

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2016/0045-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt 65 Entsorgungs- und Baubetrieb		Aktenzeichen: Datum: Referent:	27.01.2016 Beese Thomas
Lange Straße - weiteres Vorgehen			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
11.05.2016	Umweltsenat	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

Das Amtsinformationssystem ALRISS ist leider nicht in der Lage, mit Bildern und Grafiken angereicherten Text zu verwalten. Der Textteil des Sitzungsvortrages wurde deshalb als Anlage beigefügt.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Umweltsenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Umweltsenat beschließt einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich.
3. Der Radwegrest vor der Lichtsignalanlage am Obstmarkt wird mit Gehwegplatten (roter Klinker) belegt. Die Pflanzkübel in diesem Bereich werden entfernt.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, hierzu auf die Haushaltsmittel auf der Haushaltsstelle 63000.95310 „Umgestaltung Lange Straße“ zurückzugreifen.
5. Die Freischankflächen im Bereich Lange Straße 5 bis Lange Straße 17 werden an den Straßenrand verschoben.
6. Zwischen Generalsgasse und der Lichtsignalanlage am Obstmarkt wird ein absolutes Halteverbot eingerichtet. Weiterhin werden zwei Taxistellplätze bei der Generalsgasse eingerichtet.
7. Der Umweltsenat billigt die im Sitzungsvortrag beschriebene weitere Vorgehensweise und beauftragt die Verwaltung die Planungen weiter zu konkretisieren und erneut im Umweltsenat zu berichten.
8. Die Anträge der GAL-Stadtratsfraktion vom 05.10.2015, der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.06.2015, der BBB-Stadtratsfraktion vom 05.06.2015 und der FW-Stadtratsfraktion vom 11.11.2015 und der Antrag von Stadtrat Pöhner vom 17.06.2015 sind damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von 31.000 € (für die Sofortmaßnahmen) 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: Sitzungsvorlage mit allen Abbildungen
- Anlage 2: Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 05.10.2015
- Anlage 3: Antrag von Stadtrat Pöhner vom 17.06.2015
- Anlage 4: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.06.2015
- Anlage 5: Antrag der BBB-Stadtratsfraktion vom 05.06.2015
- Anlage 6: Antrag der FW-Stadtratsfraktion vom 11.11.2015
- Anlage 7: Antrag der IG-Lange Straße GbR auf Taxistellplätze vom 5.2.2016

Verteiler:

- Referat 2
- Referat 5
- Straßenverkehrsamt
- EBB
- STVP
- Amt 20 - Beschlüsse
- Amt 20/200 - zur Freigabe der Haushaltsmittel



Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr: VO/2016/0045-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status: öffentlich
<p><u>Hinweis:</u> Da ALLRIS nicht in der Lage ist, umfangreich mit Grafiken und Bildern angereicherten Text zu verwalten, musste der Textteil der Sitzungsvorlage als Anlage angefügt werden.</p>	
<p>Lange Straße - weiteres Vorgehen</p>	

I. Sitzungsvortrag:

1. Geschichte

Der Innerstädtische Ring ist bereits seit 1961 Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung. Bereits im Wirtschaftsplan der Stadt Bamberg (Flächennutzungsplan) vom Jahr 1961 wurden die Vorteile des damals als "Stadtring" bezeichneten Verkehrssystems hervorgehoben. Im Unterschied zu heute wurde der Stadtring jedoch damals über die Straßen Lange Straße, Kapuzinerstraße, Löwenstraße, Durchbruch Mitte, Zollnerstraße, Weißenburgstraße, Starkenfeldstraße, Peuntstraße, Friedrichstraße, Schönleinsplatz geführt. Im Verkehrsplan der Stadt Bamberg vom 31.12.1975 griff man die Idee erneut auf und diskutierte die verschiedenen Varianten, wobei meist von einem Durchbruch des Georgendamms ausgegangen wurde.

Die Idee des Ringes wurde auch bei der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes durch das Ingenieurbüro Billinger in den Jahren 1981 bis 1984 erneut diskutiert, wobei inzwischen die Idee des „Durchbruchs Mitte“ zu den Akten gelegt worden war. Als Ringführung wurde nunmehr die Straßenzüge Königstraße – Willy-Lessing-Straße – Lange Straße / Kapuzinerstraße – Löwenstraße definiert, wobei nur die Königstraße und Lange Straße / Kapuzinerstraße als Einbahnstraßen gedacht waren

Während einer Tiefbaumaßnahme Ende der 1970er Jahre waren die Erschließungsstraßen der Innenstadt schon über längere Zeit als Einbahnring gelaufen. Die Erfahrungen waren gut, sowohl bezüglich der Verkehrssicherheit als auch bezüglich des Verkehrsflusses. Das Planungsbüro Billinger stand zwar anfänglich einer Einbahnstraßenregelung skeptisch gegenüber, weil größere Fahrlängen und damit in der Summe größere Belastungen, also auch größere Abgasbelastungen befürchtet wurden, doch die rechnerische Kontrolle der Einbahnregelung in einem Verkehrsmodell hat diese Befürchtungen nicht bestätigt.

Aus der Erfahrung, dass bei Einbahnstraßen die Ausbildung der Knotenpunkte einfacher wird, der Fußgänger die Fahrbahn sicherer überqueren kann und Fahrbahnflächen zugunsten der Aufwertung der Seitenräume eingespart werden können, wurde aufgrund des ermittelten Ergebnisses das Einbahnsystem empfohlen. Dabei wurde ausdrücklich festgestellt, dass für den Radverkehr Radwege in Gegenrichtung zu diesen Einbahnstraßen verwirklicht werden müssen.

Aufgrund dieser Empfehlungen des Planungsbüros Billinger und des Baureferates hat dann auch der Stadtrat am 23. März 1983 die Einbahnführung in der Langen Straße, Kapuzinerstraße und Königstraße im Uhrzeigersinn beschlossen. Die Einführung des Innerstädtischen Ringes war umstritten, obwohl die

täglichen Staus und Behinderungen durch Lieferverkehr eine Änderung zwingend notwendig machten. Die Behinderungen waren so stark, dass die Busfahrpläne nicht eingehalten werden konnten. (Testfahrten hatten ergeben, dass eine „Runde“ auf dem Innerstädtischen Ring VOR Einführung der Einbahnrichtung ca. 45 Minuten und NACH Einführung der Einbahnrichtung ca. 7 Minuten dauerten.)



Entscheidungshilfen? Die Bürgerschaft ist derzeit aufgefordert, ihre Meinung zum Generalverkehrsplan, hier künftige Richtung des innerstädtischen Einbahnringes, zu äußern. Hilft Ihnen dieses Bild aus der Langen Straße? Foto: FT-Emil Bauer

(FT vom April 1984)

Die Richtung des Innerstädtischen Ringes - ob mit oder gegen den Uhrzeigersinn - wurde in der Kommission zum Generalverkehrsplan im Jahre 1985 nochmals heftig diskutiert. Am 5. Dezember 1985 formulierte die Kommission zum Generalverkehrsplan folgenden Beschlussvorschlag für den Umwelt- und Verkehrssenat:

"Der Umwelt- und Verkehrssenat beschließt die Führung des Innerstädtischen Ringes im Uhrzeigersinn. ..."

Der Umwelt- und Verkehrssenat hat dann am 13. 12. 1985 die Führung des Innerstädtischen Ringes im Uhrzeigersinn beschlossen.

Nachdem verschiedene Detailprobleme diskutiert und entschieden waren, wurde am 21. und 22. 04. 1987 der Einbahnringverkehr provisorisch eingeführt. Kennzeichen waren

- Zwei Fahrspuren in Einbahnrichtung (um Liefern und Laden abwickeln zu können, ohne den Verkehr zu behindern)
- Einseitiger Zweirichtungsradweg, z.T. mit Längstrennschwellen von der Fahrbahn abgetrennt



(Kapuzinerstraße, Blickrichtung Markusplatz)



(Lange Straße, Blickrichtung Obstmarkt)

Mit diesem Querschnitt hatten die Bamberger anfangs Probleme. Dies ging so weit, dass der damalige Verkehrserzieher der Polizei, Georg Herrmansdörfer, in der VHS einen Kurs mit dem Thema „Fahren auf dem Innerstädtischen Ring“ anbot. Nach einer über einjährigen Erprobungsphase, bei der beim provisorischen Innerstädtischen Ring verschiedene Nachbesserungen vorgenommen wurden, beschloss der Stadtrat am 18. 05. 1988, den Innerstädtischen Ring beizubehalten. Ausschlaggebend war unter anderem, dass die Busse nun ihren Fahrplan einhalten konnten. Durch die Einführung des Einbahnringverkehrs, der Verwirklichung des ZOB auf der Mittleren Promenade und durch die Anstrengungen des Verkehrsbetriebes zur Verbesserung der Fahrplan und Tarifgestaltung haben sich die Fahrgastzahlen von 1986 bis 1990 um 90% auf über 12,7 Mio Fahrgästen im Jahr erhöht.

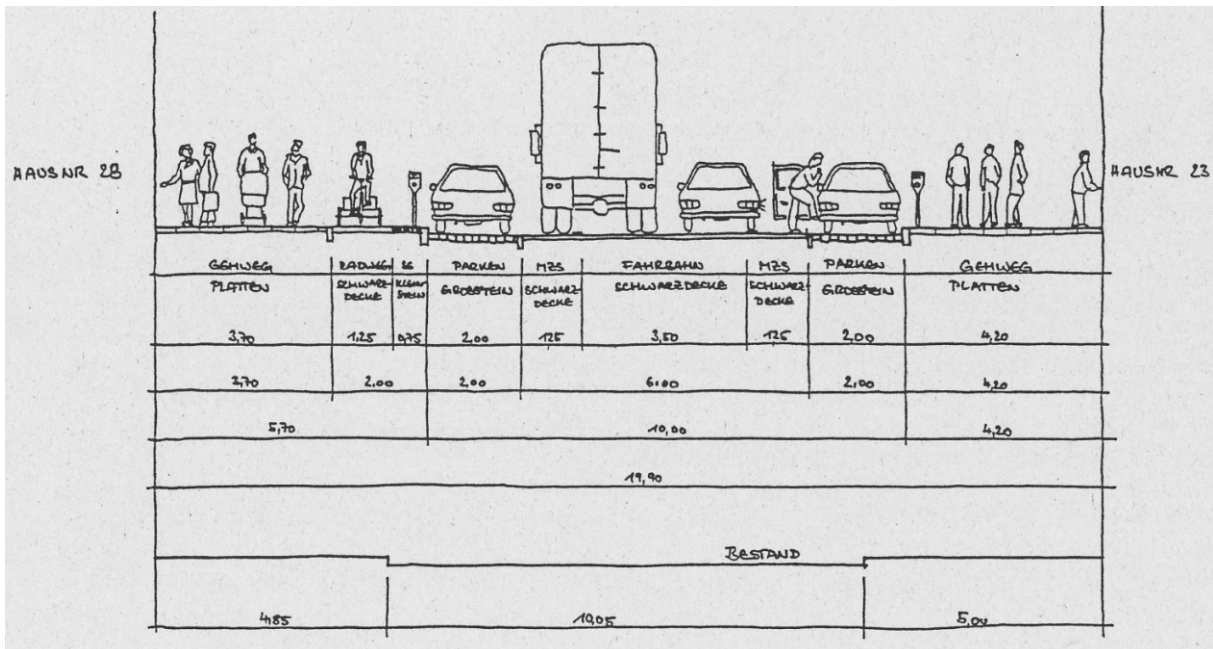
Vom Stadtplanungsamt wurde eine Ausbauplanung mit einem Querschnitt entwickelt, der in seiner funktionalen Konzeption die vielfältigen Nutzungsansprüche im Straßenraum berücksichtigte:

- Durchgangsverkehr von Kfz
- Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr
- Liefern und Halten
- Kurzzeitparken für PKW
- öffentlicher Personennahverkehr
- Radverkehr in beiden Richtungen
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Fußgänger im Längs- und Querverkehr
- Einkaufsstraße mit entsprechenden Seitenräumen (Fußgängerbereiche)
- Erschließung für umliegende Wohnungen und Geschäfte
- stadtgesterische Aspekte im Straßenraum.

Der neue Querschnitt sah im Einzelnen folgende Abmessungen vor:

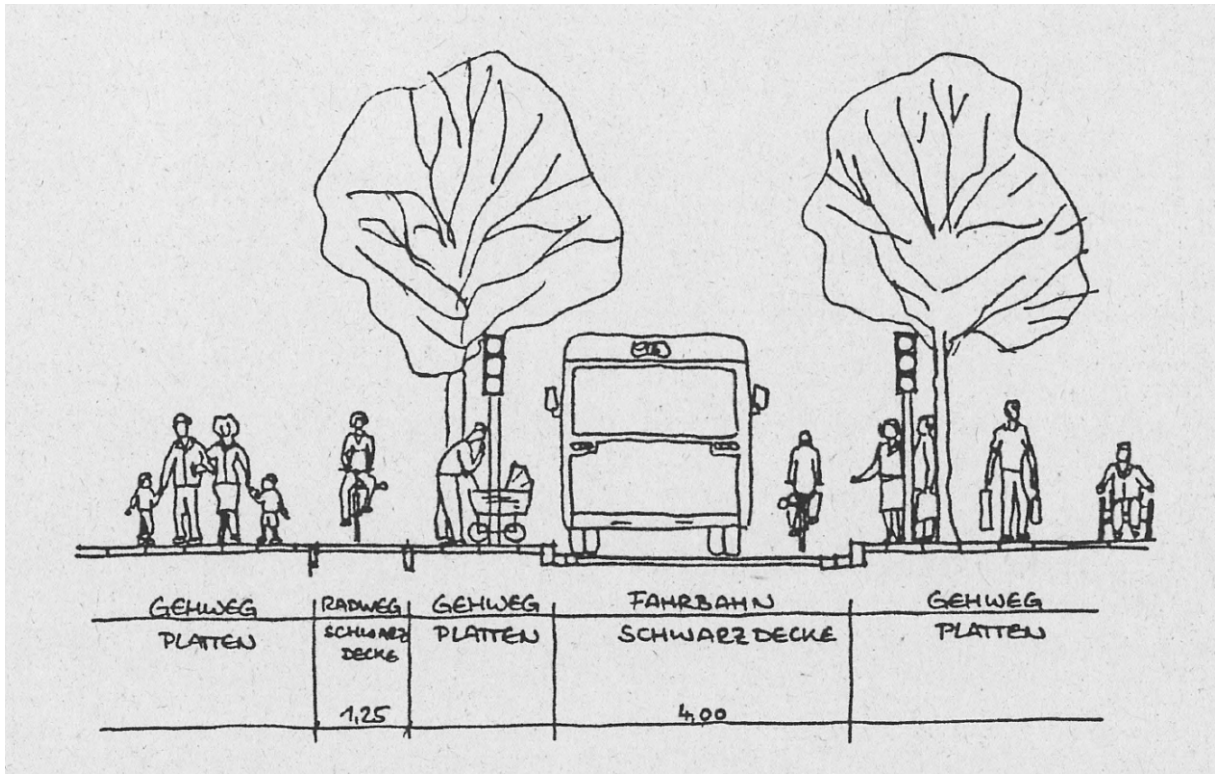
- einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m,
- Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 1,25 m,
- Längsparkstreifen mit einer Breite von 2,00 m bei ausreichender Straßenraumbreite,
- Radweg mit einer Breite von 1,25 m in Gegenrichtung zur Einbahnstraße mit einem Sicherheitsstreifen von 0,75 m Breite zwischen Radweg und Parkstreifen bzw. Fahrbahn,

Gehweg mit wechselnden Breiten je nach Fußgängeraufkommen und räumlichen Zwangspunkten. Dabei bildeten die beiden Mehrzweckstreifen mit dem Fahrstreifen die 6,00 m breite Fahrbahn, auf der der Kfz-Verkehr zusammen mit dem Radverkehr in Einbahnrichtung abgewickelt wird. Die Mehrzweckstreifen können für Ladetätigkeiten, zum kurzen Halten von Fahrzeugen; für Umfahrungen bei Pannen, Unfällen u. a. genutzt werden; sie dienen aber auch als Sicherheitsstreifen für Fußgänger und Radfahrer, z. B. beim Überqueren der Fahrbahn oder zum Schutz gegen aufgehende Türen von parkenden Fahrzeugen. Rechtlich gesehen gehören Mehrzweckflächen zur Fahrbahn, dies wird durch die einheitliche Oberflächengestaltung hervorgehoben.



(Regelquerschnitt Lange Straße, Stand 1989 vor Bürgerbeteiligung)

Für den Fußgänger wurden an einigen Stelle Überquerungshilfen zur Verbesserung des Überschreitens und zur Verminderung der Trennwirkung der Fahrbahn vorgesehen. An diesen Stellen wurde die Fahrbahn auf 4 m eingengt. Maßgeblich für die Wahl der Breite von 4 m war das damalige Regelwerk für die Anlage von Straßen, das für den Fall Bus/Rad bei verminderter Geschwindigkeit < 40 km/h) eine Breite von 4 m vorsah.



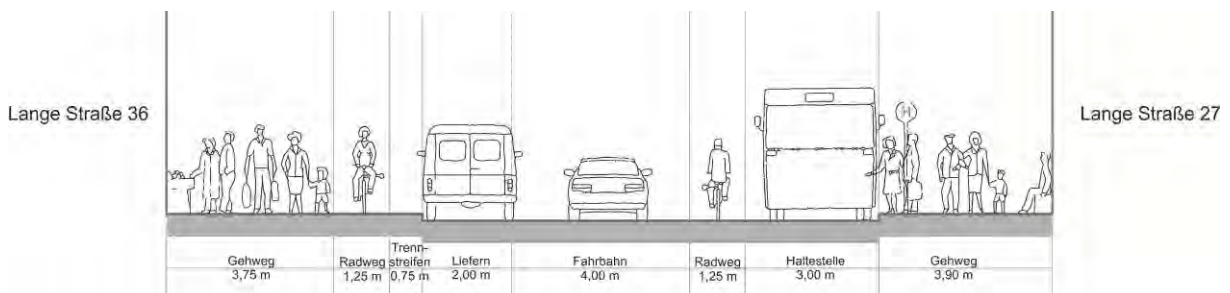
(Querschnitt an Überquerungsstelle [optional mit Lichtsignalanlage], Stand 1989 vor Bürgerbeteiligung)

Für diese Planung fand vom 13. März 1989 bis 7. April 1989 eine Bürgerbeteiligung statt. Weiterhin wurden Fördermöglichkeiten untersucht.

Die wichtigsten planungsrelevanten Ergebnisse in der Bürgerbeteiligung für den Bereich Lange Straße waren:

- Die Regierung von Oberfranken stellte klar, dass eine Förderung nur dann möglich wäre, wenn auch in der Einbahnrichtung ein Radweg angelegt wird.
- Die Einzelhändler in der Langen Straße stellen den Antrag, die Längsparkstreifen in der Langen Straße zugunsten breiterer Gehwege wegzulassen.
- Bäume wurden von der Denkmalpflege abgelehnt, weil dadurch der Fassadenprospekt der Langen Straße verstellt wird.

Daraufhin wurde die Planung entsprechend verändert und die Lange Straße umgebaut. Die Verkehrsübergabe fand im Oktober 1993 statt.



(Querschnitt Lange Straße, Zustand bei Verkehrsfreigabe 1993)

Zu diesem Zeitpunkt hatte die Lange Straße neben der Busbucht und den Geh- und Radwegen eine 6 m breite Fahrbahn. Auf die Markierung der Mehrzweckstreifen wurde verzichtet, da mit dieser Markierung in der vorher bereits umgebauten Königstraße schlechte Erfahrungen gemacht wurden (Fehlinterpretation als Parkstreifen).

Ende der 1990er Jahre wurde jedoch die linke Fahrbahnseite in der Langen Straße zwischen Schönleinsplatz und Hellerstraße auf Initiative der Einzelhändler in der Langen Straße als Parkstreifen ausgewiesen (Beschluss des Verkehrssenates vom 16.12.1997). Lediglich der Abschnitt zwischen Hellerstraße und Obstmarkt dient bis heute noch als Lieferbereich.

2. Erfahrungen/Bewertung

Die Erfahrungen zeigen, dass dies nicht ausreicht und viele Ladevorgänge im absoluten Halteverbot, der Busbucht oder auf dem Gehweg bzw. Radweg durchgeführt werden.



(Lieferrn in der Langen Straße)

Weiterhin bestehen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.





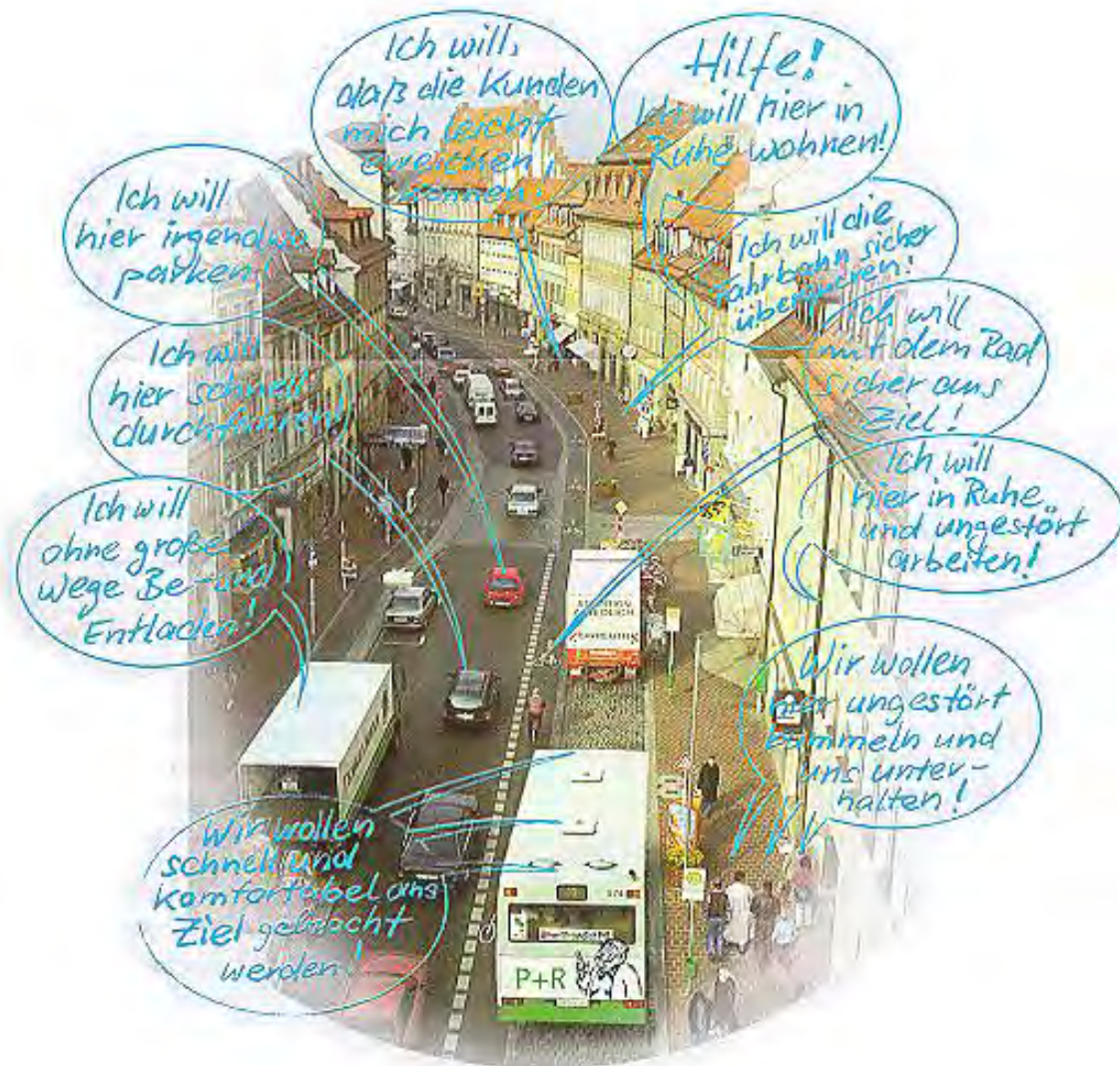
(Lange Straße: Konflikte auf dem Radweg)

Die Radwege sind zu schmal und entsprechen keinesfalls heutigen Regelwerken:
 Radwegbreite nach heutigem Regelwerk: 2,0 m; vorhanden 1,25 m.
 Gleiches gilt für die Gehwege, die zusätzlich mit vielfältigen Nutzungen überfrachtet sind.



(Lange Straße: mit Nutzungen überfrachtete Gehwege)

Die Erfahrung hat insgesamt gezeigt, dass das Separationsprinzip – jede Verkehrsart erhält einen eigenen Streifen – aufgrund des engen, mittelalterlich geprägten Straßenraumes nicht funktioniert: Die Flächen für jede einzelne Verkehrsart (besonders für Radler, Fußgänger und Lieferverkehr) sind zu gering, so dass dies zwangsläufig zu verkehrswidrigem Verhalten und zu Konflikten führt. Diese immensen Interessenüberlagerungen der Langen Straße mit verschiedensten Nutzungsansprüchen wurde bereits auf dem Falblatt zur Bürgerbeteiligung des Bamberger Verkehrskonzeptes (Prof. Kirchhoff) vom November 1994 bildlich dargestellt:



(Darstellung verschiedener Nutzungsansprüche in der Langen Straße; Faltblatt zum Bamberger Verkehrskonzept, 1994)

Die Haltestellen in der Langen Straße und am Kranen sind jeweils als Bucht ausgebildet. Dies führt besonders in der Langen Straße dazu, dass die Haltestelle als Ladebereich missbraucht wird und die Haltestelle nicht mehr richtig angefahren werden kann. Weiterhin sind die Haltestellen in der jetzigen Form nicht barrierefrei. Eine barrierefreie Haltestellenausbildung als Kaphaltestelle ist deshalb notwendig.

3. Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung in der Langen Straße wurde 1987/88 kurz nach der Einführung des Provisoriums 1987 und letztmalig im Juni 2015 erhoben.

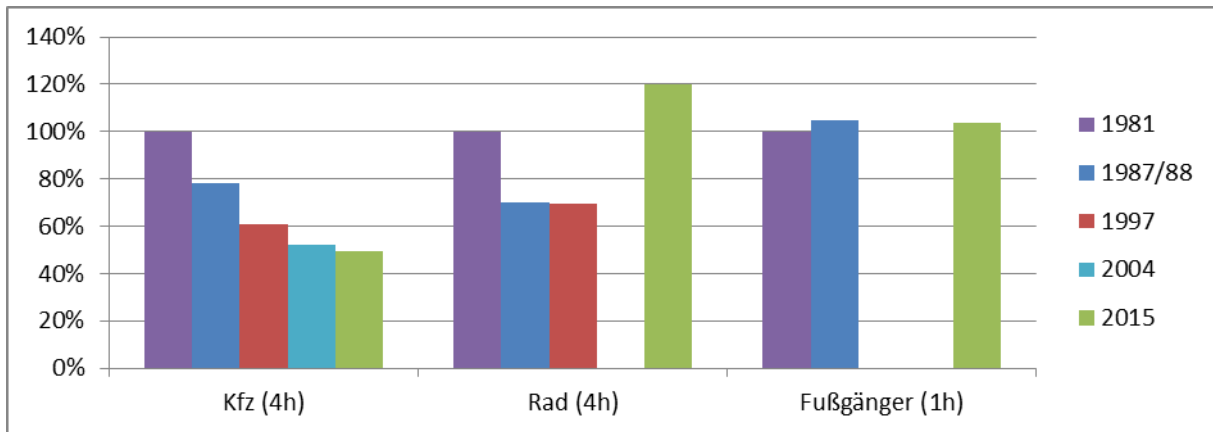
Zählergebnis Juni 2015:

Radler: 4.189 Rad/24h

Fußgänger: 12.233 Fg/24h

Kfz: 9.376 Kfz/24h

Vergleicht man die seit 1981 erhobenen Daten in den entsprechenden Zeitschnitten, so erhält man folgendes Ergebnis:



(Entwicklung der Verkehrsbelastung in der Langen Straße von 1981 bis 2015)
 Basis: Kfz und Rad Zählung 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Fußgänger 13:30 bis 14:30 Uhr.

4. Planungsüberlegungen 2012

Im Jahr 2007 wurde im Vorfeld des Mediationsverfahrens „Zukunft Innenstadt Bamberg“ (Masterplan Innenstadt) eine Befragung mit dem Thema „Die Bamberger Innenstadt; ihre Nutzung und Wahrnehmung durch die Bevölkerung von Stadt und Landkreis“ durchgeführt. Ein Ergebnis dieser Befragung war, dass der Aufenthalt in der Langen Straße von vielen als unangenehm empfunden wird.

MASTERPLAN INNENSTADT – BEFRAGUNGEN

5.4 Empfindung des Aufenthalts auf Straßen und Plätzen
 Können Sie bitte für die folgenden Straßen und Plätze angeben, wie Sie den Aufenthalt dort empfinden?

Die Befragten in Stadt und Landkreis Bamberg zeichnen ein kritisches Bild von der Aufenthaltsqualität auf wichtigen Straßen und Plätzen der Bamberger Innenstadt. Dabei entsprechen sich die Einschätzungen beider Gruppen weitestgehend. Ungetrübt angenehm wird der Aufenthalt nur in der Austraße und am Grünen Markt empfunden.

Dabei werden die übrigen Stadträume trotz ihres hohen städtebaulichen Potenzials negativ wahrgenommen. Als besondere Problemlagen erweisen sich die Lange Straße, Promenade und Königstraße.

GEOPLAN
Bayreuth

Sofern Ihnen der Aufenthalt auf einigen Straßen und Plätzen eher unangenehm oder unangenehm ist, bitten wir Sie, für diese anzugeben, was Sie dort stört.

Wurde der Aufenthalt auf Straßen und Plätzen eher unangenehm oder unangenehm empfunden, lagen die Ursachen dafür vorwiegend in einer zu starken Verkehrsbelastung, davon ausgehender Lärmentwicklung sowie in gestalterischen Aspekten.

Insbesondere Am Kranen, in der Langen Straße und in der Königstraße stören Autoverkehr und Lärmbelastung. Gestalterische Defizite werden vor allem am Maximiliansplatz, am Heumarkt, in der Promenade und in der Königstraße bemängelt.

Stadt Bamberg

Kreis Bamberg

Stadt Bamberg

Kreis Bamberg

GEO-PLAN Fr.-v.-Schiller-Str. 14 95444 Bayreuth Fon (0921) 24365 Fax (0921) 83720 E-Mail: info@geoplan-bayreuth.de www.geoplan-bayreuth.de 19

(Ergebnis der Befragung nach der Wahrnehmung der Innenstadt durch die Besucher 2007)

In der Konvention, die zum Abschluss des Mediationsverfahrens von den Teilnehmer/innen unterschrieben und vom Stadtrat am 22.10.2008 als Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln beschlossen wurde, wurden auch Aussagen zur Langen Straße gemacht:

Bereich *Verkehr*

1. Die Attraktivität der Innenstadt für Fußgänger steigern und die **Fußgängerfrequenz** erhöhen. Die Fußgängerzone durch gestalterische Maßnahmen und verkehrsberuhigte Bereiche optisch erweitern: nach Norden bis über die Kettenbrücke zur Königstraße und nach Süden durch die Lange Straße.

Erste Stufe: Einführung eines *verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs* mit Umgestaltung zu einem Boulevard, mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und gewerbliche Nutzung unter Wegfall der oberirdischen Parkplätze.

2. Die Lange Straße als verkehrsberuhigten Bereich umgestalten und langfristig für den MIV sperren:

Zweite Stufe: *Verkehrsberuhigter Bereich* (insbesondere niveaugleicher Ausbau und Schrittgeschwindigkeit) mit Sperrung für den allgemeinen Motorisierten Individualverkehr (MIV).

(Ausschnitt aus dem Abschlussbericht zum Mediationsverfahren „Masterplan Innenstadt“)

In einem weiteren Schritt wurde in den Jahren 2010/11 eine Planungswerkstatt für den Bereich Lange Straße/Obstmarkt/Am Kranen durchgeführt.

Ausgangspunkt:

Konvention zum Mediationsverfahren „Zukunft Innenstadt Bamberg“

Ablauf Planungswerkstatt Lange Straße

- Billigung Vorgehensweise und Umgriff im Stadtentwicklungssenat
- Auftaktveranstaltung mit Impulsreferat und Erwartungsabfrage
- 4 Planungswerkstätten mit über 30 Teilnehmer/innen, begleitet von den Fachleuten der Stadt Bamberg
- Abschließende Diskussion und Abstimmung über Einzelpunkte und Empfehlungen
- Erarbeitung einer Planung auf der Basis der Beratungsergebnisse
- Abschlussveranstaltung mit Vorstellung und Billigung der Planung durch die Teilnehmer/innen
- Billigung im Stadtentwicklungssenat

Beteiligte an der Planungswerkstatt Lange Straße (stimmberechtigt)

- 7 Teilnehmer/innen, nominiert von Stadtmarketing
- 7 Teilnehmer/innen, nominiert von IG Masterplan
- 3 Teilnehmer/innen „Tisch B“ (Lange Straße/Am Kranen) des Mediationsverfahrens „Zukunft Innenstadt Bamberg“
- 16 Eigentümer/innen, Anwohner/innen, ansässige Gewerbetreibende und Dienstleister/innen etc. aus dem Gebiet

Gestalterisches Oberziel:

- attraktives Gesamterscheinungsbild des Straßenraumes
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Anregungen für den Planungsbereich:

- mehr Bewegungsraum für Passanten
- Erweiterung bestehender Freischankflächen
- zusätzliche Freischankflächen für Tagesgastronomie
- neue Sitzgelegenheiten
- neue und ergänzte Fahrradabstellanlagen
- klare Flächenzuteilung für Warenauslagen
- Begrünung

Beschlusslage:**Umweltsenat 10.7.2012:**

- Billigung der Planung
- Auftrag für die Umsetzung im Bereich der Langen Straße und Obstmarkt

Stadtrat 26.7.2012:

- Der Beschluss des Umweltsenates vom 10.7.2012 wird bestätigt, die Stellplätze auf der Südseite bleiben jedoch erhalten

Finanzierung:

Auf Haushaltsstelle 63000.95310 „Umgestaltung Lange Straße“ wurden im Jahr 2012 200 T€ bereitgestellt.

Als erster Schritt wurde 2012 in dem gesamten Straßenzug Lange Straße – Obstmarkt – Am Kranen – Kapuzinerstraße Tempo 30 eingeführt (vorher galt Tempo 30 nur im Bereich Obstmarkt).

Im Frühjahr 2015 wurde ein Teilbereich der 2012 beschlossenen Planung im Zuge von Straßensanierungsarbeiten bzw. Telekommunikationsleitungsbau umgesetzt.

5. Laden/Liefern/Parken

Der Lieferverkehr war in erster Linie die Ursache dafür, dass beim Zweirichtungsverkehr vor 1987 der Straßenquerschnitt nicht mehr funktioniert hat. Bei den meisten Konflikten im Bereich Lange Straße/Obstmarkt/Am Kranen ist auch heute der Lieferverkehr der Auslöser. Dies wurde dadurch noch verschärft, dass die Liefermöglichkeiten durch die Ausweisung von Parkplätzen verringert wurden (Lange Straße, Ende der 90er Jahre). Wenn eine Verkehrsberuhigung im Sinne des Shared-Space-Gedankens beabsichtigt ist, sind hervorragende Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer/innen Handlungsmaxime. Parkplätze passen dann nicht mehr hinein.

Auch wird es ggf. notwendig werden, das Liefern und Laden zeitlich zu beschränken.

Da das Liefern in den wenigsten Fällen von der Rückseite der Gebäude stattfinden kann, muss das Liefern von der Straße aus weiterhin gewährleistet werden. Dies wird nur dann mit weniger Konflikten klappen, wenn der Straßenquerschnitt flexibler genutzt werden kann.

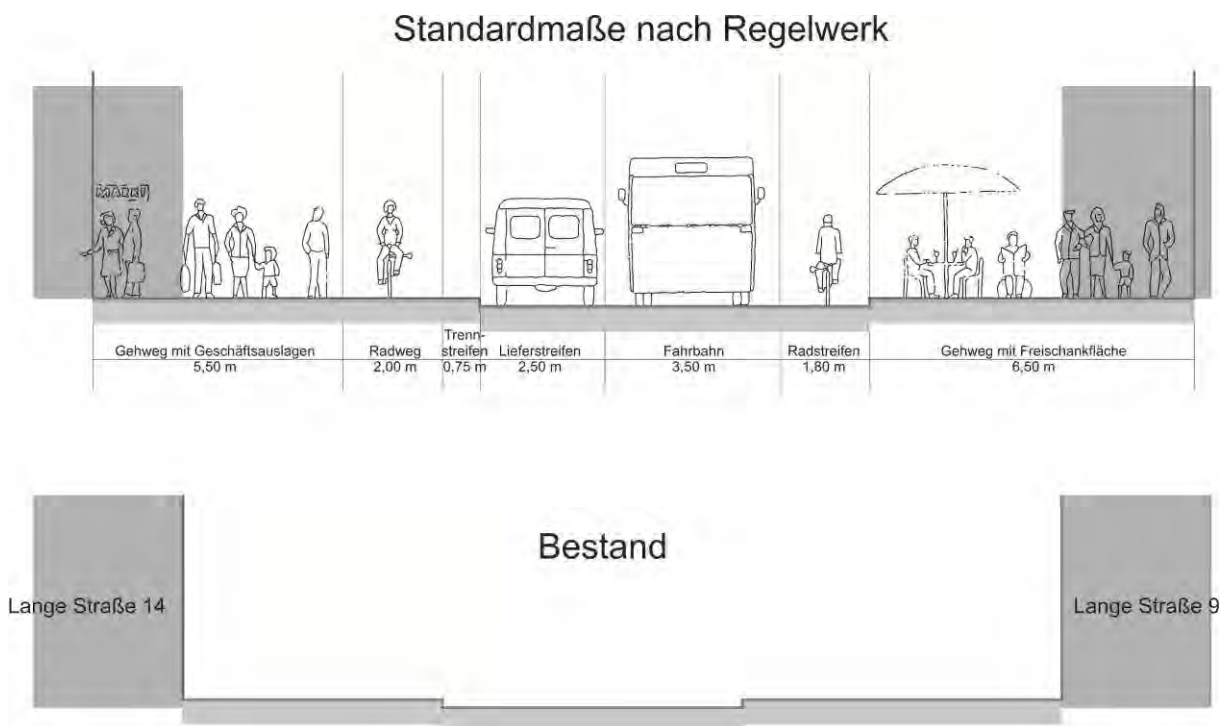
6. Grundsätzliche Optionen

6.1 Trennung aller Verkehrsarten

Die Erfahrungen – nicht nur in Bamberg – haben gezeigt, dass eine Addition von eigenen Verkehrsflächen mit Mindestmaßen je Verkehrsmittel nur zu Konflikten führt und unbedingt vermieden werden muss. Würde man den Querschnitt der Langen Straßen nach heutigen Erkenntnissen und Regelwerken entwerfen, so entstünde folgender Querschnitt (Anwendung von Regelbreiten):

Gehweg:	3,50 m (zuzüglich Flächen für Auslagen oder Freischankflächen)
Radfahrstreifen:	1,80 m
Fahrbahn:	3,50 m
Lieferstreifen:	2,50 m
Sicherheitstrennstreifen:	0,75 m
Radweg in Gegenrichtung:	2,00 m
Gehweg:	3,50 m (zuzüglich Flächen für Auslagen oder Freischankflächen)
Busbucht:	3,00 m, zzgl. 2,50 m für Warteflächen für Fahrgäste

Dies kollidiert mit der zur Verfügung stehenden Gesamtbreite zwischen den Fassaden.



(Lange Straße, Querschnitt mit Regelmaßen versus Bestand)

Aufgrund des beengten Straßenraumes führt eine Trennung der Verkehrsarten zwangsläufig zu unterdimensionierten Flächen für die einzelnen Verkehrsarten. Dies wiederum produziert zwangsläufig Konflikte. Eine Trennung aller Verkehrsarten ist deshalb für diesen Straßenraum nicht die passende Lösung.

6.2 Herausnahme ganzer Verkehrsmittel

Die Herausnahme einer kompletten Verkehrsart ist nach Einschätzung des Baureferates auf Jahre hinaus nicht realistisch aus folgenden Gründen:

- Die Herausnahme von Fußgänger- oder Radverkehr ist unrealistisch, weil Fußgängerverkehr für einer innerstädtischen Straße unabdingbar und der Straßenzug Lange Straße für den Radverkehr eine sehr wichtige Radwegverbindung ist.
- Die Herausnahme des Kfz-Verkehrs setzt ein grundlegend verändertes Verkehrskonzept/Verkehrsleitbild voraus und ist derzeit politisch und gesellschaftlich nicht durchsetzbar.
- Die Herausnahme des Lieferverkehrs ist nicht realisierbar, da ein funktionierender Lieferverkehr existenznotwendig für die anliegenden Gewerbetreibenden ist.

6.3 Shared Space

Komplette Umgestaltung nach dem Shared-Space-Gedanken.

In diesem Fall muss ein umfassender und interdisziplinärer Entscheidungs- und Lernprozess beginnen, der darauf setzt, sämtliche Beteiligten (insbesondere auch die Bürgerinnen und Bürger) zu befähigen, sich bei der Erarbeitung einer optimalen Lösung mit eigenen Vorschlägen einzubringen. Im Rahmen der Beteiligungsprozesse sind darüber hinaus auch die Anforderungen der Träger öffentlicher Belange zu beachten.

Shared Space ist kein Planungsinstrument, sondern eine Haltung mit dem Ziel der gegenseitigen Rücksichtnahme, die in Bezug auf die Straßengestaltung als Planungsphilosophie bezeichnet werden kann. Shared Space will städtische Räume mit Menschen für Menschen schaffen. Dabei setzt Shared Space auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen und auf gegenseitige Rücksichtnahme. Anzustreben ist eine Gestaltung, bei der sich Autofahrer als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen. Shared Space ist eher für platzartige Stadtraumsituationen gedacht. Ob dieses Prinzip auch in einem schmalen, von Nutzungsansprüchen überfrachteten Straßenraum funktioniert, ist nicht gesichert.

6.4 Mischung mit minimalem Umbau

Während 2012 noch davon ausgegangen wurde, dass nur punktuell mit minimalem Aufwand umgestaltet werden soll, geht das überarbeitete Konzept (siehe Beschlussvorschlag) von übergeordneten Zielen und in der Folge von etwas umfangreicheren Baumaßnahmen aus. Dadurch sollen Kompromisse vermieden werden, die dann von Verkehrsteilnehmern falsch interpretiert werden können. Durch die Notwendigkeit, im Rahmen des Projektes Quartier an der Stadtmauer auch eine Hotelzufahrt schaffen und zugleich die Bushaltestelle anpassen zu müssen, ergeben sich Chancen, weite Teile des Straßenraumes an die geänderten Ziele anzupassen. Gleichzeitig kann durch die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches im Straßenzug Lange Straße/Obstmarkt/Am Kranen dem Charakter der Straße als stark belebte Einkaufsstraße besser Rechnung getragen werden.

6.5 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen sind Fußgänger und Fahrzeugführer baulich und verkehrsrechtlich getrennt, Radfahrer und Kraftfahrzeuge (Kfz) werden auf der Fahrbahn und Fußgänger auf dem Gehweg geführt. Sie eignen sich für städtische Zentren mit hohem Fußgängeraufkommen, überwiegender Aufenthalts- bzw. Einkaufsfunktion und sichern dabei die Erreichbarkeit von Geschäften und Restaurants mit dem Kfz. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche stellen ein geeignetes Mittel zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssituation und -beruhigung in sensiblen Straßenabschnitten ohne kostenintensive Umbaumaßnahmen dar. Die Trennung zwischen Fahrgasse und Randbereich kann aus Pflasterzeilen, Belag- und Neigungswechseln, Rinnen, Kanten, oder niederen Borden unterschiedlicher Art bestehen.



Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in der Langen Straße wird nach gewissenhafter Prüfung durch das Referat 5 nunmehr auch ohne millionenteure Großumbauten für machbar erachtet. Aus Sicht des Referates 5 muss hierbei die Lichtsignalanlage am Obstmarkt aus Gründen der Fußgängersicherheit erhalten bleiben.

7. Weiteres Vorgehen

7.1 Empfehlung

Die Geschichte und die heutige Situation zeigen, dass es nicht einfach sein wird, eine Lösung für die Lange Straße mit ihrem mit vielfältigen Nutzungsansprüchen hoch belasteten Straßenraum zu finden, mit der alle zufrieden sind.

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen erscheint es am zielführendsten, die in der Planungswerkstatt 2012 entwickelten Ideen weiter zu verfolgen und zu verbessern.

Dies geht am besten mit der Leitidee eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches.

Es ist vorgesehen, den Abschnitt zwischen Friedrichstraße bis Am Kranen in Teilbereichen baulich anzupassen.

7.5 Verbesserung der Ziele und Maßnahmen von 2012

7.5.1 Ziele

Unter den gegebenen baulichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen erscheint es am zielführendsten, die in der Planungswerkstatt 2012 entwickelten Ideen weiter zu verfolgen und zu verbessern. Hierzu wurde ein ressortübergreifendes Konzept entwickelt, das im Nachfolgenden vorgestellt wird.

Hierbei wurden folgende Prämissen zugrunde gelegt:

- Bauliche Maßnahmen so überschaubar halten, dass sie
 - o in absehbaren Zeiträumen finanzierbar sind
 - o ohne langwierige Vollsperrungen umsetzbar sind
- Attraktives Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Rasche Beschlussklarheit für den Bauherrn des Quartiers an der Stadtmauer
- Variable Umsetzbarkeit in Abhängigkeit diverser Baustellen durch modularen Aufbau
- Berücksichtigung der auch weiterhin bestehenden funktionalen Zusammenhänge
- Weiterverfolgung der Projekte des Ideenpools aus den Bürgerwerkstätten

Die Gestaltungsplanung setzt vorrangig auf eine klare Aufteilung der Funktionsbereiche zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten.

Die Grundzüge der Gestaltungsplanung liegen insbesondere in einer Verlagerung der Radwegeflächen in Einbahnrichtung vom bestehenden Gehwegniveau auf Straßenniveau und somit in der klaren und - gegenüber dem heutigen Bestand - gleichmäßigeren Verteilung der Flächen für Fahrzeuge und Flächen für Fußgänger.

Durch den Flächenzugewinn auf den Gehwegen können in der Folge eine Vielzahl der in der Planungswerkstatt 2012 formulierten Anregungen für den Planungsbereich verwirklicht werden:

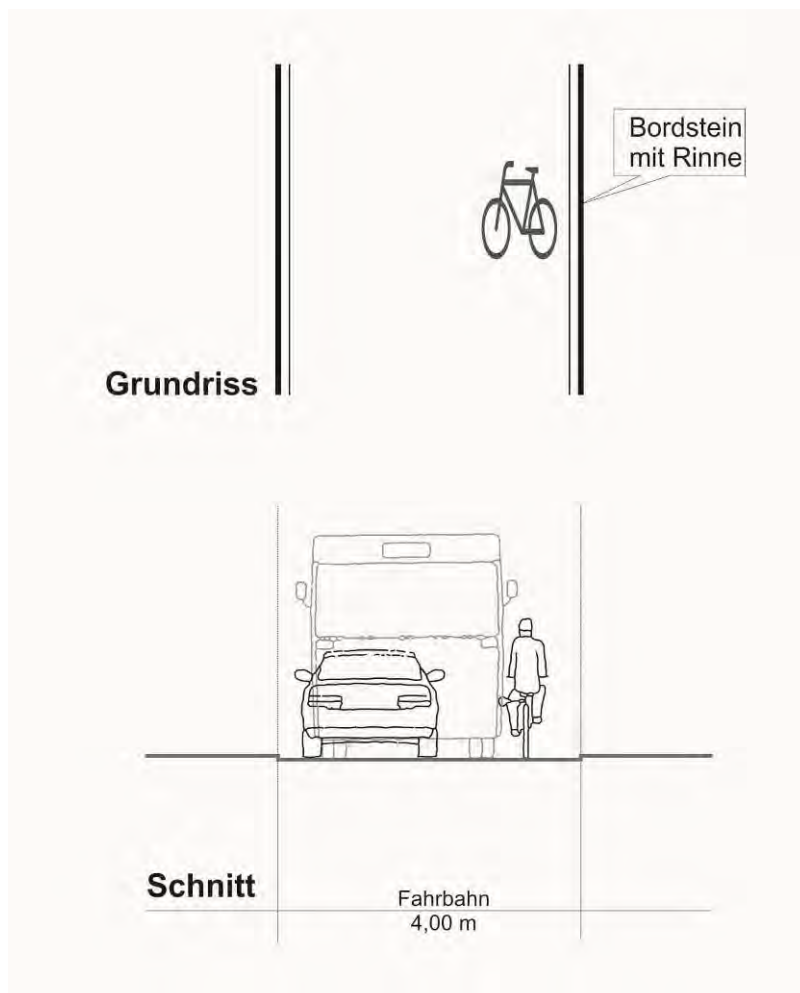
- mehr Bewegungsraum für Passanten
- Erweiterung bestehender Freischankflächen
- zusätzliche Freischankflächen für Tagesgastronomie
- neue Sitzgelegenheiten
- neue und ergänzte Fahrradabstellanlagen
- klare Flächenzuteilung für Warenauslagen
- Begrünung

7.5.2 Leitidee

Die vorhandenen Strukturen sollen mit einem etwas höheren Aufwand, als 2012 geplant, verbessert werden (vgl. Skizzen weiter unten). Dies ist in Etappen möglich.

Der Planung liegen folgende Grundsätze zugrunde:

- Führung des Radverkehrs in Einbahnrichtung als Mischverkehr auf der Fahrbahn (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Zone 20).
- Fahrbahnbreite 4,0 m so dass ein Nebeneinander von Pkw und Radlern möglich ist.
Busse und Radler fahren hintereinander, was die bestehenden Konflikte an Haltestellen minimiert.



(Lange Straße, Querschnitt Fahrbahn)

- Verbleibende Gehwegfläche auch bei Freischankflächen und Geschäftsauslagen mindestens 2,50 m
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
(Auszug aus der Stellungnahme von STVP vom 3.8.2015: „... Die Haltestelle „Lange Straße“ dient zur Erschließung der Langen Straße selbst sowie der Bereiche rund um die Haltestelle. Durch ihre Lage und die Gestaltung (Busbucht) wird die Haltestelle regelmäßig von anderen Verkehrsteilnehmern unrechtmäßig genutzt. Dies führt dazu, dass die Bushaltestelle durch die Linienbusse größten Teils nicht korrekt angefahren werden kann und der Fahrgastwechsel sich schwierig gestaltet. Daher wäre der Rückbau der Busbucht zu einer Kaphaltestelle eine erforderliche Maßnahme. Dies wird insbesondere dahingehend erforderlich, als der Bundesgesetzgeber mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bis zum 01.01.2022 die Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr mit einem entsprechenden Umbau der Haltestellen fordert. ...“

7.5.3 Bereich Einfahrt vom Schönleinsplatz/Radweg Friedrichstraße

In der Willy-Lessing-Straße starten Radler und Busse auf jeweils eigenen Streifen. In der Langen Straße sollen sie in einer Torsituation einen gemeinsamen Querschnitt nutzen. Im vorliegenden Vorschlag ist im Kurvenbereich ein Schutzstreifen vorgesehen, um dem Schutzbedürfnis des Radlers gerecht zu werden. In der Friedrichstraße ist beschlossen, im Anschluss an die erforderliche Kanalbaumaßnahme beidseits Radverkehrsanlagen einzurichten (City-Route 8, Beschluss des Verkehrssenates vom 19.12.2000). Bei dem Bereich Schönleinsplatz wurde deshalb darauf geachtet, dass der Beginn der Langen Straße mit diesen Planungen harmoniert. In diesem Zusammenhang wurde in der Friedrichstraße ein sogenannter aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) eingeplant.

Ein ARAS ist eine Lösungsmöglichkeit der Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Er kann bei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten eingerichtet werden und verzichtet im Gegensatz zu einer Radfahrerschleuse auf ein Vorsignal. Stattdessen stoppt der Kraftfahrzeugverkehr bei Rot an einer etwas zurückgesetzten Haltlinie und der Radverkehr hat so die Möglichkeit rechts vorbeizufahren und sich vor den wartenden Fahrzeugen aufzustellen. Mit dieser Lösung werden die Radfahrer direkt über den Knotenpunkt geführt.

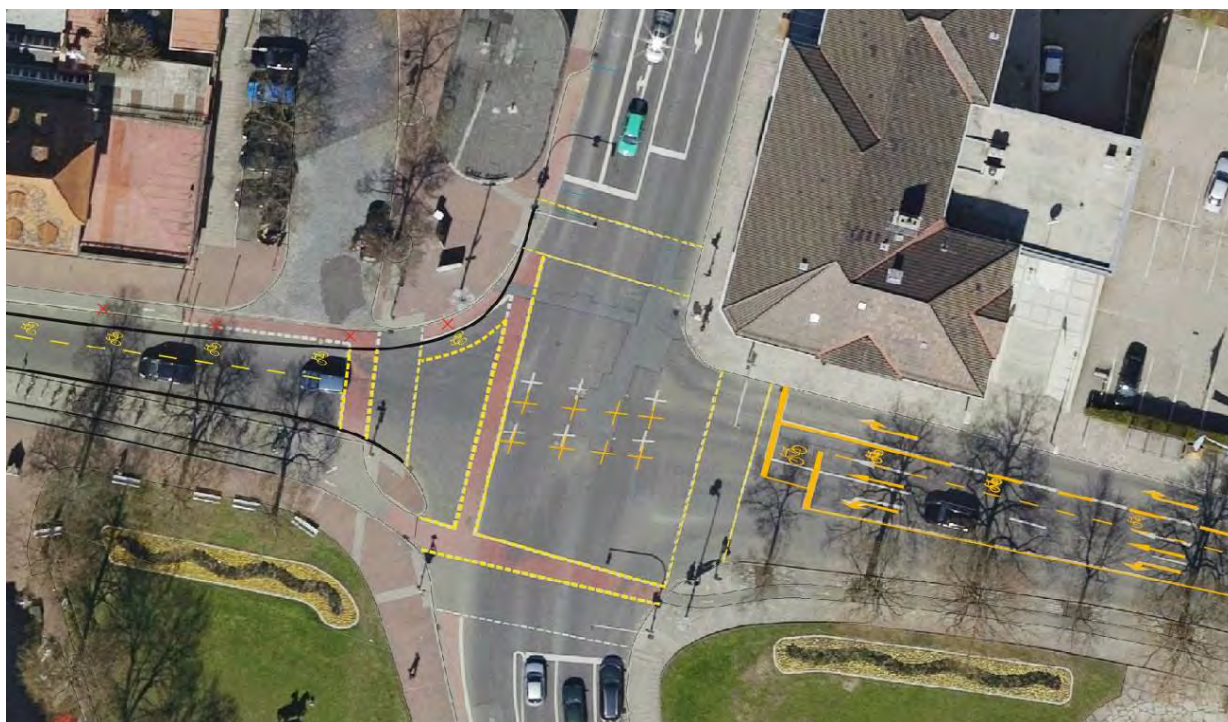


(Beispiel für einen ARAS aus Bremen)

Dies passt auch zu den Radverkehrsbelastungen in der Friedrichstraße:

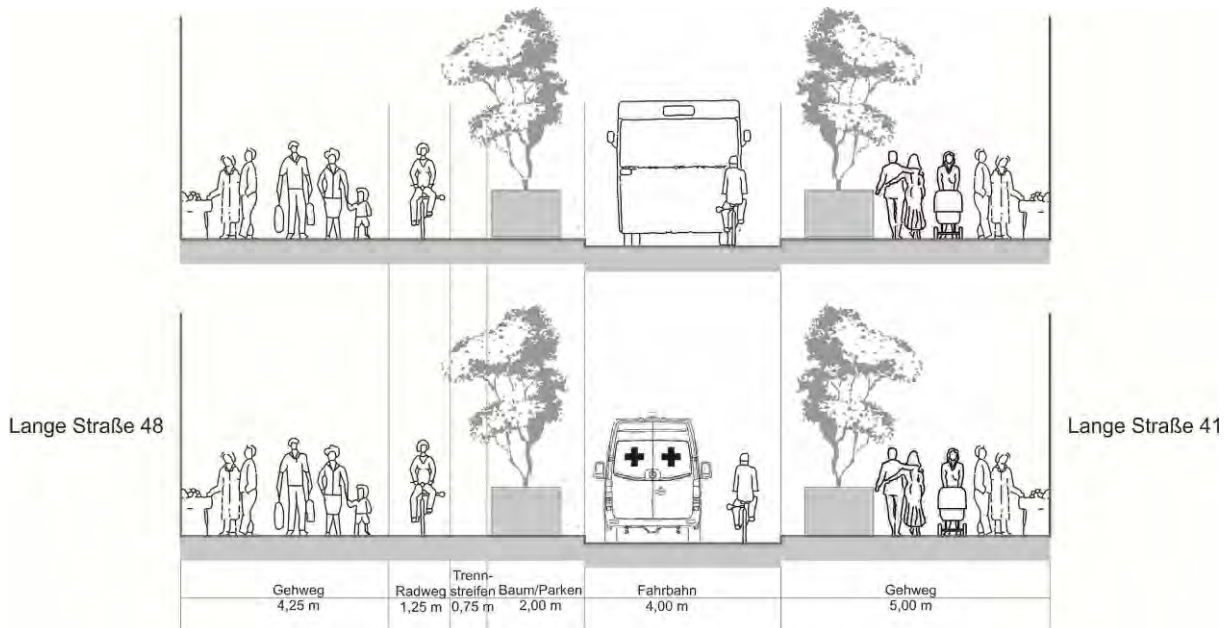
Fahrtrichtung	Anzahl	Prozent
Friedrichstraße → Willy-Lessing-Straße	78 Radler	9,2 %
Friedrichstraße → Lange Straße	692 Radler	81,1 %
Friedrichstraße → Hainstraße	83 Radler	9,7 %

(Radverkehrsbelastung Friedrichstraße Mai 2014, 7:00 bis 19:00 Uhr)

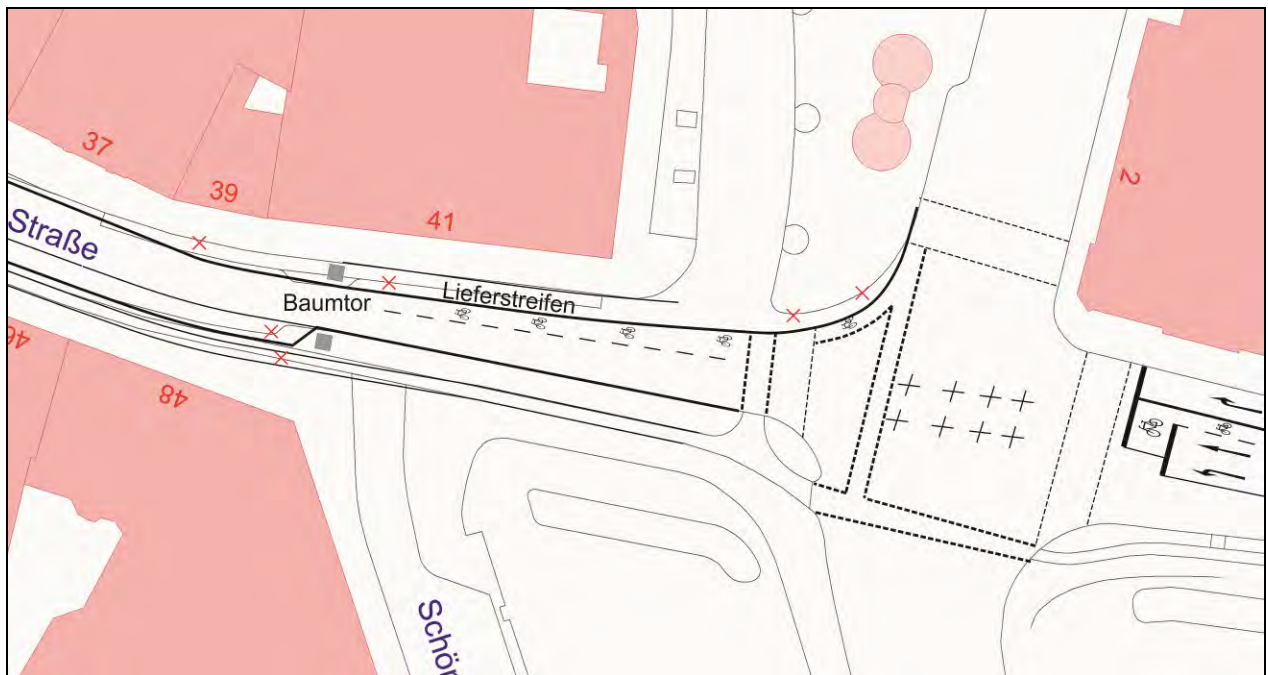


(ARAS Schönleinsplatz, mit überbreiter Kombispur für gradeaus und links)

Um zu verdeutlichen, dass nun ein anderer Bereich beginnt, soll im Bereich Lange Straße 41 ein „Baumtor“ geschaffen werden.
 Als Begrünung werden große Pflanzkübel mit raumwirksamer Bepflanzung ähnlich den Pflanzkübeln am Maximiliansplatz empfohlen.



(Lange Straße, Querschnitt am Baumtor im Eingangsbereich der Langen Straße)



(Lange Straße, am Baumtor im Eingangsbereich der Langen Straße)



(Beispiel für eine mögliche Gestaltung des Eingangsbereiches mit Baumtor)

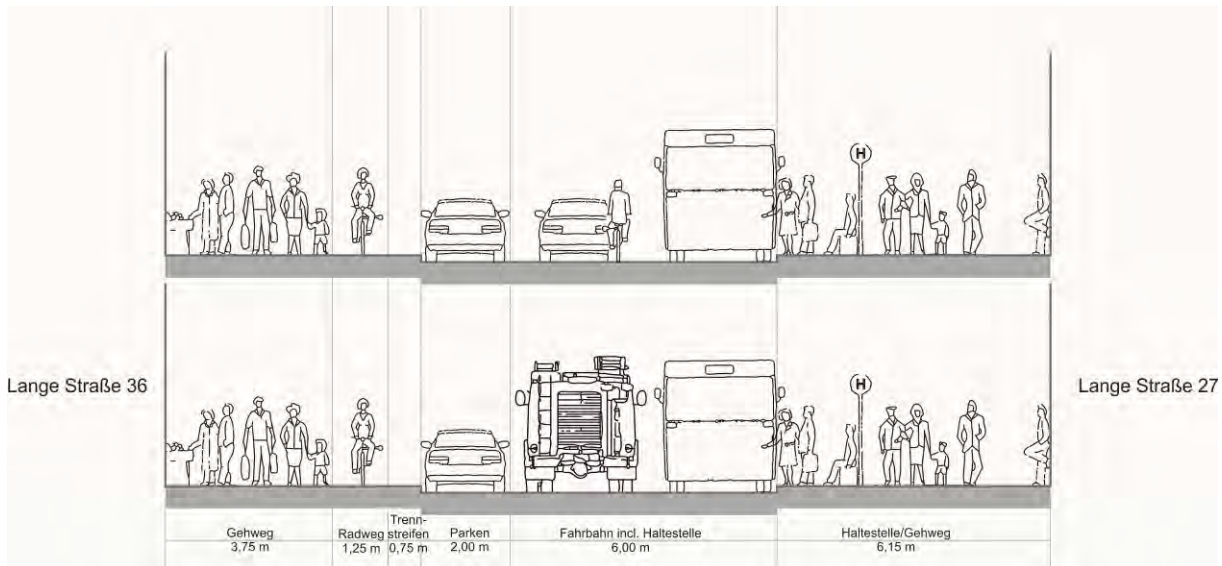
Die Pflanzkübel erzeugen im Einmündungsbereich der Langen Straße eine Art „Baumtor“ als Auftakt und dienen zudem durch die Aufstellung auf den ehemaligen Radwegen zur Umlenkung für Fahrradfahrer.

Bereich Bushaltestelle Lange Straße

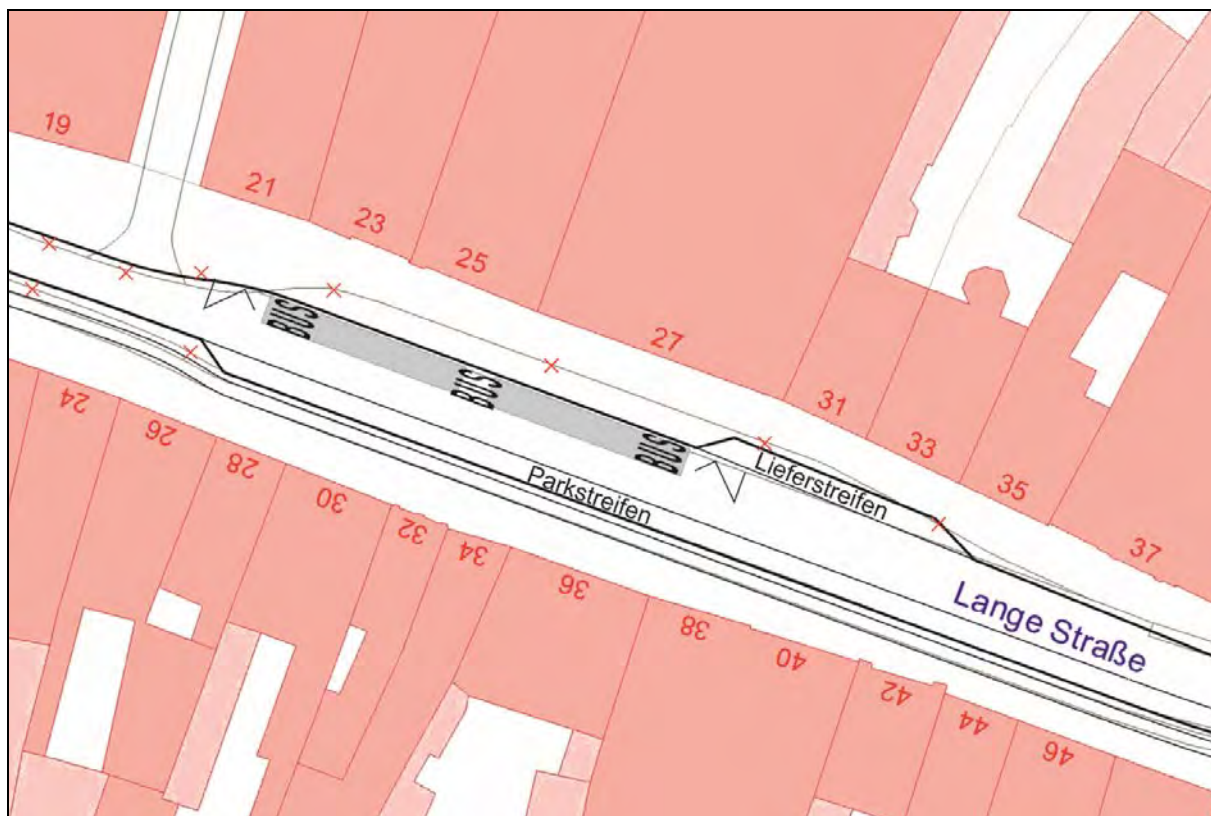
Die Haltestelle ist barrierefrei als Kaphaltestelle geplant. Die Fahrbahnbreite wurde so gewählt, dass am haltenden Bus mit Feuerwehrfahrzeugen langsam vorbeigefahren werden kann. Eine ähnliche Lösung wurde bereits an der Haltestelle „Am Kranen“ während einer Baustelle erfolgreich praktiziert und tritt auch bei kleineren Baumaßnahmen immer wieder ein. Auf die vorliegenden Erfahrungen kann daher aufgebaut werden.

Durch das Projekt Quartier an der Stadtmauer wird ein Hotel neu errichtet. Zu diesem Hotel wird es Hotelanfahrten geben. Weiterhin wird auch Lieferverkehr stattfinden. Um den Konflikt zwischen dem Linienbusverkehr einerseits und dem Lieferverkehr und den Hotelanfahrten andererseits zu entschärfen, soll die Haltestellensituation umgestaltet werden.

Damit werden zum einen eine Hotelvorfahrt und zum anderen eine den Linienbusverkehr nicht behindernde Lieferfähigkeit ermöglicht.



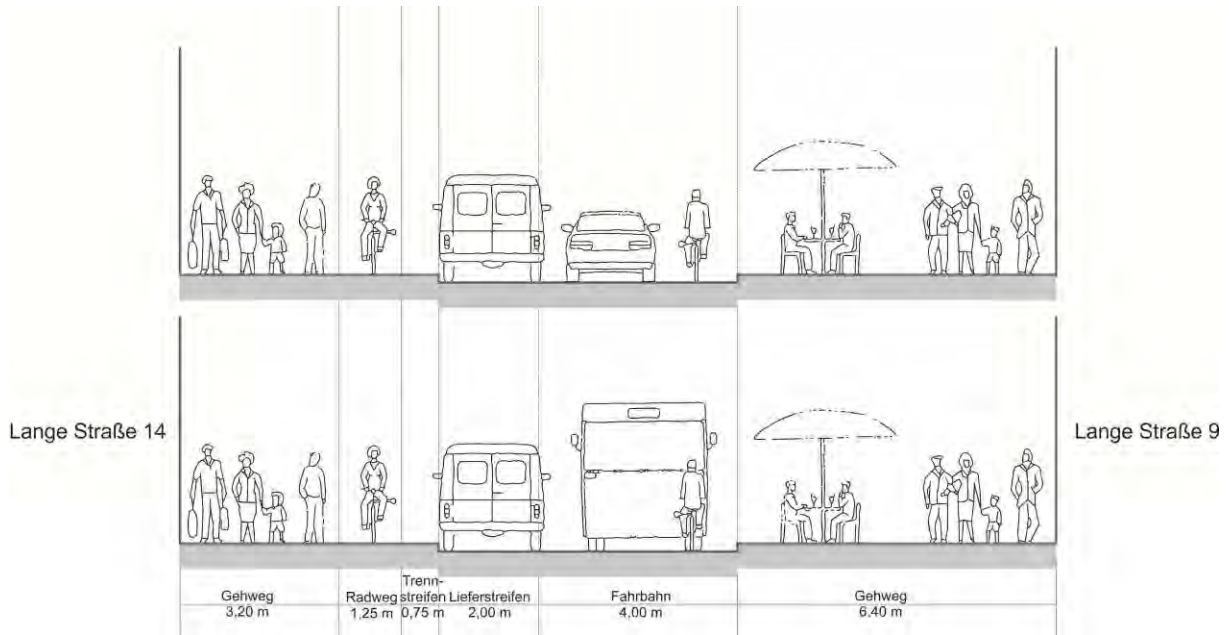
(Lange Straße, Querschnitt an der Bushaltestelle)



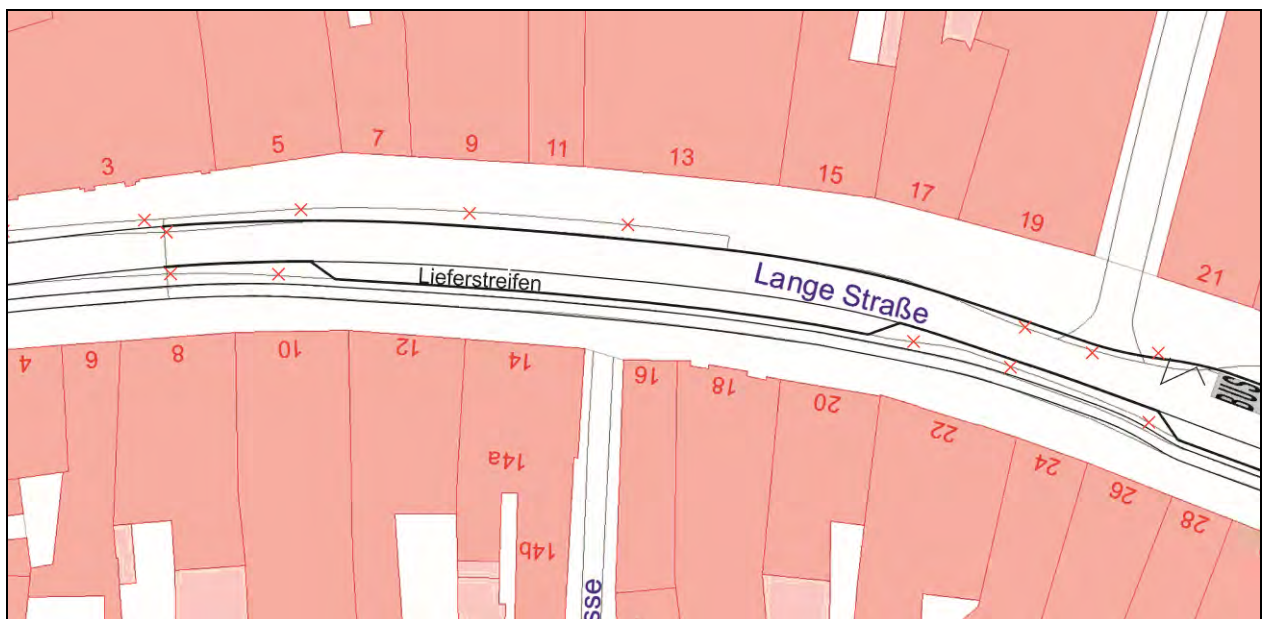
(Lange Straße, an der Bushaltestelle)

Bereich zwischen Hellerstraße und LSA Obstmarkt

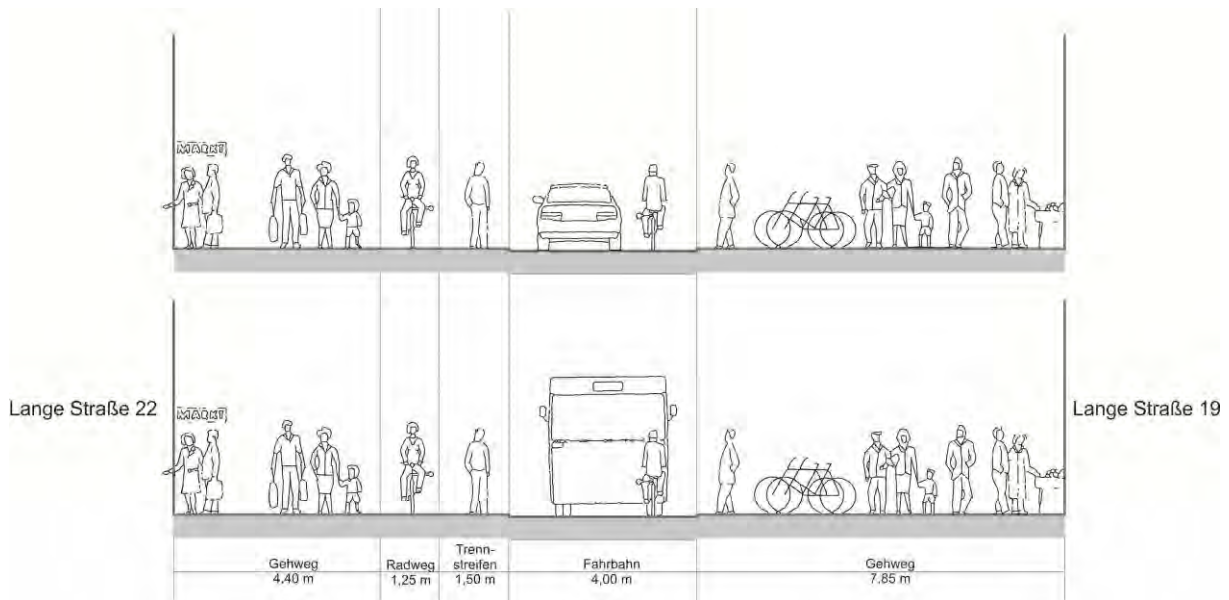
Hier wird vorgeschlagen, die Bordsteinführung etwas anzupassen und die Ladezone deutlicher abzugrenzen.



(Lange Straße, Querschnitt zwischen Hellerstraße und Obstmarkt)



(Lange Straße, zwischen Hellerstraße und Obstmarkt)



(Lange Straße, Querschnitt Querungsstelle Bereich Hellerstraße)

Bereich Obstmarkt

In diesem Bereich ist die technisch in jedem Fall zwingend erforderliche Erneuerung der Markierungssteine vorgesehen. Bei dieser Gelegenheit sollen die Markierungssteine für den Radweg in Einbahnrichtung nicht wieder eingebaut werden, weil – entsprechend der Leitidee – gemeinsamer Kfz- und Radverkehr vorgesehen wird.

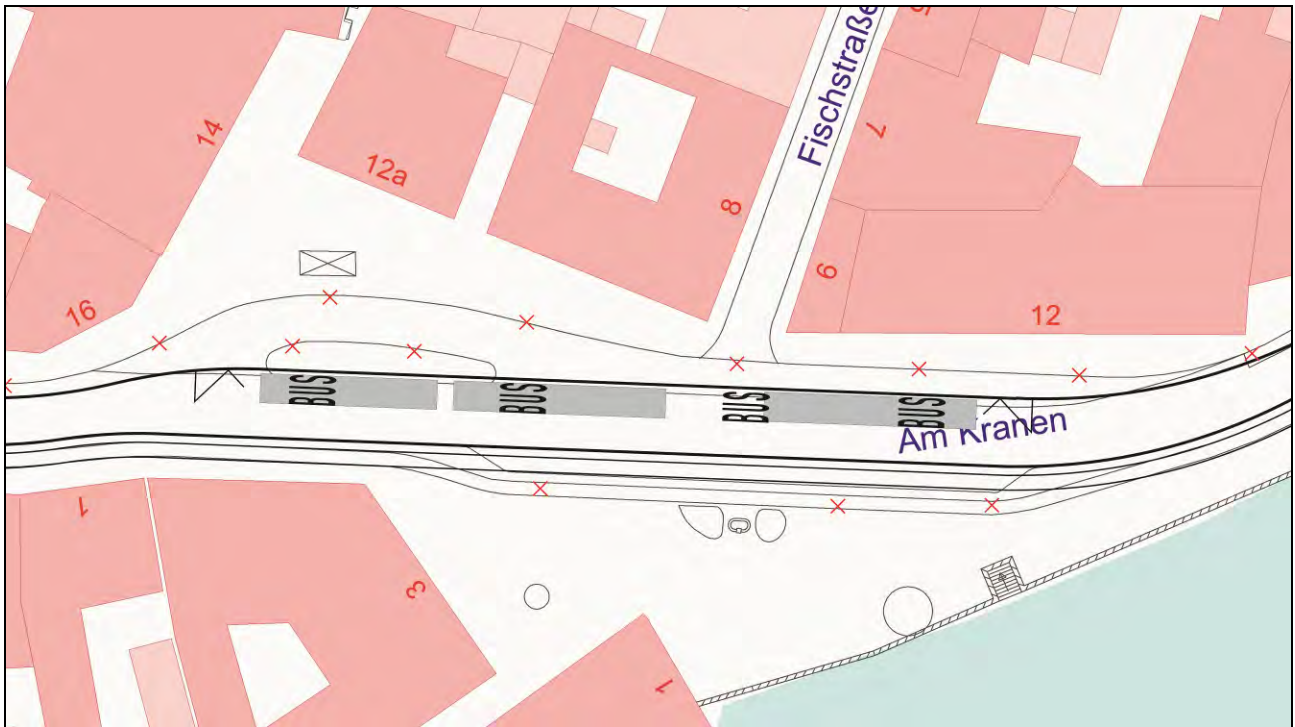
Bereich Am Kranen

Anders als die Haltestelle in der Langen Straße wird die Haltestelle Am Kranen auch von Regionalbuslinien angefahren. Am Kranen werden deshalb drei statt nur zwei Haltestellenpositionen wie in der Langen Straße benötigt.

Auf der nördlichen Straßenseite ist Ausbildung der kombinierten Haltestelle für Regionalbuslinien und Linien der STVP vorgesehen. Die gesamte Haltestelle (STVP sowie Regionalbuslinien) ist barrierefrei als Kaphaltestelle geplant. Die Fahrbahnbreite wurde so gewählt, dass am haltenden Bus mit Rettungswagen langsam vorbeigefahren werden kann. Lkw können nicht überholen.

Durch diese bauliche Maßnahme sowie die Verlagerung des Radweges auf Straßenniveau erfährt der bislang viel zu engräumig bemessene Gehwegbereich vor dem Hochzeitshaus eine der Bedeutung des Gebäudes angemessene Aufweitung. Die attraktive – weil über eine lange Tageszeit sonnige - Straßenseite kann zur Aufstellung von Sitzbänken, sowie zur Erweiterung von bestehenden und/oder Schaffung neuer Freischankflächen der vorhandenen Gastronomien genutzt werden.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist die Auflassung der Stellplätze vorgesehen. Hierdurch kann die derzeitige Verschwenkung des Radweges und der in der Folge bogenförmige Gehwegverlauf (um den Brunnen herum) künftig gerade geführt werden. Durch den Raumgewinn wird die Errichtung eines attraktiven urbanen Spielpunktes - vorzugsweise als generationenübergreifendes Spielelement - in diesem Bereich ermöglicht. Weiterhin ist der Austausch der grünen Drahtgitterbänke durch Sitzbänke mit Holzauflage, sowie eine großzügige Erweiterung der Sitzgelegenheiten im Kaibereich geplant.



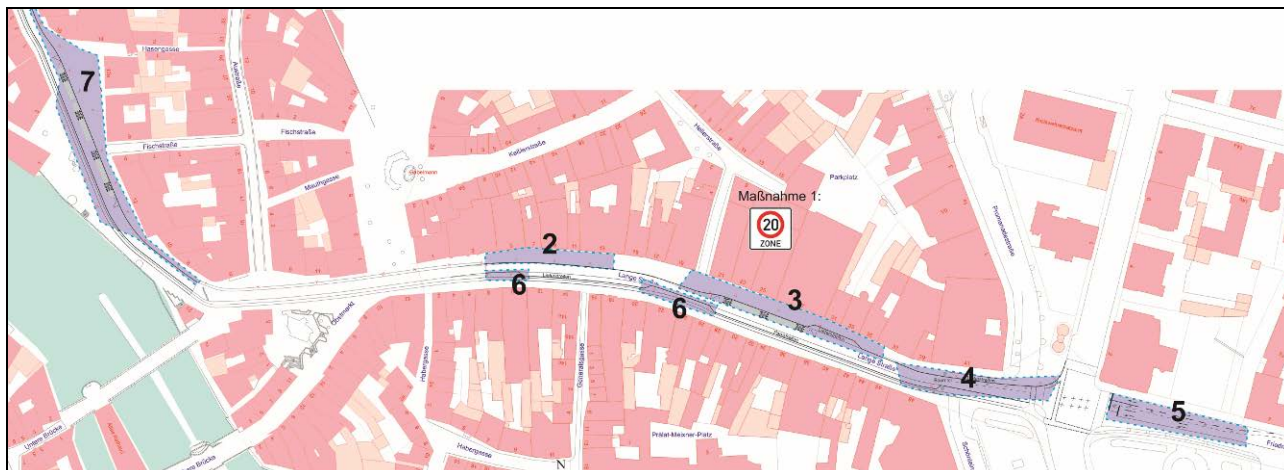
(Am Kranen)

Übergang zur Kapuzinerstraße:

Der ohnehin nur kurz baulich noch auf einem Bordsteinradweg geführte Radverkehr vor der Bäckerei Hausnummer 8 soll analog des gesamten vorangegangenen Abschnitts künftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Somit wird die Engstelle am Gehweg deutlich entschärft, was der Bäckerei und dem übrigen dort anliegenden Einzelhandel sehr entgegenkommen wird.

8. Umsetzung

Das Umgestaltungskonzept kann in einzelnen Abschnitten in enger Abstimmung mit den geplanten Bau-
maßnahmen umgesetzt werden:



(Lange Straße; Abgrenzung der Bauabschnitte)

Maßnahme 1:

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Maßnahme 2:

Bereich Lange Straße 3 bis Lange Straße 13

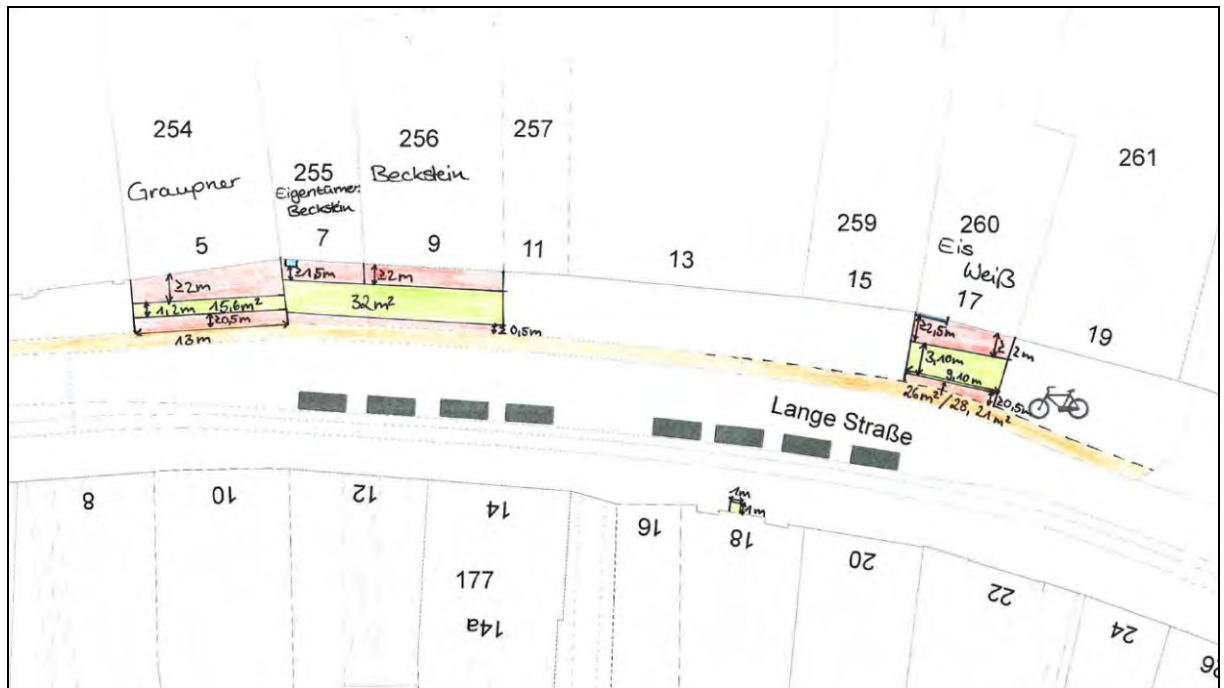
→ Ersatz der Schwarzdecke auf der Nordseite, also in Einbahnrichtung, auf dem ehemaligen Radweg durch rote Klinkerplatten. Verlegung der Freischankflächen an die Bordsteinkante. Schaffung von Taxistellplätzen.

Als Sofortmaßnahme soll noch 2016 das Radwegstück im Bereich vor der Lichtsignalanlage am Obstmarkt mit Gehwegplatten (roter Klinker) befestigt werden. Die provisorischen Pflanzkübel in diesem Bereich sind dann nicht mehr notwendig.

Das Straßenverkehrsamt hat für diesen Bereich folgende Sofortmaßnahme erarbeitet:

„Bestand der Freischankflächen

- „Graupner“ Lange Straße 5,
- „Beckstein“ Lange Straße 7 und 9
- „Weiß“ Lange Straße 17



(bestehende Freischankflächen)

Variante „an die Hauswand“

Mit einer Verschiebung der Freischankflächen an die Hauswand sind alle drei nicht einverstanden. Die Firma Graupner hat noch einen Straßenverkauf aus dem Fenster sowie drei Eingangstüren. Auch bei der Firma Beckstein gibt es drei Eingangstüren und im Gebäude Nr. 7 noch einen Bekleidungsladen.

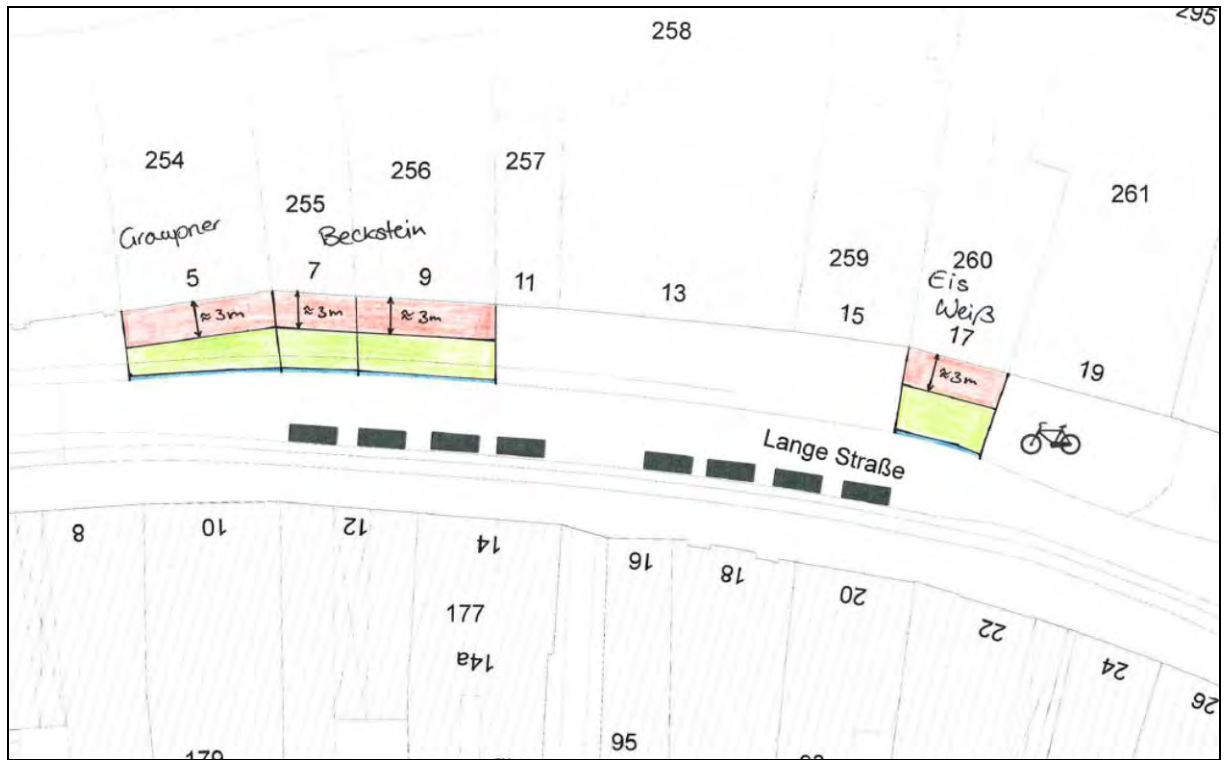
Die Eismanufaktur Weiß benötigt ebenfalls ihr Straßenverkaufsfenster und hat eine Eingangstüre. Das Freihalten der Fenster und Türen führt zwangsläufig dazu, dass weniger Tische und Stühle in die Freischankflächen gestellt werden könnten, was natürlich zu weniger Umsatz führt und wird daher von den Betreibern nicht befürwortet.

Variante „an den Straßenrand“

Mit einer Verschiebung der Freischankflächen an den Straßenrand wären **alle drei Betreiber einverstanden**.

Die Freischankflächen würden dann um ca. 1m verschoben werden - ein Abstand von 0,5m zur Bordsteinkante als Sicherheitsabstand zum Fahrverkehr ist einzuhalten.

Damit gewinnt man eine Durchgangsbreite für die Fußgänger zwischen Hauswand und Freischankflächen von **mind. 3m** (teilweise auch mehr).



(vorgeschlagene neue Anordnung der Freischankflächen)



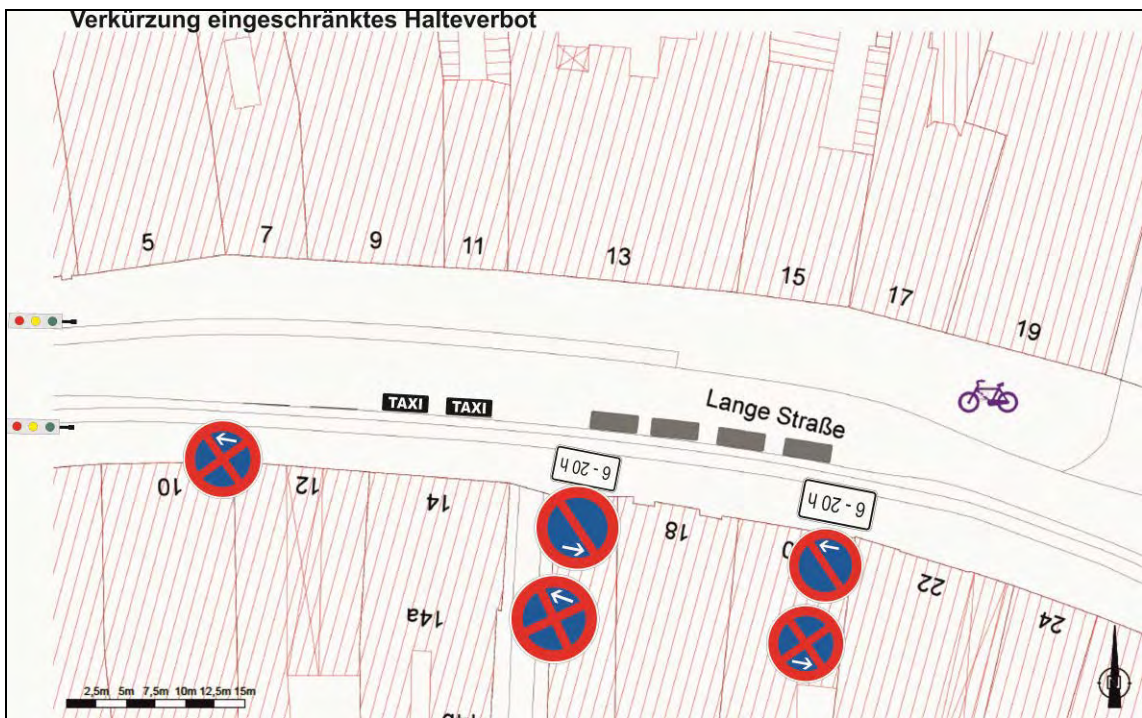
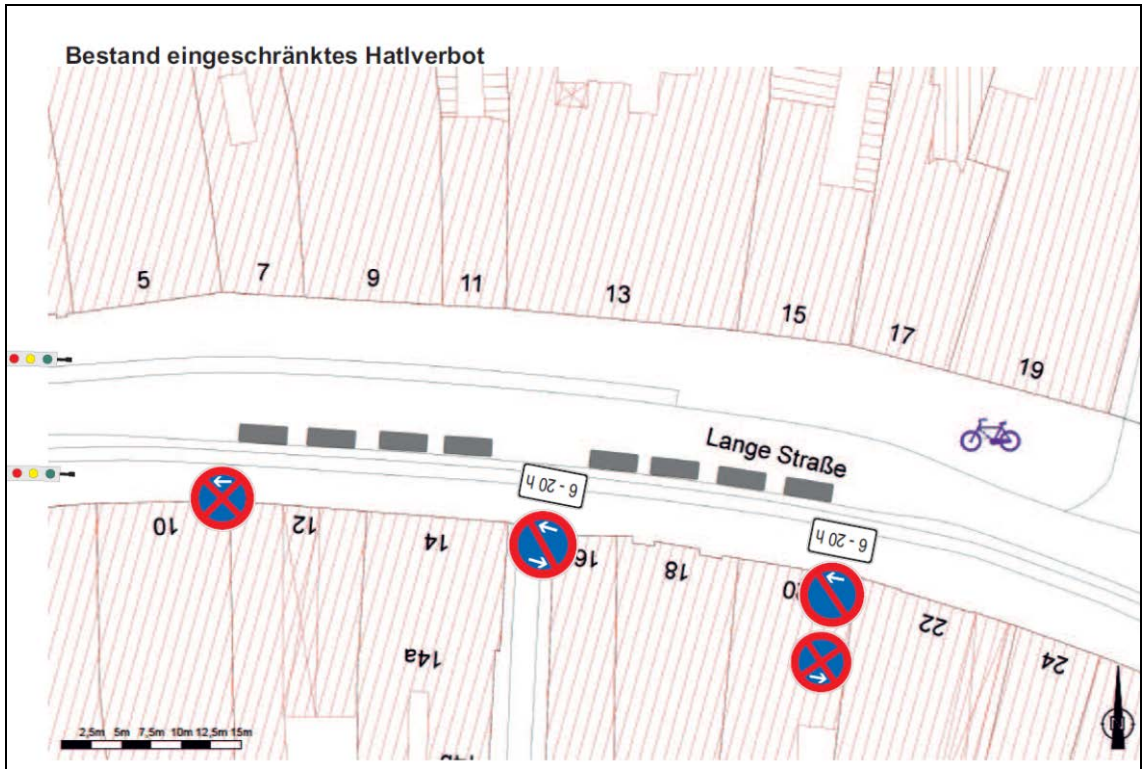


Um die Flüssigkeit und Behinderungen (für Einsatzfahrten der Rettungsdienste) durch falsch stehende Fahrzeuge zu verbessern, wird zudem vorgeschlagen das Stück des eingeschränkten Haltverbots gegenüber den Freischankflächen Beckstein und Graupner in ein absolutes Haltverbot zu ändern. Man muss dazu sagen, dass es meist tatsächliche Lieferfahrzeuge sind, die falsch (im absoluten Haltverbot oder auf dem Gehweg) stehen, dies jedoch daraus resultiert, dass der eigentliche Lieferstreifen (eingeschränktes Haltverbot) ständig durch Pkws zugeparkt wird, die keine Liefertätigkeiten machen, sondern eben parken (siehe Bild).



Vorschlag:

Absolutes Haltverbot zwischen Generalsgasse und Ampel einrichten. Das zusätzliche absolute Haltverbot würde für den Bereich vor der Ampel mehr Platz schaffen und es könnte dann besser rangiert werden, wenn ein Einsatzfahrzeug (Rettungsdienste) die Lange Straße schnell passieren will. In diesen Bereich können auch die gewünschten Taxistellplätze angeordnet werden (da in den Taxen immer ein Fahrer sitzt, können diese im Notfall schnell weggefahren werden).

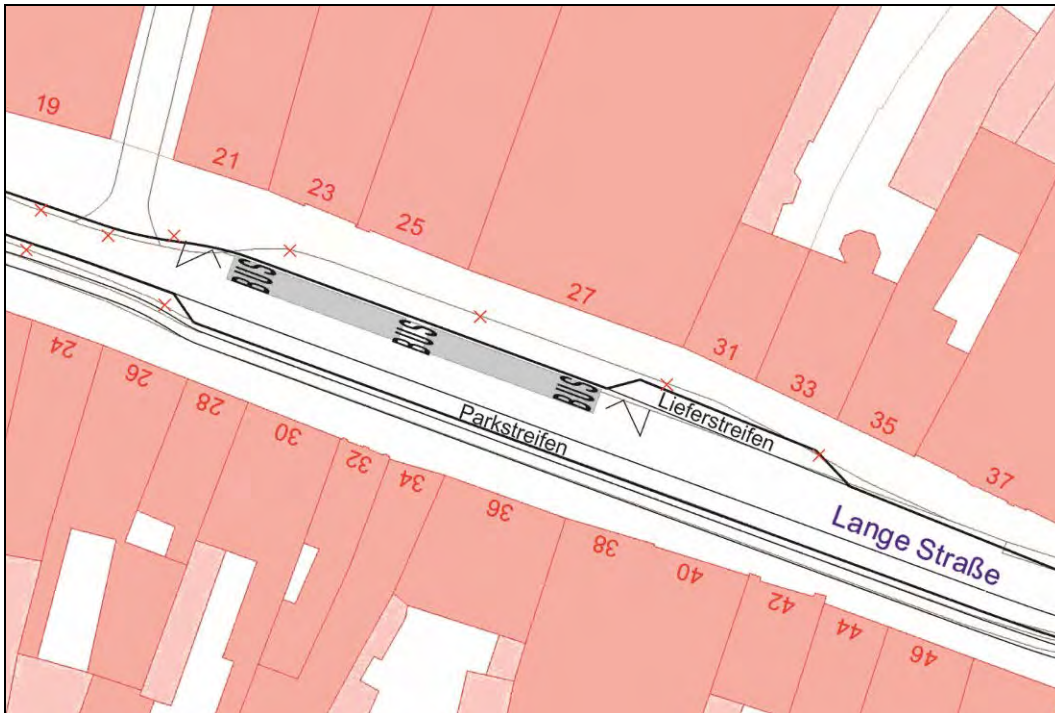


”

Maßnahme 3:

Bereich Bushaltestelle bis einschließlich Einmündung Hellerstraße

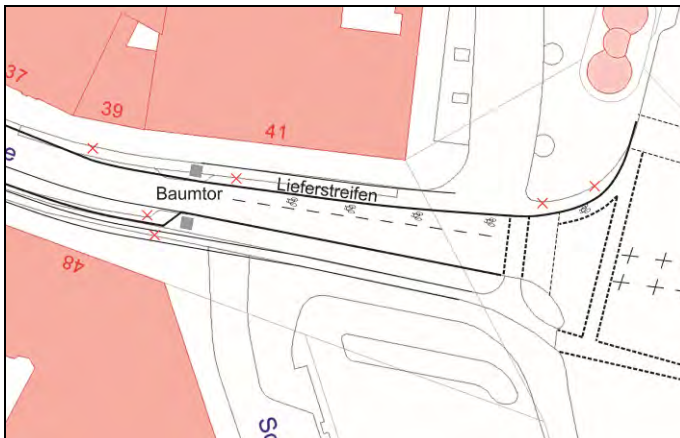
→ Schaffung einer Ladezone und Ausbau der Haltestelle in Abstimmung und durch das Projekt Quartier an der Stadtmauer.



Maßnahme 4:

Einmündungsbereich Schönleinsplatz bis zur Baustelle der Hypovereinsbank [abhängig von der Baustelle der Bank]

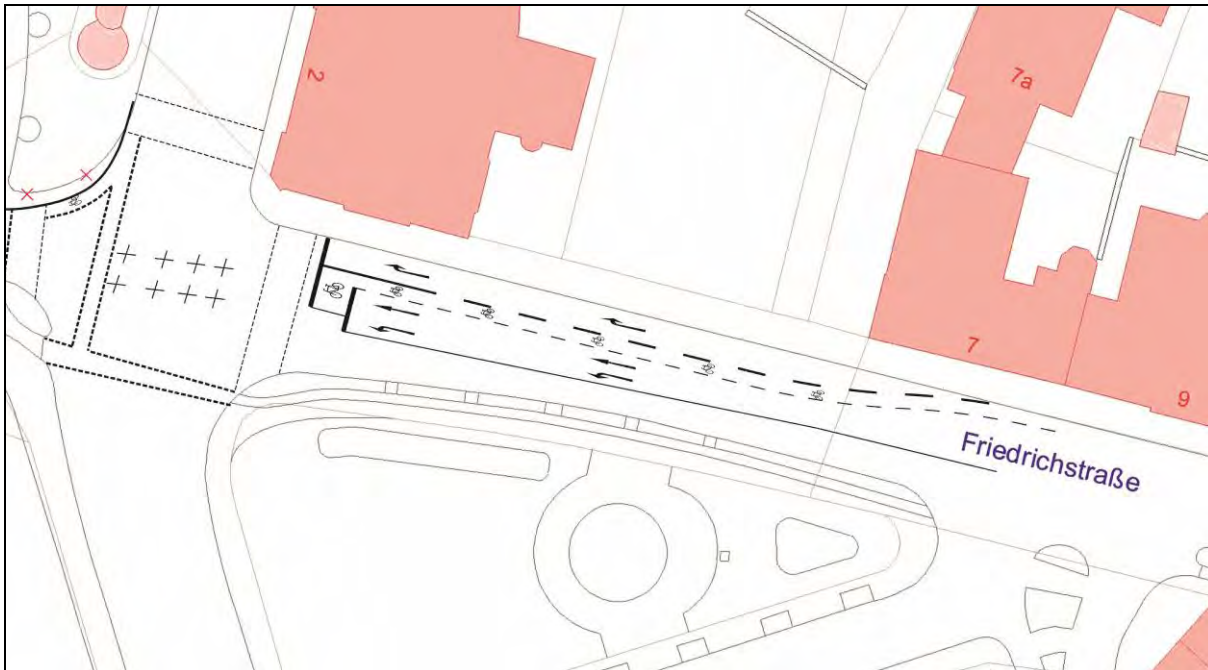
→ Umgestaltung der Einfahrsituation in die Lange Straße mit Lieferstreifen und Errichten eines Baumtors



Maßnahme 5:

Bereich Friedrichstraße

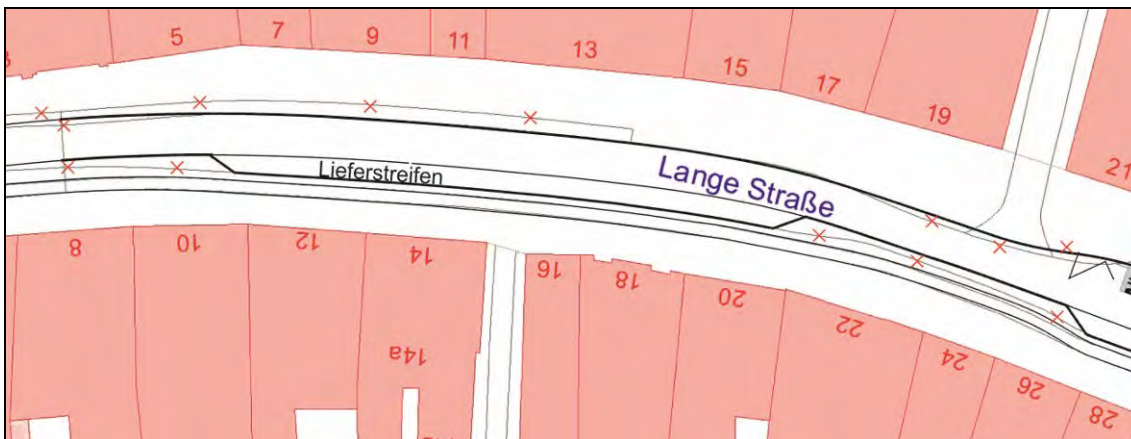
→ Ummarkierung der Fahrspuren mit Einrichtung eines sogenannten aufgeweiteten Radaufstellstreifens



Maßnahme 6:

Bereich Eingang Theatergassen und Übergang bei Pflasterfläche am Obstmarkt

→ Bordsteinanpassungsarbeiten auf der linken Fahrbahnseite, um das Ende der Lade- bzw. Parkbuchten eindeutig zu kennzeichnen.



Maßnahme 7:

Bereich Am Kranen

→ Barrierefreier Umbau der Haltestelle, Vergrößerung der Pflasterfläche durch Wegfall der Stellplätze



Davon unabhängig:

Bereich Pflasterfläche Obstmarkt

→ Austausch der Markierungssteine, dabei in Teilbereichen Anpassung an die neue Situation.

Die Bauabschnitte können weitgehend unabhängig voneinander umgesetzt werden. Dies erlaubt ein flexibles Vorgehen und eine individuelle Berücksichtigung der verschiedenen Baustellen in diesem Bereich.

9. Kosten-, Finanzierungs- und Zeitplan

Maßnahme	Kosten	Finanzierung	Mögliche Umsetzung
1	1.000 €	Haushaltstelle 63000.95310	2016
2	30.000 €	Haushaltstelle 63000.95310	2016
3	Kosten werden aktuell ermittelt	Vorhabenträger „Quartier an der Stadtmauer“	2018
4	Kosten müssen noch genauer ermittelt werden	Haushaltstelle 63000.95310	Nach Fertigstellung Baustelle Hypovereinsbank
5	Kosten müssen noch genauer ermittelt werden	Haushaltstelle 63000.95310	Nach Deckensanierung Friedrichstraße
6	Kosten müssen noch genauer ermittelt werden	Haushaltstelle 63000.95310	Nach Sanierung Lange Straße 22/24
7	Kosten müssen noch genauer ermittelt werden	Teilförderung GVFG für barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle in Aussicht	Sobald Förderbescheid vorliegt und Restfinanzierung geklärt ist

10. Sonstiges

Zum Thema Lange Straße liegen einige Stadtratsanträge und ein Antrag der Lange Straße GbR vor. Diese Anträge wurden im Rahmen der Planungen - soweit dies möglich ist – berücksichtigt.

Im Antrag der FW-Stadtratsfraktion vom 11.11.2015 wird eine gebührenfreie Nutzung durch Elektrofahrzeuge und eine reservierte Nutzung durch Carsharing-Fahrzeuge und eine zeitlich eingeschränkte Nutzung der Ladezone beantragt.

Dazu führt das zuständige Straßenverkehrsamt aus:

„Sollen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in Stadtteilen flächendeckend Parkbevorrechtigungen geschaffen werden, so sind vor der Anordnung zumindest für das jeweilige Gebiet verkehrliche Auswirkungen zu berücksichtigen (z.B. durch ein Stellplatz-Konzept), um ein möglichst gleichmäßiges Netz von Stellplätzen, das dem tatsächlichen Bedarf insbesondere an Ladestationen Rechnung trägt, zu gewährleisten. Nachdem im Stadtgebiet von Bamberg aktuell lediglich 5 Elektrofahrzeuge, die die Bevorrechtigungen nützen könnten, gemeldet sind, erscheint es derzeit verfrüht, in der Lange Straße einen Teil der Parkplätze umzuwidmen für die gebührenfreie Nutzung durch Elektro-Fahrzeuge.“

Eine Reservierung von öffentlichem Verkehrsgrund für die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen ist rechtlich nicht möglich. Eine Reservierung auf Privatgrund der Stadt Bamberg wäre möglich. Dafür müsste für den betreffenden Teil der Lange Straße ein Umwidmungsverfahren (Zuständig Referat 6) eingeleitet werden.

Eine zeitlich eingegrenzte Nutzung als Ladezone für Lieferfahrzeuge für einen Teil der Parkplätze wäre rechtlich möglich, z.B. Zeichen 286 mit ZZ 1040-30 "6-9:30h" und ZZ 1026-35 "Lieferverkehr frei" wäre möglich.“

Die Verkehrsplanung weist darauf hin, dass auch Elektrofahrzeuge Platzbedarf beim Fahren und Parken haben und dass auch Elektrofahrzeuge Unfälle verursachen können, bei denen insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen können.

Elektroautos sind geeignet, um Immissionsprobleme in historischen Städten zu lösen, nicht aber Flächenkonkurrenz im begrenzten öffentlichen Raum.

Die grundsätzlichen Ziele der Stadt Bamberg, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also das Zufußgehen, den Radverkehr und den ÖPNV zu fördern, werden unterlaufen, wenn durch innerstädtische E-Parkbevorrechtigungen ein neues Anreizsystem aufgebaut wird, mit der Wirkung, dass Kfz-Verkehr gewollt ins Herz der Stadt gezogen wird.

Das Ganze könnte so weit gehen, dass Bewohner des großen Einzugsgebietes von Bamberg sich einen Zweit- oder Drittwagen als Elektro-Auto zusätzlich anschaffen, um gratis im Herzen Bambergs parken zu können, ohne dass deshalb irgendein Kfz mit Verbrennungsmotor außer Betrieb genommen würde.

Aus verkehrsplanerischer Sicht erscheinen derartige Parkbevorrechtigungen jedenfalls für den Innenstadtbereich problematisch, weil sie mittelfristig eher neue Probleme schaffen („Wird man es sich dann, wenn Elektroautos sich flächendeckend durchgesetzt haben, politisch leisten können, einmal geschaffene Privilegien wieder zurück zu nehmen?“) als vorhandene Probleme lösen.

Handwritten signature

ALB	Stadt Bamberg	bR
WFB	Baureferat	StN
JF62	10. Juni 2015	SciA
WV	GA GR EGB SvB	Antw schr <input checked="" type="checkbox"/>

BBB – Bamberger Bürger-Block e.V.
Fraktion
Grüner Markt 7, 96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg
Sekretariat OB

08. Juni 2015

Handwritten notes: OB, 10/SD li., AM

Antrag an Herrn Oberbürgermeister Andreas Starke

Bamberg, 05.06.2015

Handwritten: Ref. 6 z. Ü. OB

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Umbau der Lange Straße (stadteinwärts) ist abgeschlossen, Fahrradfahrer fädeln sich seit dem, mehr oder weniger, in den übrigen Verkehr ein und Blumenkübel zieren, alle paar Meter, den verbliebenen Radweg.

Durch die Blumenkübel kann kein Radfahrer den Radweg mehr benutzen und so ist dieser verwaist. Die Gastronomen stellen, nach wie vor, Ihre Stühle und Tische nur auf den Gehweg. Als Fußgänger ist es in diesem Bereich der Lange Straße ein einziger Hindernislauf. Kommt einem z.B. ein Rollstuhlfahrer entgegen, wartet man am besten, da ein Aneinandervorbeikommen nicht möglich ist.

Soweit mir bekannt, wurde diese Regelung u.a. auch geschaffen um die Lange Str. attraktiver zu machen und für die Gastronomen mehr Platz zu schaffen. Meiner Meinung nach geht aber die jetzige Situation an diesem Vorhaben vorbei.

Ich bitte Sie dafür zu sorgen, das der Gehweg wieder als solcher genutzt werden kann und die vorgeschriebene Breite eingehalten wird, damit Fußgänger ohne Probleme aneinander vorbeilaufen können. Platz genug ist ja jetzt geschaffen worden. Es ist aber unbedingt dafür zu sorgen, dass nur die jetzige Anzahl der Tische und Stühle verrutscht wird und keine Neuen dazu kommen.

Finanzierung:

Hier ist kein finanzieller Aufwand nötig; die Cafe Betreiber müssen nur den Radweg mitnutzen.

Schöne Grüße

Annette Neumann
-Stadträtin-

Handwritten signature: Annette Neumann

Annette Neumann, Heinrichsdamm 27, 96047 Bamberg Tel.0951/2092569
a.n-s@web.de

STADTPLANUNGSAMT			
Eing. 11. Juni 2015			
<input type="checkbox"/> Rücksprache			
FNP	BPlan	Stadt	Verk. <input checked="" type="checkbox"/>

Ø für BGM Metzner, 10/SD, 10/Presse, 10/Dr. Goller erst.
Ø für 1, 2, 4, 5, 6 z. vorl. Kenntnisnahme erst.

D. G. G.

Christlich-Soziale Union

Fraktion des Bamberger Stadtrats



ALB	Stadt Bamberg	bR
WLB	Bürgeramt	BN
JF6	16. Juni 2015	SA
JF62		Antw. schr.
WV	6A 6R EBB S/B	<input checked="" type="checkbox"/> Intr.

CSU-Stadtratsfraktion Grüner Markt 7 96047 Bamberg

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
Dr. H. Müller

10. Juni 2015

An den Oberbürgermeister
der Stadt Bamberg
Herrn Andreas Starke
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg OB
Sekretariat OB
10. Juni 2015

10/SD

6/EBB
↓
Medienführung

mit 5

Städtebauliche Aufwertung der Innenstadt

Qualitätsoffensive für Bamberg – Teil 1

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Namen der CSU-Stadtratsfraktion stellen wir folgenden

Antrag:

STADTPLANUNGSAMT			
Eing.	17. Juni 2015	<i>b</i>	
<input type="checkbox"/> Rücksprache			
FNP	<input checked="" type="checkbox"/> Plan	Stadt	<input checked="" type="checkbox"/> USt

zun. erst. USt.

18.6.15

Im Bereich der Langen Straße, beginnend auf der Höhe des Restaurants „Messerschmitt“ und der HypoVereinsbank bis zur Bibliothek der Otto-Friedrich-Universität Bamberg (TB 5 – Am Kranen 3) führt die Stadt Bamberg einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 20 Km/h und einem eingeschränkten Halteverbot (§ 41, § 45, Abs. 1d StVO – VZ 274.1, 274.2, 290.1, 290.2 – Zonenregelung) und zahlreichen Elementen der „Gemeinschaftsstraße“ bzw. des „Shared Space“- Gedankens wie z.B.

- weiche Separation durch Gestaltungselemente, wie Teilaufpflasterungen bzw. Aufmerksamkeitsstreifen im Eingangsbereich, umfassende Möblierung, Blumenkübel etc.)
- höhengleiche Ausbildung des Straßenraumes unter Verzicht auf Borde (siehe Hauptwachstraße – optische Erweiterung der Fußgängerzone)
- weitgehender Verzicht auf Beschilderung
- soweit rechtlich möglich Mischverkehr

ein.

Begründung:

Die Aufenthaltsqualität, die Qualität der Nutzungen, der städtebauliche Zustand, zusammengefasst die Gesamtsituation der Langen Straße, verschlechtert sich seit Jahren zusehends. Der Stadt Bamberg ist es bislang nicht gelungen, diesem Verfall entgegenzusteuern. Um die Qualität des Straßenzuges zu erhöhen, ist die Stadtratsfraktion der Christlich-Sozialen Union der Auffassung, dass es hierfür einer erheblichen städtebaulichen Aufwertung des Straßenraumes bedarf, der weit über die bislang beschlossenen Maßnahmen hinausgeht.

„Statt einer dominanten Stellung des motorisierten Verkehrs soll der gesamte Verkehr mit dem sozialen Leben und der Kultur und Geschichte des Raums im Gleichgewicht stehen“ (Wikipedia). Gestaltungsmaßnahmen für die verschiedenen Nutzungen sind möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen. Verkehrs- und andere Nutzungen sollen nebeneinander stehen und sich den Straßenraum teilen. Diese „Straßenraumphilosophie“ gliedert die Stadt nicht mehr in Zonen (wie reine Fußgängerzone oder Straße); sie darf wieder Raum für alle sein. Und damit ist auch der Mensch nicht mehr nur Verkehrsteilnehmer. Diese Mobilitätskultur fordert ein Miteinander im Straßenraum, Rücksichtnahme und Achtsamkeit, und dies unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel.

Im Rahmen ihres Gesamtkonzeptes „Qualitätsoffensive Innenstadt“ soll in einem ersten Schritt die Aufenthaltsqualität durch die optische Erweiterung des Fußgängerbereiches in die Lange Straße hinein analog der Gestaltung Kettenbrücke – Hauptwachstraße verbessert werden.

Zahlreiche Beispiele anderer Städte zeigen, dass durch diese Gestaltungsphilosophie mit möglichst weitgehendem Verzicht auf Beschilderungen (Abbau des Schilderwaldes) und Lichtzeichenanlagen eine erfolgreiche städtebauliche Aufwertung möglich war. Viele Städte mit einer vergleichbaren oder gar höheren Verkehrsbelastung als die Lange Straße (Rosenheim 9000 Kfz/Tag, Bad Aibling 10.000 Kfz/Tag, Brühl 7.500 Kfz/Tag, Kevelaer 10.500 Kfz/Tag, Duisburg 13.700 Kfz/Tag, Bohmte 12.600 Kfz/Tag, Drachten (NL) (18.000 Kfz/Tag) haben erfolgreich vergleichbare Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt.

Die Stadtratsfraktion der Christlich-Sozialen Union fordert eine qualitative städtebauliche Aufwertung der Langen Straße unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit des innerstädtischen Handels.

Die Maßnahme soll über die Haushaltsstelle 6300.95310 finanziert werden.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Helmut Müller


Dr. Franz-Wilhelm Heller


Markus Huml

FDP-Ortsverband Bamberg-Stadt
Stadtrat Martin Pöhner
Katharinenstraße 1,
96052 Bamberg
Tel. 0170-3225084
Mail: Martin.Poehner@t-online.de

ADP ANWUNGSAMT	
Eing. 03. Juli 2015	
Richtsprache	
FN	
ALB	Stadt Bamberg
W1	Baureferat
JF	25. Juni 2015
JF02	
WV	GR

Freie
Demokraten
FDP

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg
Sekretariat OB
18. Juni 2015

OB
10150
6 (Föderalverband)
mit 5

Antrag der FDP:

Schlüssiges Gesamtkonzept für Lange Straße entwickeln – Kurzzeitparkplätze auf das ehem. Sparkassengelände verlegen

17.06.2015

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit der Teilauflösung des Radwegs in der Langen Straße ist eine unhaltbare Situation im Bereich der Langen Straße entstanden, die einerseits viele Radfahrer gefährdet, andererseits den Eindruck eines Schildbürgerstreichs entstehen lässt.

Es ist aus unserer Sicht dringend erforderlich, ein schlüssiges Gesamtkonzept zu entwickeln, dass die berechtigten Interessen aller berücksichtigt – der Radfahrer, der Fußgänger, der Autofahrer und der Geschäftsleute.

Einerseits braucht es dringend eine Aufwertung der Langen Straße. Andererseits muss aber auch klar anerkannt werden, dass die Lange Straße als wichtige Verbindungsstraße in der Bamberger Innenstadt auch künftig unabdingbar ist.

Als Stadtrat der Freien Demokraten beantrage ich deshalb, ein Gesamtkonzept für die Lange Straße auf Grundlage nachfolgender Punkte zu erstellen und umzusetzen:

1. Die Stadtverwaltung möge im Dialog mit der Sparkasse eine Verlagerung der bestehenden Kurzzeitparkplätze in der Langen Straße auf das bisherige Sparkassengelände zwischen Langer Straße und ZOB prüfen – im Zuge der Entwicklung des sog. „Quartiers an der Stadtmauer“. Das Modell der Tiefgarage in der Königstraße (Mischung aus Anwohnerparken und öffentlichen Parkplätzen) könnte hier Pate stehen.

Damit könnten die Kurzzeitparkplätze zwischen dem Durchgang zu den „Theatergassen“ und dem Obstmarkt in der Langen Straße komplett entfallen. Die Kurzzeitparkplätze zwischen der Hypo-Vereinsbank und dem Durchgang zu den Theatergassen könnten in eine Be- und Entladezone umgewandelt werden, die in der Langen Straße aufgrund der Vielzahl der Geschäfte zumindest an einzelnen Stellen notwendig ist.

2. Durch den Verzicht auf die Kurzzeitparkplätze kann im Fahrbahnbereich wieder ein durchgehender, separater Radweg eingezeichnet werden, der die Sicherheit der Radfahrer besser gewährleistet als ein Mischbereich. Ein durchgehender separater Radweg soll auch künftig Teil der Gesamtkonzeption in der Langen Straße vom Beginn am Schönleinsplatz bis inklusive der Kapuzinerstraße sein.
3. Der bisherige Radweg im Bereich vor dem Café Graupner und dem Café Beckstein soll dann dauerhaft und möglichst bald – durch Umgestaltung – dem Fußgängerbereich zugeordnet werden, was die Aufenthaltsqualität in der Langen Straße deutlich steigert. Die derzeitige provisorische Blumenkübel-Absperrlösung mit aufgeklebtem rot-weißem Absperrband halten wir für eine Weltkulturerbestadt nicht für angemessen.
4. Fahrbahn und Gehweg sollen künftig in der Langen Straße höhengleich angelegt werden – in ähnlicher Form wie bereits jetzt im Bereich Obstmarkt. Dadurch kann die Lange Straße insgesamt optisch erheblich aufgewertet werden. Eine farbliche Unterscheidung von Gehweg und Fahrbahn soll aber weiterhin aus Sicherheitsgründen vorgesehen werden.
5. Eine höhengleiche Anlage von Gehweg und Fahrbahn soll auch ermöglichen, die große Bushaltestelle vor dem ehem. Sparkassengebäude (künftig „Quartier an der Stadtmauer“) in Zeiten, in denen kein Bus hält, als verbreiterten Gehsteig zum Flanieren zu benutzen. Auch dies trägt zu einer Aufwertung der Langen Straße bei.

Die genannten Punkte würden einen Kompromiss zwischen den verschiedenen Interessen bedeuten. Eine Umwandlung der Langen Straße in einen „Shared-Space“-Bereich, wie er im Bereich der Kettenbrücke besteht, halten wir für unsinnig und unangemessen, da sich eine solche Spielstraßen-Lösung nicht mit dem Durchgangsverkehr in der Langen Straße verträgt, für den bekanntlich bis heute keine praktikable Alternativlösung gefunden worden ist. Die Fahrbahn der Autos und die Radwege in der Langen Straße müssen daher auch weiterhin klar vom Fußgängerbereich unterschieden werden.

Bereits im Voraus vielen Dank für Ihre Bemühungen!

Mit freundlichen Grüßen



Martin Pöhner
FDP-Stadtrat

307.10.11

GAL

Stadtratsfraktion

STADTPLANUNGSAMT				
Eing. 12. Okt. 2015 <i>g</i>				
<input type="checkbox"/> Rücksprache				
FNP	BPlan	Stadt	Verk.	<i>FL</i>

ALB	Stadt Bamberg	bR
WLB	Baureferat	SIN
JF61	08. Okt. 2015 <i>g</i>	zdA
JF62		Antw schr
EV	<i>(61) EBB GR</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Entr

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg
Sekretariat OB
07. Okt. 2015

OB An

10/15/11

6

Bamberg, den 5. Oktober 2015

Antrag für die Vollsitzung am 21.10.15

Mehr Sicherheit für den Radverkehr in der Langen Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Umweltsenat am 19. Mai 2015 war die aktuelle Verkehrssituation in der Langen Straße das Thema, insbesondere weil die Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr vielfach von BürgerInnen und in der Öffentlichkeit kritisiert wurden.

Zum Thema Radverkehrsführung Lange Straße erging folgender Beschluss:

1. Der Umwelt- und Verkehrssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Umwelt- und Verkehrssenat beauftragt die Verwaltung, die vom Stadtrat im Jahr 2012 beschlossenen Maßnahmen sukzessive umzusetzen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob im Bereich der Langen Straße eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung möglich erscheint.

Bedauerlicherweise war die Lange Straße nicht Thema im letzten Umwelt- und Verkehrssenat, obwohl dazu zwischenzeitlich noch ein weiterer Antrag vorliegt. Kollegen der CSU beantragen u. a. eine Aufhebung der Parkplätze, Zone 20 und weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen. Ideen, die wir ausdrücklich unterstützen, ja, seit Jahren selbst in die Diskussion werfen.

Aufgrund der Dringlichkeit (die Situation für den Radverkehr ist gleich bleibend schlecht) und weil möglicherweise haushaltsrelevante Maßnahmen diskutiert werden müssen (CSU-Antrag) beantragen wir hiermit, dass in der Vollsitzung am 21. Oktober 2015 sowohl die Stadtverwaltung ihr Prüfungsergebnis bzw. ihre Pläne für ein weiteres Vorgehen gemäß oben zitiertem Beschluss vorlegt als auch der genannte CSU-Antrag behandelt und abgestimmt wird.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Mit freundlichen Grüßen

Peter Gack

Peter Gack
GAL-Fraktionsbüro
Grüner Markt 7 – 96047 Bamberg
Telefon und Fax 0951/23 777
post@gal.bamberg.de



GAL-Fraktion Kto.Nr. 578 205 486
B90/GRÜNE Kto.Nr. 578 012 304
Sparkasse Bamberg BLZ 770 500 00
www.gal.bamberg.de



Stadtratsfraktion **FREIE WÄHLER Bamberg**

Hans-Jürgen Eichfelder | Dr. Ursula Redler | Herbert Lauer
Dieter Weinsheimer | Wolfgang Wußmann

FREIE WÄHLER-Fraktion im Bamberger Stadtrat

An den
Oberbürgermeister der Stadt Bamberg
Herrn Andreas Starke

Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg

Fraktionsbüro (nur Montagabend)
Grüner Markt 7
96047 Bamberg
Telefon und Telefax: 0951/203370
hier: Dieter Weinsheimer, Vorsitzender
Oberer Stephansberg 42 b
Tel. 0951/ 12 9 15
ePost: weinsheimer@bnv-bamberg.de
www.fw-bamberg.de

Bamberg, 11.11.2015

Teilweise Umwidmung von Parkplätzen in der Langen Straße; hier: Antrag

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Sie haben für den 18.11.15 die Vorsitzenden der Stadtratsfraktionen zu einem Runden Tisch eingeladen. Ein Anlass dieses Treffens ist, dass Anträge verschiedener Fraktionen zu den Nutzungsansprüchen an den Straßenraum vorliegen. Dazu gehören auch die unterschiedlichen Vorstellungen zur Beibehaltung bzw. Entfernung der 14 Parkplätze in der Langen Straße. Die Fraktion der Freien Wähler will sich rechtzeitig vor diesem Gespräch noch mit einem eigenständigen Vorschlag einbringen. Unser Antrag lautet:

- 1. Die Parkplätze bleiben bis auf Weiteres (Neuordnung des Gesamtstraßenraums) erhalten.**
- 2. Ein Teil der Parkplätze wird umgewidmet für die**
 - a) gebührenfreie Nutzung durch Elektro-Fahrzeuge**
 - b) reservierte Nutzung durch Carsharing-Fahrzeuge**
 - c) zeitlich eingegrenzte Nutzung als Ladezone für Lieferfahrzeuge (z.B. ab 2,8 t am Vormittag bis 9:30 Uhr)**
- 3. Die Umwidmung wird auf eine sofortige Umsetzung geprüft; der Umweltsenat des Stadtrates wird sich in einer seiner nächsten Sitzungen damit beschäftigen.**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, wir bitten diesen Vorschlag mit in das Gespräch des Runden Tisches einzubringen.

Dieter Weinsheimer
FW-Fraktionsvorsitzender

Michael Bosch
StR, Bamberger Realisten

→ CM

Walz, Madeleine

Von: Beese, Thomas
Gesendet: Mittwoch, 10. Februar 2016 14:15
An: Betz, Claudia; Walz, Madeleine
Betreff: WG: Taxiplätze in der Langen Straße

Wichtigkeit: Hoch

Von: Zöcklein, Elke
Gesendet: Mittwoch, 10. Februar 2016 14:15:28 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien
An: Beese, Thomas; Pressestelle Stadt Bamberg; Vollmar, Ruth
Betreff: WG: Taxiplätze in der Langen Straße

Jeweils z. K. – Original ging an Referat 5

Von: Schiele, Pius [<mailto:pius.schiele@derpart.com>]
Gesendet: Freitag, 5. Februar 2016 18:35
An: Starke, Andreas
Cc: 'Dümig Benedikt'
Betreff: Taxiplätze in der Langen Straße
Wichtigkeit: Hoch

STADTPLANUNGSAMT				
Eing. 15. Feb. 2016				
<input type="checkbox"/> Rücksprache				
FNP	BPlan	Stadt	Verk.	

Lieber Andi,

nach unserem gemeinsamen Gespräch über die Lange Straße haben Benedikt Dümig und ich nochmals die Situation in der Langen Straße am nächsten Tag vor Ort angeschaut.

Für die vorgesehenen 2 Taxiplätze in der Langen Straße kommt für uns nur der Platz direkt nach dem Übergang zu den Theatergassen in Frage, ab eingeschränktes Halteverbot von 6.00 bis 20.00 Uhr. Die restlichen Plätze, bis Damenmoden Speer, bleiben so bestehen für Handwerker, Ladeverkehr usw.

Auch bleibt der Behindertenparkplatz vor den Theatergassen und es bleiben auch die 14 Parkplätze mit Parkscheinautomat von der HypoVereinsbank bis zum Behindertenparkplatz.

Wir möchten nochmals betonen:

Die IG Lange Straße besteht auf den Erhalt der Kurzzeitparkplätze. 85% der Geschäfte (60 Firmen) sprechen sich eindeutig dafür aus.

Deshalb bitte die 2 Taxiplätze am Anfang des eingeschränkten Halteverbotes ab Theatergassen Richtung Übergang Grüner Markt genehmigen.

Mit herzlichen Grüßen
Dein Pius

IG-Lange Straße GbR

Lange Straße, Obstmarkt, Kranen,
Kapuzinerstraße und Theatergassen

Pius Schiele Benedikt Dümig

Pius Schiele
REISEBÜRO SCHIELE GmbH & Co.KG
Lange Straße 2
D-96047 Bamberg
Tel.: +49 (0)951/98686-51
Fax: +49 (0)951/22432
pius.schiele@derpart.com

