamberg - zusammen unterwegs“. Über eine zentrale Homepage, ein einheitliches Logo und Corporate Design, ggf. für einzelne Verkehrsmittel unterschiedliche, aber wiedererkennbare Slogans kann zukünftig eine gemeinsame Berichterstattung

und Information zur Mobilität stattfinden. Das erleichtert die Wiedererkennbarkeit, stärkt das Bewusstsein für das Thema Mobilität in der Bürgerschaft und macht bestenfalls neugierig auf neue Angebote.

Mm 2 Öffentlichkeitsarbeit und Beratung

Als koordinierende Stelle für Informationen zu Mobilitätsfragen nach außen (Grundberatung Mobilitätsmanagement, Weitergabe an andere Ansprechpartner, Anlaufstelle für Lob und Kritik), Organisation von Beteiligungsprozessen sowie Stärkung interner, ämterübergreifender Zusammenarbeit (regelmäßige Gruppentreffen, Politik, Ausschüsse etc.) sollte es eine zuständige Person oder auch ein zuständiges Team geben (z.B. bei der Stadtverwaltung in Form eines Mobilitätsmanagers).

Diese wichtige Stelle kümmert sich um Koordination und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität und stellt auch eine öffentliche Kontaktstelle für die Bevölkerung oder Akteure dar.

Schlüssel-Maßnahme des Handlungsfeldes ist allerdings das regionale Mobilitätsmanagement. Hier wird eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Landkreis Bamberg zur Implementierung, Koordinierung und Weiterentwicklung von Maßnahmen des regionalen Mobilitätsmanagements und von Informationsangeboten angestrebt. In den regionalen Wegen (v.a. beruflich) ist ein hohes Potenzial zum Umstieg auf den Umweltverbund zu erwarten, sofern entsprechend attraktive Angebote zur Verfügung

stehen und bekannt sind. Als Plattform wird die Initiierung bzw. Ausbildung einer interkommunalen Arbeitsgruppe empfohlen (z.B. AG Pendlernetz), in der alle relevanten Akteure ein Mitspracherecht haben und ggf. als Multiplikatoren dienen können. Hier ist es ebenso wichtig, die großen Pendlerziele (wie z.B. Firmen, Bildungseinrichtungen, Handel und Veranstalter) zu beteiligen, da sie einen maßgeblichen Einfluss auf das Pendelverhalten haben können. Mögliche Inhalte finden sich v.a. im Einpendlermarketing, also einer zielgruppenspezifischen Information sowie Aufklärungsarbeit von regelmäßig nach Bamberg einreisenden Menschen – und Angebote bzw. Anreize, wie dieser Pendelverkehr auf alternative Verkehrsmittel verlagert werden kann (z.B. regionales Mobilitätsmanagement, regionaler ÖPNV, E-Mobilität, Carsharing, Mobilitätsstationen, Fahrgemeinschaften). Weitere Ansatzmöglichkeiten bieten sich über das Neubürgermarketing der Stadt und der Nachbarkommunen und die Beratung großer Arbeitgeber in der Region.

Mm 3 Aktionen und Kampagnen

Durch stadtweite Aktionen und Kampagnen sowie zielgruppenspezifische Aktivitäten wird Schritt für Schritt Verständnis und Wissen über nachhaltige Mobilitätsangebote in der Bamberger Bevölkerung generiert. Dabei soll es nicht um Belehrungen oder ideologische Meinungsmache gehen, vielmehr sollen die jeweils individuellen Vorteile der Verkehrsmittelnutzung abseits des Pkw positiv dargestellt und neue Möglichkeiten bekannt gemacht werden. Denkbar sind beispielsweise Mobilitäts-Themenwochen

(z. B. umweltbewusste Mobilität, gegenseitige Rücksichtnahme, Benutzungspflicht im Radverkehr, Sicherheitsabstand, selbstbestimmte Schülermobilität), Straßenfeste, autofreie Tage oder Informationsangebote (z. B. „zu Fuß/mit dem Rad zur Schule“, „im Bus mit Rollator“, Neubürgermarketing, VHS-Kurse).

Mm 4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement beinhaltet hauptsächlich drei Aktionsfelder: kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement.

Im kommunalen Mobilitätsmanagement sieht der VEP eine weitere **Schlüssel-Maßnahme**. Die Stadt Bamberg soll innovativ und mit gutem Beispiel in Sachen betriebliche Mobilität vorangehen. Dazu zählt das Anstoßen und Umsetzen von Maßnahmen im Gesamtkonzern Stadt Bamberg als Vorbild für andere Akteure und Unternehmen, wie z. B. ein zentralisiertes Flottenmanagement/Fahrzeugpooling, dienstliches und privates Carsharing, die Ausweitung der Dienstradmöglichkeiten (städtisches „Fahrradleasing“), eine Mitfahrbörse oder die Stärkung des Jobtickets. Auch hier beginnt alles mit dem Aufbau von Verwaltungsstrukturen: ein Mobilitätsmanager und eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe sollten die Aktivitäten planen und koordinieren. Sie dienen gleichzeitig als feste Ansprechpartner:innen und „Kümmerer“ für alle Mobilitätsfragen.

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement steht der Aufbau eines städtischen oder besser regionalen Netzwerks von Betrieben und Behörden zur Förderung des Umweltverbunds und Reduzierung von Pkw-Fahrten im Vordergrund.

Auch hierbei sollte die Stadt als Initiator und anfänglicher Koordinator einsteigen und die gezielte Ansprache von Arbeitgebern, Behörden und geeigneten Einrichtungen (z. B. Sozialstiftung, Bosch, Brose, Mittelständler, Kirche, Caritas, Stadtbau, Sozialstiftung, Gerichte, staatliches Bauamt, Landesjustizkasse etc.) beginnen. Zusätzlich sollten Anreize gegeben werden, damit sich für Betriebe ein aktives Engagement im Mobilitätsmanagement lohnt (z. B. öffentliche Auszeichnung, Wettbewerbe, positive Medienpräsenz mit Image-Wirkung).

Im schulischen Mobilitätsmanagement gibt es viele Überschneidungen zum Handlungsfeld Verkehrssicherheit (vgl. Si 1-1 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit). Die Stadt sollte den Schulen Unterstützung bieten und deren Arbeit bzw. Engagement für eine selbstbestimmte und nachhaltige Schülermobilität weiter voranbringen. Dies kann u. a. in Form einer konzeptionellen Vorbereitung als Vorlage und Unterstützung für Schulen („Handlungsleitfaden“, Projektanregungen) geschehen. Hinzu kommt eine verstärkte Informations- und Aufklärungsarbeit bei Lehrerschaft und Eltern (z. B. im Rahmen einer städtischen Projektwoche zur Mobilität, der übergreifenden Organisation von „Walking Bus“ und „Cycle Train“, der fachlichen Hilfestellung bei Einrichtung von Elternhaltestellen und der Regelung des Parkens/Haltens vor Schulen sowie den dazugehörigen Kontrollen).

Der Ausbau sicherer Geh- und Radwege entlang der Schulwegrouten (vgl. Si 2) zählt zu den unterstützenden Maßnahmen, die bereits an anderer Stelle im VEP thematisiert werden.

4.9 Sichere Mobilität (Si)



Laut Angaben des statistischen Bundesamtes verstarben im Jahr 2020 deutschlandweit insgesamt 2.719 Menschen im Straßenverkehr. Diese Zahl ist erfreulicherweise stetig rückläufig. 2020 stellt zwar einen Sonderfall dar, da auch der Verkehr angesichts der Corona-Maßnahmen stark unterdurchschnittlich war, jedoch tragen auch verbesserte Fahrzeugtechnologien, sichere Infrastrukturen und vieles mehr seit einigen Jahren zu einem Rückgang der Unfallzahlen, Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr bei. Übergeordnetes Ziel – dass sich auch die Stadt Bamberg gesetzt hat – ist die sogenannte Vision Zero, also keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Dazu gilt es zuerst die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu schützen. Allen voran Kinder, Senior:innen sowie den Fuß- und Radverkehr. Deren Wege sind mit einer sicheren und klar zu erkennenden Infrastruktur auszustatten, Konflikte – insbesondere mit Kfz-Verkehr aber auch untereinander – sind im Alltag auf den Straßen, Wegen und Plätzen zu verhindern.

Gerade im historischen Stadtkern Bambergs wird es oft eng und nicht immer steht ausreichend Raum zur sicheren und konfliktfreien Führung aller Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung. Ebenso wenig lassen sich die Verkehrsmittel überall voneinander problemlos trennen, ohne die Erreichbarkeit (z. B. im Berggebiet) einzuschränken.

Dann bringt ein sicherer Verkehrsraum Einschränkungen mit sich – allerdings zugunsten der Schwächsten (z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen im Kfz-Verkehr oder Radfahren in Schrittgeschwindigkeit in Fußgängerbereichen). Neben sicheren Infrastrukturen – welche die Grundlage des Handlungsfeldes darstellen – zählen gegenseitige Rücksichtnahme und Aufklärung zu den wichtigsten Aufgabenbereichen auf dem Weg zur Vision Zero. Wo Regeln dauerhaft nicht eingehalten werden, bedarf es dazu stärkerer Kontrollen und Bestrafungen. Dabei muss zunächst geprüft werden, warum Regeln gebrochen werden und – soweit möglich – gegengesteuert werden (z. B. durch Einrichtung von Ladezonen, wenn

Maßnahmenfelder und Inhalte

Sichere Mobilität

Si 1: Sichere Schulwege ☆

Leuchtturm „Schulwegsicherheit“, Schulwegpläne

Si 2: Sicherheit im Fuß- & Radverkehr ☆

Tempo; Führung; Querungen; Belag; Sichtbarkeit; Abstand

Si 3: Beleuchtung

Straßen, Wege, Unterführungen, Radschnellverbindungen

Si 4: Kontrolle & Überwachung

Verkehrsregeln; Tempo; Parken

Si 5: Baustellen & Umleitungen

Informationssystem, Beschilderung

Si 6: Aufklärung

Aktionen und Kampagnen

Radwege zugestellt werden, oder die bauliche Umgestaltung von Straßenräumen, in denen zu schnell gefahren wird).

Verkehrssicherheit ist themenübergreifend zu denken und stets Teil der Planungen und Maßnahmen in jedem Handlungsfeld. Es bestehen daher viele Querbezüge. Die genannten Maßnahmen wurden bzgl. der Zielerreichung als am bedeutsamsten bewertet.

Die Maßnahmenfelder zur sicheren Mobilität

Si 1 Sichere Schulwege

Schul- und Kindergartenkinder können das Verkehrsgeschehen noch nicht eigenständig einschätzen und überblicken. Gleichzeitig ist es nicht förderlich, sie jeden Tag mit dem Auto zur Schule zu fahren. Wie sollen sie so lernen, ihre Umgebung und die alltäglichen Gefahren selbstständig zu meistern? Sichere Schulwege, die zu Fuß oder mit dem Rad durch Schulkinder genutzt werden können, sind daher von hoher Relevanz im städtischen Straßenraum.

Das Maßnahmenfeld beinhaltet daher als **Schlüssel-Maßnahme** die Leuchtturmkampagne „Schulwegsicherheit“, in der organisatorisch und investiv zunächst an ausgewählten Schulstandorten prototypische Aktivitäten und Maßnahmen zur Herstellung sicherer Schulwege durchgeführt werden sollen. Das reicht von der Erarbeitung und Erstellung von Schulwegplänen – gemeinsam mit den Schüler:innen und Lehrkräften (z. B. im Rahmen einer Projektarbeit/-woche oder durch „Schulwegdetektive“ zur Identifikation von

Gefahren und Barrieren entlang des Weges) über die Organisation von „Walking Busses“ (eine Schülergruppe wird auf ihrem Schulweg von Eltern begleitet), der Ausweisung von Elternhaltestellen, ggf. verbunden mit Fahr- und Halteverbieten im direkten Schulumfeld, bis hin zu Geschwindigkeitssenkungen und -kontrollen. Begleitet werden sollte das mit geeigneter Informations- und Aufklärungsarbeit. Auf Basis der Erfahrungen sollte danach ein Handlungsleitfaden erstellt und die Aktivitäten sollten auf andere Schul- und Kindergarten-Standorte übertragen werden. Als Sofort-Maßnahme sollte keine Zeit verloren werden, um die Schulwege der Jüngsten sicherer zu machen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden bereits viele Vorschläge und Handlungsansätze abgegeben (v. a. im Bamberger Osten).

Blick nach außen: QuartierMobil - Schulumfeld in Frankfurt a. M.

Im Frankfurter Stadtteil Bornheim wurden 2017-2020 Möglichkeiten der Mobilität und Verkehrsentwicklung in Quartieren untersucht. Ein Fokusraum war das Umfeld der Kirchner-Grundschule. Gemeinsam mit den Schüler:innen wurde die Umgebung unter die Lupe genommen, Fragen rund um Mobilität, Sicherheit und Aufenthaltsqualität wurden bearbeitet.



Abbildung 43: Kasten „Schulumfeld“

Si 2 Verkehrssicherheit für Fuß- & Radverkehr

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr ziehen sich durch nahezu alle Handlungsfelder. Sie stellen ebenfalls eine **Schlüssel-Maßnahme** des VEP dar. Prioritär stehen Stellen und Abschnitte im Fokus der Maßnahmen, die bereits Unfallschwerpunkte darstellen oder im Rahmen der Unfallanalysen ins Blickfeld geraten sind. Mittelfristig sollte jedoch nicht nur die Reaktion auf Unfälle, sondern auch eine Vorbeugung an potenziellen Gefahrenstellen durch die Maßnahmen abgedeckt werden. Zur Vermeidung von Unfällen tragen zunächst angepasste Höchstgeschwindigkeiten, sichere Bodenbeläge, eine gute Einsehbarkeit der Straßenräume (z.B. Verkehrsspiegel) und aufmerksamkeits erhöhende Maßnahmen (z.B. die Randnutzungen verdeutlichende Schilder und Gestaltungen) bei. Ebenso wichtig sind ausreichend dimensionierte Geh- und Radwege

Abbildung 44: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



(gemäß den Vorgaben und Richtlinien) mit eingehaltenen Abstandsregeln (z.B. bei Mischführung oder zum ruhenden Verkehr, Stichwort „Dooring“, Unfälle durch unachtsam geöffnete Autotüren) sowie sichere Querungsmöglichkeiten und Knotenführungen. Zahlreiche Kleinstmaßnahmen, die als Sofort-Maßnahmen schnell umsetzbar sind, bilden hier ein großes Ganzes und wirken zusammen.

Verkehrssichere öffentliche Straßenräume führen zu einer steigenden Attraktivität der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt.

Si 3 Beleuchtung von Straßen und Wegen

Die Beleuchtung von Straßen und Wegen trägt einerseits zur Verkehrssicherheit und Vermeidung von Unfällen bei, erhöht andererseits auch die gefühlte soziale Sicherheit. Dadurch können nachts und in der Winterzeit mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden; vermeintlich schwächere Verkehrsteilnehmende fühlen sich sicherer. Neben der Regelbeleuchtung im Straßennetz kommen hier v.a. Wegeverbindungen entlang der Regnitz, Kanäle, Unterführungen, Haltestellen oder bisher eher dunkle Gassen in Betracht. Auch Radschnellverbindungen sollten außerorts beleuchtet sein. Um Störungen von Anwohner:innen und Natur zu vermeiden, ist der Einsatz von kontaktgesteuerten Laternen und/oder indirekter Beleuchtung nahezulegen.

Si 4 Kontrolle und Überwachung

Gerade im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde häufig der Ruf nach

mehr Kontrollen zur Durchsetzung der Verkehrsregelungen laut. Insbesondere Geschwindigkeitsverstöße und widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge stellen oft Ärgernisse dar und gefährden die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Der VEP empfiehlt daher die Ausweitung der Kontrollen durch Ordnungsamt und Polizei, v.a. an Standorten wie Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen. Dabei muss nicht immer sofort eine Bestrafung erfolgen, teilweise hilft bereits Aufklärung und der Appell an das eigene Gewissen. So kann z. B. der verstärkte Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen oder die Verdeutlichung spielender Kinder im Straßenraum an die bestehenden Regelungen erinnern und die Aufmerksamkeit steigern.

Si 5 Baustellen und Umleitungen

Baustellen stellen ein Ärgernis im alltäglichen Verkehrsablauf dar, sind jedoch notwendig, um die Infrastruktur zu erhalten oder zu verbessern. Abhilfe kann eine bessere Information über anstehende Baumaßnahmen und Umleitungen bieten. Vorgeschlagen wird die Einführung eines verkehrsmittelübergreifenden Baustellen- und Umleitungsmanagements. Dazu kommt z. B. die Erweiterung des Baustellen-Informationsportals (ggf. auch als App) in Frage. Umleitungen sind klar zu kommunizieren (für alle Verkehrsmittel) und im Straßenraum deutlich und verkehrssicher zu beschildern und zu dimensionieren. Alle bei der Baustellenplanung beteiligten Akteure sind frühzeitig einzubinden, um dies zu gewährleisten. Eine besondere Herausforderung an diese Maßnahme wird im Rahmen des Bahnausbaus auf die Stadt und ihre Bewohner zukommen.

Si 6 Aufklärung

Zuletzt eine kleine, aber nicht unbedeutende Maßnahme, die gezielt auf die Information und Aufklärung von Verkehrsteilnehmenden anspielt. Durch Aktionen und Kampagnen zu unterschiedlichen Themen der Verkehrssicherheit kann gegenseitiges Verständnis und Bewusstsein für bestimmte Sachverhalte und Regeln gefördert werden (z. B. Abstand halten, gegenseitige Rücksichtnahme, richtiges Parken).

Abbildung 45: Kidical Mass in Bamberg



4.10 Multi- & Intermodalität (Mi)



Ein ehrgeiziges Ziel des VEP ist die Steigerung der Nutzung des Umweltverbunds (also Rad-, Fuß- und ÖPNV) auf 75 % des Wegeanteils der Bamberger Bevölkerung. Dabei ist es sinnvoll, den Umweltverbund gemeinsam und im Zusammenhang als Alternative zu verstehen und ein sogenanntes multi- und intermodales Mobilitätsverhalten zu stärken.

Durch die intelligente Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel ergeben sich neue Möglichkeiten und Vorteile, um gegenüber dem Auto konkurrenzfähig zu werden. Dabei sollte natürlich auch das Auto mit in die Kombinationsmöglichkeiten einbezogen werden (z. B. Park & Ride), um zumindest einen Teil der Wege zu verlagern. Hier besteht insbesondere das Potenzial, die regionale Erreichbarkeit zu verbessern und Pendlerwege zumindest teilweise auf den Umweltverbund zu verlagern.

Dabei sollen zukünftig auch neue Mobilitätsformen und -angebote (z.B. Carsharing und Mitfahrkonzepte) eine stärkere Rolle in der städtischen und stadtübergreifenden Mobilität spielen. Sie haben in den vergangenen Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen und werden bereits in Bamberg wie auch im Landkreis grundsätzlich angeboten.

Carsharing-Angebote allein werden jedoch nicht ausreichen, um die Modal-Split-Ziele zu erreichen. Entscheidend wird es sein, einen einheitlichen und leicht verständlichen bzw. anwendbaren Zugang zu allen miteinander vernetzten Verkehrsangeboten zu ermög-

Maßnahmenfelder und Inhalte

Multi- & Intermodalität

Mi 1: Zugang zur Mobilität ☆

Intelligentes System für alle Verkehrsmittel

Mi 2: Mobilitätsstationen ☆

Intermodale Umstiegstellen, einheitliches CD

Mi 3: Bike & Ride

Verknüpfungsangebote mit dem Fahrrad

Mi 4: Park & Ride

Umstiegspunkte Auto-ÖPNV am Stadtrand

Mi 5: Carsharing ☆

Standorte, Kooperation, Vernetzung

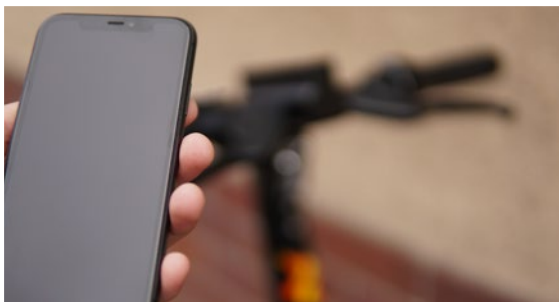
lichen. Entstehen muss ein Gesamtsystem flächensparender und verkehrsentlastender Mobilitätsdienstleistungen mit einem guten Bus- und Radverkehrsnetz als Standbein.

Die Maßnahmenfelder zur Multi- und Intermodalität

Mi 1 Einheitlicher Zugang zur Mobilität

Die **Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes ist die Einführung eines intelligenten Zugangssystems für sämtliche Mobilitätsdienstleistungen in Bamberg (bestenfalls erweitert auf den Landkreis). Viele Städte und Regionen machen es bereits vor oder arbeiten an der Umsetzung solcher Lösungen, sei es mittels Chipkarte oder über ein App-basiertes System.

Abbildung 46: Flexibel mobil - per App



Einmal angemeldet, lassen sich unkompliziert und leicht verständlich alle Verkehrsmittel oder -dienstleistungen benutzen (z.B. ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, P&R, E-Ladesäulen, Parkgebühren). Von der Routenplanung und Empfehlung der jeweils geeignetsten/schnellsten/umweltfreundlichsten Verkehrsmittel bzw. deren beste Kombination bis hin zur Bezahlung und Wahl des günstigsten Tarifs kann eine solche App Hilfestellungen bieten. Das baut Nutzungshemmnisse aktiv ab und ermöglicht für jede:n eine bezahlbare Mobilität. Dabei können die Funktionen durchaus schrittweise erweitert und das Angebot stetig ausgeweitet werden. Die Stadtwerke Bamberg arbeiten bereits an einem solchen System.

Mi 2 Mobilitätsstationen

Ebenfalls eine wichtige **Schlüssel-Maßnahme** stellt der Aufbau von Mobilitätsstationen in Bamberg dar. An diesen multimodalen Verknüpfungsstellen – die durch ein einheitliches Design erkennbar sind – sollen zukünftig Zugangs- und Umstiegsmöglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel geboten werden. Dabei ist es empfehlenswert, sich an dem bereits bestehenden Konzept des

Landkreises Bamberg zu orientieren bzw. die Mobilitätsstationen innerhalb der Stadt in dieses System zu integrieren. So kann es gelingen, nicht nur innerstädtische Wege zu verlagern, sondern auch neue Angebote für Pendler:innen in bzw. aus dem Landkreis zu schaffen.

Je nach Standort empfiehlt der VEP entsprechende Ausstattungsmerkmale in den Kategorien S, M und L (klein, mittel, groß). Neben den Verkehrsmitteln wie z. B. Bus, Bahn, Fahrrad, E-Scooter, Carsharing und Taxi können

Blick nach außen: Mobilstationen im Landkreis Bamberg

Zur Stärkung der intermodalen und klimafreundlichen Mobilität hat der Landkreis Bamberg 2020 ein Konzept zur Umsetzung von kreisweit einheitlichen Mobilstationen erstellen lassen. Mit hoher Qualität (Angebot, Nutzung, Funktionsweise) sollen die Stationen ein wiedererkennbares Aushängeschild im Landkreis werden und den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund einfacher und komfortabler machen. Dazu wurden Ausstattungsmerkmale definiert, beispielhaft Standorte entwickelt, die bestehenden Planungen aus den Kommunen integriert sowie die Entwicklung eines einheitlichen Marktauftritts skizziert.



Abbildung 47: Kasten „Mobilstationen im Landkreis BA“

Komfortmerkmale wie Toiletten, Schließfächer, etc. angeboten werden, um die Attraktivität der Nutzung zu steigern. Als Mobilitätsstationen der Klasse L kommen z. B. ZOB, Hauptbahnhof und ROB sowie der zukünftige S-Bahn-Halt-Süd in Frage. Kleinere Mobilitätsstationen sind u. a. am Klinikum, am Bammbados im Hafen oder in anderen Stadtteilen denkbar. Wichtig ist, dass somit ein enges und gut verknüpftes Netz in Stadt und Landkreis entsteht.

Mi 3 Bike & Ride

Im Gegensatz zum bereits vorhandenen P&R-Angebot bietet Bike&Ride, also die Kombination aus Fahrrad und Bus oder Bahn, eine gänzlich nachhaltige Verkehrsmittelnutzung auf gesplitteten Wegen. Dabei geht es um die erste als auch letzte Meile. So werden Wege von zu Hause zum Bahnhof z. B. mit dem Fahrrad zurückgelegt, oder aber Einpendler:innen, die mit dem Umlandbus oder der Bahn anreisen, können auf ein an der Endhaltestelle deponiertes (Leih-)Rad umsteigen. Auch Angebote für Fahrradpendler aus dem Umland, die dann in der Stadt auf einen Bus umsteigen (z. B. im engen und topographisch schwierig erreichbarem Berggebiet), sind vorstellbar.

Dazu sind entsprechende, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an exponierten Standorten (z. B. P&R-Plätze) oder Haltestellen einzurichten. Die Anlagen müssen wetterfest und diebstahlsicher sein – vom einfachen (überdachten) Abstellbügel über den bewachten Fahrradkäfig bis zur gemieteten Fahrradbox sind viele Möglichkeiten denkbar. Diese Stellen sollen auch Teil der Mobilitätsstationen sein und in einem einheit-

lichen Design (Mobilitätsdachmarke) gehalten und beworben werden. Auch Leihradssysteme (tariflich integriert in eine Mobilitäts-App) stellen eine sinnvolle Ergänzung bei der Einrichtung von B&R dar, da somit kein eigenes Fahrrad vorhanden sein muss.

Mi 4 Park & Ride

Bamberg weist als Oberzentrum im westlichen Oberfranken eine hohe Anziehungskraft auf Pendler:innen aller Art aus dem Umland in die Stadt auf. Solange der ÖPNV nicht überall im Landkreis bzw. der Region eine attraktive Alternative zum Pkw darstellt, erzeugt dies große Pendelverkehre im Stadtgebiet.

Park & Ride (also der Umstieg vom Auto auf den Bus an den Stadtgrenzen) muss daher kurz- bis mittelfristig eine alltagsrelevante Mobilitätsoption werden, die auch zeitlich mit der reinen Autofahrt mithalten kann. Die bestehenden P&R-Angebote sind daher bedarfsgerecht auszubauen und durch zusätzliche Anlagen entlang der Einfallstraßen zu erweitern. Als mögliche Standorte mit Potenzial kommen z. B. der Bamberger Westen/Gaustadt, das Hafengebiet/Laubanger, der zukünftige S-Bahn-Halt Süd oder auch ein Parkplatz am Rande des Berggebietes in Betracht. Entsprechend geeignete Grundstücke oder Parkplatzanlagen sind zu identifizieren. Wichtig ist, dass die P&R-Standorte tariflich und in enger Taktung (zumindest zu den beruflichen Stoßzeiten) in das ÖPNV-Netz integriert sind und sinnvoll an den Einfallsachsen liegen. Auch multimodale Angebote (E-Fahrräder, E-Scooter, Carsharing) können das Angebot und die Möglichkeiten erweitern und attraktiveren.

Der Umstieg beim P&R muss unaufwändig, komfortabel und ohne Wartezeiten sein, um durch potenzielle Nutzergruppen akzeptiert zu werden. Gleichzeitig kann es jedoch auch förderlich sein, durch die Wirkung anderer Maßnahmen die Möglichkeiten der monomodalen Pkw-Anreise einzuschränken, sofern dadurch zielführende Effekte anderenorts mit einhergehen (z.B. Rücknahme oder Verteuerung zentraler Parkmöglichkeiten zu Gunsten der Verkehrssicherheit und Qualität des innerstädtischen Raums; durch parallelen Ausbau von P&R-Anlagen bleibt die Erreichbarkeit gewahrt).

Mi 5 Carsharing

Carsharing bietet – in Kombination mit anderen Verkehrsmittelangeboten – das Potenzial zur Reduzierung der (innerstädtischen) Pkw-Besitzquote und kann somit zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraums beitragen. Der Ausbau des Carsharing-Angebotes in Bamberg stellt daher eine weitere **Schlüssel-Maßnahme** dieses Handlungsfeldes dar.

In Kooperation mit regionalen Anbietern (wie z.B. meiaudo) konnte die Stadt Bamberg bereits mehrere neue Standorte für Carsharing-Fahrzeuge in der Stadt realisieren. Dies sollte zukünftig weiter vorangetrieben und verstärkt auch in Gebieten mit hohem Parkdruck (wie z.B. in der Innenstadt) und somit gesteigertem Nutzerpotenzial ausgeweitet werden. Auch im Rahmen von Mobilitätsstationen kann Carsharing ein wichtiges Angebot darstellen (z.B. an den Standorten Klinikum, Bahnhof, S-Bahn-Halt). Besonders für Berufswege können Gewerbegebiete (z.B.

Hafen) oder auch betriebliche Lösungen und Flottenmanagementprogramme anbieten. Größere (Neubau-)Siedlungen (z.B. Konversionsflächen) sollten stets ein Grundangebot an Carsharing für die neuen Bewohner:innen ausweisen, was Autobesitz und Anzahl der erforderlichen Stellplätze (und somit Kosten für den Investor) reduzieren kann. Im Rahmen der Bauberatung und Projektentwicklung sollte die Entwicklung solcher Konzepte mit einbezogen werden.

Neue Carsharing-Standorte und Angebote sind außerdem medienwirksam positiv zu präsentieren, um Bekanntheit und Nutzung zu steigern. Auch in Quartiersbüros oder anderen städtischen bzw. öffentlichen Einrichtungen können Möglichkeiten zur Nutzung von Carsharing beworben werden, beispielsweise auch bei der Vermittlung von Fahrgemeinschaften oder im Rahmen betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Abbildung 48: meiAudio-Carsharing in Bamberg



4.11 Maßnahmen im Rahmen des Bahnausbaus

DB Der Bahnausbau in Bamberg wird den städtischen Verkehr und die Bürgerinnen und Bürger in den nächsten 15 Jahren stark beeinflussen. Durch das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE 8.1) ist die Stadt Bamberg im Planfeststellungsabschnitt 22 enorm vom viergleisigen Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke der DB Netz AG von Nürnberg nach Erfurt betroffen. Verbunden damit ist die Erneuerung aller bestehenden Bahnquerungen und somit aller Unterführungen und Brücken.

Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Aus Sicht des VEP ist es jedoch wichtig, alle Verkehrsarten bei der Gestaltung der zukünftigen Querungen zu berücksichtigen. Gleichwohl bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten. Neue, mögliche Wegeverbindungen müssen ebenso berücksichtigt werden wie die Belange des Lärm- und Umweltschutzes.

Abbildung 49: Bahngleise in Bamberg



Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Erreichbarkeit der Stadt bestehen bleibt. Besonders ist auf die regelkonforme und notwendige Infrastruktur für Fuß-, Rad-, ÖPNV sowie für den MIV zu achten. Sie muss nach heutigem Standard zwingend angepasst werden, um auch für die Zukunft adäquate Verkehrsanlagen für die Bürger:innen zu gewährleisten.

Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Innerhalb der Maßnahmentabelle werden die Planungen und Forderungen an die Bahn aufgezeigt (St 6, Rv 6, Fb 6, Öv 6). Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.

Die Realisierung des Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB) in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof soll innerhalb der ersten Jahre des Projektes umgesetzt werden, um das Angebot des Umweltverbunds zu stärken.

Der Bahnausbau wird die Verkehrssituation in Bamberg über die gesamte Gültigkeit des VEP prägen. Daher wird ein besonderes Augenmerk auf dem Sperr- und Umleitungskonzept liegen. Während der Umbauphase ist – neben Umleitungen für den Kfz-Verkehr – die Führung für den Umweltverbund besonders zu beachten. Kurze und sichere Wege sind für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Zudem könnten lang andauernde Verkehrs-Sperrungen von den Bamberger:innen als Chance gesehen werden, alte Gewohnheiten aufzubrechen und Alternativen zum Auto auszuprobieren.

5 Umsetzung und Evaluation

Taten sprechen lassen

Ein Problem vieler Verkehrsentwicklungspläne ist es, dass zwar ein umfassendes Werk mit Handlungsempfehlungen erarbeitet wurde, es häufig aber in der Alltagsarbeit vernachlässigt wird. Besonders bei sehr komplexen Werken kann im täglichen Kampf um die Details leicht der Überblick über das Gesamtkonzept verloren gehen.

Daher enthält der Maßnahmenkatalog unter Berücksichtigung von Kosten und Wirksamkeit – bzw. des Nutzens bezogen auf die Zielerreichung – ein integriertes Handlungskonzept mit Prioritätenfestlegung zur kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzung von Maßnahmen. Ebenso wurden Schlüsselmaßnahmen definiert, deren Bearbeitung prioritär empfohlen wird. Das Umsetzungskonzept macht also die Relevanz der jeweiligen Einzelmaßnahmen sowie deren Abhängigkeiten deutlich. Das Umsetzungskonzept bestimmt somit die zukünftige Agenda im Rahmen der Verkehrsentwicklung und soll die Arbeit der Verwaltung erleichtern.

Es ist zu empfehlen, das Gesamtkonzept sowie die Einzelmaßnahmen eingangs durch eine ämterübergreifende Verwaltungsrunde besprechen zu lassen und die Umsetzung für die nächsten Jahre grob zu planen. Somit soll eine koordinierte Bearbeitung durch die zuständigen Stellen gesichert werden. Entsprechend der finanziellen und personellen Kapazitäten werden dadurch ggf. auch erforderliche Aufstockungen und Grenzen ersichtlich.

Angesichts dessen bietet es sich an, jährliche, z.B. handlungsfeldorientierte Schwerpunktthemen zu definieren und beispielsweise in

Form der Schlüsselmaßnahmen Meilensteine zu setzen. Dies dient auch dazu, den VEP-Dialogprozess fortzuführen, in dem jedes Jahr zu ausgewählten Schwerpunktthemen Input-Referate gegeben werden sowie die beteiligten Akteure zusammenkommen könnten. Schwerpunktthemen können auch dazu genutzt werden, Pilotprojekte oder neue Handlungsfelder anzustoßen.

Parallel sollte eine zuständige Stelle benannt werden, die die Übersicht bewahrt, die laufende Evaluation zur VEP-Umsetzung sowie zur Zielerreichung durchführt und die Arbeitsstände protokolliert.

Monitoring & Fortschreibung

Das Mobilitätskonzept sollte nie als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Ein Evaluationskonzept hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Zudem hilft die regelmäßige Erfolgskontrolle dabei, die Transparenz des verkehrspolitischen Handelns zu erhöhen, der Politik und der Öffentlichkeit die positiven

Wirkungen der Maßnahmen zu verdeutlichen, Diskussionsprozesse zu versachlichen und so die Akzeptanz der Planungen zu verbessern.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass das Monitoringsystem sowohl aussagekräftig und zuverlässig ausgestaltet ist als auch für die Verwaltung mit Blick auf ihre personellen Ressourcen leist- und handhabbar bleibt. Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger:innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Das erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

Das vorgeschlagene Evaluationskonzept beinhaltet die folgenden Aspekte:

- Umsetzungsanalysen und -bericht: alle 1-2 Jahre
- Zielerreichungsanalyse: alle 5 Jahre
- Evaluationsbericht: alle 5 Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

Umsetzungsanalyse und -bericht

Die mittelfristige Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung oder in welcher Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung und Maßnahmenauswahl erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle ein bis zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Die Basisvariante der Evaluation kann z.B. eine Art Ampelsystem darstellen. Dazu wird in der Maßnahmentabelle eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsphase eingefärbt:

- Grün: Maßnahme(nfeld) wurde vollständig oder zu weiten Teilen umgesetzt
- Gelb: Maßnahme(nfeld) in Umsetzung/zu Teilen realisiert oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahme(nfeld) noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahme(nfeld) wird nicht mehr weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufung sollten durch kurze Kommentare erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse können für alle Maßnahmenfelder spezifische Indikatoren entwickelt werden, die den Umsetzungsfortschritt messbar machen. In der folgenden Tabelle sind einige typische Indikatoren beispielhaft dargestellt. Weitere

mögliche Indikatoren wurden bereits im Rahmen der Zielsetzung benannt. Die letzte Anwendung und Handhabbarkeit dieser Indikatoren ist seitens der Verwaltung im Alltag zu prüfen.

Abb. 50: Mögliche Indikatoren zur Umsetzungsanalyse

Maßnahmenfeld	mögliche Indikatoren	Prüfhäufigkeit
Attraktive & barrierearme Fußwege	Länge aufgewerteter/neu eingerichteter Strecken	Jährlich
Ausbau von Querungsmöglichkeiten	Anzahl modernisierter/neu eingerichteter Querungen	Jährlich
Optimierung der Radwegeinfrastruktur	Länge mindestens ERA-konform gestalteter Strecke Anzahl eingerichteter Fahrradstraßen	Jährlich
Ausbau der Radabstellanlagen	Anzahl neu eingerichteter/aufgewerteter Radabstellanlagen	Jährlich
Einrichtung von Mobilitätsstationen	Anzahl eingerichteter Mobilitätsstationen	Jährlich
Schaffung eines barrierefreien ÖPNV	Anzahl aufgewerteter Bushaltepunkte	Jährlich
Gestaltung von Straßen-/Seitenräumen	Anzahl/Länge umgestalteter Abschnitte	Jährlich
Förderung alternativer Antriebe	Zusammensetzung der städtischen Fahrzeugflotte	Jährlich

Zielerreichungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie
- Auswertung von Statistiken und Messungen.

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5 Jahren empfohlen.

Dazu werden die in der Tabelle dargestellten Wirkungsindikatoren entsprechend der vom Stadtrat und Umweltsenat beschlossenen Ziele empfohlen, die Bildung weiterer Indikatoren ist aber möglich.

Abb. 51: Mögliche Indikatoren zur Zielerreichungsanalyse 1/2 (Fortsetzung nächste Seite)

Ziel und Indikator	Erhebungsmethodik
Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilität für alle	
Bis 2030 sind sämtliche Wege in der Innenstadt und mindestens je eine wichtige Fußroute in die Stadtteile barrierefrei (ggf. barrierearm) ausgestaltet. Alternativ stehen entsprechend barrierefreie, umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zur Verfügung	Raumanalyse
Förderung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV)	
Drei von vier Wegen der Bamberger:innen (75% im Modal Split) werden 2030 mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt. Bis 2025 erreicht Bamberg einen Radverkehrsanteil von 35% im Modal Split.	Haushaltsbefragung
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. Es gibt mehr umsteigefreie und konkurrenzfähige ÖPNV-Relationen (Reisezeitverhältnis max. 1:1,5) sowie direkte, schnell und sicher befahrbare Radwegeverbindungen.	Erreichbarkeitsanalyse

Abb. 52: Mögliche Indikatoren zur Zielerreichungsanalyse 2/2

Ziel und Indikator	Erhebungsmethodik
Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten	
Die in der Bestandsanalyse hinsichtlich der Straßenraumverträglichkeit als „nicht verträglich“ bewerteten Abschnitte haben sich um mindestens zwei Qualitätsstufen verbessert (dies betrifft rd. 10 km des Bamberger Straßennetzes).	Straßenraumverträglichkeitsanalyse
Minimierung negativer Umweltauswirkungen und verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs	
Kurz- bis mittelfristig gibt es keine Überschreitung der EU-Vorgaben bzw. -grenzwerte zur Luftschadstoffbelastung (Stickoxide und Feinstaub) mehr. Der CO ₂ -Ausstoß im Verkehr hat sich bis 2030 um 60% reduziert (im Vergleich zu heute).	Grenzwertmessungen
Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung	
Neue Entwicklungsflächen (Wohnen, Gewerbe, Einkaufen, Freizeit) werden zukünftig nur noch dort ausgewiesen, wo attraktive Mobilitätsalternativen zum Kfz bestehen oder im Zuge der Planung geschaffen werden.	Flächen- & Erreichbarkeitsanalyse
Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit	
Langfristiges Ziel ist die Erreichung der „Vision Zero“, d. h. ein Verkehrssystem, in dem niemand getötet oder so schwer verletzt wird, dass daraus lebenslange Schäden resultieren.	Unfallanalyse

Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines Evaluationsberichts sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden.

Der Evaluationsbericht sollte – aufgrund des Bearbeitungsaufwands – ca. alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld („abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder auch „wird nicht weiterverfolgt“).
- **Umzeugungsanalyse:** Zusammenfassung der Umzeugungsanalyse und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmenfelder und Indikatoren, aber auch qualitative Aussagen zum Erarbeitungs-/Umzeugungsstand von im VEP empfohlenen planerischen Konzepten.
- **Beschlugsstand:** Zusammenfassung der Berücksichtigung der Ziele des VEP in den städtischen Beschlüssen (konform/nicht konform/dient der Umsetzung des VEP).
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität.
- **Rahmenbedingungen des VEP:** Zur Umsetzung wurden Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur Fortführung des Arbeitskreises und zur Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert. Das Wirken dieser Arbeitsmethoden und Gremien sollte hier bewertet werden.
- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des VEP und seiner Maßnahmen sowie zur Fortführung und Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

Ausblick: Einstieg in die Umzeugungsphase

Der letzte Berichtsabschnitt des Verkehrsentwicklungsplans beinhaltet keine Abschlussworte. Vielmehr steht nun der Einstieg in die Umzeugungsphase bevor: Jetzt geht die Arbeit erst richtig los.

Vieles hat die Stadt Bamberg bereits während der langen Erarbeitungsphase des VEP eingeleitet, aber noch viel mehr bleibt offen und ist auch weiterhin bzw. gerade jetzt zu tun.

Mit dem VEP liegt der Stadt Bamberg ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raums) vor. Dieses Konzept ist seit Projektbeginn im stetigen Dialog mit der Stadtgesellschaft erarbeitet worden und gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 10 bis 15 Jahre vor, koordiniert zukünftige Aufgaben, gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen.

Schwerpunkt ist die Förderung des Umweltverbunds mit dem Ziel, eine Mobilitätswende in Bamberg voranzubringen. Zugleich ist die Erreichbarkeit als Oberzentrum aufrechtzuerhalten, soziale Gerechtigkeit und Zugang zu einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität für alle sind sicherzustellen.

Der VEP unterstützt die Arbeit von Verwaltung und Politik in dem durch die Ziele beschlossenen Bestreben, die Verkehrsplanung nachhaltig und

menschen- sowie klimafreundlich auszurichten. Die aufgenommenen Maßnahmen sehen einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Schaffung attraktiver Alternativen zum Kfz und die stärkere Verknüpfung der Verkehrsarten vor. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und des öffentlichen Raums in Bamberg ab. Dies wird sich auch positiv auf das Image der Stadt auswirken und dazu beitragen, ein attraktiver Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort nicht nur zu bleiben, sondern diese Stärke weiter auszubauen.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt auf dem Mobilitätsmanagement und der Öffentlichkeitsarbeit. Sie sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Mobilitätswende nicht nur mit attraktiver Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern insbesondere mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt mit seiner Vielzahl an Maßnahmen deutliche Signale in Richtung Mobilitätswende in Bamberg. Viele Maßnahmen bauen aufeinander auf und sind voneinander abhängig; die Umsetzung möglichst aller Ansätze unter Beachtung des Gesamtzusammenhangs ist daher umso wichtiger. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept jedoch erst bei integrierter und möglichst zusammenhängender und vollständiger Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen (vgl. Abbildung 53).

Abbildung 53: Schlüsselmaßnahmen des VEP

SICHERE MOBILITÄT

S-1 Schulwegsicherheit (S)

S-2 Sicherheit Fuß- & Radverkehr (M)

FUßVERKEHR UND BARRIEREFREIHEIT

S-3 Gestaltung Straßen- & Seitenraum (M)

S-4 Zentrale Räume hoher Aufenthaltsqualität (L)

S-5 Barrierefreie Straßen und Wege (M)

S-6 Querungshilfen (S)

RADVERKEHR

S-7 Fahrradfreundlichkeit real werden lassen (S)

S-8 Wegweisung gem. Radroutennetz (M)

S-9 Radwegeinfrastruktur (L)

S-10 Radschnellverbindungen (L)

ÖPNV

S-11 Qualitätsschub regio./städt. ÖPNV (M)

S-12 S-Bahn-Halt BA-Süd, ROB, ZOB (L)

S-13 Direktverbindungen (M)

S-14 Tarif und Abbau von Hemmnissen (S)

MULTI- & INTERMODALITÄT

S-15 übergreifende Mobilitätskarte/-app (L)

S-16 Mobilitätsstationen (M)

S-17 Carsharing (S)

STRAßENNETZ & PKW-VERKEHR

S-18 Optimierung von Verkehrsknoten (L)

S-19 Bauliche Verkehrsberuhigung (M)

S-20 Innenstadt-Verkehrskonzept (M)

S-21 Neues Leben auf Parkflächen (M)

S-22 Attraktive Tiefgaragen und Parkhäuser (S)

WIRTSCHAFTSVERKEHR

S-23 City-Logistik-Konzept (M)

S-24 Alternative Lieferfahrzeuge (L)

S-25 Abstellanlagen f. Lastenräder (L)

EFFIZIENTE MOBILITÄT

S-26 Verkehrsreduzierende Stadtplanung (S)

S-27 E-Mobilitätskonzept (M)

EINKAUF-, TOURISMUS- & VERANSTALTUNGSVERKEHR

S-28 Pkw-freie Anreise bzw. Aufenthalt (S)

S-29 Binnenkreuzfahrtschiffterminal (L)

MOBILITÄTSMANAGEMENT & -KULTUR

S-30 Öffentlichkeitsarbeit & Beratung (M)

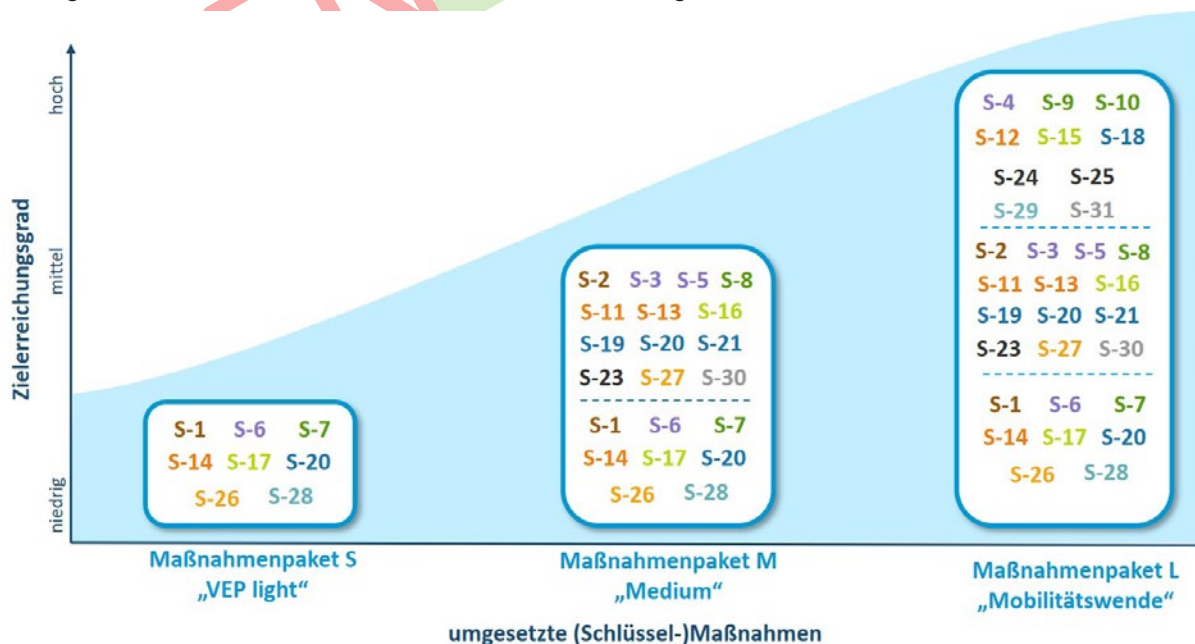
S-31 kommunales Mobilitätsmanagement (L)

Dabei ist stets zu beachten, dass das Maßnahmenkonzept nicht als starres Werk aufgefasst werden darf, das stur abgearbeitet werden muss. Vielmehr ist der Maßnahmenkatalog flexibel anzuwenden und stetig zu aktualisieren, um auf ggf. unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projekt- und Umsetzungsansätze (z.B. aus Anregungen aus Wissenschaft, Bürgerschaft und Politik) in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und das Konzept so stetig und adäquat angepasst werden. Dabei können durchaus auch bisher enthaltene Maßnahmen in ihrer Detailplanung verändert, verworfen oder um neue Dinge ergänzt werden.

Doch bei aller Flexibilität des Konzepts: die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung orientieren. Die Ausrichtung der Gesamtkonzeption ist keinesfalls einer wahllosen Zusammenstellung gleichzusetzen. Alle enthaltenen Puzzleteile greifen ineinander, gestützt vom Rahmen der Zielsetzung.

Mit Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplans hat der Prozess erst begonnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten, konsequenten und oft auch mutigen Realisierung. Die Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der

Abbildung 54: Schlüsselmaßnahmen im Kontext der Zielerreichung

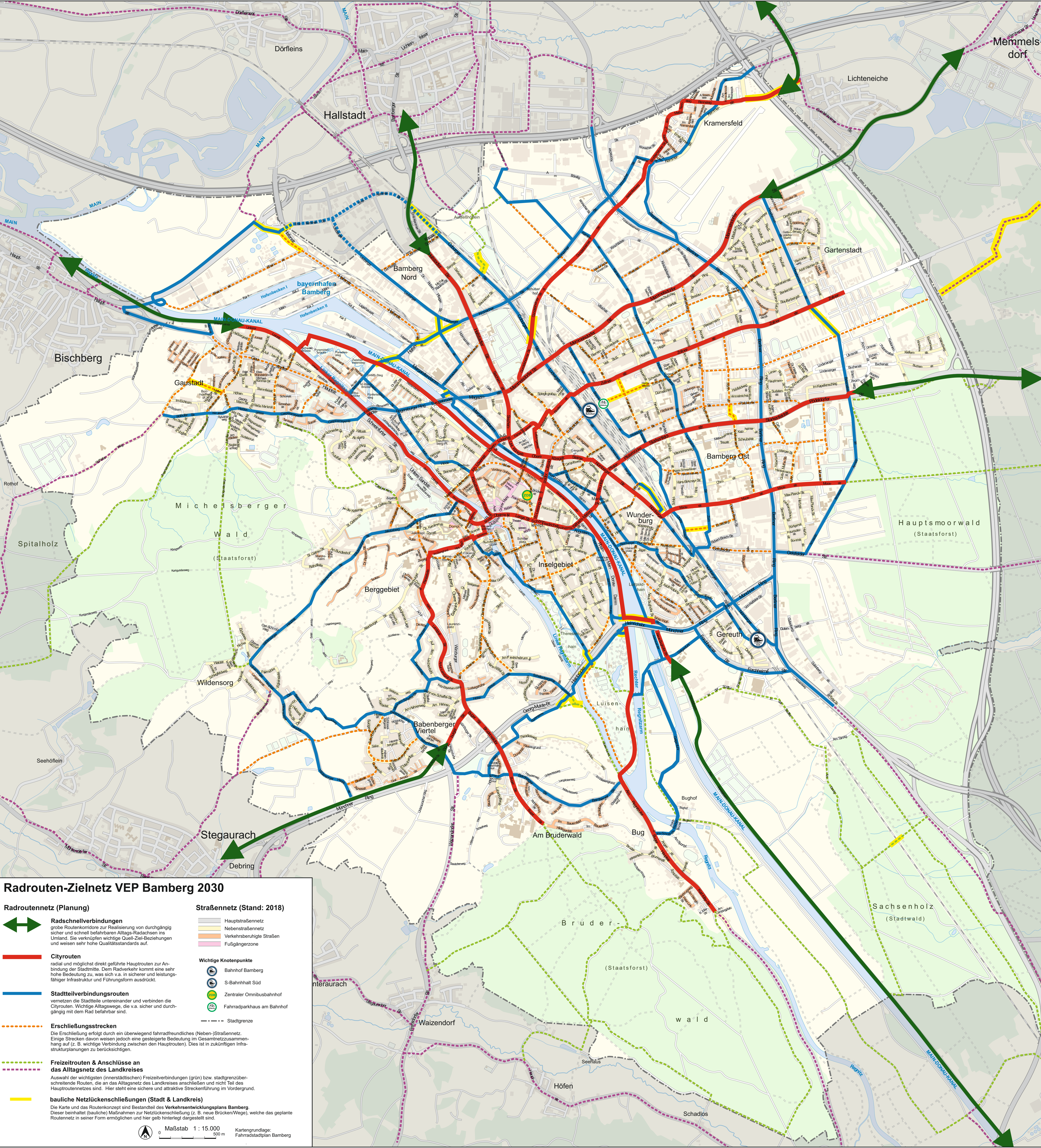


Beratung in den politischen Gremien die im Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder zumindest einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Hierfür sind auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Städte, dass sich auch heftig diskutierte Maßnahmen zum Vorteil aller entwickeln und somit rasch weitere Unterstützung für Folgemaßnahmen erzeugen können. Zuletzt sind die im Maßnahmenkonzept enthaltenen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von Verkehrsproblemen zu verstehen; sie werden die Entwicklung der Stadt Bamberg mitprägen und basieren auf dem gemeinsamen Zusammenwirken aller Akteure in der Stadt.

ENTWURF



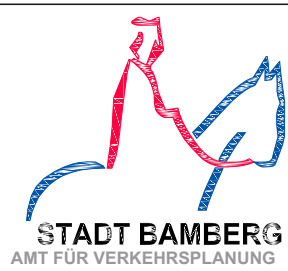


Verkehrsentwicklungsplan Bamberg:

Verortung der Schlüsselmaßnahmen

Entwurf 5-2022

Verkehrsentwicklungsplan
Bamberg 2030



Maßnahmen sind in der Karte verortet. *Kursiv* geschriebene Maßnahmen sind nicht bzw. nur zum Teil dargestellt bzw. auf gesamtstädtischer Ebene gültig.

Öv - Öffentlicher Verkehr

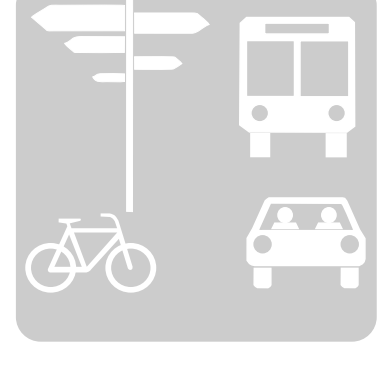
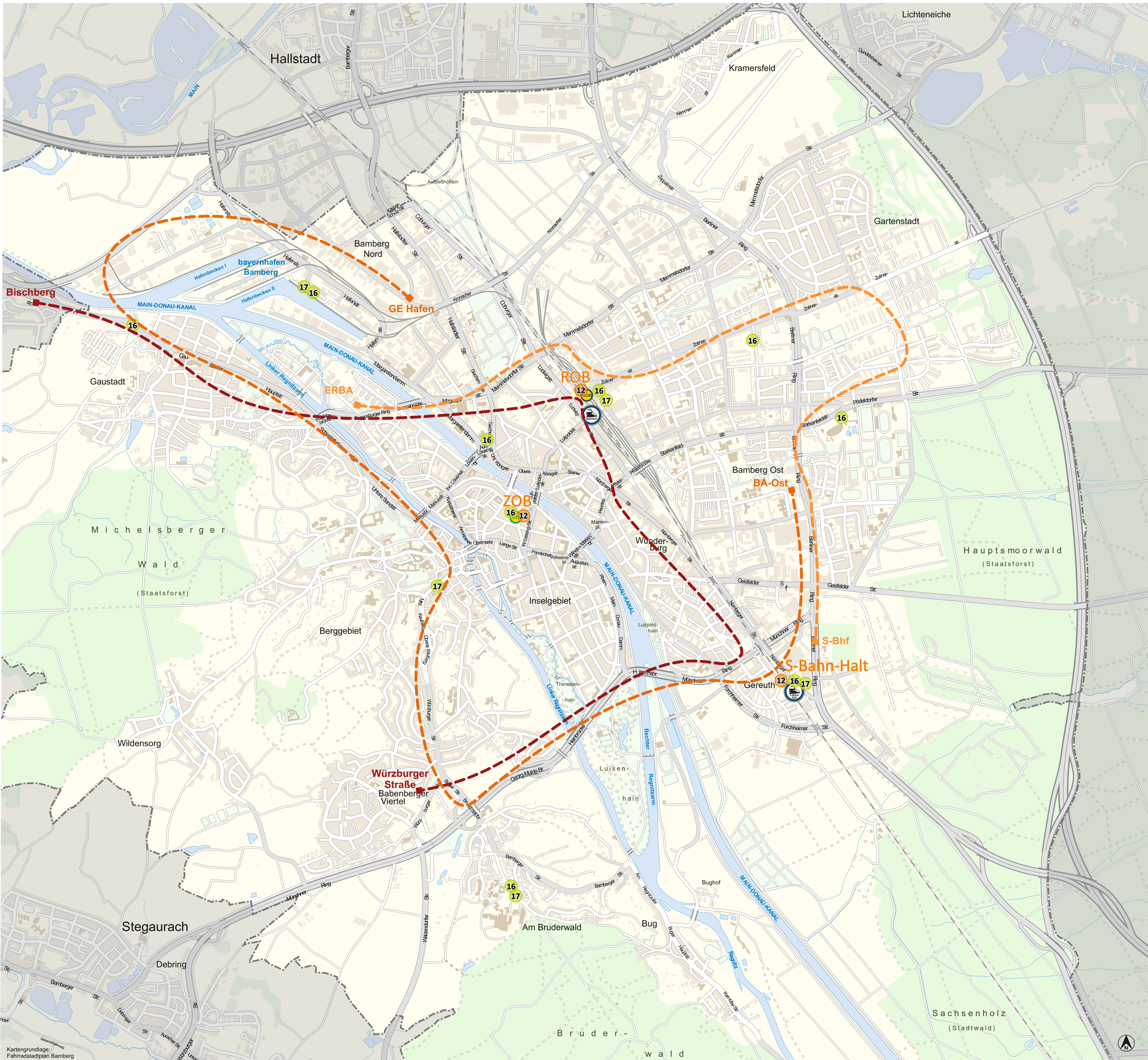
- 11 S-11: Qualitätsschub regionaler ÖPNV**
 - Öv 1-1: Qualitätsschub im regionalen ÖPNV
- 12 S-12: Ausbau zentraler Haltestellen**
 - Öv 2-1: Modernisierung Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB)
 - Öv 2-2: Realisierung eines attraktiven Regionalbusbahnhofs (ROB)
 - Öv 2-4: Realisierung S-Bahnhalte Bamberg-Süd
- 13 S-13: Effizienzsteigerung im reg. und städt. Busverkehr**
 - Öv 3-3: Direktverbindungen zum Bahnhof und zwischen Stadtteilen
 - Öv 3-3a/b/c: Prüfung neuer Linien
- 14 S-14: Tarif und Zugang**
 - Öv 5-1: Tarifgestaltung
 - Öv 5-1a/b: Kurzstreckenticket, 365€-Ticket
 - Öv 5-2: Zielgruppenbezogene ÖPNV-Förderung (Tarif)
 - Öv 5-2a/b/c/d: Schnupperangebote, Sozialticket, P&R-Tarif

Mi - Multi- & Intermodalität

- 15 S-15: Einheitlicher Zugang zur Mobilität**
 - Mi 1-1: Einführung einer übergreifenden Mobilitätskarte/-app
- 16 S-16: Mobilitätsstationen**
 - Mi 2-1: Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen
- 17 S-17: Carsharing**
 - Mi 5-1: konzeptioneller Ausbau des CarSharing-Angebots

Mm - Mobilitätsmanagement & -kultur

- 30 S-30: Regionales Mobilitätsmanagement**
 - Mm 2-3: regionales Mobilitätsmanagement
- 31 S-31: Mobilitätsmanagement**
 - Mm 4-1: Kommunales Mobilitätsmanagement
 - Mm 4-2: Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - Mm 4-3: Schulisches Mobilitätsmanagement

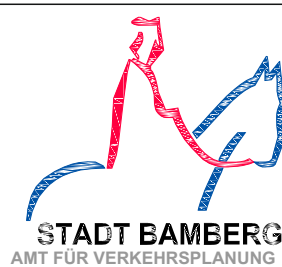


Verkehrsentwicklungsplan Bamberg:

Verortung der Schlüsselmaßnahmen




Entwurf 5-2022

Verkehrsentwicklungsplan
Bamberg 2030



Maßnahmen sind in der Karte verortet. *Kursiv* geschriebene Maßnahmen sind nicht bzw. nur zum Teil dargestellt bzw. auf gesamtstädtischer Ebene gültig.

Rv - Radverkehr

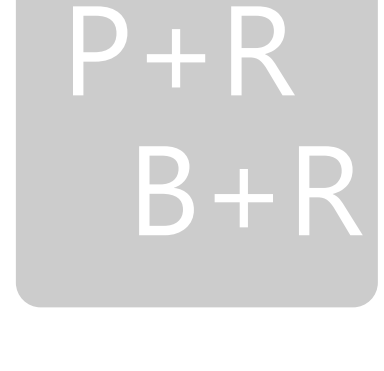
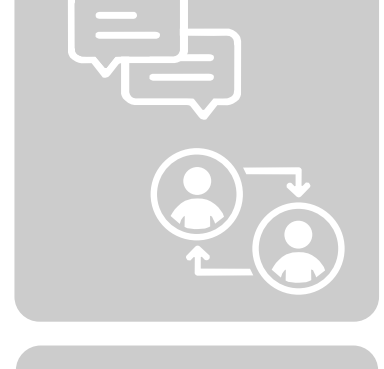
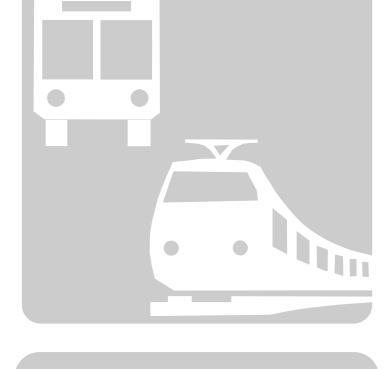
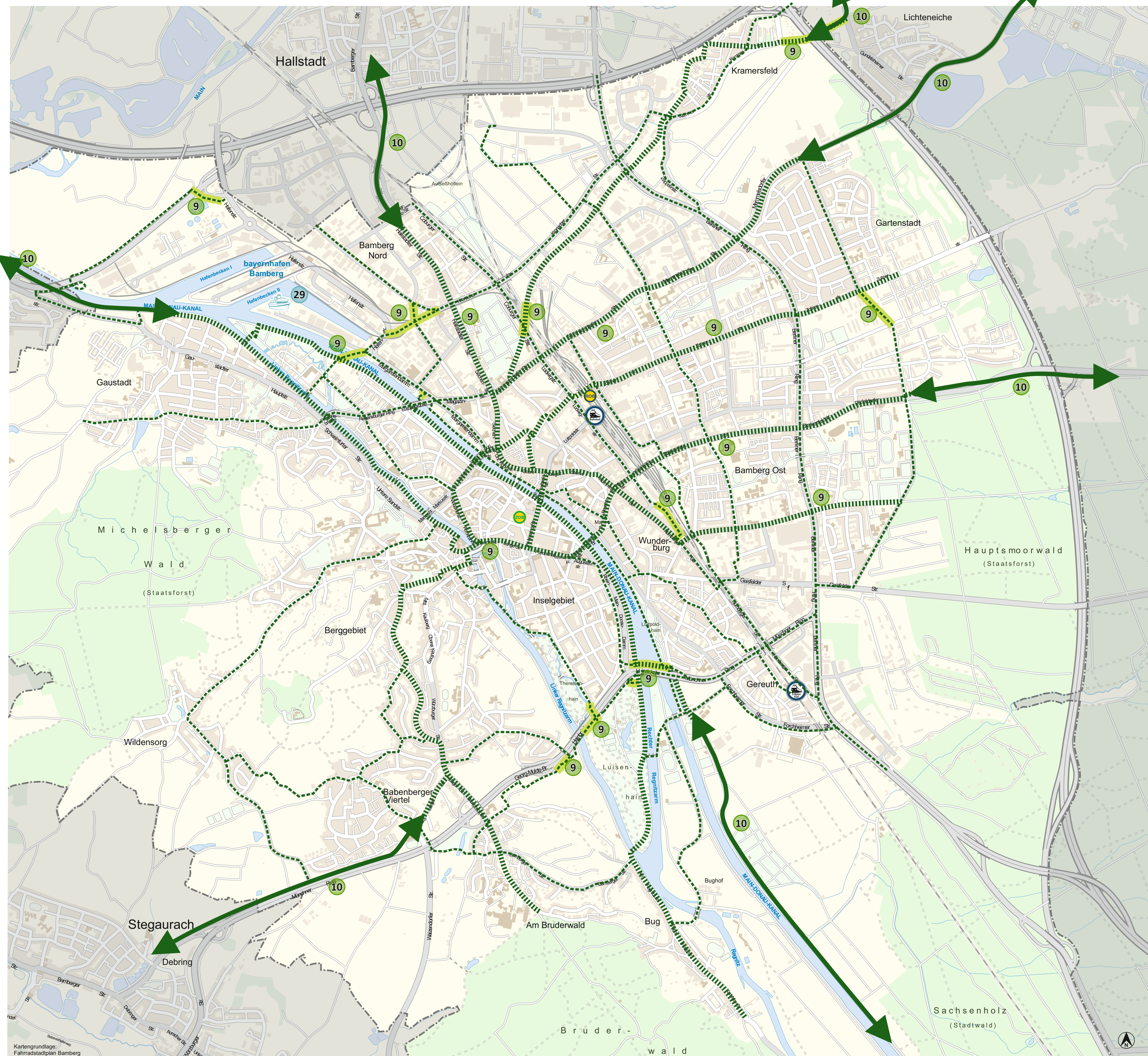
- 7 S-7: Fahrradfreundlichkeit wahr werden lassen**
 - Rv 1-1: Markenentwicklung und -pflege
 - Rv 1-2: Fahrradfreundliche Kommune (AGFK)
- 8 S-8: Wegweisung und Entwicklung des Radroutennetzes**
 - Rv 2-1: Überarbeitung des Cityrouten-Konzepts (vgl. Radroutenkarte)
 - Rv 2-2: Ausarbeitung eines Schulroutennetzes
- 9 S-9: Ausbau der Rad(wege-)infrastruktur**
 - Rv 3-1: Radwegeinfrastruktur an Cityrouten  Baulicher Netzlückenschluss
 - Rv 3-2: Radwegeinfrastruktur an Verbindungsrouten 
- 10 S-10: Radschnellverbindungen**
 - Rv 10-1: Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen im Landkreis
 - Rv 10-2: Bau von Radschnellverbindungen 

Ef - Effiziente Mobilität

- 26 S-26: Verkehrsreduzierte Stadtplanung**
 - Ef 1-1: Verkehrsreduzierende Stadtplanung
- 27 S-27: Aufstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes**
 - Ef 2-1: Aufstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes

Et - Einkaufs-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr

- 28 Pkw-freie Anreise bzw. Aufenthalt**
 - Et 1-1: Anreize & Angebote zur Pkw-freien Anreise bzw. Aufenthalt
- 29 Binnenkreuzfahrtschiffahrtsterminal**
 - Et 5-2: Errichtung eines multimodalen Anlegers am Hafen

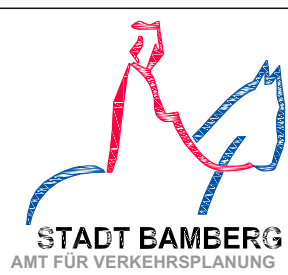


Verkehrsentwicklungsplan Bamberg:

Verortung der Schlüsselmaßnahmen

Entwurf 5-2022

Verkehrsentwicklungsplan
Bamberg 2030



Maßnahmen sind in der Karte verortet. *Kursiv* geschriebene Maßnahmen sind nicht bzw. nur zum Teil dargestellt bzw. auf gesamtstädtischer Ebene gültig.

St - Straßennetz & Kfz-Verkehr

18 S-18: Optimierung von Verkehrsknoten

- St 2-1: Optimierung von Verkehrsknoten
- St 2-1a: Prüfung baulicher Potenziale an Hauptverkehrsknoten
- St 2-1b: Optimierung Hallstadter Straße/Dürseestraße
- St 2-1c: Optimierung Torschuster

19 S-19: Bauliche Verkehrsberuhigung

- St 3-1: Bauliche Verkehrsberuhigung
- St 3-1a: im Umfeld von Schulen und Kitas

20 S-20: Innenstadt Verkehrskonzept

21 S-21: Neues Leben auf Parkflächen

- St 8-1: Leuchtturmprojekt: Neues Leben auf Parkplätzen

22 S-22: Attraktive Tiefgaragen und Parkhäuser

- St 8-2: Attraktivierung von Tiefgaragen und Parkhäusern
- St 8-2a: bauliche Aufwertung der Parkbauten
- St 8-2b: Anpassung der Gebührenverhältnisse im Straßenrandparken
- St 8-2c: Parkbauten bei Neubauprojekten

Wi - Wirtschaftsverkehr

23 S-23: City-Logistik-Konzept

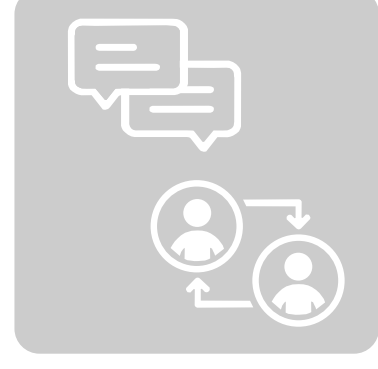
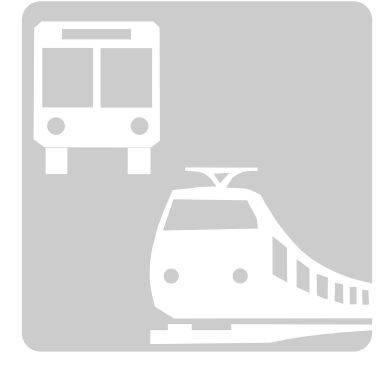
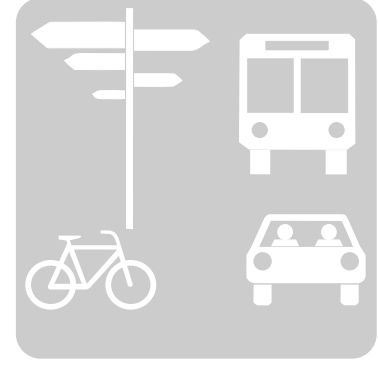
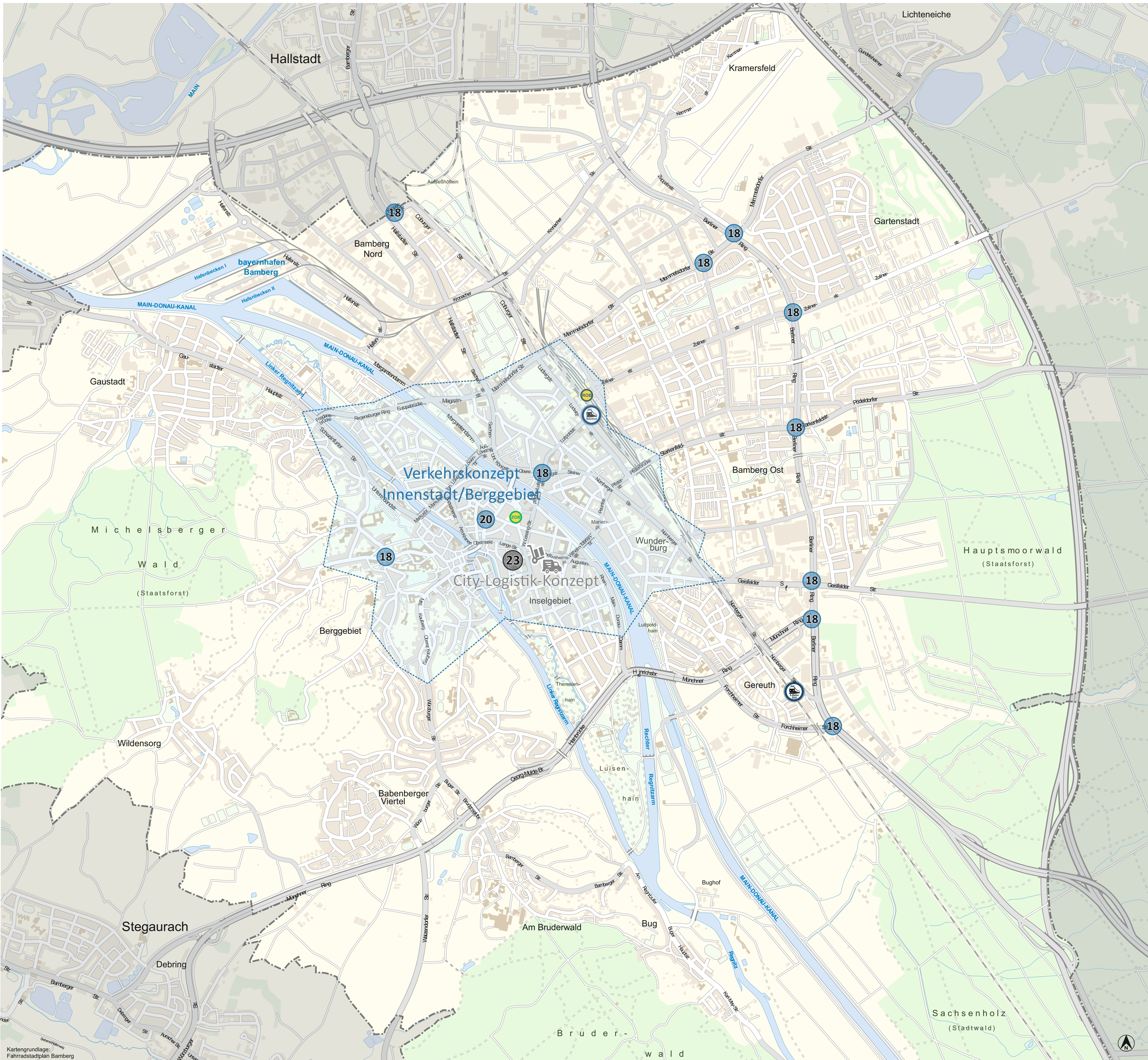
- Wi 1-1: Erstellung eines City-Logistik-Konzepts

24 S-24: Förderung alternativer Lieferfahrzeuge











































- Wi 3-2: Fortführung und Ausweitung des Förderprogramms für E-Lastenräder/-pedelecs



























































25 S-25: Abstellanlagen für Lastenfahräder

- Wi 3-3: Einrichtung von geeigneten Radabstellanlagen für Lastenräder




























































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











































MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030							 kurz (2025)		 gering (< 100.000 €)		weiß: kein Zielbezug				weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.							 mittel (2030)		 mittel (< 2,5 Mio €)		hellgrün: indirekter Bezug				hellblau: indirekt					
							 lang (2035+)		 hoch (> 2,5 Mio €)		dunkelgrün: direkter Bezug				dunkelblau: direkt					
							 Daueraufgabe		Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr		ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL					
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	 Kfz	 Fuß	 Rad	 ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.	
St	St 2-2	Optimierung von LSA-Schaltungen zur Verstetigung des Verkehrs und Stärkung des Umweltverbunds			Prüfung signaltechnischer Potenziale zur Verstetigung und besseren Abwicklung bzw. Lenkung des Verkehrs sowie Stärkung des Umweltverbunds. Ziel: Verkürzung der Fahrzeiten (Bus, Rad, Kfz) auf HVS; Bündelung des Kfz-Verkehrs auf ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz; Abbau von Rückstaus und sichere , effiziente Abwicklung aller Verkehrsträger. Keine MIV-Beschleunigung stadteinwärts: Pkw-Verkehr nicht in die Stadt lenken. Möglichkeiten umsetzen, um den Umweltverbund zu stärken: z. B. Bus- bzw. Radvorrangschaltung, ausreichende Grünphasen auch für Fuß- und Rad (vgl. Fb, Rv, Öv)		€€												vorrangig an Hauptverkehrsknoten im übergeordneten Netz; Abwicklung regionalbezogener Verkehre, Autobahnzubringer, Verkehr auf dem Stadtring und Hauptachsen. Stärkung von Bus und Rad auf deren Hauptrouten	
	St 2-2a	Prüfung LSA-Schaltung Stadtring und HVS			Prüfung und ggf. Optimierung der LSA-Schaltungen an Hauptverkehrsachsen des MIV und am Stadtring (aus Sicht der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, aber auch Verbesserung der Fußgängerquerungen)		€€												z. B. LSA-Knoten am Berliner Ring	
	St 2-2b	LSA-Optimierung Berliner Ring/Memmelsdorfer Str.			Konkretisierung zu 2-2a: Hinweise aus der Bürgerbeteiligung deuten auf Unfallgefahren am Knoten hin. Es sollte geprüft werden, ob der Vorschlag seperater Linksabbiegerschaltungen oder insgesamt verlängerter Rot-Phasen zielführend sein kann (Senkung der Unfallgefahr und leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmengen). Inzwischen bereits in Umsetzung.		€€												Berliner Ring/Memmelsdorfer Str.	
	St 2-2c	Prüfung: Verkehrsmengenkontrolle Kaulberg			Prüfung möglicher Potenziale der LSA Würzburger Straße/Hohes Kreuz zur Verkehrsmengensteuerung und Rückstau-reduzierung am Kaulberg (Pfortnerampel); Umsetzung würde auch zu Reisezeitvorteilen des ÖPNV führen.		€€												LSA Würzburger Straße/Hohes Kreuz bzw. Kaulberg	
	St 2-2d	Linksabbiegesignalisierung Buger Straße/Paradiesweg			Ergänzung einer Linksabbiegesignalisierung an der LSA Buger Straße/Paradiesweg		€												Buger Straße/Paradiesweg	
St	St 2-3	Optimierung von Vorfahrt-regelungen			Prüfung der Nutzung unterschiedlicher Möglichkeiten zur Änderung der Bevorrechtigung (z. B. Grünpfeilregelungen, abknickende Vorfahrt). Ziel sollte die Reduzierung von Wartezeiten auf Hauptströmen sowie die Lenkung/Bündelung des Verkehrs auf das Hauptnetz unter Wahrung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sein.		€												stadtweit, überwiegend im Hauptverkehrsstraßennetz	

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug	weiß: kein Einfluss	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung										
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug	hellblau: indirekt											
						 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug	dunkelblau: direkt											
						 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr				ZIELBEZUG		VERKEHRSMITTEL							
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	 Kfz	 Fuß	 Rad	 ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.	
St	St 2-4	Anlage von Kreisverkehren			Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit eignet sich häufig die Anlage von Kreisverkehren. Je nach Verkehrsstärke können Kreisverkehre den Verkehrsfluss verstetigen und Wartezeiten reduzieren. Kreisverkehre reduzieren die Fahrgeschwindigkeit und tragen somit zur Verkehrssicherheit bei. Einschränkend ist zu beachten, dass die Kreiselarme nach Möglichkeit in etwa gleich stark belastet sein sollten. Platzverhältnisse und Flächenverfügbarkeit sind zu prüfen. Radien und Mittelkreise müssen - je nach Straße - an den Bus- und ggf. Schwerverkehr ausgerichtet sein. Auch ist eine knotenübergreifende Verkehrssteuerung bzw. Busbevorrechtigung (wie z. B. bei LSA-Anlagen) bei Kreisverkehren nicht möglich, diese Steuerungsmöglichkeiten sollten v.a. auf Hauptverkehrsstraßen alternativ bedacht werden. Ebenso ist die sichere Führung von Fuß- und Radverkehr im/am Kreisel zu berücksichtigen. Für Fußgänger können sich ggf. Umwege beim Queren, aber auch Vorteile durch die Furten ergeben. Umbauten zu Kreisverkehrsanlagen sollten insb. dann erfolgen, wenn sich auch Vorteile für den Umweltverbund erreichen lassen.		€€€													siehe vorgeschlagene Standorte im Folgenden:
	St 2-4a	Kreisverkehr Margaretendamm/Lichtenhaidestr.			Kreisverkehr zur Sicherung des heutigen Unfallschwerpunkts		€€													Margaretendamm/Lichtenhaidestr.
	St 2-4b	Kreisverkehr Hallstadter Straße/Dürreseestraße (als 2. Option)			Leistungsfähigkeit bei heutiger 5-armiger Gestaltung ist eingeschränkt; Reduktion auf 4 Arme möglich (vgl. St 5-5 und 2-1); sofern dies keine Besserung bringt, wäre ein Kreisverkehr eine Option; Wegfall der Busbeschleunigung spricht momentan gegen Kreisverkehr		€€													Hallstadter Straße/Dürreseestraße
	St 2-4c	Kreisverkehr Am Börstig / Berliner Ring			zur Reduzierung von Rückstau an der Abfahrt vom Berliner Ring		€€													Am Börstig / Berliner Ring
	St 2-4d	kleiner Kreisverkehr Seewiesenstr. / Höhenstr. / Weiherstr.			Kreisverkehr zur Vereinfachung des Knotens (Befahrbarkeit durch Busverkehr definiert die Größe)		€€													Seewiesenstr. / Höhenstr. / Weiherstr.
	St 2-4e	Kreisverkehr Pöfeldorfer Straße/Armeestraße			im Rahmen der Bebauung der Konversionsflächen		€€													Pöfeldorfer Straße/Armeestraße
	St 2-4f	Kreisverkehr B 26 zw. Regnitzbrücke und Autobahn			Prüfung der Ergänzung der verlegten Straße um einen Kreisverkehr zur Erschließung der Flächen zwischen heutiger B 26 und Autobahn (vgl. St 5-2)		€€€													B 26 zw. Regnitzbrücke und Autobahn
	St 2-4g	Kreisverkehr Dürreseestraße/Dr.-Robert-Pfleger-Straße			zur Reduzierung der Wartezeit und Verbesserung der Verkehrssicherheit Alternativ: LSA-Knoten mit Busvorrangschaltung prüfen		€€													Dürreseestraße/Dr.-Robert-Pfleger-Straße
	St 2-4h	Kreisverkehr Hafenstraße/Emil-Kemmer-Straße			Rückstau bis Emil-Kemmer-Str. / Laubanger reduzieren; ggf. kompletter Umbau im Rahmen von St 5-1		€€€													Hafenstraße/Emil-Kemmer-Straße
	St 2-4i	Kreisverkehr Zeppelinstr. / Anbindung Brose			Erhöhung der Übersichtlichkeit des Knotens in Zusammenhang mit dem Anschluss an Berliner Ring		€€												Zeppelinstr. / Anbindung Brose	




































































MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						kurz (2025)	gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber keine Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						mittel (2030)	mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt					
						lang (2035+)	hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt					
						Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL					
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
	St 2-4j	Kreisverkehr Würzburger Str./Babenberger Ring			Verstetigung des Verkehrsflusses, Reduzierung von Wartezeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit; großer Kreisverkehr; starker Rückhalt aus der Bevölkerung Busvorrangschaltung (LSA) wäre dann nicht möglich, könnte durch Verkehrsmengenkontrolle am Kaulberg geregelt werden (vgl. St 2-2)														Würzburger Str./Babenberger Ring
	St 2-4k	Kreisverkehr Pödeldorfer/Anna-/Katharinenstraße			im Rahmen des Bahnausbaus und der neuen Pfisterbrücke; gem. Alternativ-Vorschlag der Stadt Bamberg (vgl St 6-5) Die Befahrbarkeit muss auch für Gelenkbusse gewährleistet sein.														Annastraße
	St 2-4l	Kreisverkehre im Bereich Nürnberger Straße/Geisfelder Straße			im Rahmen des Bahnausbaus und der neuen Unterführungslösung; gem. Alternativ-Vorschlag der Stadt Bamberg (vgl St 6-3)														Nürnberger Straße/Geisfelder Straße
3 Anpassung der Fahrgeschwindigkeit																			
St	St 3-1	Bauliche Verkehrsberuhigung			Zur Durchsetzung der Geschwindigkeitsgebote ist der Straßenraum baulich anzupassen (z. B. durch Fahrbahnverengungen, Fahrbahnteiler, Querungsanlagen, Anlage breiterer Geh- und Radwege und Aufwertung der Seitenräume). Neben der Verkehrssicherheit sollte außerdem Ziel sein, den Umweltverbund zu stärken und Fahrzeitverhältnisse zu verbessern. Dabei sind die erforderlichen Fahrbahnbreiten und Kurvenradien für den ÖPNV (Bus) als Maßgabe zu berücksichtigen.														Abschnitte mit häufigen Verstößen bzw. Unfallhäufungen und in Bereichen mit sensibler Umfeldnutzung (z. B. an Schulen und Kitas)
	St 3-1a	bauliche Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kitas			fußgänger- und kinderfreundliche Gestaltung der Straßenräume Temporeduzierung, Querungsbedarf, Einsehbarkeit, Verdeutlichung der Nutzung durch Kinder														Prüfung aller Standorte im Rahmen von Si 1-1 als Beispielnennung St 3-1b:
	St 3-1b	Wildensorger Straße zw. Jakobsberg und Gackensteinweg			Umgestaltung des Straßenraums zur Sicherung des Fußgängerverkehrs im Umfeld von Kita und Spielplatz (z. B. Fahrbahneinengungen)														Wildensorger Straße
	St 3-1c	Umgestaltung zentraler Räume zu Mischverkehrsflächen mit niveaugleichem Straßenraum			Ausgestaltung von Mischflächen, siehe Fb 2-2														u.a. Lange Straße
	St 3-1d	Umbau Artur-Landgraf-Straße			baulicher Schutz des Radwegs gegen Falschparker (vgl. Rv); ggf. Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (Parkspur bergab z. B. in Radweg umwandeln) und Verschmalierung/Verschwenkung der überbreiten Fahrbahn; Busverkehr berücksichtigen														Artur-Landgraf-Straße
St	St 3-2	Flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten			Bamberg hat bereits in nahezu allen Wohngebieten die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder weniger reduziert. Auch zukünftige Neubaugebiete sind flächendeckend als Tempo-30 Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche oder Fahrradzonen anzulegen.														Prüfung aller bestehenden und künftigen Neubaugebiete, z.B. Lagarde, Lindenanger, Pynes, Spiegelfelder, ...

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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030 <div>Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.</div>						kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+) Daueraufgabe	<div>€ gering (< 100.000 €) €€ mittel (< 2,5 Mio €) €€€ hoch (> 2,5 Mio €)</div> Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	<div>weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug</div> ZIELBEZUG	<div>weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt</div> VERKEHRSMITTEL	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.								
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse <div>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</div>	Mobilität für alle Förderung Umweltverbund Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Bestandsicherung & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz Fuß Rad ÖV									
4 Anpassung und Arrondierung von Straßenverbindungen																		
St	St 4-1	Neuer Verlauf der südl. Armeestraße			Prüfung der neuen Führung der südl. Armeestraße: ab Hertzstraße geradlinig nach Süden in Richtung Geisfelder Straße; dabei durchgängig begleitender Geh- und Radweg sowie Querungshilfen (alles im Rahmen des B-Plan Muna)		€€											Armeestraße
St	St 4-2	Münchner Ring /Armeestraße			Bau einer direkten, leistungsfähigen Verbindungsstraße vom Münchener Ring zur Armeestraße bzw. Geisfelder Straße über das Muna-Gelände. Nur falls der Knoten Berliner Ring/Geisfelder Straße nach Abschluss der Konversionsentwicklung bzw. bei Herstellung eines Autobahnanschlusses absehbar überlastet wäre.		€€€											Münchener Ring/Armeestraße
St	St 4-3	Neubau der Franz-Fischer- Brücke/Galgenfuhr			dauerhafte Instandsetzung und Beseitigung der Engstelle mit Verbesserungen für alle Verkehrsmittel		€€€											Galgenfuhr, Bug
St	St 4-5	weitere Verkehrsbündelung auf Hauptstraßen zu Gunsten des Nebennetzes durch Einbahnstraßen			Die Stadt soll prüfen, an welchen Nebenstraßen in Wohnquartieren weitere Einbahnstraßen ausgewiesen werden können. Sofern geeignete Abschnitte identifiziert werden können, ist ein Konzept zu erstellen, das mehrere Straßen bei der Einbahnstraßenregelung zusammendenkt und aufeinander abstimmt. Verlagerungseffekte sind mit dem Verkehrsmodell zu prüfen. Eventuell gegenläufige Argumente sind zu berücksichtigen (z. B. Erreichbarkeit, Wirtschaftsverkehr, ÖPNV) Die neuen Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr in beide Richtung freigegeben werden.		€											Bildung von Blöcken, Wohnquartiere zu prüfender Vorschlag: Obere Königstraße - Nürnberger Straße (bis Peuntstr) als Einbahnstraße Richtung Osten
St	St 4-6	Innenstadt-Verkehrskonzept	 S-20		Es gibt zahlreiche Stimmen, welche neben Verkehrsberuhigung weitere Schritte fordern, wie z. B. die Sperrung von Straßen in der Bamberger Kernstadt oder gar ein komplett autofreies Weltkulturerbegebiet. Dadurch soll im historischen Stadtkern mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr entstehen, weniger Emissionen und Störungen der historischen Bausubstanz entstehen und die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht werden. Auf der anderen Seite gibt es nicht weniger Forderungen, selbiges nicht zu tun, um die Innenstadt mit ihren zentralen Einrichtungen, Geschäften und touristischen Zielen stets auch mit dem Auto erreichbar zu halten. Sie mahnen u.a. die Belange der Händler und des Handwerks, wirtschaftliche Aspekte und Mobilität von Personen an, die weder Rad noch ÖPNV nutzen (können). Im Rahmen des VEP kann keine Untersuchung der Innenstadt und des Berggebietes erfolgen, die tiefgreifend genug wäre, um hier ein konkretes Verkehrskonzept zu empfehlen. Es ist dazu u.a. die Simulation mittels Verkehrsmodell und die Diskussion mit allen Akteuren vor Ort notwendig. Unterschiedliche Varianten müssen fachlich erarbeitet, geprüft und öffentlich diskutiert werden. Diese Maßnahme beinhaltet daher die Empfehlung, einen entsprechend Prozess und die Erarbeitung eines solchen Innenstadtverkehrskonzeptes in Auftrag zu geben.		€€											Kernstadt, Berggebiet, Kulturerbe






























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

























MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						kurz (2025) mittel (2030) lang (2035+) Daueraufgabe	gering (< 100.000 €) mittel (< 2,5 Mio €) hoch (> 2,5 Mio €) Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	weiß: kein Zielbezug hellgrün: indirekter Bezug dunkelgrün: direkter Bezug	weiß: kein Einfluss hellblau: indirekt dunkelblau: direkt	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung										
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL						
								Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund		Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestands-sicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus (vgl. auch Rv 6, Fb 6, Öv 6)																				
		Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Obgleich bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Erreichbarkeit der Stadt weiterhin Bestand hat. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.																		
St	St 6-1	Unterführung Forchheimer Straße			Forderung eines symmetrischen Straßenquerschnitt, mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m sowie Gehwegen von 1,80 m und Radwegen von 2,00 m jeweils beidseitig anzulegen. Die erforderlichen Sicherheitsräume sind zuzüglich mit abzubilden.		€€€													Forchheimer Straße
St	St 6-2	Unterführung Münchner Ring			Keine Änderung der Kfz-Fahrbahn. Eine Erweiterung der lichten Weite des Brückenbauwerkes ist notwendig für die regelkonforme Verbreiterung des gemeinsame Geh- und Radweges von je 3,25 m inkl. Sicherheitsräume		€€€													Münchener Ring
St	St 6-3	Unterführung Nürnberger/Geisfelder Straße			Forderung einer „Rechtwinklige Querung südlich Bestand mit Ost- und West-Kreisel“ anstelle der bisherigen Eisenbahnüberführung als Ersatz (Abstand der neuen EU von der alten ca. 75 m auf der Achse der Einmündung Hedwigstraße). Somit können alle Fahrbeziehungen aufrecht erhalten werden. Notwendige Forderung einer Fahrzeugh-Durchfahrthöhe von 4,00 m für die Durchfahrt des Schwerverkehrs und eine Fahrbahnbreite von 8,00 m sowie beidseitig Geh-/Radwege von je 4,50 m. Die erforderlichen Sicherheitsräume sind jeweils mit auszubilden. Für einen barrierefreien Ausbau sollen die Geh- und Radwege nicht bis zur vollen Tiefe der Fahrbahnunterführung hinab geführt werden.		€€€													Nürnberger Straße
St	St 6-4	Unterführung Moosstraße			Die lichte Durchfahrthöhe ist mit 4,00 m für den ÖPNV notwendig. Forderung einer Anpassung des Straßenquerschnittes der Bahnplanung (lichte Weite mit 11,00 m mit beidseitigen Gehwegen von 2,50 m und einer Fahrbahnbreite von 6,00 m. Die notwendigen Sicherheitsräume sind nach RAST06 mit abzubilden.		€€													Moosstraße
St	St 6-5	Pfisterbrücke			Fahrbahn 9,50 m inkl. Abbiegespur Einspurige Fahrbahn (4,00 m) zzgl. Geh- und Radweg auch unter der Brücke durchführend. Umgestaltung und Entwicklung der Straßenräume auch im Umfeld v.a. Radverkehrsanlagen und Knotengestalt (Pödeldorfer Str., Annastr., Schwarzenbergstr.)		€€€													Pfisterbrücke
St	St 6-6	Unterführung Zollnerstraße			Eine Durchfahrthöhe von 4,00 m ist für die Nutzung des ÖPNV notwendig. Die Fahrbahn beträgt 6,50 m. Es sind beidseitige Gehwege von 1,80 m und Radwege von 2,00 m abzubilden. zzgl. Sicherheitsräume. Die Anbindung an den ROB mit Rampe von der Zollnerstraße ist zu berücksichtigen. Die Auswirkungen des ÖPNVs durch den ROB auf die Zollnerstraße müssen geprüft werden. Unterführung kann zentrale Rolle spielen im Rahmen einer innerstädtischen Verknüpfung der Radschnellwege (vgl. RV 10). Die Unterführung kann perspektivisch für eine Rad-, Fuß- und ÖV-Achse sehr bedeutend sein (vgl. Rv 2-3). Der Sanierungszeitraum könnte ggf. im Rahmen von ohnehin stattfindenden Sperrungen genutzt werden, um die Auswirkungen einer autofreien Zollnerstraßenunterführung zu erruieren.		€€€													Zollnerstraße

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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung				
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt								
						lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt								
						Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr						ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL			
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.			
8 Organisation des ruhenden Verkehrs																						
St	St 8-1	Leuchtturmprojekt: "Neues Leben auf Parkflächen"	S-21		Organisation und Durchführung eines Aktionstages, -wochenendes oder -monats: Frei Parken in Tiefgaragen, gleichzeitig temporäre Umnutzung (Parklets) von oberirdischem Straßenraumparken (z. B. durch Gastronomie, Vereine, Aufenthalt, Verbreiterung von Gehwegen, Fahrradparken, etc.). Öffentlichkeitswirksames Aufzeigen von Machbarkeit und Vorzügen einer qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt (Mobilitätswoche, Straßenfeste etc.).		€												Beispiele für (temporär) in Frage kommende Parkflächen zur Umnutzung (nach Abstimmung mit Akteuren vor Ort) sind z. B. in Form von Stadtteilfesten und Kerwas u. a. an der Langen Straße, Am Kranen/Kapuzinerstraße, am Holzmarkt oder in der Wunderburg vorstellbar. An der nördlichen Promenade könnte unter den Bäumen vor der Post im Sommer über mehrere Monate eine Nutzung als schattiger Café-Garten erprobt werden, während im Winterhalbjahr die Parkflächen weiterhin als Parkplätze genutzt werden können. Am Katzenberg könnte eine Fortsetzung der aufgrund der Corona-Krise eingeführten Nutzung der Parkplätze für gastronomische Zwecke im Sommer geprüft werden. Bei allen diesen Maßnahmen ist sicher zu stellen, dass weiterhin ausreichend Anwohnerparkplätze zur Verfügung stehen			
St	St 8-2	Konzept zur Attraktivierung von Tiefgaragen und Parkhäusern Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts	S-22		Parken im Kernstadtbereich Bambergs soll zukünftig überwiegend in den dafür vorgesehenen baulichen Anlagen stattfinden. Der öffentliche Raum soll hingegen nur noch wenige Parkmöglichkeiten (für spezielle Zielgruppen und begrenztes Kurzzeitkundenparken) aufweisen. Dazu müssen die Tiefgaragen und Parkhäuser attraktive Alternativen darstellen und das oberirdische Angebot stetig zurückgenommen werden. Bewirtschaftung spielt hierbei eine stark lenkende Rolle. Für den gesamten Innenstadtbereich sollte daher ein strategisches Parkraumkonzept erstellt bzw. fortgeschrieben werden.		€€												prioritär Innenstadt			
	St 8-2a	bauliche Aufwertung der Parkbauten			die bestehenden Parkbauten sind auf ihren baulichen Zustand zu prüfen und diesbezügliche Nutzungshürden abzubauen (z. B. Beleuchtung, Sicherheit, Sauberkeit)		€€															
	St 8-2b	Anpassung der Gebührenverhältnisse im Straßenrandparken			Parken im öffentlichen Straßenraum muss deutlich teurer sein, als in den baulichen Anlagen. Andererseits wird sich kein sichtbarer Verlagerungseffekt einstellen und der Parksuchverkehr nicht abnehmen.		€															
	St 8-2c	Parkbauten bei Neubauprojekten			Leitfaden zu Empfehlungen und Anreizen im Rahmen der Bauantragstellung / Bauleitplanung (in Zusammenhang mit Ef 1-4)		€															
	St 8-2d	Aktualisierung des Parkleitsystems			Aktualisieren des statischen Parkleitsystems, verkehrsreduzierende Lenkung und Hinweise auf geeignete Parkmöglichkeiten		€€												v.a. Innenstadt, auch digital per App oder online			
St	St 8-3	Nutzung des Angebots in Tiefgaragen und Parkhäusern in Innenstadt-Nähe für Bewohner (Quartiersgaragen)			Es gibt bereits einen Quartierstarif (in einigen Parkbauten) für Bewohner in den Nachtstunden. Dies ist verstärkt zu kommunizieren und ggf. mit Bewohnerparken zu koppeln. Freie TG-Kapazitäten (v.a. nachts) sollten im Altstadtbereich für Bewohner anstelle von oberirdischem Straßenrandparken zur Verfügung stehen. Straßenraumparken ist dazu stetig zu reduzieren.		€												z. B. Tiefgarage unter dem Maxplatz, Tiefgarage Geyerswörth			

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

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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	 gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug				weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung			
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	 mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug				hellblau: indirekt							
						 lang (2035+)	 hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug				dunkelblau: direkt							
						 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr		ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL						
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	 Kfz	 Fuß	 Rad	 ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
St	St 8-11	Effizientere Nutzung und bedarfsgerechte Anpassung der Parkraumkapazitäten am Klinikum			Umsetzung der Maßnahmen, die aus dem Parkraumkonzept (vgl. St 8-10) hervorgehen: Pkw-Stellplätze müssen denen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen, die sie alternativlos benötigen. Insbesondere für Besucher, Patienten und Beschäftigte von weiter her bzw. mobil eingeschränkte sind neue Alternativen zu schaffen. Denkbare Maßnahmenansätze: Evaluation und Optimierung des Mobilitätsmanagements, weitere Verbesserung der ÖV-Anbindung insb. regional Im Zug des Masterplans Klinikumerweiterung werden zusätzliche Parkpaletten auf dem Gelände entstehen. Eine Anbindung von Seiten der Waizendorferstraße ist ebenfalls geplant (vgl. St 4-8) und soll als Entlastung für die Buger Straße dienen. Auch der ÖPNV soll auf das Klinikumareal auffahren können. Ein Durchgangsverkehr zwischen Buger Straße und Waizendorfer Straße ist zu unterbinden. In diesem Rahmen sollte die Waizendorfer Str. mit adäquater und zukunftsweisender Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet werden (bzw. Sanierung des zuführenden Radwegs entlang Waizendorfer Straße) vgl. Rv 3-3o	 z. T. bereits im Masterplan Klinikumerweiterung untersucht, zusätzliche Parkpaletten werden realisiert.													Klinikum am Bruderwald
St	St 8-12	Ausweitung der Überwachung von Parkregelverstößen			Ausweitung der Kontrollen (auch mittels Handyparken) und Ahndung von Falschparkern (Parkdauer, kein Anwohnerausweis, Parken auf Geh- und Radwegen)														Gesamtstadt, Schwerpunkt Innenstadt













































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






















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

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












































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

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










































MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen . Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt					
						 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt					
						 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr						ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL		
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	 Kfz	 Fuß	 Rad	 ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
	Rv	Radverkehr																	
1 Fahrradfreundlichkeit wahr werden lassen																			
Rv	Rv 1-1	Markenentwicklung und -pflege	 S-7		Weitere Schärfung und Ausbau der Inhalte der Marke "Fahrradstadt Bamberg". Entwicklung von Handlungskonzepten und Maßnahmen im Radverkehr unter diesem Slogan/Corporate Design und konsequente Umsetzung und mediale Vermarktung. Die "Fahrradstadt Bamberg" überzeugt insbesondere durch Taten.		€												Gesamtstadt
Rv	Rv 1-2	"Fahrradfreundliche Kommune"	 S-7		Die Stadt Bamberg ist Mitglied in der AGFK seit Herbst 2018. Dies soll so bleiben; dazu sind Kriterien zu erfüllen u. a. Netzplan, Wegweisung, Winterdienst, Baustellenmanagement). Bamberg übernimmt außerdem durch aktives Engagement und Networking eine führende Rolle und wird zur "Fahrradfreundlichen Kommune in Bayern"		€												Gesamtstadt
2 Wegweisung und Entwicklung des Radroutennetzes																			
Rv	Rv 2-1	Wegweisung gem. des neuen Radroutennetzes	 S-8		Der VEP liefert ein Zielkonzept der Radrouten in Bamberg (Karte). Dieses bildet die Grundlage zur Planung und Priorisierung von Maßnahmen den Radverkehr betreffend. Die durchgängigen Radverkehrsrouten mit geeigneter Infrastruktur werden verständlich ausgeschildert und gut markiert. Das dichte Routennetz wird für Radfahrende im Straßenraum verdeutlicht und nachvollziehbar.		€												Der VEP gibt einen Vorschlag zur Definition des zukünftigen Radroutennetz (siehe Karte "Radroutenkonzept")
	Rv 2-1a	Radnetz im Straßenraum zeigen			Umsetzung einer gesamtstädtisches Radwegweisung auf der Grundlage des VEP-Radroutenplans		€												Gesamtstadt
	Rv 2-1b	Weiterentwicklung des Radroutennetzes			Weiterentwicklung des Bamberger Radroutennetz auf der Grundlage des VEP-Radroutenplans		€												Gesamtstadt
	Rv 2-1c	Beschilderung und Markierung			StVO gemäße Beschilderung und Markierung der Radwege		€												Gesamtstadt




























































MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	 gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug	weiß: kein Einfluss	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung									
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	 mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug	hellblau: indirekt										
						 lang (2035+)	 hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug	dunkelblau: direkt										
						 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr				ZIELBEZUG			VERKEHRSMITTEL					
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
Rv	Rv 2-2	Ausarbeitung eines Schulroutennetzes	 s-8		Erarbeitung eines Radwegenetzes speziell für Kinder und Schüler:innen bzw. Elternbringverkehre mit dem Fahrrad. Integration in Schulwegpläne (vgl. Mm). Fokus der Radwegeführung und -Infrastruktur auf Sicherheit (möglichst autofrei, getrennt oder über Fahrradstraßen geführt, aber auch soziale Sicherheit und Beleuchtung) sowie kinderfreundliche Strecken. Kindgerechte Beschilderung, Veröffentlichung als Kartenmaterial und App.														Einbindung aller Schul- und Kita-Standorte inkl. Umfeld und Schulwege (ggf. Einbindung weiterer Ziele, z. B. Spielplätze, Schwimmbad, Jugendtreffs)
Rv	Rv 2-3	Ost-West-Achse für den Umweltverbund ausbilden			Insbesondere auf einer der Ost-West-Hauptachsen - welche vorrangig für den MIV ausgestaltet sind - bietet sich die langfristige Herausbildung einer Umweltverbundachse (Fahrrad & Bus) an. Parallel soll eine Führung im Nebennetz entstehen (vgl. Rv 3-3), welche die direkte Führung an einer Hauptachse nicht ersetzt. Aufgrund der Zentralität zwischen Innenstadt, Bahnhof und BA-Ost/Gartenstadt/Konversion bietet sich die Zollnerstraße (Cityroute 7) an.Die geplanten Unterführungsausbauten unter der Bahnlinie sehen dort zudem (neben der Pfisterbrücke) die breitesten Radwege (2,00 m je Richtung) vor (vgl. Rv 6). Eine Sperrung der Zollnerstraße bzw. der Unterführung für den MIV wurde i. R. der öffentlichen Beteiligung teils kontrovers diskutiert und überwiegend abgelehnt. Dies ist für die Maßnahme nicht unbedingt erforderlich; wichtig ist eine komfortable und bevorrechtigende Gestaltung der Infrastruktur für den Rad- und Busverkehr. Weiterhin bleibt sie für den MIV frei nutzbar. An den LSA-Knoten kann zudem eine Vorrangschaltung für den Radverkehr (und Bus) getestet werden (Rv 5-4). Entlang der Zollnerstraße ist die Radverkehrsführung zu optimieren (Prüfen: Neugestaltung Querschnitt und/oder Temporeduzierung).														Zollnerstraße

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen . Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt					
						lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt					
						Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr						ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL		
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
3 Ausbau der Rad(wege)-Infrastruktur																			
Prioritär auf den City- und Stadtteilverbindungsrouen (aber langfristig auch überall sonst auf Haupt- und Nebenstraßen mit Bedeutung für den Radverkehr) ist kontinuierlich eine sichere und komfortable Radverkehrsführung umzusetzen. Dazu bieten sich unterschiedliche Infrastrukturen an. Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen nach Möglichkeit über seperate und geschützte Radwege/-spuren; im Straßen-Nebennetz über verkehrsberuhigte Zonen und Fahrradstraßen, Freigabe von Einbahnstraßen, etc.Lücken schließen, Sicherheit steigern, Komfort erhöhen. Belange von ÖPNV, Fußverkehr und Verkehrsfluss an Hauptachsen und Knoten des MIV stets mit berücksichtigen.																			
Rv	Rv 3-1	Rad(wege)-Infrastruktur auf Cityrouten	s-9		<p>Die Cityrouten bilden das sternförmig auf die Innenstadt zulaufende Rückgrat des Bamberger Radwegenetzes. Teils verlaufen sie an Hauptverkehrsstraßen, wo ihnen kurz- bis mittelfristig mehr Raum und Recht zuzusprechen ist.</p> <p>Die hier genannten Maßnahmen stellen keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie wurden anhand der Analysen (vgl. u.a. Karte 10 im Analysebericht VEP) sowie aus den Rückmeldungen aus der Beteiligung zusammengestellt;</p> <p>Auch wenn im Rahmen der Analysen, Beteiligung und Abstimmung viele Maßnahmenvorschläge zusammen kamen, gibt der VEP als strategisches Planwerk nicht für alle Abschnitte und Straßen eine konkrete Einzellösung vor. Vielmehr ist es das Ziel, auf den Netzzusammenhang und Handlungsbedarf aufmerksam zu machen.</p> <p>Wichtig ist, dass die Gestaltung eine objektive und subjektive Sicherheit sowie durchgängig komfortable Befahrbarkeit mit dem Rad schafft. Die Infrastruktur auf Hauptrouten sollte dabei besonders diesen Ansprüchen genügen und i. d. R. auf einer separaten Infrastruktur (getrennt vom Kfz- u. Fußverkehr) Raum finden.</p>		€€€												Hauptroutennetz
Abschnitte auf Cityrouten mit vorrangigem Handlungsbedarf und erste Empfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrsführung:																			
	Rv 3-1a	Radinfrastruktur Innere Löwenstraße			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€												Innere Löwenstraße
	Rv 3-1b	Radinfrastruktur Kapuzinerstraße			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€												Kapuzinerstraße
	Rv 3-1c	Radinfrastruktur Am Kranen			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€												Am Kranen
	Rv 3-1d	Radinfrastruktur Willy-Lessing-Straße			Teil innerstädtischer Ring; bisher nur lückenhafte Radinfrastruktur vorhanden		€€												Willy-Lessing-Straße
	Rv 3-1e	Geh- und Radweg Domgrund (Cityroute 1)			Verbreiterung erforderlich, um Konflikte mit Fußverkehr zu entschärfen		€€												Domgrund
	Rv 3-1f	Verbesserung der Radverkehrsführung Würzburger Straße (Cityroute 1 und 11)			im Abschnitt Artur-Landgraf-Straße bis Buger Straße (Cityroute) Prüfung der Verbreiterung des (nicht benutzungspflichtigen) Radwegs		€												Würzburger Straße
	Rv 3-1g	Radweg Luisenhain verbreitern			Zustand und Breite verbessern und Konflikte mit Fußgängern entschärfen		€€												Luisenhain zw. Jahnwehr und Buger Spitze
	Rv 3-1h	Geh- und Radweg Unterer Leinritt (Abschnitt Erba- bis Schwarze Brücke) (Cityroute 3)			Verbreiterung erforderlich, um Konflikte mit Fußverkehr zu entschärfen		€€												Unterer Leinritt
	Rv 3-1i	Radinfrastruktur Hallstadter Straße (Cityroute 4)			Abschnitt Laubanger und Siechenkreuzung stadteinwärts Abschnitt Laubanger und Dürreseestraße beidseitig bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden Vorschlag aus der Beteiligung zur Straßenumgestaltung (Anlegung von Radstreifen, Busspur, mittiges Parken) zu prüfen (vgl. Öv 3-2c)		€€												Hallstadter Straße
	Rv 3-1j	Radinfrastruktur Untere Königstraße (Cityroute 4, 5 und 6)			bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€												Untere Königstraße

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










































































MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030							kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug					weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.							mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug					hellblau: indirekt					
							lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug					dunkelblau: direkt					
							Daueraufgabe	Gesamtkosten bei Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	ZIELBEZUG					VERKEHRSMITTEL					
									Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß		Rad
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.											Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
Rv	Rv 3-2	Radinfrastruktur auf Stadtteilverbindungsrouen	 S-9		Neben den Cityrouten besitzen die Stadtteilverbindungsrouen hohe Priorität für den Radverkehr. Sie sind ebenso zum Hauptnetz zu zählen und können zukünftig ggf. sogar zu nicht-radialen Cityrouten ausgewiesen werden. Hier gelten dieselben Anmerkungen wie bei Rv 3-1.		€€€												Stadtteilverbindungsrouen
Abschnitte auf Stadtteilverbindungsrouen mit vorrangigem Handlungsbedarf und erste Empfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrsführung:																			
	Rv 3-2a	Schutzstreifen Geisfelder Straße (Nürnberger Straße bis Berliner Ring)			Prüfung Markierung Schutzstreifen beidseitig; Markierung der Parkstände bei Mitnutzung Fahrbahn		€												Geisfelder Straße (Nürnerger Str. bis Berliner Ring)
	Rv 3-2b	beidseitige Radwegeführung Regensburger Ring			Optimierung der Radverkehrsführung am Knoten Schweinfurter-/ Caspersmeyerstr. / Regensburger Ring; Bauabschnitt IV ist noch nicht umgesetzt, im Herbst 2021 soll ggf. ein Radfahrstreifen in Mittellage markiert und zunächst als Verkehrsversuch durchgeführt werden.		€€												Regensburger Ring
	Rv 3-2c	Ludwigstraße (Memmelsdorfer Str bis Zollnerstr.)			Verbreiterung des Geh-/Radwegs auf beiden Seiten		€€												Ludwigstraße (Memmelsdorfer Str bis Zollnerstr.)
	Rv 3-2d	Ludwigstraße (Zollner- bis Schwarzenbergstraße)			bisher nur lückenhafte Radinfrastruktur vorhanden		€€												Ludwigstraße (Memmelsdorfer Str bis Zollnerstr.)
	Rv 3-2e	Verbesserung der Radverkehrsführung Laubanger			Prüfen von beidseitigen Markierung (Radfahrstreifen)		€												Laubanger
	Rv 3-2f	Verbreiterung Geh- und Radweg Münchener Ring			Schaffung eines möglichst durchgängigen 3,0 m breiten gemeinsamen Geh- /Radweges oder eines 3,5 m breiten getrennten Geh-/Radweges mit 2,0 m Radweg und 1,5 m Gehweg (in einzelnen Teilabschnitten ist dies aufgrund räumlicher Rahmenbedingungen schwierig, trotzdem möglichst Durchgängigkeit in Bezug auf die Führungsform anstreben)		€€												Münchener Ring (Berliner Ring bis Forchheimer Str.) (Forchheimer Str. bis Leinritstteg)
	Rv 3-2g	Radinfrastruktur Margaretendamm			im Abschnitt Lichtenhaidestraße bis Hafenstraße optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden; die restlichen Abschnitte wurden bereits neu angelegt.		€€												Margaretendamm (im Abschnitt Lichtenhaidestraße bis Hafenstraße)
	Rv 3-2h	Radwege entlang der Armeestraße			als Freizeitroute ausgewiesen, zukünftig mind. Erschließungsfunktion für die Konversionsflächen; bisher keine durchgängige Radinfrastruktur vorhanden zukünftig Errichtung begleitender Geh- und Radwege (Breite: 2,50m)		€€												Armeestraße
	Rv 3-2i	Radinfrastruktur Coburger Straße			bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden		€€												Coburger Straße
	Rv 3-2j	Markierungen Kärntenstraße			bisher nur optimierungsbedürftige Radinfrastruktur vorhanden; Markierung Schutzstreifen beidseitig prüfen		€												Kärntenstraße (Memmelsdorfer Str. bis Kronacher Str)
	Rv 3-2k	Radinfrastruktur Forchheimer Straße			beidseitig sichere Radwege in ausreichender Breite als Weiterführung der Radwege durch die neu aufgeteilte Bahnunterführung		€												Forchheimer Straße
	Rv 3-2l	Radinfrastruktur Schwarzenbergstr./Strickerstr.			Beide Abschnitte der Schwarzenbergstraße bisher ohne Radinfrastruktur. Im Zuge des Bahnausbaus wird der Straßenraum Schwarzenbergstr. mit betrachtet.		€												Schwarzenbergstraße, Strickerstraße
	Rv 3-2m	Markierung Kronacher Straße			Abzweig Wetz bis Kemmerstr.: Aufbringen von Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand (beide Fahrtrichtungen) Auto Scholz bis Abzweig Wetz: Markierung Schutzstreifen auf Nordseite, Aufbringen von Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand auf der Südseite		€												Kronacher Straße

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

















































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

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

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




































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

















































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

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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						kurz (2025)		gering (< 100.000 €)		weiß: kein Zielbezug				weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						mittel (2030)		mittel (< 2,5 Mio €)		hellgrün: indirekter Bezug				hellblau: indirekt					
						lang (2035+)		hoch (> 2,5 Mio €)		dunkelgrün: direkter Bezug				dunkelblau: direkt					
						Daueraufgabe		Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr		ZIELBEZUG				VERKEHRSMITTEL					
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
	Rv 5-4b	Bevorrechtigung des Radverkehrs auf zukünftigen Radschnellrouten			Grüenschaltung der Fahrrad-Signale an LSA-Knoten entlang der Radschnellverbindungen (vgl. Rv 10-2)														



























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







































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


























































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

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










































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








MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	€ gering (< 2,5 Mio €)	weiß: kein Zielbezug	weiß: kein Einfluss	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung											
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug	hellblau: indirekt												
						 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug	dunkelblau: direkt												
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs-horizont	Kosten-klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	ZIELBEZUG								VERKEHRSMITTEL					
								 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
9 Evaluieren, Lernen, Umsetzen																					
Rv	Rv 9-1	"Am Ball bleiben"			Der Radverkehr ist einer der innovativsten Verkehrsträger. Insbesondere im (europäischen) Ausland (Dänemark, Niederlande) werden ständig neue Möglichkeiten entwickelt, um das Radfahren in der Stadt sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten. Die Umsetzung solcher Innovationen in die deutsche StVO ist zumeist langwierig, aber auch hier werden Fortschritte erzielt. Als führende Fahrradstadt in Bayern sollte die Stadt Bamberg stets auf dem Laufenden sein, was neue planerische Möglichkeiten und Entwicklungen betrifft und diese konsequent testen und anwenden.		€													Gesamtstadt, nicht verräumlicht	
10 Radschnellverbindungen - regionaler Radverkehr																					
Rv	Rv 10-1	Machbarkeitsstudie(n) zu Radschnellverbindungen in den Landkreis			Prüfen von Potenzialen, Effekten zu MIV und ÖV, Kosten und Machbarkeiten anhand verschiedener Trassenvarianten, Abstecken von Routenkorridoren und Maßnahmen zur wesentlichen Verkürzung und Attraktivitätsverbesserung im gemeindeübergreifenden Freizeit- und Berufs-Radverkehr; Gesprächsaufnahme mit Nachbarkommunen Das Vorgehen im AK "Schnelle Radverbindung BA-Forchheim-Erlangen" könnte ebenso als Vorbild dienen.		€													Gesamtstadt und Umland	
Rv	Rv 10-2	Realisierung von Radschnellverbindungen	 S-10		Umsetzung gem. den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien Kooperation mit Nachbarkommunen Weitgehend vom Kfz-Verkehr abgetrennte, querungs- und knotenarme Routenführung, Breite orientiert an den Vorgaben für Radschnellwege (4 m), Belag eben und frei von Versprünge für schnelles Fahren, dem Tempo entsprechende Kurvenradien, an Knoten nach Möglichkeit bevorrechtigt und gut einsehbar		€€€													Der VEP gibt eine erste Einschätzung möglicher Routenkorridore und Potenziale. Diese sind als Arbeitsgrundlage anzusehen und müssen in der Machbarkeitsstudie sowie im Rahmen der Umsetzung weiter konkretisiert werden.	
	Rv 10-2a	Teil des Metropolradwegs BA - Strullendorf (- Hirschaid) - Forchheim - Erlangen, bis Nürnberg			Treffen zur Planung eines Metropolradwegs finden bereits statt. Bamberg soll aktiv am Arbeitskreis "Schnelle Radverbindung Bamberg-Forchheim-Erlangen" mitarbeiten und die Planungen und Realisierungen vorantreiben. Die Führung des geplanten Metropolradwegs soll möglichst unter Ertüchtigung des Bestandes auf der Regnitz-Radweg-Kanalroute erfolgen. Die Ausstattung und Infrastruktur entspricht den Standards gem. bayer. "Radhauptverbindung" Der Anschluss in Bamberg erfolgt voraussichtlich an der Galgenfuhr zum Kanalufer bzw. über eine neue Geh- Radwegbrücke zwischen Neue Bughofer Straße und Weegmannufer. Pendleraufkommen (SVP-Beschäftigte 2015): 1.654 (Strullendorf)/1.782 (Hirschaid)		€€														Bamberg - Forchheim entlang der Regnitz-Radweg-Kanalroute

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










































































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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug	weiß: kein Einfluss	Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung										
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug	hellblau: indirekt											
						lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug	dunkelblau: direkt											
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	ZIELBEZUG							VERKEHRSMITTEL					
								Mobilität für alle	Förderung	Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	
Fb	Fb 2-2	Umgestaltung zentraler Räume zu Mischverkehrsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität	★ S-4		Mit der Kettenbrücke hat die Stadt Bamberg positive Erfahrungen zu gleichberechtigenden Straßenraummodellen (ähnlich Shared Space oder Begegnungszone) gesammelt; dies sollte auch auf andere Straßen- und Platzbereiche in der Stadt übertragen bzw. modifiziert werden. Alle Verkehrsteilnehmer bewegen sich dabei möglichst gleichrangig; die Zuweisung der Fahr- und Gehbereiche erfolgt intuitiv, unterstützend gegliedert durch Oberflächen, dezente Farbgestaltung oder Rinnen und Mobiliar. Der Raum ist niveaugleich bzw. nur weich separiert. Die rechtliche Umsetzung erfolgt in Deutschland meist als verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereich. Die Aufnahme solcher Straßentypen und die Umsetzung in/von vorher definierter Gestaltungsrichtlinien (vgl. Fb 1-4 und Fb 4-1) ist zielführend.		€€€													Neben einigen prominenten und vieldiskutierten Straßenräumen (z. B. Lange Straße, Judenstraße, Domplatz, Luginbank, Karolinenstraße) bietet sich die Anwendung des Prinzips v.a. in den kleineren, innerstädtischen Gassen zur Aufwertung der begrenzten Flächen an. Die folgende Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
	Fb 2-2a	Ausgestaltung der Langen Straße			Die Lange Straße bleibt verkehrsberuhigter Geschäftsbereichs (20 km/h). Der Radverkehr wird in beide Richtungen freigegeben. Niveaugleicher Ausbau der Straße mit klar erkennbarer Separation zw. Fahrbahn und Seitenräumen (ansprechend gestaltet, z. B. Markierungen, Rinnen oder Oberflächen, Begrünung und Mobiliar); MIV und Busverkehr z. B. auf einer Mittelfahrtspur, daneben beidseitig (optisch) abgesetzter Raum für Radverkehr; Parken nur an ausgewiesenen Stellen für Sondernutzer (z. B. Menschen mit Behinderung, Ladezonen, Lastenräder, nur wenige Bereiche für sehr kurzes Parken/Halten), weiterhin sehr günstige Tarife in den nahen Parkbauten.		€€€													Lange Straße
	Fb 2-2b	Aufwertung der Straßenräume im Umfeld der Langen Straße			Die Straßenräume und Gassen im Umfeld der Langen Straße stellen ein hohes Potenzial zur weiteren Aufwertung der Innenstadt und Erweiterung der Wohn- und Aufenthaltsbereiche dar. Auch hier ist eine ebenerdige Straßenraumgestaltung als Mischverkehrsfläche priorisiert. Diese erlaubt zudem eine Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen, sofern es sich um Einbahnstraßen handelt. Wegebeziehungen werden verkürzt und attraktiviert.		€€													Straßenräume im Umfeld der Langen Straße (u.a. Zinkenwörth, Habergasse, Generalsgasse, Hellerstraße)

































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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	 gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung			
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	 mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt							
						 lang (2035+)	 hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt							
						 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr						ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL		
Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse									Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.

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





































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

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





















































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














































































MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						kurz (2025)	€ gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung				
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt								
						lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt								
						Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr						ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL			
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung	Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.		
Fb	Fb 4-4	Anlage/Aufwertung & Instandhaltung von Treppenanlagen			Einrichtung einer Treppendatenbank mit Erfassung der Lage, des baulichen Zustands, der Qualitäts- und Ausstattungsmerkmale (Barrierefreiheit, Beleuchtung, Wegweisung), laufende Instandsetzung und Aufwertung; wo möglich Ergänzung von Rampen		€€															
	Fb 4-4a	Erneuerung von Treppenanlagen			Erneuerung der Treppen, z. B.: Im Wiesengrund/Paradiesweg Milchweg Hinterer Bach/Kaulberg Stephanskirche		€€														Im Wiesengrund/Paradiesweg Milchweg Hinterer Bach/Kaulberg Stephanskirche	
	Fb 4-4b	Ersatz der Treppen Am Börstig durch Rampe			Ersatz der Treppenanlage Am Börstig zum Wendebereich Flurbereinigungsgebiete durch eine langgezogene Rampe; auch wichtig für Radverkehr / Stadtteilbindung und wichtige Beziehung nach Hallstadt		€€														Am Börstig	
	Fb 4-4c	Errichtung einer Rampe zw. Bleichanger und Adenauerufer			Errichtung einer direkten Verbindungsrampe am Bleichanger zum Adenauerufer; auch wichtig für Radverkehr / als Stadtteilverbindung im Routennetz enthalten		€€														Bleichanger/Adenauerufer	
	Fb 4-4d	Neue Treppe Bienenweg/Regensburger Ring			Neuer Aufgang vom Bienenweg zum Regensburger Ring		€€													Bienenweg / Regensburger Ring		
Fb	Fb 4-5	Erhalt zentraler Pkw-Stellplätze und deren Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen			Erhalt des Bestands bzw. Umwidmung normaler Pkw-Stellplätze zu Behindertenstellplätzen (aber auch begrenztes Angebot an Kurzzeitparken für z. B. Eltern-Kind oder Senioren (z. B. vor Arzthäusern) im Falle von mangelnden Alternativen und Berücksichtigung bei Umgestaltungen von Straßenräumen auch weiterhin: Berücksichtigung bei Sperrungen während Festen, Veranstaltungen (z. B. Sandkerwa)		€													z. B. am Maxplatz, Fleischstraße, Heumarkt, Heinrichsdamm, Heinrichstraße, Promenade/Ecke Franz-Ludwig-Straße, Domplatz		
Fb	Fb 4-6	Barrierefreiheit im ÖPNV			gem. PBefG ist bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV zu erreichen. Eine Prioritätenliste zum Umbau der Haltestellen lexistiert, ist stetig zu aktualisieren und zügig abzuarbeiten; siehe auch Öv 4-1 Die Stadt sollte daran anknüpfend, die Zuwegungen und das Haltestellenumfeld barrierefrei gestalten (vgl. Fb 4-3).		€€€													Gesamtstadt; Haltestellen und Umfeld		




































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





































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

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

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































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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	 gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung	
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen . Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	 mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt					
						 lang (2035+)	 hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt					
						 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr						ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse <small>Ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten.</small>	Mobilität für alle	Förderung Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	 Kfz	 Fuß	 Rad	 ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
3 Veranstaltungsverkehr																			
Et	Et 3-1	Veranstaltungsbezogene Angebotsausweitung im ÖPNV			Einsatz von Sonderbussen und Taktverdichtung z. B. Konzerten, Sportevents, Stadtfesten (inkl. entsprechender Bewerbung und Kommunikation). Bei Großveranstaltungen (z. B. Arena, Sandkerwa, Weihnachtsmarkt) wird dies bereits praktiziert, das ist beizubehalten und konsequent auszuweiten.														Gesamtsstadt z. B. vom P+R oder Hbf zur Veranstaltung
Et	Et 3-2	Ausweitung der Kombiticket-Angebote und spezielle Tarife			Eintrittskarten kombiniert mit ÖV-Anreise-Ticket; Ausweitung des Angebots und stärkere Bewerbung der Möglichkeiten (auch bei Eventanbietern); Gewinnen von Kooperationspartnern; Zusätzliche Anreize schaffen: z. B. auf Veranstalterseite im Rahmen der Stellplatznachweise bei neuen Genehmigungen von Veranstaltungsorten oder auf Kundenseite durch spezielle Tarife und Ermäßigungen bei Nutzung des Umweltverbunds; Lenkung durch Parkgebühren und Ticketerstattung														Gesamtsstadt, ggf. Ausweitung regional
4 Reisebusse																			
Et	Et 4-1	Ausweitung der ordnenden Maßnahmen im Reisebusverkehr			Ergänzung des Reisebuskonzepts (Anfahrtrouten, Haltestelle Mußstraße, Parkplatz Margaretendamm) um weitere Busreiseabsetzpunkte an touristischen Zielen zur Lenkung und Verteilung des Aufkommens Radverkehrsführung an den Haltestellen berücksichtigen (Ausstieg von Menschengruppen muss umfahrbar bleiben) Teile des Berggebiets nur noch mit Kleinbussen befahrbar, Ausweisung von ggf. Shuttlediensten dorthin. Überwachung und Sanktionierung von Bus- Falschparkern														bestehende Haltestelle Mußstraße, denkbare Haltestellen: z. B. Parkplatz Margaretendamm, Schönleinsplatz Busparkplatz ebenfalls am Margaretendamm
5 Wassertourismus																			
Et	Et 5-1	Neuordnung des Kreuzfahrtschiff- Bustransfers			Anpassung und Neukoordinierung der Transferbushaltestellen unter Berücksichtigung neuer Möglichkeiten. z.B. Umgestaltung ZOB (kleine Shuttlebusse), Haltepunkte für Reisebusse mitnutzen, ggf. Integration von Stadtbussen in den Touristentransfer Prüfung von Wassershuttles vom Anleger zu Am Kranen, Leinritt (Höhe Konzerthalle), o.ä. (vgl. Et 5-3)														Shuttlebus: Reisebushaltepunkte, ZOB Shuttleboot

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










































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

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





















































































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















































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


































































































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


































































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
















































































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









































































































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

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

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030						 kurz (2025)	 gering (< 100.000 €)	weiß: kein Zielbezug						weiß: kein Einfluss				Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detaillierung		
Der Maßnahmenkatalog stellt die begleitende Handlungsanleitung des VEP dar und soll Grundlage und Entscheidungshilfe für späteres Handeln sein. Er ersetzt keinesfalls die vor der Umsetzung in politischen Gremien erforderliche Diskussionen und Beschlüsse von größeren Einzelmaßnahmen. Er gibt aus gutachterlicher Sicht im Sinne der gesetzten Ziele die erforderliche Richtung vor, schafft aber kein Vorentscheidung der aufgeführten Maßnahmen.						 mittel (2030)	 mittel (< 2,5 Mio €)	hellgrün: indirekter Bezug						hellblau: indirekt						
						 lang (2035+)	 hoch (> 2,5 Mio €)	dunkelgrün: direkter Bezug						dunkelblau: direkt						
						 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr	ZIELBEZUG						VERKEHRSMITTEL						
Handlungs- feld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort- Maßnahme	Kurzbeschreibung	Umsetzungs- horizont	Kosten- klasse	Mobilität für alle	Förderung	Umweltverbund	Regionalverkehr & Erreichbarkeit	Straßen- & Stadträume	Luftschadstoff- & Lärmreduzierung	Bestandsicherung & Effizienz	Verkehrs- & soziale Sicherheit	 Kfz	 Fuß	 Rad	 ÖV	Alle Auflistungen stellen Handlungs-empfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden.
Si	Si 2-2	Besser sehen und gesehen werden			Hierzu sind unterschiedliche Kleinstmaßnahmen vorstellbar															Gesamtstadt
	Si 2-2a	Verkehrsspiegel			Anbringen ortsfester Spiegelsysteme (Verkehrsspiegel oder black-spot-mirror) an unfallträchtigen Knoten zur Reduzierung des toten Winkels (z. B. von abbiegenden Lkw)															an Hauptverkehrsstraßen mit paralleler oder gemeinsamer Radführung
	Si 2-2b	Sichtbar machen der Seitenraumnutzungen			Aufmerksamkeit auf z. B. spielende Kinder erzeugen (informelle Beschilderung, Herstellung von Sichtbeziehungen, Sams-Figuren)															auf Schulwegen, an Spielplätzen
Si	Si 2-3	Sicherheitsabstand			Der Sicherheitsseitenabstand zu Radfahrenden wird an Straßen mit gemeinsamer Verkehrsfläche durch die überholenden Kfz häufig nicht eingehalten. Abhilfe schafft die neue StVO nach der nun ein Überholverbot seitens der Kfz für den Radverkehr ausgewiesen werden kann. Dies kommt insbesondere bei schmalen Straßen mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder im Mischverkehr in Frage (siehe auch Rv 5-5); neben Beschilderung können bauliche Maßnahmen langfristig nachhaltiger wirken.															Prüfung von z. B. Nürnberger Straße, Lange Straße, Kaulberg, ...
3 Beleuchtung von Straßen und Wegen																				
Si	Si 3-1	Beleuchtung von Straßen und Wegen			Beleuchtung zur Sicherheitsverbesserung für Rad- und Fußverkehr und damit zur ganzjährigen Nutzbarmachung dieser Verkehrsanlagen															Gesamtstadt
	Si 3-1a	im Straßennetz			Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens im innerstädtischen Straßennetz (reagierend auf Öffentlichkeitseingaben)															Gesamtstadt, ZOB, im Stadtbezirk Südwest (Öffentlichkeitseingabe)
	Si 3-1b	entlang der Regnitz			dezente Beleuchtung entlang der Geh- und Radwege am Ufer der Wasserwege															Problemschwerpunkte aus der Beteiligung: Weegmannufer: zw. Löwen- und Europabrücke Adenauerufer: zw. Löwenbrücke und Pumpwerk Margaretendamm
	Si 3-1c	in Unterführungen			Beleuchtung von Geh- und Radwegverbindungen in Unterführungen und Tunneln zur Beseitigung von Angsträumen und Steigerung der sozialen Sicherheit															Gänsewiesenweg (Öffentlichkeitseingabe); Unterführungen im Rahmen des Bahnumbaus
	Si 3-1d	an Radsschnellverbindungen			kontaktgesteuerte Beleuchtung der Radschnellverbindungen ausserorts (vgl. Rv)															entlang von Radschnellverbindungen
4 Kontrolle und Überwachung																				
Si	Si 4-1	Sicherstellung der Einhaltung der Verkehrsregeln (fließender Verkehr)			Konsequenter Ausbau der Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsregeln (vgl. auch Wi 2-2); z. B. mittels geahндeter Radarüberwachung und/oder Geschwindigkeitsanzeigen und Appelierung an die Vernunft															Prüfung der vom Stadtrat festgelegten Prioritätenliste und ggf. Ergänzung insb. an folgenden Schwerpunkten:
	Si 4-1a	an Standorten mit sensiblen Umfeld			schwerpunktmäßig an Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen															Umfeld von Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen
	Si 4-1b	auf Abschnitten mit Verkehrsberuhigung			auf Streckenabschnitten mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit															Abschnitte mit reduzierter Geschwindigkeitsbegrenzung
	Si 4-1c	zur Gewährung der Verkehrssicherheit			an Unfallhäufungsstellen und Abschnitten mit vielfältiger Nutzung															Unfallhäufungsstellen sowie in der Innenstadt
	Si 4-1d	zur Durchsetzung von Fahrverboten und Einbahnregelungen			regelmäßige Kontrolle von (Lkw-)Fahrverboten, Durchfahrtsverboten und Einbahnstraßenregelungen; bei Bedarf auch Umsetzung durch Installation von (automatischen) Pollern, Fahrtrichtungsblitzgeräten o.ä.															v.a. Innenstadt, Berggebiet

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

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

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



Stadträtin
Claudia John (FW)

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de



Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)

Mail:
architekturbueroreinfelder
@t-online.de



Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)

Mail:
martin.poechner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Herrn
Bürgermeister Jonas Glüsenkamp
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Änderungsanträge im Rahmen der Diskussion über den Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Bamberg, den 30.10.2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit stellen wir die beiliegenden Änderungsanträge zum Dokument „**Textentwurf
Handlungsfelder**“ des **Verkehrsentwicklungsplans vom September 2021**.

Alle Änderungsanträge sind – sofern sie nicht von der Verwaltung im Vorfeld übernommen werden –
gleichzeitig als Änderungsanträge für die Sitzungen im Mobilitätssenat und für die Vollsitzungen des
Stadtrates zu betrachten, in denen der VEP behandelt und abgestimmt wird.

Bereits im Voraus vielen Dank für Ihre Bemühungen und die Bemühungen der Stadtverwaltung!

Mit freundlichen Grüßen

Claudia John
FW-Stadträtin

Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin

Martin Pöhner
FDP-Stadtrat

Änderungsanträge der Fraktion FW-BuB-FDP zu

**„Verkehrsentwicklungsplan
Bamberg 2030 – Endbericht – Auszug Handlungsfelder“
vom September 2021**

4.3. STRASSENNETZ UND PKW-VERKEHR

Antrag 1:

Streiche auf Seite 14 im Punkt 4.3, 1. Absatz, Zeile 11 die Worte „drastische Reduzierung des Pkw-Anteils“ und ersetze sie durch die Worte „Reduzierung des PkV-Anteils“

Antrag 2:

Füge ein auf Seite 14 im Punkt 4.3, im Anschluss an den ersten Absatz: „Außerdem ist es für die Geschäfte und Dienstleister in der Innenstadt wichtig, dass diese weiterhin für alle Verkehrsteilnehmer erreichbar bleibt. Der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad soll vor allem durch attraktive Angebote gefördert werden.“

Antrag 3:

Streiche im Punkt 4.3 auf Seite 14 im 2. Absatz ab Z. 8 dieses Absatzes den Satz „Großräumige Straßenbauten Nicht weiter zu verfolgen.“ Und ersetze ihn durch:

„Außerdem sollten einzelne wichtige Lückenschlüsse und neue Anbindungsstraßen weiter verfolgt werden, wie zum Beispiel das Schlüsselprojekt „Zusätzliche Anbindung des Klinikums über die Waizendorfer Straße.“

Antrag 4:

Füge ein auf Seite 15 im Abschnitt St1 Instandhaltung der Straßen-Infrastruktur, rechte Spalte, nach dem zweiten Absatz vor dem neuen Punkt St2:

„Beispiele für Straßen, die sich in einem schlechten Zustand befinden und erneuert werden müssen, sind u.a. die Gaustadter Hauptstraße vom Ortseingang aus Richtung Bischberg kommend bis zur Einmündung der Breitäckerstraße, Teile der Wildensorger Straße und die Brücke in Bug. Aufgrund des bedenklichen Zustands der Brücke in Bug, wo in absehbarer mit einer kompletten Brückensperrung zu rechnen ist und damit die Stadtteile Bug und Südwest nur noch über den Münchner Ring eine Verbindung mit Bamberg hätten, ist der Neubau der Brücke in Bug als Schlüsselmaßnahme für eine weiterhin gute Verbindung der Stadtteile zur Kernstadt anzusehen.“

Antrag 5:

Ersetze auf Seite 17, in Punkt St 3, Spalte 1, dritter Absatz, letzte Zeile das Wort „Nürnberger Straße“ durch „innere Nürnberger Straße“ und streiche das Wort „Zollnerstraße“ auf derselben Seite in der 2. Spalte oben in der ersten Zeile.

Antrag 6:

Füge ein auf Seite 17 im Punkt St3, 2. Spalte, im Anschluss an den ersten Absatz: „Die Hauptverkehrsstraßen Berliner Ring, Münchner Ring, Kronacher Straße, Memmelsdorfer Straße, Starkenfeldstraße, Pöldorferstraße, Geisfelder Straße, Zollner Straße, äußere Nürnberger Straße, Hallstadter Straße, Coburger Straße, Forchheimer Straße und der Rhein-Main-Donau-Damm (= äußerer Heinrichsdamm) sollten bei ihrer bisherigen Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 50 bleiben. Auch die streckenweise Begrenzung auf Tempo 70 am Berliner und Münchner Ring wird beibehalten. Auch für weitere Straßen ist eine Beibehaltung von Tempo 50 noch zu prüfen, sollte der Stadtrat sich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt entscheiden.“

Antrag 7:

Streiche auf Seite 17, 2. Spalte, im Punkt St4 ab Zeile 6 die Worte: „aber auch sehr langfristige Planungen wie eine mögliche Verlegung und Anbindung der Europabrücke an die Lichtenhaidestraße (wenn die Brücke zukünftig saniert werden muss).“

Antrag 8:

Streiche auf Seite 18, 2. Spalte, im Punkt St 4 den 2. Absatz von „Bereits realisiert zeigten dies ebenfalls“ (= Vorschlag Abbindung von Sutte und Maternstraße vom Torschuster)

Begründung für die Streichung der Abbindung von Sutte und Maternstraße vom Torschuster :
Über das Berggebiet wird seit Jahrzehnten diskutiert. Ohne ein konkretes Gesamtkonzept ist diese „Schlüsselmaßnahme“ eine Maßnahme zu Lasten ganz vieler anderer Bambergerinnen und Bamberger, die im Berggebiet wohnen. Diese Einzelmaßnahme würde zu einer Überlastung vieler anderer Straßen im Berggebiet führen (z.B. Wildensorg/Jakobsberg und Kaulberg).

Antrag 9:

Streiche auf Seite 18, 2. Spalte, im Punkt St 4, 2. Absatz am Ende die Worte „Verkehrsmengenkontrolle (z.B. am südlichen Kaulberg)“ (= Z. 18 dieses Absatzes)

Antrag 10:

Füge ein auf Seite 19 einen zusätzlichen Punkt St 8: *(jetziger St 8 wird zu St 10)*

„Zusätzliche Autobahnanschlussstelle im Bamberger Osten

Um die Staus im Bereich der bestehenden Anschlussstellen zu Stoßzeiten abzufedern sollte die ehem. US-amerikanische Militäranschlussstelle an die Autobahn zu einer zusätzlichen Anschlussstelle ausgebaut werden. Hierfür sind erneute Gespräche mit dem Bund bzw. Freistaat zu empfehlen.“

Antrag 11:

Füge ein auf Seite 19 einen zusätzlichen Punkt St 9: *(jetziger St 8 wird zu St 10)*

„Zusätzliche Anbindung des Klinikums an die B22 über die Waizendorfer Straße

Der Ausbau des Klinikums am Bruderwald, der in den nächsten Jahren durch die geplante Verlegung des Klinikums am Michaelsberg an den Standort Bruderwald weitergehen soll, erfordert eine zweite

Anbindung des Klinikums über die Waizendorfer Straße. Die dafür erforderlichen Planungs- und Umsetzungsschritte sollten in den nächsten Jahren als verkehrspolitische Schlüsselmaßnahme zügig angegangen werden.“

Antrag 12:

Ersetze auf Seite 20, 1. Absatz (in St8, künftig St10) die letzten vier Zeilen „Vor allem für Anwohner:innen Entlasten.“ Durch folgende Formulierung:

„Vor allem für Anwohnerinnen und Anwohner sollen als Schlüsselmaßnahme neue Quartiersgaragen geschaffen werden, u.a. am Ottoplatz für das Sandgebiet. Auch an weiteren Standorten wie z.B. der Ecke Klosterstraße / Spiegelgraben sollte der Neubau einer Quartiersgarage geprüft werden. Bei bestehenden Tiefgaragen ist zu prüfen, inwieweit zusätzliche Parkplätze für Anwohner bereitgestellt werden können, am besten in einer Mischnutzung zwischen Kunden der Innenstadt (tagsüber) und Anwohnern (abends und nachts sowie am Wochenende).“

Antrag 13:

Füge ein auf Seite 20, im bisherigen Punkt St 8, im Anschluss an den ersten Absatz:

„Außerhalb des Bereichs des Weltkulturerbes, das heißt im Gebiet des Stadtdenkmals, soweit es in seinen Grenzen über das Weltkulturerbe hinaus geht, und im übrigen Stadtgebiet sind Kurzzeitparkplätze auch künftig ein wichtiger Standortfaktor für den örtlichen Handel und Dienstleistungen. Sie sollen deshalb dort ungeschmälert erhalten bleiben.“

Antrag 14:

Ersetze auf Seite 20, im bisherigen Punkt St 8, im letzten Absatz die letzten 5 Zeilen „Temporäre Maßnahmen wären in diesem Sinne vorstellbar.“ Durch folgende neue Formulierung:

„Temporäre Maßnahmen wären in diesem Sinne (mit Beteiligung der Akteure vor Ort) in Form von Stadtteilstellen und Kerwas u. a. an der Langen Straße, Am Kranen/Kapuzinerstraße, am Holzmarkt oder in der Wunderburg vorstellbar. An der nördlichen Promenade könnte unter den Bäumen vor der Post im Sommer über mehrere Monate eine Nutzung als schattiger Café-Garten erprobt werden, während im Winterhalbjahr die Parkflächen weiterhin als Parkplätze genutzt werden können. Am Katzenberg könnte eine Fortsetzung der aufgrund der Corona-Krise eingeführten Nutzung der Parkplätze für gastronomische Zwecke im Sommer geprüft werden. Bei allen diesen Maßnahmen ist sicher zu stellen, dass stets weiterhin ausreichend Anwohnerparkplätze zur Verfügung stehen.“

4.4. WIRTSCHAFTSVERKEHR

Antrag 15:

Füge ein auf Seite 22, im bisherigen Punkt Wi 1 City Logistik unten links im Anschluss an den ersten Spiegelstrich:

„Außerhalb der Fußgängerzone gilt aber auch künftig, dass die Anfahrbarkeit von Geschäften, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben mit geschäftseigenen Fahrzeugen nicht eingeschränkt wird. Die Abstimmung von Lieferzeiten und –routen bezieht sich nur auf fremde Anlieferer. Auch Handwerker und Umzugsunternehmen bleiben ausgenommen. Zudem ist eine intensive Einbeziehung der ansässigen Geschäfte und Dienstleister und ihrer Interessen in den Abstimmungsprozess notwendig.“

Begründung: Das würde sonst die Existenz von vielen Geschäften, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben gefährden; vgl. zum Beispiel auch Restaurants, die Essen liefern

Antrag 16:

Füge ein auf Seite 22 am Ende des Abschnitts Wi1 City Logistik (2. Spalte, genau vor Wi2):

„Übergeordnetes Ziel des Konzeptes muss aber sein, dass die Innenstadt weiterhin ein attraktiver Standort für den Einzelhandel bleibt und auch für Anwohner attraktiv bleibt. Ein solches Konzept muss daher die praktischen Bedürfnisse aller Beteiligten (Einzelhändler, Anwohner, Dienstleister) berücksichtigen.“

4.5. EFFIZIENTE MOBILITÄT

Antrag 17:

Füge ein auf Seite 25, 2. Spalte, im Punkt Ef 2 im letzten Absatz am Ende der vierten Zeile:

„Als dritte Schlüsselmaßnahme sollten von der Stadt bzw. einzelnen Tochterunternehmen Pilotprojekte gestartet werden zur längerfristigen Erprobung von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb sowie zum Thema „Klimaschonender Betrieb von Verbrennungsmotoren durch den Einsatz von „e-fuels“. Ziel muss es sein, die Energiewende auch im Bereich Verkehr technologieoffen anzugehen.

Und streiche gleichzeitig die bisherige Formulierung: „Auch der Einsatz von Wasserstoffantrieben der Fall war).

4.6. RADVERKEHR

Antrag 18:

Füge ein auf Seite 29: „Im Rahmen der Schlüsselmaßnahme „Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der City- und Stadtteilverbindungsrouen“ sollten u.a. folgende Teilmaßnahmen in den nächsten Jahren prioritär umgesetzt werden: Schaffung eines durchgehenden beidseitigen Radwegs entlang der Achse Pfisterberg – Peuntstraße – Marienbrücke, Ausbau der Radinfrastruktur entlang der Ludwigstraße und Schwarzenbergstraße (= Anschluss des Bahnhofs ans Radwegenetz), Ausbau der Radinfrastruktur in den Bahnunterführungen, Schaffung einer Radwegeverbindung entlang der Bahnlinie parallel zur inneren Nürnberger Straße; Umsetzung der Fahrradachse Bamberg-Ost entlang der Spiegelfelder.“

Antrag 19:

Füge ein auf Seite 36 zwischen dem zweiten und dem dritten Absatz:

„Innerhalb des Stadtgebietes von Bamberg kann das Ziel aufgrund der vielfach beengten Platzverhältnisse und aufgrund der angespannten Haushaltssituation der Stadt nicht die Schaffung völlig neuer Radschnellverbindungen sein. Vielmehr muss im Mittelpunkt eine Optimierung der Radwegeverbindungen in den Landkreis stehen. Hierfür sollten realistische Maßnahmen ausgearbeitet werden.“

Antrag 20:

Ersetze auf Seite 31, 2. Spalte im Punkt „Infrastruktur und Führung von Bamberger Erschließungsstrecken“ den letzten Satz „Eine Freigabepfung aller Einbahnstraßen werden.“ durch folgende Formulierung:

„Die Freigabepfung von Einbahnstraßen für den Radverkehr auch in Gegenrichtung sollte jedoch nur unter intensiver Beteiligung der Anwohner der Straße erfolgen.“

4.7. FUSSVERKEHR u. BARRIEREFREIHEIT

Antrag 21:

Ergänze in FB2, S.39, 1. Absatz dieses Abschnitts Fb2, im Anschluss an den 2. Satz:

„Dabei sind auch nach Möglichkeit innovative Ansätze wie z.B. neue Mischverkehrsflächen anzuwenden, wo die Verkehrsströme dies zulassen und der ÖPNV nicht behindert wird.“

Antrag 22:

Ersetze auf S. 39, in FB2, rechte Spalte, ab 7. Zeile bis Zeile 17.

Statt „Letzteres sollte möglichst flächig geschehen angelegt werden.“ soll folgende Passage eingefügt werden:

„Letzteres könnte mit Hilfe von Querungshilfen bzw. -inseln erfolgen und einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30. Da der Straßenquerschnitt der Luitpoldstraße aktuell den Raum für drei Fahrspuren umfasst, könnten Möglichkeiten der Beschleunigung für den ÖPNV geprüft werden. Beispielsweise könnte eine der drei potentiellen Fahrspuren zu einer Umweltspur werden. Da die Luitpoldstraße jedoch eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen zur Innenstadt ist, sollte die Befahrbarkeit für den Individualverkehr auch weiterhin in beide Richtungen erhalten bleiben.“

Begründung: Die jetzige Passage erweckt den Eindruck, dass die Luitpoldstraße für den Individualverkehr gesperrt werden soll. Dieser Eindruck entsteht, weil der zur Verfügung stehende Raum quasi komplett für Umweltspuren und flächige Querungshilfen in Anspruch genommen wird. Die Neuformulierung der Passage ist eine notwendige Klarstellung.

Antrag 23:

Ersetze auf S. 39, in FB2, rechte Spalte, die letzten vier Zeilen des ersten Absatzes „Kurzzeitparken und Ladezonen zu nutzen.“ Durch folgende Formulierung:

Kurzzeitparken und Ladezonen sind auch künftig für den Erhalt einer lebendigen Geschäftswelt in der Luitpoldstraße wichtig und zu erhalten.

Antrag 24:

Streiche im Abschnitt Fb2 auf Seite 40, linke Spalte, mittlerer Absatz, die Beispiele „Lange Straße“ und „Karolinenstraße“ als Beispiele für künftige Shared Space-Flächen.

Begründung: In der Langen Straße kommt zwar ein niveaugleicher Ausbau in Frage, aber der Straßenraum muss weiterhin klar von den Fußgänger- und Radfahrstreifen getrennt werden aufgrund der hohen Frequenz aller Verkehrsteilnehmer. Ein Vergleich der Langen Straße mit der Shared-Space-Fläche Kettenbrücke ist daher unangebracht. Auch die Stadtwerke lehnen bekanntlich eine Lösung wie im Bereich Kettenbrücke/Hauptwachstraße für die Lange Straße ab.

Die Karolinenstraße sollte aus Sicherheitsgründen herausgenommen werden, da diese teilweise recht unübersichtlich ist.

Antrag 25:

Füge ein im Abschnitt Fb2 auf Seite 40, linke Spalte, im Anschluss an Zeile 4 des 3. Absatzes die Worte: „Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass die Innenstadt grundsätzlich auch weiterhin für Kfz erreichbar bleibt.“

Antrag 26:

Streiche im Abschnitt Fb2 auf Seite 40 den zweiten Absatz „Eine Maßnahmenempfehlung ... den Kfz-Verkehr reduzieren.“ (geht bis S.41.) Dabei handelt es sich um die Abbindung von Sutte und Maternstraße vom Torschuster.

Antrag 27:

Ergänze im Abschnitt FB 5 „Querungsanlagen an Straßen“ auf Seite 42, im Anschluss an den zweiten Absatz dieses Abschnitts:

„Zum Beispiel sollte eine Querungshilfe am Anfang der Hainstraße etwa auf der Höhe der Villa Dessauer geprüft werden.“

4.8. EINKAUF-, TOURISMUS- UND VERANSTALTUNGSVERKEHR (Et)

4.9. ÖFFENTLICHER VERKEHR (Öv)

Antrag 28:

Streiche im Abschnitt Öv3 auf Seite 48 am Ende des ersten Absatzes die Worte „Memmelsdorfer Straße“, „Hallstadter Straße“ und „Marienbrücke“.

Begründung: Auf diesen Hauptzufahrtsstraßen zur Innenstadt gibt es keinen Platz für Umwelts Spuren. Sonst kommt es zum Verkehrschaos.

Antrag 29:

Ergänze im Abschnitt Öv5 auf Seite 49 in der linken Spalte im zweiten Absatz am Ende den Satz „Dabei ist angesichts der dauerhaft angespannten Finanzsituation der Stadt Bamberg festzuhalten, dass ein 365-Euro-Ticket nur dann finanzierbar ist, wenn der Bund und/oder der Freistaat Bayern die Mehrkosten dafür übernimmt.“

4.10. MOBILITÄTSMANAGEMENT UND –KULTUR (Mm)

-

4.11. SICHERE MOBILITÄT (Si)

-

4.12. MULTI- & INTERMODALITÄT (Mi)

Antrag 30:

Füge ein auf Seite 59 in Mi4 „Park&Ride“, 2. Absatz, Z. 15 dieses Absatzes nach dem Wort „identifizieren“: „Die Schaffung zusätzlicher Park&Ride-Parkplätze ist eine Schlüsselmaßnahme dieses VEP.“

Antrag 31:

Füge ein auf Seite 59 Mi4 „Park&Ride“, 2. Absatz, Z.18 dieses Absatzes nach den Worten „integriert sind“: „und räumlich sinnvoll über das gesamte Stadtgebiet verteilt werden.“

Antrag 32:

Füge ein auf Seite 60 einen **neuen Punkt Mi 6**

„Mi 6: Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften

Um den Autoverkehr in der Region insgesamt durch attraktive Angebote zu reduzieren ist der Ausbau bzw. Neubau von Pendlerparkplätzen eine wichtige Schlüsselmaßnahme. Hierfür sollten insbesondere Standorte an den bestehenden Autobahnanschlussstellen geprüft werden. Dadurch kann die Bildung von Fahrgemeinschaften für Auspendler unterstützt werden.“

4.13. MASSNAHMEN IM RAHMEN DES BAHNAUSBAUS



Stadträtin
Claudia John (FW)

Mail:
Claudia.Marion.John@web.de



Stadträtin
Daniela Reinfelder (BuB)

Mail:
architekturbaeroreinfelder
@t-online.de



Stadtrat
Martin Pöhner (FDP)

Mail:
martin.poechner@t-online.de

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Herrn
Bürgermeister Jonas Glüsenkamp
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antrag auf Ergänzung und Abänderung der Maßnahmentabelle zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Bamberg, den 31.10.2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit stellen wir folgenden Antrag auf Ergänzung und teilweise Abänderung der Maßnahmentabelle zum VEP:

a) Wir beantragen die Aufnahme folgender Punkte in die Maßnahmentabelle:

1. Neue Maßnahme St 4-8: Zusätzliche Anbindung des Klinikums an die B22 über die Waizendorfer Straße als Schlüsselmaßnahme
2. Neue Einzelmaßnahme St 8-5a: Neubau einer Quartiersgarage am Ottoplatz 1a für das Sandgebiet
3. Neue Einzelmaßnahme St 8-5b: Neubau einer Quartiersgarage an der Ecke Klosterstraße / Spiegelgraben in Verbindung mit neuer Grünfläche
4. Neue Einzelmaßnahme St 8-5c: Neubau einer Quartiersgarage am Schulplatz (Kaulberg)
5. Neue Einzelmaßnahme St 8-5d: Neubau einer Quartiersgarage auf dem Finanzamtsparkplatz in der Gabelsberger Straße (in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern)
6. Neue Einzelmaßnahme St 8-5e: Prüfung einer Quartiersgarage für den Bereich der (inneren) Nürnberger Straße auf Flächen, die im Zuge des Bahnausbaus frei werden (z.B. als Parkpalette)
7. Neue Maßnahme St 4-9: Neue Autobahnanschlussstelle im Bamberger Osten anstelle der ehem. Militäranschlussstelle

b) Wir beantragen die Streichung folgender Punkte aus der Maßnahmentabelle:

1. Maßnahme St8-7 Karstadt-Tiefgarage nur noch für Anwohner
2. Maßnahme Rv3-1I Starkenfeldstraße: Prüfung der Umwandlung der zweiten Kfz-Fahrspur in baulich getrennte Radspuren – und Maßnahme Rv5-2a Ersetzung Autofahrspur durch Radfahrspur bei Starkenfeldstraße und Würzburger Straße trotz vorhandenem Radweg
3. Maßnahme Rv3-2o Brennerstraße als Fahrradstraße
4. Maßnahme Rv3-2f Pöddendorfer Straße: Streichung des Teilaspektes „Prüfung einer Fahrradstraße“
5. Maßnahme Fb2-3b Umweltschleusen Pöddendorfer Straße
6. Maßnahme St4-4 Europabrücke an Lichtenhaidestraße anbinden
7. Maßnahme St2-2c Verkehrsmengenkontrolle am Kaulberg durch Pfortnerampel
8. Maßnahme St2-1c und St 4-7 Abbindung Sutte und Maternstraße vom Torschuster
9. Maßnahmen Öv-3-2b und ÖV-3-2c: Bus- und Umweltspuren in der Memmelsdorfer Straße und der Hallstadter Straße
10. Maßnahme Fb5-3a begehbarer Mittelbereich Hainstraße
11. Maßnahme Fb5-3b begehbarer Mittelbereich Luitpoldstraße
12. Maßnahme Si-4-2c: Verfolgen von Hinweisen aus Internetplattformen (keine Förderung von Denunziantentum; die Überwachung der Einhaltung der Parkregeln ist Aufgabe des PüD)

c) Wir beantragen die Abänderung folgender Maßnahmenvorschläge:

1. Maßnahme Fb2-2a Lange Straße: Der Text in der Kurzbeschreibung wird wie folgt abgeändert:
„Niveaugleicher Ausbau der Straße mit klar erkennbarer Separation zw. Fahrbahn und Seitenräumen (z. B. Markierungen, Rinnen oder Oberflächen); MIV und Busverkehr auf Mittelfahrspur, daneben beidseitig optisch abgesetzte Streifen für Radverkehr; Parken nur an ausgewiesenen Stellen für Sondernutzer (z. B. Menschen mit Behinderung, Ladezonen, wenige Bereiche für sehr kurzes Parken/Halten), weiterhin sehr günstige Tarife in nahen Parkbauten.“
2. Maßnahme Mm4 – 1a Mobilitätsmanager: Maßgabe: nur ohne Stellenmehrung möglich
3. Maßnahme St8 – 8 Ausweitung Bewohnerparkbereiche; Maßgabe: Kurzzeitparkplätze für Kunden sollen aber erhalten bleiben
4. Maßnahme Wi3-3 Einrichtung von Radabstellanlagen für Lastenfahrräder; Maßgabe: nur bedarfsorientierte Schaffung von Abstellmöglichkeiten

Bereits im Voraus vielen Dank für Ihre Bemühungen und die Bemühungen der Stadtverwaltung!

Mit freundlichen Grüßen

Claudia John
FW-Stadträtin

Daniela Reinfelder
BuB-Stadträtin

Martin Pöhner
FDP-Stadtrat

BBB-Fraktion
Bamberger Bürger-Block
Stadtratsfraktion, Grüner Markt 7, 96047 Bamberg

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Rathaus Maxplatz
Bamberg

Eingang Stadt Bamberg
Sekretariat OB
29. Okt. 2021

-Antrag: „Änderung Vorlage Verkehrsentwicklungsplan“

Bamberg, 25.10.2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im September erhielten wir in der Lenkungsgruppe „VEP 2030“ einen Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes. Mit dieser Vorlage hat sich unsere Fraktion befasst und befindet diesen Entwurf aus mehreren Gründen für nicht Entscheidungsreif. Wir stellen daher diesen Antrag auf Änderungen/Ergänzungen wie nachfolgend aufgeführt:

4.3 Straßennetz & PKW-Verkehr

- Jegliche Aussage zum Verzicht auf Straßenneubauten ist zu entfernen.
- Im VEP gehen wir nicht von „Abnehmenden Verkehrsmengen“ aus, sondern hinblickend auf die Bevölkerungsentwicklung von „Zunehmenden Verkehrsmengen“.
- Es ist die Feststellung einzuarbeiten, dass die Leistungsfähigkeit der Straßenbauten durch Entscheidungen im VEP in keiner Weise für kein Verkehrsmittel verringert werden darf.
- Sofern nicht gesetzliche Vorgaben eine anders lautende Forderung stellen, spricht sich der VEP nicht für eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 aus.
- Temporeduzierungen bei Gefahrenstellen oder Ausweisung in Wohngebieten von verkehrsberuhigten Bereichen sollen nach Rücksprache mit Bürgervereinen und Anliegern ausdrücklich verfolgt werden.
- Der Erhalt von Kurzzeitparkplätzen und Ladebereichen im innerstädtischen Bereich ist für Gewerbetreibende existentiell wichtig. Der VEP muss daher ein klares Bekenntnis hierzu beinhalten.

4.4 Wirtschaftsverkehr

- Zur Belieferung von Unternehmen und Baustellen wird auch zukünftig der Einsatz von Lastkraftwägen über 7,5 Tonnen notwendig sein. Es ist daher festzustellen, dass die gegenwärtige Erreichbarkeit durch eventuelle Maßnahmen nicht verschlechtert oder gar unmöglich wird.
- Mit gleichen Anspruch benötigen auch Rettungsdienste und die Feuerwehr uneingeschränkte Zufahrtsmöglichkeiten. Diese werden zur Sicherheit der Bamberger Bevölkerung ausdrücklich uneingeschränkt erhalten.

Effiziente Mobilität

- Es ist die Aussage zu ergänzen, dass wir erst am Anfang einer sogenannten Verkehrswende stehen und mit neuen Antriebsformen und Verkehrsmitteln in den nächsten Jahren zu rechnen ist. Die Maßnahmen im VEP werden so ausgerichtet, dass moderne Entwicklungen in der Umsetzung nicht eingeschränkt, sondern gefördert werden.

Radverkehr

- Die Anordnung von Radschnellwegen (Breite 4mtr!) ist kein Ziel, welches sinnvoll verfolgt werden kann. Stattdessen ist das vorhandene Wegeangebot zu verbessern und zu sanieren.
- Die Anbindung von Radwegen über die Stadtgrenze hinaus soll nach Absprache mit dem Landkreis optimiert werden.
- Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr bringt auch Gefahren und Nachteile mit sich. Weitere Freigaben sollen erst nach Bewertung von langjährigen Erfahrungen unter Berücksichtigung von Bürgerbefragung und Bürgervereinen erfolgen.
- Eine Bevorzugung in der Ampelschaltung würde in Konsequenz für den übrigen Verkehr Verzögerungen, Stau und Schadstoffausstoß bedeuten. Auf diesen Punkt ist zu verzichten.
- Die Aussage „führende Fahrradstadt“ ist Provokant und sollte zur Vermeidung von Konfrontationen gestrichen werden.

Fußverkehr & Barrierefreiheit

- Anknüpfend an die Eingangsbemerkungen in diesem Punkt ist ausdrücklich herauszustellen, dass der VEP den Fußverkehr als schützenswertes Verkehrsmittel erkennt. Fußgänger, insbesondere Senioren und Behinderte haben oberste Priorität.
- Barrierefreiheit hat nicht nur mit baulichen Gegebenheiten, sondern auch mit Erreichbarkeit zu tun. Der Erhalt von Zufahrten, Kurzzeitparkplätzen sowie Behindertenparkplätzen im gegenwärtigen Umfang ist festzulegen.

Öffentlicher Verkehr

- Der ÖPNV muss als Alternative an Attraktivität gewinnen. Die Taktung der Stadtbusse, sowie die Routen werden überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.
- Der Ausbau von Leihstationen von Fahrrädern, E-bikes oder neuen Alternativen wird festgelegt.
- Die Buslinien werden besser an den Landkreis angebunden um für die Pendler aus dem Umland interessant zu werden.

- Im Dialog mit dem Landkreis werden nach Standorten für Auto/Bus-Drehscheiben gesucht. Umsetzung als Park+Ride.

Mobilitätsmanagement & Kultur

- Die vorgeschlagenen Kampagnen sind grundsätzlich zu unterstützen. Kernaufgabe soll jedoch die Förderung der Akzeptanz und die Mahnung zur Disziplin sein. Gegenseitige Akzeptanz ist die Grundlage für ein gutes Miteinander im Straßenverkehr und stellt den Sockel für das Funktionieren von Maßnahmen dar. Durch Mahnungen zur Disziplin soll das Einhalten von Verkehrsregeln gefordert und gefördert werden.

Sichere Mobilität

- Der zunehmende Fahrradverkehr hat als negative Begleiterscheinung das erhöhte Fehlverhalten von Radfahrern. Im Zusammenspiel von Polizei und kommunalen Sicherheitsdienst sind engmaschige Kontrollen vorgesehen. Ausdrücklich soll hier vorrangig ermahnt und erst im weiteren Verlauf bestraft werden.
- Insbesondere die Fußgängerzonen sind gegen unerlaubtes Befahren zu schützen. Der VEP spricht sich für ein konsequentes Handeln aus.

Mit freundlichen Grüßen



Norbert Tscherner
-Stadtrat-



Andreas Triffo
-Stadtrat-



Hans-Jürgen Eichfelder
-Stadtrat-



Herrn Bürgermeister
Jonas Glüsenkamp
Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg

Stadt Bamberg			
Referat 5			
Klima, Mobilität und Soziales			
Eingang: 29. Okt. 2021			
31	38	50	51
Bereichsleitung Soziales	52	Regionalwerke u. KEA	68

Geschäftsstelle
Grüner Markt 7
96047 Bamberg

Telefon
0951 / 203311

Telefax
0951 / 204713

E-Mail
csu@bnv-bamberg.de

Internet
<http://www.csu.bamberg.de>

Vorsitzender
Peter Neller
Greiffenbergstraße 15a
96052 Bamberg

Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030

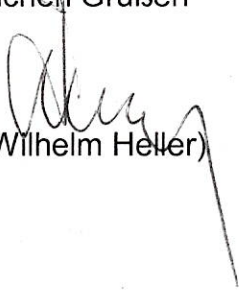
28.10.2021

Hochgeschätzter Herr Bürgermeister Glüsenkamp!

Anbei übergebe ich innert der in der Sitzung des Lenkungsausschusses festgelegten Frist zum 31.10.2021 für die CSU/BA-Fraktion die Stellungnahme zum Entwurf 9-21 „Auszug Handlungsfelder“, beinhaltend die Einwendungen und Änderungsvorschläge.

Ich gehe davon aus, dass nunmehr in absehbarer Zeit ein geänderter Entwurf vorgelegt werden wird.

Mit vorzüglicher Hochachtung
und freundlichen Grüßen


(Dr. Franz-Wilhelm Heller)
Stadtrat

Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030

Stellungnahme der CSU/BA-Fraktion zum „Entwurf 9-21 - Endbericht - Auszug Handlungsfelder“

Vorbemerkung:

Diese Stellungnahme befasst sich ausschließlich mit dem oben bezeichneten Entwurf „Auszug Handlungsfelder“. Wie der gesamte Verkehrsentwicklungsplan auszusehen hat, liegt noch nicht vor. Es ist zwar auf der Innenseite des Deckblatts ein Inhaltsverzeichnis abgedruckt. Jedoch liegt natürlich bisher nicht der gesamte Inhalt vor. Man befasst sich hier ausschließlich mit der Ziff. 4. (4.1 bis 4.13). Wie also die weiteren Punkte aussehen sollen, muss erst vorgelegt werden, damit dann auch dazu eine entsprechende Stellungnahme abgegeben werden kann. Wie gesagt: Diese Stellungnahme befasst sich ausschließlich mit dem bezeichneten Entwurf. Dies vorausgeschickt darf im Einzelnen vorgetragen werden wie folgt:

I.

In der Sitzung des Lenkungsausschusses wurde mit dem Entwurf „Auszug Handlungsfelder“ auch ein umfängliches Konvolut im DIN-A3-Querformat vorgelegt, welches auf jeder Seite überschrieben ist mit „Maßnahmenkatalog zum VEP Bamberg 2030“. Es handelt sich hier wohl um ein „Sammelsurium“ von Anregungen sowohl der Planersocietät wie auch aus verschiedenen gehörten Kreisen.

Zwar sind die Mitarbeiter der Planersocietät ob ihres Fleißes durchaus zu loben. Natürlich handelt es sich in nicht geringem Umfang um Vorschläge, die schon seit geraumer Zeit „herumgeistern“. Viele dieser Vorschläge stammen wohl von Interessengruppen.

Bereits im Lenkungsausschuss wurde von mir für die CSU/BA-Stadtratsfraktion Bamberg jedoch klar dargelegt, dass die CSU/BA-Stadtratsfraktion Bamberg einem Verkehrsentwicklungsplan, der einen solchen Maßnahmenkatalog zum Gegenstand haben würde, keinesfalls zustimmen würde.

Wenn nämlich dieser Maßnahmenkatalog Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplanes wäre, dann wären die dort aufgeführten Maßnahmen beschlossene Sache. Sie müssten dann in Zukunft nur noch umgesetzt werden und es könnte darauf bestanden werden, dass ja diese Maßnahmen schon beschlossen seien.

Wir haben nach wie vor eine repräsentative (mittelbare) Demokratie. Das gilt auch für alle Beschlüsse im Rahmen der Verkehrsentwicklung. Es hat also im Einzelfall auf Vorschlag der Verwaltung der Stadtrat als das dafür zuständige Organ zu bestimmen, welche Maßnahmen - gleich welcher Art - zu ergreifen und umzusetzen sind. Da hat irgendeine „Vorbildung“ durch einen Verkehrsentwicklungsplan nichts zu suchen. Die Stadt Bamberg würde sich ja sonst über mehrere Jahrzehnte hinaus bindend festlegen, welche einzelnen Maßnahmen durchzuführen sind.

Es hat also dieser Maßnahmenkatalog keinen Platz in einem zu beschließenden Verkehrsentwicklungsplan!

II.

Was nunmehr den Entwurf „Handlungsfelder“ anbelangt, darf folgendes erklärt werden:

1.

Die Festlegung auf Seite 14

„großräumige Straßenneubauten, welche nur wenig bzw. keinen zielführenden Einfluss auf den innerstädtischen Bereich haben würden und die (über-)regionale Erreichbarkeit nicht signifikant verbessern, sind hingegen nicht weiterzuverfolgen“

kann so nicht stehen bleiben. Sie ist zum einen zu schwammig gefasst. Welche Straßenneubauten haben keinen zielführenden Einfluss auf den innerstädtischen Bereich und können die Erreichbarkeit nicht signifikant verbessern? Welche Straßenneubauten sollen hier also ausgeschlossen sein?

Die CSU/BA-Stadtratsfraktion befürwortet z.B. auch künftig zwei Straßenneubauten, die nach wie vor für dringend notwendig erachtet werden: Zum einen ist dies die Zufahrt zum Klinikum am Bruderwald von der Waizendorfer Straße her; zum anderen ist es eine

Verbindung der B26 mit der B22 im Westen von Bamberg.

Die Zufahrt zum Klinikum am Bruderwald wird wohl auch Gegenstand eines alsbald zu beschließenden Bebauungsplanes sein können und müssen. Für die Verbindung der B26 mit der B22 liegen beim Straßenverkehrsamt seit langer Zeit vernünftige Planungen vor. Natürlich kann man diesen Straßenneubau auch sehr gut als zielführend für den innerstädtischen Bereich und vor allem die regionale Erreichbarkeit verbessernd charakterisieren. Es entsteht aber deutlich der Eindruck, als solle mit dieser Formulierung auf Seite 14 z.B. dieser Straßenneubau ausgeschlossen werden.

Nur ganz knapp und beispielhaft sei darauf hingewiesen, dass der gesamte Verkehr aus dem Maintal und den Nebentälern z.B. hin zum Klinikum am Bruderwald entweder durch die Stadt geleitet werden oder aber über den Berliner Ring und Münchener Ring verlaufen muss. Letzteres führt zu kilometerlangen Wegen, die erheblichen Mehrverkehr auslösen, was ja im Zweifel auch umweltschädlich ist. Ebenso entsteht ein erheblicher Mehrverkehr in der Stadt dadurch, dass alle Verkehrsteilnehmer, die aus den in den Aurach- und Ebrachtälern gelegenen Gemeinden wie auch aus den Steigerwaldgemeinden kommen und zum Laubanger und ins Hafengebiet gelangen wollen, durch die Stadt oder über den Münchener Ring und Berliner Ring fahren müssen. Sie könnten sonst sogleich vor der Einfahrt nach Bamberg problemlos auf sehr kurzem Weg in den Bamberger Norden geführt werden.

Es muss hier also eine klare Formulierung gefunden werden, die solche Straßenbauten wie die Zufahrt zum Klinikum am Bruderwald von der Waizendorfer Straße her oder die Verbindung der B26 mit der B22 nicht ausschließt.

2.

Grundsätzlich - dies gilt für den gesamten Entwurf - ist die CSU/BA-Stadtratsfraktion dagegen, dass sogenannte „Schlüssel-Maßnahmen“ eingeführt werden.

Zum einen werden hier sehr unterschiedliche Vorschläge unterbreitet. Wenn man auf Seite 16 liest, was unter der „Schlüssel-Maßnahme“ „Optimierung der übergeordneten Verkehrsknoten“ verstanden wird, dann handelt es sich hier um allgemein gehaltene Vorschläge, die zum Teil sicher zu begrüßen sind. So ist die Optimierung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen längst im Gange. Sie muss also mit Sicherheit vernünftig fortgesetzt werden. Der Bau von Kreisverkehren ist auch schon an vielen Stellen verwirklicht. Mit Sicherheit ist es sinnvoll darüber nachzudenken, wo Kreisverkehre

installiert werden können, wobei natürlich die in der deutschen Gesetzgebung vorgegebenen Voraussetzungen zu beachten sind, um die Sicherheit des Verkehrs zu garantieren. Mit Sicherheit kann man nicht „Kreisverkehren“ nach italienischem Muster an jeder Kreuzung einführen. Es muss hier genügend Platz vorhanden sein. Das allerdings kann man allgemein fassen.

Solche allgemeinen Schilderungen sind aber keine „Maßnahmen“. Maßnahmen sind etwas konkret Umzusetzendes.

Deshalb wird von der CSU/BA-Stadtratsfraktion vorgeschlagen, durchgängig immer dort, wo „Schlüssel-Maßnahmen“ bezeichnet werden, das Wort „Zielvorstellungen“ zu gebrauchen. Es handelt sich nämlich weitestgehend schon in diesem Entwurf um Zielvorstellungen und nicht um konkrete Maßnahmen.

Auch hier gilt nämlich das, was schon unter Ziff. I. gesagt ist: Der Verkehrsentwicklungsplan kann und darf nicht dazu dienen, dass bestimmte konkrete Maßnahmen beschlossen werden. Ob deshalb „kleine“ „Maßnahmchen“ gemeint sind oder bedeutendere, die dann den Namen „Schlüssel-Maßnahmen“ verdienen würden, ist völlig ohne Belang. Der Verkehrsentwicklungsplan hat Richtungen vorzugeben, jedoch nicht mehr oder weniger konkrete Maßnahmen zu beschließen.

3.

Was die Regelgeschwindigkeit für Autos innerorts anbelangt, hat der Gesetzgeber zu entscheiden. Dann muss man auch nicht widersprüchlich vortragen: So werden die Hauptverkehrsstraßen auf Seite 15 herausgearbeitet; auf Seite 16 wird erklärt, dass z.B. auf dem Berliner Ring auch 70 km/h gefahren werden kann und soll. Dann jedoch wird auf Seite 17 erklärt, dass auch auf sensiblen und besonders multimodal genutzten Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen die Prüfung zur Senkung der Fahrgeschwindigkeiten auf 30 km/h erfolgen solle; hier wird dann in die Zukunft der Gesetzgebung „gelangt“, um eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in der ganzen Stadt vorzusehen. Das ist - wie schon ausgeführt - Sache des Gesetzgebers!

In der Stadt Bamberg ist hier schon viel geschehen. Es gibt sehr viele Herabsetzungen der Fahrgeschwindigkeit für Pkws durch sehr unterschiedliche Maßnahmen. Wenn auf Seite 17 wieder der Begriff „Schlüssel-Maßnahme“ strapaziert und in Klammer erklärt wird, dass z.B. Nürnberger Straße, Luitpoldstraße und Zollnerstraße sich besonders gut eignen würden, um die Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h herabzusetzen, so würde dies eine

Festlegung darstellen, die so nicht mitgetragen wird.

4.

Was die Anpassung und Arrondierung von Straßenverbindungen anbelangt, wird ja dargestellt, dass es hier sehr unterschiedliche Meinungen auch aus der Bürgerschaft gibt. Hier ist ja eine „Schlüssel-Maßnahme“ nicht genannt. Allerdings wird schon wieder sehr konkret eine Maßnahme angesprochen, die nach Auffassung der CSU/BA-Stadtratsfraktion auch so nicht in den Verkehrsentwicklungsplan gehört. Es handelt sich um die Realisierung der Abbindung der Sutte und Maternstraße nach Norden zum Knotenpunkt Torschuster/Jakobsplatz. Natürlich ist hier ein Problemfall gegeben, der auch dadurch besonders befördert wird, dass es eben keine Verbindung der B26 mit der B22 im Westen Bambergs gibt, so dass hier die berühmte „heimliche Bergverbindungsstraße“ von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt wird. Auf der anderen Seite jedoch befinden sich am Domberg der Dom und diverse Museen, am Jakobsberg kirchliche Einrichtungen und der Kindergarten und im gesamten Gebiet des Michelsbergs und der St.-Getreu-Straße Klinikeinrichtungen und Altenheime. Wenn man hier die Zufahrt aus der Matern „kappt“, dann werden die Kirchgänger ebenso benachteiligt wie auch die Klinik- und Altenheimbesucher. Von den Bewohnern des Berggebiets (St.-Getreu-Straße, Wildensorger Straße, Rothofleite, Bundleshof, Michaelsberg etc.) ganz zu schweigen. Solche Maßnahmen müssen sehr intensiv betrachtet und mit allen Beteiligten intensiv besprochen und erörtert werden. Während der Baumaßnahmen in diesem Gebiet wurde wenigstens die Zufahrt aus der Lugbank über die Karolinenstraße geöffnet, die ja vorher gesperrt war. Freilich ist es für viele Bürgerinnen und Bürger, die aus dem Berggebiet kommen, ein deutlicher Umweg, wenn sie erst den Kaulberg herunterfahren und sich dann durch die Lugbank quälen müssen. Hier entstehen ja auch deutlich große Mehrverkehre, die man eigentlich auch vermeiden will.

Die Verlagerung der Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund ist ja durchaus ein zu befürwortendes Ziel, wird aber noch lange Zeit in Anspruch nehmen. Deshalb gehört eigentlich eine solche Maßnahmen auch nicht als Beispiel in den Verkehrsentwicklungsplan. Die Zielvorstellungen sind ja genügend gut beschrieben.

5.

Auch auf Seite 20 ist nicht von einer „Schlüssel-Maßnahme“ zu sprechen bei der Neuorganisation des ruhenden Verkehrs. Gerade hier zeigt sich wieder in aller Deutlichkeit, dass man wirklich nur von Zielvorstellungen sprechen kann. Nach hiesiger

Auffassung widerspricht es sich, wenn zunächst auf Seite 19 davon gesprochen wird, dass der VEP die Absicht verfolge, auch zukünftig ausreichend Parkraum in und um den Bamberger Innenstadtbereich bereitzustellen und somit den Standort optimal erreichbar zu halten, dann aber sogleich vorgeschlagen wird, sehr viel Parkraum zu entfernen und durch Maßnahmen der „Umsetzung der qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raumes auf bisherigen Parkmöglichkeiten“ zu ersetzen. Auch hier kann allenfalls von Zielvorstellungen die Rede sein!

6.

Beim Punkt „Wirtschaftsverkehr“ gilt im Grund dasselbe: Auch hier kann allenfalls von „Zielvorstellungen“ gesprochen werden. Es wird ja ohnehin - und dies ist sicher richtig - vorgeschlagen, dass es erst einer Konzeptstudie bedarf. Hier muss natürlich sehr vieles überlegt werden. Das geschieht aber ja ohnehin. Es langt also auch hier, wenn man Ziele ins Auge fasst.

7.

Was den Punkt „effiziente Mobilität“ anbelangt, kann die totale Abkehr von fossilen Brennstoffen im städtischen Verkehr nicht beschlossen werden. Es kann allenfalls eine Zielvorstellung dahin geben, dass sukzessive Kfz-Antriebe gefördert und gefordert werden, die möglichst CO₂-frei sind. Dabei ist die E-Mobilität sicher nicht „der Weisheit letzter Schluss“. Insoweit bleiben aber ohnehin die Bundesgesetze abzuwarten. Die Stadt kann hier nichts fordern, was nicht durch die Gesetzgebung gedeckt ist. Im Übrigen sollte gerade Bamberg darauf achten, dass der Verbrennungsmotor als solcher nicht allzu schnell „verschwindet“. Dann ist nämlich Bosch Bamberg, ein hervorragender Arbeitgeber mit immerhin noch rund 6.500 Arbeitsplätzen, „weg vom Fenster“. Bamberg sollte sich also in einem Verkehrsentwicklungsplan nicht zum „Vorreiter“ für Entwicklungen machen, die gar noch den Wirtschaftsstandort total schädigen könnten.

8.

Was die Wegweisung gemäß des Radroutennetzes (Seiten 27 ff.) anbelangt, schließt sich der Kreis zu dem schon oben Ausgeführten. Es ist nicht Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplans, eine ganz bestimmte Straße für ganz bestimmte Nutzungen festzulegen. Wenn also auf Seite 28 die Zollnerstraße „ausgewählt“ wird als „priorisierte Umweltverbundachse (Fahrrad & Bus)“, dann ist dies eine konkrete Maßnahme, die so nicht im Verkehrsentwicklungsplan zu beschließen ist. Immerhin wird ja an anderer Stelle

immer wieder betont, dass die Verbindung des Bamberger-Westens mit dem Bamberger-Osten über und unter der Bahn aufrechterhalten werden muss, um hier nicht eine Trennung und Spaltung herbeizuführen. Es wird deshalb auch an verschiedenen Stellen zurecht darauf hingewiesen, dass die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus von der Stadt bei der Bahn richtig angefordert ist (vgl. z.B. Seite 42 unter Fb6 oder Seite 61 unter 4.13).

9.

Was die Ausweisung von Radschnellverbindungen anbelangt (Seite 30), muss hier bei einer Stadt wie Bamberg sicher sehr vorsichtig vorgegangen werden. Radschnellverbindungen mögen dem „Überlandradverkehr“ dienen können. In der Stadt Bamberg jedoch sind solche nicht denkbar. Dazu ist Bamberg einfach zu kleinräumig und zu eng.

10.

Und die Ausweisung ganzer Quartiere als Fahrradzone muss - wenn überhaupt - äußerst vorsichtig angegangen werden. Es hat eine konkrete Festlegung auf bestimmte Gebiete im Verkehrsentwicklungsplan nach unserer Auffassung nichts zu suchen. Wenn also auf Seite 32 das ganze Haingebiet oder die ganze Gartenstadt als denkbare Fahrradzonen genannt würden, dann hat dies im Verkehrsentwicklungsplan nicht zu geschehen. Gerade z.B. die Gartenstadt ist ein sehr stark bewohnter und sehr lebendiger Stadtteil, der natürlich auch vom Kfz-Verkehr lebt!

Dort, wo es sinnvoll erscheint, werden ja ohnehin schon seit geraumer Zeit Zonen eingerichtet, die den Kfz-Verkehr stark einschränken. Inwieweit dies von mal zu mal auf welche Gebiete ausgeweitet werden kann, ist Sache der Beschlussfassung des Stadtrats im Einzelfall und ist nicht im Verkehrsentwicklungsplan vorzugeben. Einzelne Fahrradstraßen können ja durchaus auch in Zukunft ausgewiesen werden, wenn dies nach Beteiligung der Bürgerschaft im Einzelfall für sinnvoll gehalten wird. Hier ist eben die konkrete Entwicklung abzuwarten. Die Zielvorstellung, den Radverkehr sicherer zu machen, zieht sich ja durch den gesamten Verkehrsentwicklungsplan wie ein roter Faden durch.

11.

Die Ausweitung der städtischen Alleen mag man als allgemeine Zielvorstellung durchaus in den VEP aufnehmen. Noch in den 50er und 60er Jahren waren mehrere Straßenzüge in

Bamberg mit Alleen versehen. So war der Straßenzug vom Bahnhof bis zur Hainspitze durchgängig Allee.

Freilich widerspricht sich hier der VEP mit seinen vorgeschlagenen Maßnahmen: So wird davon gesprochen, dass z.B. der Straßenraum der Luitpoldstraße am besten so aufgeteilt würde, dass auf beiden Seiten 4 m Fußgängerstreifen und 2 m Radweg vorhanden sein sollten. Wo sollen dann die Bäume stehen? Dasselbe gilt bei den vorgeschlagenen Maßnahmen für die Zollnerstraße.

Jetzt sind die Alleen zum Teil dadurch erhalten, dass zwischen den Bäumen Parkstreifen liegen. Wenn aber diese Parkstreifen „fallen“ sollen, dann stehen die Bäume irgendwelchen Verkehrsmitteln im Wege. Man muss hier also sehr genau überlegen, wo man wie Straßengrün schafft. Hier ist also zumindest Vorsicht geboten!

III.

Diese Stellungnahme nimmt nicht für sich in Anspruch, den Entwurf umfassend und in allen Einzelheiten zu kommentieren. Vielmehr wird hier nur das Wichtigste angeführt, was es zu beachten gilt. Nur dann, wenn ein neuer Entwurf vorgelegt wird, der das hier Vorgetragene berücksichtigt, kann darüber nachgedacht werden, ob dem Verkehrsentwicklungsplan zugestimmt werden kann. Letztendlich wäre es freilich eine vernünftige Zielsetzung, dass eine große Mehrheit im Stadtrat sich dazu entschließen könnte, den Verkehrsentwicklungsplan zu beschließen. Das wird aber nur gelingen, wenn eben alle Einwendungen der Fraktionen berücksichtigt werden.

Dabei erscheint unnötige Eile beim besten Wille nicht geboten. Es gilt hier nichts „über's Knie zu brechen“. Dies umso weniger, als ja sehr viele Maßnahmen ohnehin schon angedacht sind und auch umgesetzt werden. Darüber hinaus wird der große Bahnausbau durchgeführt werden. Das bringt ja wieder ganz neue Aspekte mit sich. Umso weniger können Festlegungen in Einzelmaßnahmen erfolgen. Ein Verkehrsentwicklungsplan hat nach Auffassung der CSU/BA-Stadtratsfraktion wirklich nur einen groben Rahmen festzulegen mit Zielvorstellungen, wie sie z.B. in den Überschriften der Handlungsfelder aufgeführt sind. Einzelne Maßnahmen, die möglicherweise einzelnen Beteiligten an der Erstellung dieses Verkehrsentwicklungsplans besonders gefallen oder am Herzen liegen, können nicht Gegenstand eines solchen „Rahmenplanes“ sein. In einem Flächennutzungsplan wird ja auch nicht festgelegt, wo welches Haus gebaut werden darf.

Resümee: Es sollte weiterhin in aller Ruhe am Verkehrsentwicklungsplan 2030 gearbeitet werden. Bamberg hat sich über ein Jahrtausend entwickelt und kann nicht über Nacht total „umgemodelt“ werden. Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut.

Dr. F.-W. Heller
für die CSU/BA-Stadtratsfraktion

Betreff:
Anlagen:

WG: Einwendungen zum Verkehrsentwicklungsplan
VEP Text kommentiert.pdf; VEP Maßnahmen kommentiert.pdf

Betreff: Einwendungen zum Verkehrsentwicklungsplan

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Glüsenkamp,

wunschgemäß sende ich Ihnen für die Fraktion Grünes Bamberg die Stellungnahme zum Maßnahmenkatalog des Verkehrsentwicklungsplans 2030. Vor den einzelnen Handlungsfeldern sende ich Ihnen in der Folge einige grundsätzliche Anmerkungen, welche darstellen sollen, wie ein Beschluss zum VEP aussehen sollte, um unsere Zustimmung zu bekommen. Darüber hinaus erhalten Sie den Textentwurf und die Maßnahmentabelle kommentiert.

Der Bamberger Stadtrat hat im Jahr 2017 einstimmig die Ziele zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 gefasst. Diese Ziele sind der Gradmesser für die nun zu verabschiedenden Maßnahmen. Nur durch ein konsequentes Handeln sind eine Zielerreichung und somit die positiven Auswirkungen der Ziele wie z.B. mehr Aufenthaltsqualität, weniger Lärm, weniger Abgase, ein konsequenter Klimaschutz und nicht zuletzt mehr Verkehrssicherheit für alle Menschen erreichbar.

Für eine Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans braucht es eine entsprechende finanzielle Ausstattung, weshalb eine Haushaltsstelle „Umsetzung Verkehrsentwicklungsplan 2030“ ab dem Haushalt 2023 mit mindestens einer Million Euro auszustatten ist. Darüber hinaus ist ausreichend qualifiziertes Personal von Nöten. Eine Aufstockung ist sowohl im planerischen als auch im ausführenden Bereich unabdingbar.

Insbesondere hinsichtlich der anvisierten Veränderung des Modal Split und der damit einhergehenden Reduktion des Autoverkehrs ist ein Monitoring notwendig. Spätestens im Jahr 2024 soll daher eine Verkehrszählung zur Erhebung des Modal Split stattfinden.

Nachdem die Erarbeitung des VEP 2030 beinahe 6 Jahre benötigt hat und eine große Beteiligung der Zivilgesellschaft ermöglichte, braucht es nun umso mehr einen mutigen Beschluss, der diese zivilgesellschaftliche Beteiligung respektiert und in seiner Akzentuierung der Verwaltung Handlungsspielraum gibt, um die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.

Grundsätzlich finden viele Maßnahmen des Planer-Entwurfs unsere Zustimmung, allerdings stellen wir in Frage, ob sie ausreichend sind, um die Ziele zu erreichen (insbesondere hinsichtlich Modal Split). Auch deshalb sei noch einmal auf obiges Monitoring hingewiesen. Wir sind der Überzeugung, dass es insbesondere die Push-Maßnahmen sind, die besonders effektiv zur Zielerreichung beitragen.

Folgende Schwerpunkte sind in den jeweiligen Handlungsfeldern zu beachten:

Straßennetz und Pkw-Verkehr

- Konsequente Ausweisung von Einbahnstraßen zur Reduktion des motorisierten Durchgangsverkehrs.
- Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.
- Rückwidmung von oberirdischen Parkplätzen in öffentlich nutzbaren Raum.
- Konsequente und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung.
- Tempo 30km/h innerstädtisch, Tempo 50km/h auf Berliner/ Münchner Ring & Kronacher Straße.

Wirtschaftsverkehr

- Innovative Lieferkonzepte mittels E-Kleinfahrzeugen/ Schwerlast-Lastenrädern/ Lastenrädern insbesondere im Innenstadtbereich.

Effiziente Mobilität

- Bei der Stadtplanung wird der Umweltverbund mit Vorrang berücksichtigt. Ein städtisches Wachstum soll nicht zu Wachstum an zugelassenen PKW führen.

Radverkehr

- Es wird selbstbewusst herausgestellt, dass das Verkehrsmittel Rad das größte Verlagerungspotenzial weg vom MIV innehat.
- Die Cityrouten erhalten - wo immer möglich - Vorrang vor dem MIV.
- Radverkehr muss intuitiv sein. Dazu sollen Radwege verstärkt farblich markiert werden.
- Die Oberflächenqualität von Radwegen muss einwandfrei sein.

- Kreuzungsfreie Radschnellverbindungen in die Umlandgemeinden werden mit entsprechenden Standards realisiert.
- Stadteilverbindungsrouen werden optimiert.
- Einsatz von Schutzstreifen nur noch in Kreuzungsnähe um den MIV rechts zu passieren, nicht mehr im Fließverkehr.
- Durchgängiger Radweg am Münchner Ring zur Anbindung des südwestlichen Berggebiets, des vergrößerten Klinikums am Bruderwald, möglicher neuer Quartiere und des Landkreises.
- Stärkerer Einsatz von Fahrradstraßen im Nebennetz.

Fußverkehr & Barrierefreiheit

- Im innerstädtischen Bereich sind - wo immer möglich - barrierefreie Mischverkehrsflächen auszuweisen.

Einkauf-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr

- Das Potenzial des Fahrrad-Tourismus ist in Bamberg nicht ansatzweise ausgeschöpft. Die entsprechende Infrastruktur ist einzurichten (abschließbare Fahrrad-Garagen, Ladestationen, Repair-Stationen, Vergünstigungen im Einzelhandel, Kooperation mit bike & bed)

Öffentlicher Verkehr

- Es sind verstärkt Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen einzurichten.
- Ziel muss ein umlagefinanzierter ÖPNV sein, damit Tickets günstiger und Anbindungen besser werden.

Mobilitätsmanagement & -kultur

- Die klassische Verkehrserziehung soll durch eine moderne Mobilitätsbildung abgelöst werden
(vgl. <https://www.vcd.org/mobilitaetsbildung/>)

Sichere Mobilität

- Die Vision Zero muss das oberste Leitmotiv der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung sein.
- Um die Schulwegsicherheit zu gewährleisten, muss insbesondere auf Schulwegrouen der MIV reduziert werden.

Multi- & Intermodalität

- Die Mobilitätsapp soll neben Wegelänge, Reisedauer und Verkehrsmittel auch die CO2-Bilanz des jeweiligen Weges anzeigen und in Zusammenarbeit mit dem lokalen Handel benefits für umweltfreundliche Wege ermöglichen.
- Mobilitätsstationen sollen in weniger als 500 Metern von jedem Punkt der Stadt erreichbar sein.

Freundliche Grüße,

Christian Hader

Stadtrat GRÜNES BAMBERG

Sprecher für Mobilität, Bahnausbau und Sport

www.hader-bamberg.de

fb.com/christian.hader

Twitter: @radbamberger

Instagram: @radbamberger

Folgende Änderungen im Verkehrsentwicklungsplan 2030 wurden in der gestrigen Sitzung des Mobilitätssenates am 17. Mai 2022 beschlossen:

1. Abschlussbericht

Seite 17

Füge ein im Punkt „Gesellschaftliche Teilhabe/Gleichberechtigung/Mobilität für alle“ des Endberichts unten unter „Konkrete Zielsetzung“ im Anschluss an die Worte „... zur Verfügung“:

Der VEP soll primär für die schwächsten Verkehrsteilnehmer Verbesserungen bringen. Hierzu gehören neben den Fußgängern, vor allem auch Menschen mit Behinderung. Hierbei wird betont, dass Barrierefreiheit sich nicht nur auf bauliche Gegebenheiten bezieht, sondern auch auf Erreichbarkeit mit sämtlichen Verkehrsmitteln.
(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Seite 30

Im Punkt 4.1 heißt es derzeit: „Vor allem Geschäftstreibende und Dienstleistende der Innenstadt formulierten, dass Ihnen die Erreichbarkeit durch alle Verkehrsteilnehmer:innen sehr wichtig sei.“

Füge ein im Anschluss an diesen Satz folgende Ergänzung:

„Der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad soll deshalb in Zukunft vor allem durch attraktive Angebote gefördert werden.“
(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Seite 36

Streichung im Punkt 4 des Endberichts, 1. Spalte, 1. Absatz gegen Ende die Worte „Verkehrsmengenkontrolle (z. B. am südlichen Kaulberg)“ (= Z. 15-16 dieses Absatzes)

Gleichzeitig mit diesem Antrag verbunden ist die Streichung dieses Vorschlags „Verkehrsmengenkontrolle am Kaulberg“ auch an allen etwaigen anderen Stellen im Text des VEP sowie aus der Maßnahmentabelle des VEP.
(Antrag der Stadtratsfraktionen SPD/FW-BuB-FDP)

Seite 38

Füge im Anschluss an den Punkt St 8, direkt nach den letzten Worten „ weitestgehend entbehrlich werden.“

„Außerhalb des Bereichs des Weltkulturerbes, das heißt im Gebiet des Stadtdenkmals, soweit es in seinen Grenzen über das Weltkulturerbe hinaus geht, und im übrigen Stadtgebiet sind Kurzzeitplätze auch künftig ein wichtiger Standortfaktor für den örtlichen Handel und für Dienstleistungen.“

Sie sollen deshalb dort im Wesentlichen ungeschmälert erhalten bleiben. Auch die oberirdischen Anwohnerparkplätze werden in den Stadtvierteln außerhalb des Weltkulturerbes weitgehend beibehalten.“

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Seite 40

Füge auf der 2. Spalte, im Punkt Wi 1 City Logistik, im Anschluss an den ersten Spiegelstrich nach dem Wort „Logistikabläufe“:

„Außerhalb der Fußgängerzone gilt aber auch künftig, dass die Anfahrbarkeit von Geschäften, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben zum Be- und Entladen in geeigneter Weise erhalten bleiben. City-Logistik-Konzepte sind als zusätzliches Angebot zu verstehen“.

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Seite 69

Ergänze im Abschnitt „Öv1“ in Spalte 2 im Anschluss an den bestehenden Text (nach „... aufgenommen werden.“:

„Die Stadt Bamberg forciert im Dialog mit dem Landkreis den Ausbau des ÖPNV-Angebotes, beispielsweise durch P+R-Plätze in den Landgemeinden mit Busanbindung in die Innenstadt in kurzer Taktung. Zudem ist die Einrichtung eines regionalen Omnibusbahnhofs vorzusehen. Da ein großer Teil des innerstädtischen Individualverkehrs aus dem Landkreis kommt, würden sich hier ablesbare Erfolge einstellen. Mutmaßlich würden schon heute viele Leute gerne mit Bus oder Bahn nach Bamberg fahren, es fehlt jedoch das Angebot.“

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Seite 70

Füge im Abschnitt „Öv4“ im Anschluss an den bestehenden Text (nach „... umgesetzt“):

Der VEP stellt zudem fest, dass sich Barrierefreiheit nicht nur auf bauliche Gegebenheiten und den Ausbau von Haltestellen bezieht. Vielmehr darf durch Maßnahmen kein Nachteil für Menschen mit Behinderung bezüglich Erreichbarkeiten oder Einschränkungen der individuellen Verkehrsmittel entstehen.

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

2. Maßnahmentabelle

Handlungsfeld Et 6-1

Wiedereinführung der kostenfreien ersten Parkstunde in den öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

(vgl. auch separaten Antrag SPD/FW-BuB-FDP)

Handlungsfeld St2-2c

Verkehrskontrolle am Kaulberg durch Pfortnerampel

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

(vgl. auch Antrag SPD/FW-BuB-FDP)

Handlungsfeld St6-6

Streiche die Formulierung: „Der Sanierungszeitraum könnte ggf. im Rahmen von ohnehin stattfindenden Sperrungen genutzt werden, um die Auswirkungen einer autofreien Zollnerstraßenunterführung zu eruieren.“

Die Formulierung wird darüber hinaus in Maßnahme RV 6-6 gestrichen.

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Handlungsfeld St8-8

Füge unter „Kurzbeschreibung“ ein: „Maßgabe: Kurzzeitparkplätze für Kunden sollen aber erhalten bleiben.“

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Handlungsfeld Öv3-3a

Es wird folgende Passage ergänzt unter „Kurzbeschreibung“: Soll auch geprüft werden, ob das Klinikum angebunden werden kann.“

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)

Handlungsfeld Öv3-3c

Es wird folgende Passage ergänzt unter „Kurzbeschreibung“: Soll auch geprüft werden, ob das Klinikum angebunden werden kann.“

(Antrag der Stadtratsfraktionen FW-BuB-FDP/BBB)