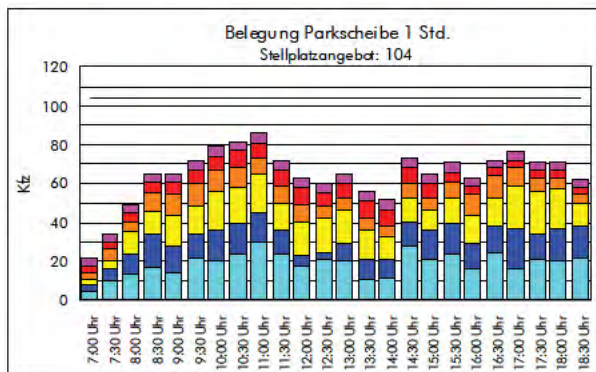
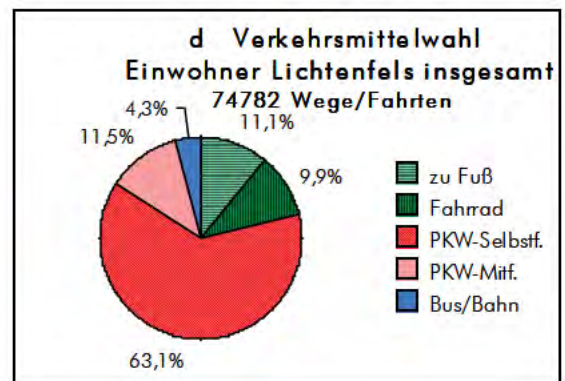


Stadt Lichtenfels Verkehrsentwicklungsplan

Teil A - Verkehrsanalyse

- Stand März 2017 -



Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr

Josephspitalstraße 7 80331 München
089 / 54 21 55 - 0 post@pslv.de www.pslv.de



Stadt Lichtenfels

Verkehrsentwicklungsplan

Teil A - Verkehrsanalyse

- Stand März 2017 -

Inhalt

1	Aufgabenstellung	1
2	Bestandssituation	1
3	Verkehrserhebungen	3
3.1	Zählstellenplan	3
3.2	Tagespegel	4
3.3	Knotenstromzählungen	4
3.4	Verkehrsbefragungen	7
3.5	Haushaltsbefragung	10
3.6	Parkraumerhebung	21

Anhang

Zitate der Haushaltsbefragung

Abbildungen

1.1	Lage im Raum und Verkehrsentwicklung (Kernstadt)
1.2	Lage im Raum und Verkehrsentwicklung (Stadtgebiet)
2	Zählstellenplan
3.1	Verkehrszellen (Kernstadt)
3.2	Verkehrszellen (Stadtgebiet)
4	Tagespegel
5	Definition von Durchgangsverkehr, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr
6.1	Durchgangsverkehr ortsbezogen
6.2	Durchgangsverkehr nach Befragungsstellen
7.1	Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen
7.2	Ziel-/Quellverkehr ortsbezogen
8	Binnenverkehr
9	Haushaltsbefragung - Rücklaufquoten

- 10 Haushaltsbefragung - Repräsentativität
- 11 Haushaltsbefragung - Pkw - Verfügbarkeit
- 12 Haushaltsbefragung - Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkartenbesitz
- 13 Haushaltsbefragung - Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen
- 14 Haushaltsbefragung - Wegehäufigkeit
- 15 Haushaltsbefragung - Verkehrsmittelwahl
- 16 Haushaltsbefragung - Fahrtzwecke
- 17 Haushaltsbefragung - Tageszeitliche Verteilung und Verkehrsmittelwahl
- 18 Haushaltsbefragung - Nennung von Problemen und Vorschlägen nach Themen
- 19 Haushaltsbefragung - Nennung von Problemen im Detail
- 19.1 Haushaltsbefragung – Verortung von Problemen nach Themen im Detail
- 19.2 Haushaltsbefragung – Verortung von Problemen nach Themen im Detail
- 19.3 Haushaltsbefragung – Zusatzfragen zu SEV und Fußgängerzone
- 20 Haushaltsbefragung - Nennung von Vorschlägen im Detail
- 21 Parkraumerhebung

Pläne

- 1.1 Bestand Straßen (Übersicht)
- 1.2 Bestand Straßen (Altstadt)
- 2 Bestand Verkehrsmagnete
- 3.1 Bestand Flächennutzung
- 3.2 Erweiterungspotential Flächennutzung
- 4 Bestand Erschließung ÖPNV (Bus)
- 5 Bestand öffentliche Parkmöglichkeiten
- 6 Morgenspitze Kfz
- 7 Abendspitze Kfz
- 8.1 Tagesverkehr Kfz
- 8.2 Tagesverkehr Schwerverkehr
- 8.3 Tagesverkehr Schwerverkehrs-Anteil
- 8.4 Tagesverkehr Radverkehr
- 9 Erhebung öffentliche Parkmöglichkeiten

1. Aufgabenstellung



Marktplatz Lichtenfels

Die Stadt Lichtenfels hat sich entschlossen, ihren aus den 80er Jahren stammenden Verkehrsentwicklungsplan aktualisieren zu lassen. In einem ersten Schritt wurde die Aktualisierung der Verkehrsdaten durchgeführt. Die Erhebungen fanden im Juli 2016 statt. Auf der Grundlage der umfangreichen Verkehrserhebungen und einer Haushaltsbefragung ist ein Verkehrsmodell für die Stadt Lichtenfels erstellt worden. Damit können verkehrliche Fragestellungen und Planungsansätze der Stadt Lichtenfels für die kommenden Jahre beurteilt und auch eine sinnvolle und verträgliche Ordnung des Gesamtverkehrs entwickelt werden.

Besondere Schwerpunkte werden auf den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und eine Optimierung des Parkraumangebotes gelegt. Für ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept werden auch die Möglichkeiten der Stärkung von Alternativen Verkehrsmitteln (Car-Sharing, E-Mobilität usw.) sowie Aspekte der Verkehrssicherheit und Abbau von Barrieren berücksichtigt.

2. Bestandssituation

Lichtenfels ist zugleich die Kreisstadt des Landkreises Lichtenfels im bayerischen Regierungsbezirk Oberfranken und liegt im Obermainland bzw. Obermaintal zwischen Bamberg und Coburg. Nachbarkommunen der Stadt sind die Orte Michelau, Hochstadt, Altenkunstadt, Weismain, Wattendorf, Bad Staffelstein, Großheirath, Untersiemau, Niederfüllbach, Grub am Forst und Ebersdorf bei Coburg. Lichtenfels ist über die A73 von Suhl über Coburg, Bamberg nach Nürnberg an das überörtliche Straßennetz angebunden. Als weitere wichtige regionale Verbindungsstraßen durchqueren die B173, B289, St2197, St2203, LIF2 und LIF27 das Stadtgebiet (vgl. Plan 1.1).

Die Altstadt wird von den Straßen Coburger Straße, Marktplatz, Bamberger Straße, durch die ringförmig verlaufende Hauptverkehrsstraße im Zuge der Langheimer Straße, Am Stadtgraben, Zweigstraße, Bürgermeister-Dr.-Hauptmann-Ring, sowie von einigen Wohnstraßen erschlossen. Die Hauptgeschäftstraßen Marktplatz, Innere Bamberger Straße, Bahnhofstraße, Reitschgasse und Badgasse sind als Fußgängerzone gewidmet. Diverse Fußgängerverbindungen ergänzen das Netz (vgl. Plan 1.2).

In der Altstadt und entlang der Kronacher Straße befinden sich auch die meisten öffentlichen Einrichtungen, die meisten Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungen sowie Schulen (vgl. Plan 2).

Größere Einkaufsmärkte sind vor allem im LIFE city center angesiedelt. Große gewerbliche Arbeitgeber finden sich im Gewerbegebiet Schney und im Gewerbegebiet Seubelsdorf.

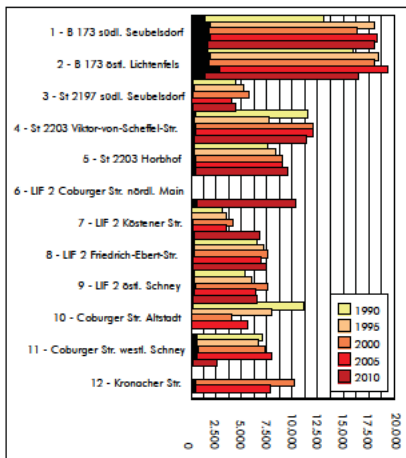
Der Bahnhof Lichtenfels befindet sich am Rande der Altstadt. Lichtenfels ist im 2-Stundentakt durch die ICE-Strecke Hamburg-Berlin-München an das Bahnnetz angebunden. Der ICE-Halt wird jedoch voraussichtlich Ende 2017 entfallen. Im Regionalverkehr bestehen Verbindungen nach Coburg, Bamberg, Saalfeld und Hof/Bayreuth.

Lichtenfels ist Mitglied des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg. Die sechs Stadtbuslinien bedienen den gesamten Kernbereich von Lichtenfels und die umliegenden Ortschaften Schney, Reundorf, Grundfeld und Vierzehnheiligen sowie das Stiftsland mit Kösten, Weingarten, Schönsreuth, Stetten, Gnellenroth und Tiefenroth. Das Stadtbusangebot wird noch durch einige Regionalbuslinien ergänzt (vgl. Plan 4)

Das Parkplatzangebot in der Altstadt ist in Plan 5 dargestellt. Im gesamten Altstadtbereich (inklusive Schützenplatz) stehen ca. 870 Stellplätze zur Verfügung. Davon sind ca. 370 Stellplätze gebührenpflichtig. Sie befinden sich in den Parkhäusern Oberes Tor und Unteres Tor jeweils am Rande der Altstadt gelegen. Die zentralen Stellplätze im Straßenraum (ca. 150 Stellplätze) sind gebührenfrei und auf max. ½, 1 oder 2 Stunden begrenzt. Die Stellplätze am Schützenplatz (ca. 350 Stellplätze) sind gebührenfrei und zeitlich unbegrenzt.

Lage im Raum und Verkehrsentwicklung seit 1990

In den Abbildungen 1.1 (Kernstadt) und 1.2 (Stadtgebiet) ist die räumliche Lage der Stadt Lichtenfels in ihrem Umfeld sowie im Straßen- und Wegenetz zu erkennen. Zusätzlich sind Angaben der Obersten Baubehörde aus den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005 und 2010 für ausgewählte Stellen rund um und in Lichtenfels abgebildet. Es zeigt sich, dass an den Zählstellen im Laufe der letzten Jahre relativ unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten sind. Die Belastung der B173 ist seit 1995 relativ konstant, 2010 sogar leicht rückläufig, wohingegen die Belastung der LIF 2 Köstener Straße 2010 stark zugenommen hat. Die Belastung der St2197 südlich von Seubelsdorf hatte im Jahr 2000 mit 5.789 Kfz/24 Std. ihren Höhepunkt und zeigt im Jahr 2005 und 2010 eine leicht rückläufige Tendenz. Die Zählstelle 4 an der St2203/Viktor-von-Scheffel-Straße weist die höchsten Belastungen mit 12.032 Kfz/24 Std. im Jahr 2005 auf. An der Zählstelle 5 St2203/Horhhof ist der Verkehr seit 1990 jedes Jahr kontinuierlich leicht angestiegen. Die Zählstellen 8 und 9 auf der Kreisstraße LIF 2 haben über die Jahre ein relativ konstantes Verkehrsaufkommen. Die Coburger Straße in der Altstadt hat nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrszahlen von 11.129 Kfz/24 Std. im Jahr 1990 auf 4.004 Kfz/24 Std. im Jahr 2000 (Einrichtung der Fußgängerzone), 2005 mit 5.594 Kfz/24 Std. wieder etwas zugenommen. An der Zählstelle 11 Coburger Straße verringerte sich das Verkehrsaufkommen drastisch von 7.973 Kfz/24 Std. im Jahr 2005 auf 2.564



Kfz/24 Std. Dies könnte mit der Inbetriebnahme der B289 im Jahre 2008 in Zusammenhang stehen.

Zur Grafik ist noch zu bemerken, dass nicht an allen Zählstellen für jedes Jahr Daten vorliegen, manche Zählstellen wurden offenbar erst 2000 oder 2010 ins Erhebungsprogramm aufgenommen oder wieder herausgenommen.

3. Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die für den Verkehrsentwicklungsplan Lichtenfels durchgeführt wurden, gehört neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 37 Einmündungen und Kreuzungen, den Verkehrsbefragungen an 8 Befragungsstellen und einer Parkraumerhebung im Altstadtgebiet auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr erfasst wurde.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 21. Juli 2016 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden und ruhenden Verkehr wurden ebenfalls am 21. Juli 2016 durchgeführt. Als Zählpersonal kamen 141 Schüler des Meranier-Gymnasiums Lichtenfels zum Einsatz. Die Einweisung und Beaufsichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro.

3.1 Zählstellenplan

Die genaue Lage der einzelnen Zählstellen ist aus Abbildung 2 ersichtlich. Mit den gewählten Zählpunkten sollten alle wichtigen Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren wurden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

Methodik Es wurde über 8 Stunden in drei Zeitintervallen (6:30 – 9:30 Uhr, 11:30 - 13:30 Uhr und 15:30 – 18:30 Uhr) gezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugarten im Viertelstundentakt gesondert erfasst. Am K28 Bamberger Straße/Viktor-von-Scheffel-Straße wurde sogar von 6:00 - 20:00 Uhr ohne Pause erhoben. An allen acht Ortszufahrten wurde der Verkehr stichprobenmäßig angehalten und die Autofahrer nach Herkunft, Ziel und Fahrtenzweck befragt.

Verkehrszellen Für die Auswertung wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Stadt Lichtenfels herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Abbildung 3.1 enthält diese Verkehrszellen für die Kernstadt, Abbildung 3.2 für das gesamte Stadtgebiet, zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

3.2 Tagespegel

Abbildung 4 enthält die Pegeldarstellungen für die Zählstellen an der Kreuzung Bamberger Straße/Viktor-von-Scheffel-Straße (K28), wobei nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden wird. In der Bamberger Straße Ost wurden insgesamt in 14 Stunden 11.758 Kfz gezählt, in der Bamberger Straße West 9.171 Kfz. Die Viktor-von-Scheffel-Straße hat eine 14-Stunden-Belastung von 6.077 Kfz. In der Bamberger Straße Ost ist die Belastung über den Tag gesehen in Richtung stadteinwärts und stadtauswärts annähernd gleich; in der Bamberger Straße West ist die Belastung des stadtauswärts fließenden Verkehrs höher. Eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze ist nicht erkennbar. Die Verkehrsbelastung ist über den Tag gesehen eher gleichmäßig. Am Nachmittag ist durchaus eine generelle Verkehrszunahme zu erkennen, die ab ca. 17.30 Uhr wieder zurückgeht. Von 16:00 -16:30 Uhr kann eine auffällige Nachmittagsspitze beobachtet werden.

3.3 Knotenstromzählungen

Die Darstellung des Straßennetzes musste leicht abstrahiert gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten teilweise gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr gewährleistet gewesen wäre.



Untere Burgbergstraße/Viktor-von-Scheffel-Straße

In den Plänen 6 sind die Knotenströme für die Morgenspitzenstunde (7:15 Uhr bis 8:15 Uhr) dargestellt, die Pläne 7 zeigen die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:00 Uhr bis 17:00 Uhr).



Friedrich-Ebert-Straße/Coburger Straße

In der Morgenspitzenstunde ist die am stärksten belastete Verkehrsverbindung die Viktor-von-Scheffel-Straße (Höhe Anschlussstelle Lichtenfels-Mitte) und im weiteren Verlauf die Untere Burgbergstraße und Langheimer Straße Richtung stadteinwärts. Die am höchsten belastete innerstädtische Verkehrsverbindung ist die Zweigstraße und im weiteren Verlauf der Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring. Die Verkehrsbelastung der Zweigstraße ist in beiden Richtungen etwa gleich. Am Knotenpunkt Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring/Bürgerweg teilen sich die Verkehrsströme von stadtauswärts gleichmäßig in Richtung Zweigstraße und in Richtung Kronacher Straße auf. Die Kronacher Straße zeigt in der Morgenspitzenstunde ein höheres Verkehrsaufkommen stadteinwärts. Der Straßenverlauf der Friedrich-Ebert-Straße - Coburger Straße - Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring zeigt auch einen stärkeren Verkehrsstrom in der Morgenspitzenstunde Richtung stadteinwärts.

In der Abendspitzenstunde ist der Verkehrsstrom in der Bamberger Straße stadtauswärts etwas stärker. Die Belastungen in der Zweigstraße sind ähnlich wie in der Morgenspitzenstunde auch in der Abendspitzenstunde in beiden Richtungen annähernd gleich. In der



Köstener Straße/Coburger Straße

Abendspitzenstunde zeigen die meisten Straßen keine deutlich stärkeren Verkehrsströme stadtauswärts, wie man es in der Morgenspitzenstunde teilweise stadteinwärts beobachten konnte. Eine Erklärung könnte die Überlagerung des nachmittäglichen Einkaufs- und Pendlerverkehrs sein.



Viktor-von-Scheffel-Straße/Brückleinsgraben

Im gesamten Stadtgebiet kann festgestellt werden, dass die Verkehrsbelastung in der Abendspitzenstunde in den meisten Straßen höher ist als am Morgen. Eine Ausnahme bildet z.B. die Viktor-von-Scheffel-Straße, hier ist der Verkehr morgens und abends etwa gleich stark.



Zweigstraße

Eine deutlich höhere Belastung am Abend konnte am Knotenpunkt Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring/Mainau ermittelt werden. Während in der Morgenspitze 380 Kfz/Std. am Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring gezählt wurden, waren es in der Abendspitze 555 Kfz/Std. Für die Straße Mainau ergaben die Auswertungen 125 Kfz/Morgenspitzenstunde wohingegen in der Abendspitzenstunde 470 Kfz/Std. gezählt wurden. Vor allem die Übereckbeziehungen von der Mainau in den Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring Richtung Süden haben am Abend stark zugenommen. Diese Verkehrszunahme lässt sich sicher durch den nachmittäglichen Einkaufsverkehr des LIF.E city erklären.

Zu den am stärksten belasteten Knotenpunkten zählen die Knoten K18 (Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring/Bürgerweg), K25 (Viktor-von-Scheffel-Straße/Untere Burgbergstraße), K28 (Viktor-von-Scheffel-Straße/Bamberger Straße), K27 (Zweigstraße/Bamberger Straße), sowie die Anschlussstellen der B173 (K22 und K24).

Streckenwerte Kfz/24 Std.



Bürgerweg

Nachdem an 37 erhobenen Knoten über jeweils acht Stunden der Verkehr erfasst worden war, kann auch der 24-stündige Tagesverkehr ermittelt werden. Dieser ist im Plan 8.1 dargestellt, wobei ein Rundungsmodus gewählt wurde. Ein Blick auf den Plan zeigt deutlich die Konzentration des Verkehrs auf den Straßenzug Bamberger Straße – Zweigstraße – Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring – Coburger Straße bzw. Bürgerweg – Kronacher Straße.

Die höchste Belastung konnte am Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring mit 14.400 Kfz/24 Std. festgestellt werden.

Die Coburger Straße nördlich des Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring ist mit rund 12.300 Kfz/24 Std. auch hoch belastet. In ihrem weiteren Verlauf Richtung Norden nimmt die Belastung ab, nach der Abzweigung der Friedrich-Ebert-Straße geht die Belastung auf 4.500 Kfz/24 Std. zurück. Eine annähernd gleich hohe Belastung wurde in der Coburger Straße auch im Bereich der Altstadt gezählt.



Coburger Straße

Die Belastung auf der Köstener Straße nimmt in Richtung Stadtmitte geringfügig zu auf durchschnittlich 7.700 Kfz/24 Std. Im Zuge der Bamberger Straße reduziert sich das Verkehrsaufkommen kontinuierlich Richtung stadtauswärts.

Die Viktor-von-Scheffel-Straße hat im Abschnitt zwischen der Bamberger Straße und dem Brückleinsgraben eine durchschnittliche Belastung von ca. 6.000 Kfz/24 Std. Zwischen den beiden Auffahrten zur B173 steigt das Verkehrsaufkommen auf ca. 13.800 Kfz/24 Std.



Friedrich-Ebert-Straße

Mit ca. 9.900 Kfz/24 Std. ist die Kronacher Straße ebenfalls ein stark belasteter Straßenabschnitt. Hohe Belastungen (durchschnittlich etwa 8.000 Kfz/24 Std.) sind auch noch auf der Friedrich-Ebert-Straße festzustellen.

Von innerörtlicher Bedeutung sind zudem noch die Zufahrt zum LIF.E city center (Mainau) und die Langheimer Straße sowie die Untere Burgbergstraße.

Alle vorgenannten Zahlen wie auch in den entsprechenden Abbildungen sind Werktagswerte.

Streckenwerte SV/24 Std. und Schwerverkehrsanteile

Als Schwerverkehr wurden Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufweisen. Die höchsten Belastungen im Schwerverkehr (600 SV/24 Std.) konnten - ähnlich wie beim Kfz-Verkehr - auf dem Straßenzug Bamberger Straße – Zweigstraße – Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring – Coburger Straße bzw. Bürgerweg - Kronacher Straße ermittelt werden. Eine ebenso hohe Schwerverkehrsbelastung wurde auf der St2203 südlich der B173 erhoben (vgl. Plan 8.2). Mit ca. 300 SV/24 Std. sind auch die Köstener Straße und die Friedrich-Ebert-Straße deutlich mit Schwerverkehr belastet. Auffallendes Schwerverkehrsaufkommen (200 SV/24 Std.) wurde zudem in der Viktor-von-Scheffel-Straße (nördlich der B173) und im Rennleinsweg und An der Friedenslinde festgestellt.



Kronacher Straße/Bürgerweg



Viktor-von-Scheffel-Straße/Untere Burgbergstraße

An der ansonsten eher schwach befahrenen Straße An der Friedenslinde (ca. 1.500 Kfz/24 Std.) ergeben sich dadurch hohe Schwerverkehrsanteile (13,4%), die vermutlich auch auf den Schulbusverkehr zurückzuführen sind. Noch höhere Schwerverkehrsanteile konnten nur an der Hauptzufahrt zum Gewerbegebiet Seubelsdorf (Reundorfer Straße; 15,6%) ermittelt werden. Die Schwerverkehrsanteile an der Zufahrt zum Gewerbegebiet Schney liegen bei 9,5%.

Im übrigen Straßennetz der Kernstadt liegen Schwerverkehrsanteile unter 5%, zu dem im Übrigen auch Linienbusse gehören (vgl. auch Plan 8.3).

Streckenwerte Radverkehr/24 Std. In Plan 8.4 ist der Radverkehr als Streckenbelastungen dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr sind entlang der stark befahrenen Hauptstraßen (Bamberger Straße, Kronacher Straße, Viktor-von-Scheffel-Straße, Coburger Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring) etliche Radfahrer festzustellen. Das höchste Radfahraufkommen wurde im Altstadtbereich in der Bamberger Straße (370 Radfahrer/24 Std.), am Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring (250 Radfahrer/ 24 Std.), in der Coburger Straße, am Marktplatz (220 Radfahrer/24 Std.) sowie am Anfang der Kronacher Straße (190 Radfahrer/24 Std.) ermittelt. In den etwas weiter außerhalb gelegenen Stadtteilen wurde ein erhöhtes Radfahraufkommen in der Mainau (170 Radfahrer/24 Std.), am Brückenberg (150 Radfahrer/24 Std.) und in der Konrad-Adenauer-Straße (140 Radfahrer/24 Std.) festgestellt.



Kronacher Straße

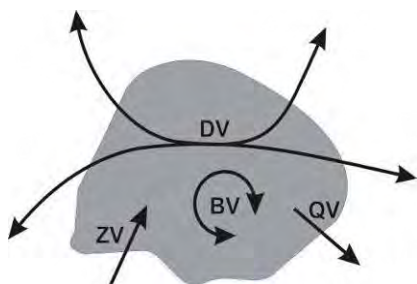


Radwegeverbindung Unterwallenstadt-Schney

Die vielen Abkürzungs- bzw. Parallelstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, konnten in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da sich die Zählstellen nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet haben. So ist es beispielsweise anzunehmen, dass Radfahrer die Strecke Bamberger Straße – Fußgängerzone – Marktplatz wählen, wenn sie die Altstadt durchqueren wollen, bzw. dort Ziel oder Quelle haben.

3.4 Verkehrsbefragungen

Insgesamt konnten rund 8.420 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich konnten alle Ortsangaben zugeordnet werden. Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/ Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nebenstehenden Grafik erläutern bzw. der Abbildung 5 erläutern.



- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen, in diesem Fall das von den acht Befragungspunkten markierte Stadtgebiet.
- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Lichtenfels und das Ziel innerhalb liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Lichtenfels liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Stadtgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen konnte für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Abbildung 3.1 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfasst (vgl. Abbildung 3.2).

Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten



Befragungsstelle B4 – Kronacher Straße



Befragungsstelle B7 – Viktor-von-Scheffel-Straße.

Abbildung 6.1 enthält den Durchgangsverkehr durch die Stadt Lichtenfels zwischen den acht Befragungspunkten. Im Durchschnitt konnte an allen Befragungspunkten eine Befragungsquote von 54% erreicht werden. Insgesamt wurden rund 5.220 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Durchgangsverkehr am 21.07.2016 ermittelt. Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Lichtenfels bestehen entlang der LIF2 (Köstener Straße) zwischen den Befragungspunkten B1 Köstener Straße und B2 Coburger Straße (1.685 Kfz/24 Std.). Die übrigen Verkehrsbeziehungen sind deutlich schwächer ausgeprägt. Die zweitstärkste Beziehung bezieht sich mit ca. 635 Kfz/24 Std. auf Fahrten zwischen der Bamberger Straße (B8) und der Coburger Straße (B2). Ca. 420 Kfz/24 Std. konnten zwischen der Viktor-von-Scheffel-Straße (B7) und der Coburger Straße (B2) ermittelt werden. Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr. Das bedeutet beispielsweise in der Bamberger Straße, dass der Durchgangsverkehr ca. 18% des Gesamtverkehrs ausmacht, an der Unteren Burgbergstraße ca. 12%. Ein höherer Prozentsatz des Durchgangsverkehrs konnte mit ca. 33% in der Köstener Straße ermittelt werden, wohingegen er in der Kronacher Straße nur ca. 9% beträgt.

Durchgangsverkehr ortsbezogen

Abbildung 6.2 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr. Obwohl nur Fahrtbeziehungen dargestellt sind, die von wenigstens 15 Kfz/24 Std. wahrgenommen wurden, enthält die Grafik ca. 65% des gesamten Durchgangsverkehrs und zeigt die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen. Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr, der an allen acht Befragungsstellen ermittelt wurde, 5.220 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Schney, Bad Staffelstein, Michelau und Coburg ein. Weitere bedeutsame Durchgangsverkehrsbeziehungen konnten für Bamberg, Ebensfeld, Mistelfeld, Rödental und den Landkreis Coburg festgestellt werden. Die häufigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Schney Ost und Bad Staffelstein (245 Kfz/24 Std.), Schney West und Bad Staffelstein (240 Kfz/24 Std.), sowie zwischen Bad Staffelstein und Michelau (225 Kfz/24 Std.). Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden. Beispielfhaft seien einige davon genannt:

- 10 Kfz-Fahrten zwischen Bad Staffelstein und Sonnenfeld,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Kulmbach und Unterfranken,
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Bamberg und Bayreuth,
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Lkr. Kulmbach und Lkr. Coburg,
- 4 Kfz-Fahrten zwischen Ebensfeld und Coburg,
- 4 Kfz-Fahrten zwischen Mittelfranken und Hochstadt.

Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

Abbildung 7.1 zeigt die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung konnten die Verflechtungen genau ermittelt werden. Insgesamt fanden am Erhebungstag 30.695 Wege und Fahrten im Ziel-/ Quellverkehr statt, 20.690 Fahrten kommen durch Einpendler und Besucher zustande, 10.005 Fahrten entstehen durch die Lichtenfelser Bevölkerung. Erwartungsgemäß besteht ein großer Verkehrsaustausch der Lichtenfelser Bevölkerung mit den Nachbargemeinden Bad Staffelstein, Michelau und dem Ortsteil Schney, sowie auch mit Coburg, Mistelfeld, Bamberg, Burgkunstadt und Ebensfeld. Ca. 2.800 Kfz/24 Std. waren am Erhebungstag von Bad Staffelstein nach Lichtenfels, 2.300 Kfz/24 Std. von Michelau nach Lichtenfels, 1.635 Kfz/24 Std. von Coburg nach Lichtenfels unterwegs. 2.040 Kfz/24 Std. fuhren von Lichtenfels nach Bad Staffelstein und 1.090 Kfz/24 Std. von Lichtenfels nach Michelau, 970 Kfz/24 Std. von Lichtenfels nach Schney-Ost. Weitere Ziele der Auspendler sind Coburg, Bamberg, Schney-West, Ebensfeld und Burgkunstadt. Quelle der Einpendler nach Lichtenfels sind neben Bad Staffelstein, Michelau und Coburg vor allem Schney-Ost (1.550 Kfz/24 Std.), Mistelfeld (1.120 Kfz/24 Std.), Krapppenroth, Trieb (770 Kfz/24 Std.), Roth, Isling (675 Kfz/24 Std.), Ebensfeld (540 Kfz/24 Std.), und Buch am Forst (515 Kfz/24 Std.).

Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen

In Abbildung 7.2 ist der Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen dargestellt. So konnten z.B. Verkehre aus den nördlichen Stadtteilen wie Schney oder Buch am Forst sowie aus Sonnefeld, Untersiemau, Michelau und Weidhausen bei Coburg überwiegend an der Befragungsstelle B2 (Coburger Straße) festgestellt werden. Verkehre aus Schönreuth, Weingarten, Coburg, Ebersdorf, Itzgrund, Rödental oder aus dem Landkreis Coburg kamen beispielsweise zum größten Teil über die Befragungsstelle B1 (Köstener Straße), aber auch über die Kronacher Straße (B4), Langheimer Straße (B6) und Bamberger Straße (B8). Fahrten aus Bad Staffelstein erfolgten über die Bamberger Straße (B8), Köstener Straße (B1), Langheimer Straße (B6) und die Kronacher Straße (B4) und zu einem kleinen Teil über die Viktor-von-Scheffel-Straße (B7). Fahrten von Kronach, Trieb, Krapppenroth, Küps, Kulmbach, Burgkunstadt, Hochstadt am Main, Marktgraitz,

Marktzeuln, Redwitz a.d. Rodach und Bayreuth nach Lichtenfels erfolgten überwiegend über die Kronacher Straße (B4). Verkehre aus Reundorf, Bamberg, Scheßlitz, Zapfendorf, Rattels, Ebenfeld sowie der restliche Landkreis Bamberg wurden mehrheitlich an der Befragungsstelle B8 (Bamberger Straße) festgestellt, wohingegen Verkehre aus Mistelfeld, Klosterlangheim, Oberlangheim, Rothmannsthal, Roth, Isling, Weismain, Altenkunstadt, Hochstadt am Main und Bayreuth in der Viktor-von-Scheffel-Straße (B7) angetroffen wurden. An der Befragungsstelle B6 Langheimer Straße konnten Verkehre aus Mistelfeld, Klosterlangheim, Oberlangheim, Rothmannsthal, Roth, Isling, Altenkunstadt und Weismain ermittelt werden.

3.5 Haushaltsbefragung

Der Fragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Lichtenfelser Bevölkerung abgefragt wurde, wurde an alle Haushalte im gesamten Stadtgebiet von der Post verteilt. Insgesamt kamen 1.658 Haushaltsbögen zurück, davon waren 1.642 verwertbar. Damit konnte eine sehr gute Rücklaufquote von ca. 17,5% erzielt werden, was für eine sichere Auswertung mehr als ausreichend ist.

Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen

Die Abbildungen 8.1 bis 8.9 enthalten für neun ausgewählte Verkehrszellen die jeweiligen Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs mit dem übrigen Ort. Hier ist nur der Binnenverkehr der Lichtenfelser Bevölkerung enthalten, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wurde. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Stadtgebiets z. B. ins Gewerbegebiet für eine Besorgung fahren, sind hierin nicht enthalten. Das höchste Binnenverkehrsaufkommen erzeugen die Zellen 22 und 27 Mainau-Ost und Mainau-West (LIF.E city center) sowie die Zelle 16 Krappenrother Straße, in der ebenfalls diverse Einzelhandels- und Gewerbebetriebe angesiedelt sind.

Rücklaufquoten

Die Ergebnisse der Binnenverkehrsbeziehungen und der Fahrtweiten im Binnenverkehr beruhen auf den Auswertungen der Haushaltsbefragung. Deren Rücklaufquoten sind in Abbildung 9 differenziert nach Verkehrszellen enthalten. Auf die gesamte Bevölkerung der Stadt Lichtenfels bezogen beträgt die Rücklaufquote 17,5%, wobei zwischen den einzelnen Verkehrszellen durchaus Unterschiede bestehen. Einen Rücklauf von über 20% haben die Verkehrszellen 10 Langheimer Straße, 11 Am Goldberg, 16 Krappenrother Straße, 20 Unterwallenstadt, 25 Alte Coburger Straße, 36 Alte Bamberger Straße, 44 Mistelfeld, 45 Klosterlangheim sowie 51 Schney-West. Eine besonders unterdurchschnittliche Rücklaufquote von weniger als 5% muss für die Verkehrszellen 4 Bahnhof, 8 Lange Straße und 17 Eichenweg festgestellt werden.

In einigen Zellen gibt es keine Bewohner, daher ist der Rücklauf dort gleich Null.

Repräsentativität Die Frage nach der Repräsentativität einer Haushaltsbefragung mit einer Rücklaufquote von fast 18% kann durchaus bejaht werden und soll anhand der Diagramme in Abbildung 10 noch weiter untermauert werden.

Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen ca. 45 und 75 Jahren ist nicht ungewöhnlich. Dies liegt häufig daran, dass es sich dabei um eine Bevölkerungsgruppe handelt, die meist bereits seit langem am Ort wohnt und sich deshalb mit diesem stark identifiziert. Die unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist ebenfalls weit verbreitet, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen, als sich mit Problemen des städtischen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass in dieser Altersgruppe so manche Einwohner sich zum Zweck der Ausbildung oder Studium häufig auswärts aufhalten, auch wenn sie noch in Lichtenfels gemeldet sind.

Alterszusammensetzung Das Durchschnittsalter der Lichtenfelser Bevölkerung der Haushaltsbefragung liegt bei 48,0 Jahren, laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter in der gesamten Stadt Lichtenfels bei 45,7 Jahren. Vergleicht man die Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung mit der tatsächlichen Verteilung, so stimmen diese recht gut überein und bestätigen somit die Repräsentativität der Haushaltsbefragung (vgl. Abbildung 10).

Haushaltstypen Nachdem die Rücklaufquote von 17,5% in absoluten Zahlen 1.642 Haushalten mit insgesamt 3.728 Einwohnern entspricht, kann im Hinblick auf soziodemographische Merkmale zu Recht davon ausgegangen werden, dass eine genügend hinreichende Grundgesamtheit zur Auswertung vorliegt. Die Haushalte wurden in fünf verschiedene Typen unterteilt:

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mindestens einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mindestens eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 Jahren und gleichzeitig mindestens einem weiteren Haushaltsmitglied über 65 Jahren).

Inwieweit Deckungsgleichheit mit der Gesamtheit der Lichtenfelser Haushalte besteht, kann hier nicht beantwortet werden, da es hierzu keine offiziellen Daten gibt, vor allem nicht auf der räumlichen Grundlage der hier verwendeten Verkehrszellen.

50% der Befragten gaben an, berufstätig zu sein. Fast 30% der erfassten Haushaltsmitglieder leben in einem Seniorenhaushalt, ca. 25% als Paare. Familienhaushalte sind zu etwa 20% vertreten. Etwa 45% der Haushalte sind Zweipersonenhaushalte. Die Durchschnittsgröße aller erfassten Haushalte beträgt 2,26 Personen/Haushalt.

Führerschein- und PKW-Besitz Abbildung 11 gibt Auskunft über die Ausstattung der Haushalte mit Führerschein und PKW. Etwa 7% der erfassten Haushalte verfügen über keinen PKW, ca. 46% über ein Fahrzeug und über 35% besitzen zwei PKW. Etwas über 10% besitzen drei oder mehr PKW. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen führt zu der Erkenntnis, dass vor allem Single- und Seniorenhaushalte zu den Autolosen gehören. Den höchsten Anteil an Dritt- und Viertwagen weisen die Mehrgenerationenhaushalte (fast 50%) auf. Bei den Familien und Paaren gibt es so gut wie keine Haushalte ohne PKW. Immerhin verfügen über 70% der Familienhaushalte über zwei oder mehr PKW.

Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein ist in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hineinfällt, sowohl bei Männern als auch bei Frauen nahezu 100%. Während bei den Männern über 75 Jahre fast 100% einen PKW Führerschein haben, liegt der Führerscheinbesitz bei den Frauen dieser Altersgruppe bei ca. 75%.

Die Verknüpfung der Merkmale Geschlecht, Alter und PKW-Besitz zeigt bereits einen stärkeren Unterschied. Bereits ab dem Alter von ca. 30 Jahren verfügen Männer in höherem Maße über einen eigenen PKW. In der Altersgruppe über 75 Jahren besitzen sogar noch rund 90% der Männer einen eigenen PKW, während es bei den Frauen ca. 45% sind. In der Altersgruppe bis 30 Jahre verfügen unter 75% der Männer und Frauen über einen PKW.

Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkartenbesitz Die Auswertung zeigt (vgl. Abbildung 12), dass ca. 19% der Haushalte kein Fahrrad besitzen. Auf der anderen Seite sind in fast 25% der Haushalte 4 Fahrräder oder mehr vorhanden. Betrachtet man die Zahl der Fahrräder im Haushalt pro Kopf, so zeigt sich, dass über 35% der Haushalte weniger Fahrräder als Haushaltsmitglieder haben. In knapp 50% der Haushalte steht jedem Haushaltsmitglied mindestens ein Fahrrad zur Verfügung.

Rund ein Drittel der in Schule oder Ausbildung befindlichen Befragten besitzt eine Zeitkarte für den ÖPNV, bei den übrigen Befragten sind es unter 5%.

Sozioökonomische Merkmale In Abbildung 13 wurden verschiedene sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen ausgewertet. Ein hoher Anteil sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-Jähriger konnten in der Verkehrszelle 8 Lange Straße, 39 Grünewaldstraße, 40 Riemenschneiderstraße und 41 Theodor-Heuss-Straße ermittelt werden. Im Gegensatz dazu lässt sich in den Verkehrszellen 11 Am Goldberg, 47 Lahm/Rothmannsthal/ Eichig/ Köttel, 48 Roth/ Mönchkröttendorf/ Isling und 53 Schönsreuth ein eher niedriger Anteil von über 65-Jährigen bzw. Ruheständlern feststellen.

Die Verkehrszellen, in der am häufigsten kein PKW vorhanden sind, sind neben den Altstadt-Zellen 1 Altstadt-West und 2 Altstadt-Süd die Verkehrszellen 6 Bamberger Straße, 26 Coburger Straße Nord und 41 Theodor-Heuss-Straße. Zu den Verkehrszellen, die am häufigsten 2 oder mehr PKW angegeben haben, gehören die Zellen 11 Am Goldberg, 31 Kösten, 44 Mistelfeld, 45 Klosterlangheim, 46 Oberlangheim, 47 Lahm/ Rothmannsthal/ Eichig/ Köttel, und 48 Roth/ Mönchkröttendorf/ Isling.

Der größte Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzer findet sich in den Verkehrszellen 3 Altstadt-Nord, 5 Alter Güterbahnhof, 6 Bamberger Straße und 23 Friedrich-Ebert-Straße.

Nicht alle Verkehrszellen enthalten genügend Haushalte, so dass die Aussagen zu den Zellen 15 Schulzentrum und 34 Reundorfer Straße Nord nicht weiter beachtet werden sollten. Da die Grafiken vom Auswertungsprogramm automatisch erzeugt werden lassen sich diese Bilder nicht immer vermeiden.

Wegehäufigkeit Abbildung 14 enthält die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legte jeder der 3.728 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 3,5 Wege zurück. Nur eine Minderheit von ca. 14% gab an, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben. Am häufigsten legten die Bewohner von Lichtenfels 3-4 Wege zurück (ca. 30%). Ca. 3% der Befragten erwiesen sich als besonders mobil, da sie mehr als acht Wege am Stichtag zu Fuß oder mit einem Fahrzeug zurückgelegt hatten.

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht bringt insofern Unterschiede, als dass die Frauen eher mehr Wege/Tag zurücklegten als die befragten Männer.

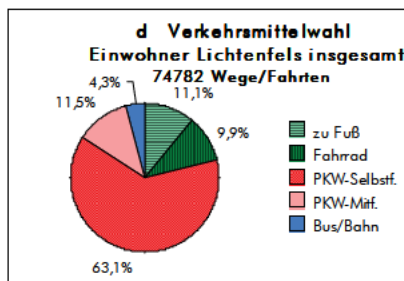
Wegehäufigkeit/Pkw Einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Wegehäufigkeit und PKW-Besitz kann man ebenfalls ablesen. Während über 50% der Frauen, die am Stichtag nicht unterwegs waren, über keinen eigenen PKW verfügen, sind es bei den hoch mobilen Frauen (mit mehr als acht Wegen) nur rund 15%.

Verkehrsmittelwahl In den Abbildungen 15 ist die Verkehrsmittelwahl für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr grafisch dargestellt. Die Tabelle zeigt die gesamte Mobilität der Bevölkerung von Lichtenfels für den Stichtag. Die rund 20.600 Einwohner (inkl. Nebenwohnsitze) der Stadt Lichtenfels legten am 21.07.2016 ca. 74.800 Wege und Fahrten zurück. Darin enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Lichtenfels, zum Beispiel innerhalb von Coburg, Bad Staffelstein oder Michelau oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurückgelegt hat. Der Anteil dieser Wege ist jedoch verhältnismäßig gering.

Es ist jedoch auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da diese für die Thematik in Lichtenfels eventuell als nicht bedeutend erachtet wurden.

Für die Gesamtheit der Bevölkerung sind die untersuchten Merkmale sicherlich repräsentativ. Durch die Differenzierung in insgesamt 55 Verkehrszellen mit zum Teil sehr unterschiedlicher Einwohnerzahl kann trotz des Rücklaufs von 17,5% nicht mit abschließender Sicherheit festgestellt werden, ob die Mobilität der Einwohner z. B. der Zelle 6 Bamberger Straße exakt wiedergegeben wird.

Verkehrsmittelwahl innerhalb von Lichtenfels



Rund 74.800 Wege und Fahrten hat die Bevölkerung aus Lichtenfels am Stichtag insgesamt zurückgelegt. Davon entfallen ca. 31.600 Wege und Fahrten auf den Binnenverkehr. Etwa 16.350 Wege und Fahrten wurden zwischen Lichtenfels und anderen Nachbargemeinden oder Nachbarlandkreisen zurückgelegt. Etwa 1.950 Wege und Fahrten tätigt die Bevölkerung außerhalb von Lichtenfels. Die Ortsteile erzeugten im Ziel-/Quellverkehr ca. 8.900 Wege und Fahrten, zwischen Lichtenfels und seinen Ortsteilen fanden ca. 13.250 Wege und Fahrten statt.

Etwa 42% aller Fahrten und Wege legte die Bevölkerung somit im Binnenverkehr innerhalb von Lichtenfels sowie ca. 22% im Ziel-/Quellverkehr zurück. Ca. 3% der Wege und Fahrten wurden außerhalb des Stadtgebiets getätigt.

Die rund 74.800 Wege und Fahrten wurden von der Lichtenfelser Bevölkerung zu ca. 63% mit dem PKW als Selbstfahrer bzw. zu knapp 12% als Mitfahrer durchgeführt (vgl. Abbildung 15). Als Fußgänger wurden etwa 11%, als Radfahrer knapp 10% und mit Bus und Bahn wurden ca. 4% der Wege zurückgelegt.

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl nach dem Geschlecht, kann man feststellen, dass Frauen häufiger zu Fuß gehen und häufiger im PKW mitfahren.

Von den rund 31.600 Wegen und Fahrten im Binnenverkehr, die ausschließlich innerhalb von Lichtenfels getätigt wurden, wurden rund

14% mit dem Fahrrad zurückgelegt, circa 18% zu Fuß, 10% als Beifahrer in einem PKW und etwa 56% als Selbstfahrer in einem PKW. Der Öffentliche Nahverkehr spielt im Binnenverkehr mit 2% eine eher untergeordnete Rolle.

Betrachtet man die Beziehung zwischen der Verkehrsmittelwahl und der Verkehrsart, so wird deutlich, dass im Binnenverkehr am häufigsten alternative Verkehrsmittel genutzt werden. Im Ziel-/ Quellverkehr und außerhalb kommen der PKW und der ÖPNV am häufigsten zum Einsatz.

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl und den Haushaltstyp, so zeigt sich, dass Singles und Familien im Binnenverkehr am meisten zu Fuß gehen und Fahrrad fahren sowie dass Senioren am meisten den ÖPNV benutzen. Den größten Anteil an PKW-Selbstfahrern und PKW-Mitfahrern hat der Haushaltstyp „Paare“.

Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

Die Verkehrsabwicklung zwischen Lichtenfels und seinen Ortsteilen verläuft zu über 80% als PKW-Selbstfahrer und PKW-Mitfahrer, zwischen Lichtenfels und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen ebenfalls zu ca. 80%. Bei den Bus- und Bahnbenutzern finden die Verkehrsbeziehungen vor allem zwischen Lichtenfels und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen statt. Am Erhebungstag spielen Fußgänger und Radfahrer mit 32% im Binnenverkehr von Lichtenfels bereits eine Rolle, die noch weiter ausgebaut werden sollte.

Fahrtzwecke

In Abbildung 16 ist ersichtlich, dass die häufigsten Fahrtzwecke neben „nach Hause fahren“ sich auf Einkaufen (inkl. sonstiger privater Erledigungen wie Bank, Arzt usw.) und Arbeit/Schule beziehen. Erwartungsgemäß hat der Fahrtzweck Arbeit/Schule seinen Höhepunkt in den Morgenstunden zwischen 6:00 und 8:00 Uhr und spielt dann im weiteren Verlauf des Tages kaum mehr eine Rolle. Der Einkaufsverkehr verteilt sich über den ganzen Tag, seine Spitzenwerte erreicht er Vormittag zwischen 9:00 und 11:00 Uhr und am Nachmittag zwischen 16:00 und 18:00 Uhr. Der Fahrtzweck „nach Hause“ erlangt seine Höchstwerte um die Mittagszeit (12:00 Uhr) und am Nachmittag zwischen 16:00 und 18:00 Uhr.

Betrachtet man die Fahrtzwecke nach Verkehrsmittel, so fahren ca. 70% mit dem PKW zur Arbeit/Schule. Etwas über 10% benutzen den ÖPNV, die übrigen knapp 20% das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Hier spielt der Schülerverkehr natürlich eine entscheidende Rolle. Einkäufe und private Erledigungen werden zu ca. 11% zu Fuß, zu ca. 9% mit dem Fahrrad und zu knapp 80% mit dem PKW erledigt. Am seltensten, aber immer noch zu ca. 65%, wird der PKW beim Fahrtzweck „Freizeit“ benutzt. Hier wird am häufigsten zu Fuß gegangen oder Rad gefahren. Bei geschäftlichen Erledigungen wird der PKW zu ca. 85% eingesetzt.

Tageszeitliche Verteilung und Verkehrsmittelwahl

Die Benutzung des Fahrrads, von Bus/Bahn sowie das zu Fuß gehen hat seinen Höhepunkt in der Früh von 6:00 – 8:00 Uhr und eine weitere Spitze mittags gegen 13:00 Uhr, die vermutlich zu großen Teilen dem Schülerverkehr zugeschrieben werden kann. Zwischen 16:00 und 17:00 Uhr ist bei Radfahrern und Fußgängern noch einmal ein weiterer Höhepunkt festzustellen. Die Benutzung des PKW erreicht einen ersten Höhepunkt gegen 7:00 Uhr, geht über die Mittagszeit deutlich zurück, um dann gegen 17:00 Uhr den absoluten Spitzenwert zu erlangen (vgl. Abbildung 17).

Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrstechnischen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern (vgl. Abbildung 18). Die größten verkehrlichen Probleme der Befragten sind in Abbildung 19 zusammengestellt. Etwa 45% der Befragten äußerten sich konkret zu verkehrlichen Problemen. Zum größten Teil betrafen die Nennungen die Probleme, die im fließenden Verkehr auftauchen, gefolgt von den Nennungen zum Fußgänger- und Radverkehr sowie zum ruhenden Verkehr. Das Thema ÖPNV wurde am seltensten genannt.

Fließender Verkehr

Allen voran wird das Fehlen von Kreisverkehren bemängelt. Als weitere Probleme werden die Nichteinhaltung von Geschwindigkeiten, schlechte Ampelschaltungen, zu hohe Geschwindigkeiten, hohe Verkehrsbelastungen, zu schmale Straßen, Knotenüberlastungen sowie fehlende Verkehrsberuhigungen, schlechte Straßenoberflächen und gefährliche Verkehrssituationen angesprochen. Lkw-Belastung, schlechte Verkehrsregelungen, die Missachtung von Verkehrsregelungen, Sichtprobleme an einzelnen Knoten, schlechte Beschilderungen, fehlende Durchfahrtsverbote, Durchgangs- und Schleichverkehr, Lärmbelästigungen und fehlende Abbiegespuren werden ebenfalls moniert.

Viele Problemthemen werden allgemein genannt, teilweise wird aber auch die Straße bzw. der Ortsteil genauer bezeichnet. Das am häufigsten genannte Thema sind fehlende Kreisverkehre. Besonders häufig werden die Knotenpunkte Mainau/Bgm.-Hauptmann-Ring, Viktor-von-Scheffel-Straße/Untere Burgbergstraße und Krappenrother Straße/Auffahrt B173, bzw. die Straßen Mainau, Coburger Straße und Untere Burgbergstraße genannt.

Im Zusammenhang mit zu hohen Geschwindigkeiten, bzw. der Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden beispielsweise die Schwabenstraße und die Wendenstraße namentlich genannt.

Bei Angaben zur hohen Verkehrsbelastungen wurden meistens keine näheren Ortsangaben gemacht. Explizit genannt wurden z.B. die Bamberger Straße, die Kronacher Straße, Mainau und die Viktor-von-Scheffel-Straße.

Unter dem Punkt „Sonstiges“ sind verschiedene nicht so häufig genannte Probleme zusammengefasst, wie z.B. zu viele Baustellen, fehlende Straßenbeleuchtung, Verkehrsbelastung durch Busse usw.

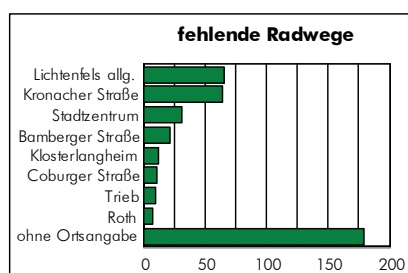
Ruhender Verkehr

Das Hauptproblem der Lichtenfelser Bevölkerung bezüglich dem ruhendem Verkehr sind zu wenige Parkplätze, das alles zugeparkt ist und das Dauerparken von Lkws. Weitere Themen sind die Missachtung der Park- und Haltverbote, die Behinderung des Fließverkehrs durch parkende Fahrzeuge, die zu wenigen kostenlosen Parkplätze, fehlende Kurzzeitparkplätze, zu kurze Parkzeiten sowie zu wenig vorhandene Anwohnerparkplätze.

Unter „Sonstiges“ fallen Antworten wie Fahrzeuge, die in falscher Richtung parken oder Parksuchverkehr.

Häufig wurden in Zusammenhang mit Parkproblemen die Straße An der Zeil und die Friedhofstraße genannt. Es wurden vor allem die Missachtung von Park- und Haltverboten, sowie der Umstand, dass alles zugeparkt ist und parkende Fahrzeuge den fließenden Verkehr behindern, genannt.

Fußgänger- und Radverkehr



Beim Fußgänger- und Radverkehr wurden von einer deutlichen Mehrheit die fehlenden Radwege bzw. schlechte Fuß- und Radwegeverbindungen bemängelt. In den meisten Fällen wurde keine konkrete Ortsangabe gemacht oder nur Lichtenfels ohne Straßennamen angegeben. Explizit erwähnt wurden aber die Kronacher Straße, das Stadtzentrum, die Bamberger Straße, die Coburger Straße und die Ortsteile Klosterlangheim, Trieb und Roth.

Aber auch der schlechte Oberflächenzustand von Radwegen, dass Wege teils zu gefährlich für Radfahrer sind, die mangelnde Disziplin der Radfahrer (z.B. keine Rücksicht auf Fußgänger, Fahren ohne Licht, Fahren in der Gegenrichtung etc.), Radfahrer auf dem Gehweg sowie Radfahrer auf der Straße trotz vorhandenem Radweg wurden kritisiert. Fehlende Querungshilfen, wie Zebrastreifen oder Fußgängerampeln, fehlende Rad- und Gehwegabsenkungen, fehlende Beschilderungen von Fuß- und Radwegen, fehlende Gehwege, eine zu kleine Fußgängerzone, Behinderungen bzw. zu geparkte Fuß- und Radwege sowie die schlechte Beleuchtung von Fuß- und Radwegen wurden aufgezeigt.

Auch hier beinhaltet „Sonstiges“ Nennungen, die nur selten vorkamen. Dazu gehören z.B. schlecht geräumte Fuß- und Radwege während des Winters oder zu wenig Fahrradständer.

ÖPNV Der ÖPNV beschäftigt die Lichtenfelser am wenigsten. Am häufigsten wurden dabei die ungenügenden Stadtbuslinien, ein ungenügender Takt und eine ungenügende Bahnanbindung angesprochen. Weitere häufige Nennungen beziehen sich auf zu wenige Verbindungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (z.B. am Wochenende oder abends), zu teure Tarife, ungenügender Service (z.B. unfreundliches Personal, keine Informationen bei Störungen, fehlende Überdachungen an Wartehäuschen bzw. ungenügende Ausstattung der Haltestellen), fehlende Regionalbuslinien bzw. ungünstiger Linienverlauf, ungünstiger Linienverlauf der Schulbuslinien, leere Busse, fehlende Schnellbusse bzw. Direktverbindungen sowie zu kurze Züge/zu kleine Busse.

Unter der Kategorie „Sonstiges“ wurden Themen angesprochen, die nur vereinzelt genannt wurden. Dazu gehört unter anderem ein fehlender Busbahnhof oder der schlechte Fahrstil mancher Busfahrer.

Vorschläge der Bevölkerung Knapp 35% der Befragten machten Angaben zu Verbesserungsvorschlägen. In der Abbildung 18 sind diese Verbesserungsvorschläge der Lichtenfelser Bevölkerung dargestellt. Wie schon bei den Problemen, so geht es auch bei den Verbesserungsvorschlägen neben dem fließenden Verkehr größtenteils um den Fußgänger- und Radverkehr und den ruhenden Verkehr. Der ÖPNV wird auch hier wieder am wenigsten genannt.

Fließender Verkehr Beim fließenden Verkehr wird der Wunsch nach Kreisverkehren am häufigsten geäußert. Dem Problem der Überschreitung von Tempolimits wollen also viele Lichtenfelser mit mehr Geschwindigkeitskontrollen und der Einführung von Tempolimits entgegenwirken. Weitere Vorschläge sind die Verbesserung der Ampelschaltungen, die Erneuerung des Straßenbelags bzw. der Ausbau von Straßen, die Einführung von Einbahnregelungen und Durchfahrverboten, eine bessere Beschilderung, das Anbringen von Spiegeln an kritischen Punkten sowie mehr kommunale Verkehrsüberwachung. Ebenso äußern viele Lichtenfelser den Wunsch nach mehr baulichen Verkehrsberuhigungen und das Anbringen von Geschwindigkeitsanzeigetafeln, um Geschwindigkeitsüberschreitungen entgegenwirken zu können. Die Umleitung des Verkehrs zur Entlastung, das Errichten von neuen Ampeln und Abbiegespuren, der Bau einer Umgehung, die Änderung von

Vorfahrtsregelungen sowie ein Durchfahrverbot für Lkw sind weitere geäußerte Vorschläge.

Wie bereits bei den Problemthemen sind auch hier unter dem Punkt „Sonstiges“ Themen zusammengefasst, die nicht so häufig genannt werden. Dazu gehören unter anderem mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehrsberuhigung oder der Rückschnitt von Hecken und Sträuchern zur besseren Sicht.

Bei dem Wunsch nach mehr Kreisverkehren wurden u.a. die Knotenpunkte Mainau/Bgm.-Hauptmann-Ring, Viktor-von-Scheffel-Straße/Untere Burgbergstraße und Krappenrother Straße/Auffahrt B173 genannt.

Ruhender Verkehr Zum ruhenden Verkehr äußern sich die Lichtenfelser insofern, dass sie sich vor allem mehr Parkplätze, aber auch mehr Park-/ und Halteverbote wünschen. Weiterhin werden eine häufigere Kontrolle des ruhenden Verkehrs, Parkverbote für Lkw, Änderungen der Parkregelungen, mehr Kurzzeitparkplätze und mehr kostenlose Parkplätze gefordert. Ebenso wird der Wunsch nach Parkzeitbeschränkungen und Anwohnerparkplätzen geäußert.

Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden beispielsweise Themen angesprochen wie die Verbesserung des Parkleitsystems oder die Oberflächensanierung von Parkplätzen.

Fußgänger- und Radverkehr Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Radwege steht bei den Verbesserungsvorschlägen für den Fußgänger- und Radverkehr der Wunsch nach dem Ausbau bzw. Neubau von Fuß- und Radwegen im Vordergrund. Die Verkehrskontrollen für Radfahrer, die Einrichtung von Zebrastreifen und Fußgängerdruckampeln, die Absenkung von Rad- und Gehwegen, das Aufmalen von Radwegefurten sowie die Oberflächensanierung von Fuß- und Radwegen stehen an nächster Stelle. Geteilter Meinung sind die Befragten beim Thema Benutzung von Fuß- und Radwegen. Manche Lichtenfelser fordern die Gehwege für Radfahrer frei zu geben, andere möchten kein „Radfahrer frei“ auf Gehwegen, wieder andere möchten Geh- und Radwege trennen oder auf die Benutzungspflicht von Radwegen hinweisen. Weiterhin werden eine bessere Beschilderung und eine bessere Beleuchtung von Fuß- und Radwegen vorgeschlagen.

Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet Vorschläge wie z.B. die Errichtung von mehr Fahrradständern oder die Beschneidung von Büschen/Hecken an Geh- und Radwegen.

ÖPNV Auch im Bereich des ÖPNV wurden Verbesserungsvorschläge gemacht. Die Befragten wünschen sich vor allem die Verdichtung des Taktverkehrs von Bus und Bahn, sowie eine Verbesserung der Tarife. Zudem werden mehr Angebote am Abend und am Wochenende, eine Verbesserung des Buslinienverlaufs bzw. der Schulbuslinien, eine Verbesserung der Bahnanbindung und das Einführen von Direktverbindungen vorgeschlagen. Weiterhin werden mehr Haltestellen, zusätzliche Linien, ein Rufbus oder AST, die Erweiterung der Stadtbuslinien, eine Verbesserung der Wartebereiche sowie längere Züge/größere Busse gefordert.

Unter der Rubrik „Sonstiges“ werden hier beispielsweise die Schulung von Busfahrern oder barrierefreie Zugänge genannt.

Verortung der Probleme und Vorschläge

In den Abbildungen 19.1 und 19.2 sind einige Straßen bzw. Knotenpunkte abgebildet, die besonders häufig namentlich genannt wurden. Die meisten Nennungen wurden für die Kronacher Straße, Mainau und die Bamberger Straße ermittelt.

In der Kronacher Straße werden vor allem fehlende Radwege moniert. Weitere Probleme sind die Parksituation, die hohe Verkehrsbelastung, die gefährliche Situation für Radfahrer und zu hohe Geschwindigkeiten. Bei den Vorschlägen werden dementsprechend Radwege und Parkverbote gewünscht.

In der Straße Mainau wie auch am Knotenpunkt Mainau/Bgm.-Hauptmann-Ring ist das vorherrschende Thema der fehlende Kreisverkehr und die Überlastung des Knotenpunkts. Zusätzlich werden die ungünstigen Verkehrsregelungen, die hohe Verkehrsbelastung, die schlechte Ampelschaltung sowie zu kurze Abbiegespuren bemängelt. Um diesen Problemen entgegen zu wirken wird hauptsächlich der Bau eines Kreisverkehrs oder zumindest die Verbesserung der Ampelschaltung gefordert.

In der Bamberger Straße ist das Hauptthema der fehlende Radweg. Weitere Kritikpunkte sind ungünstige Verkehrsregelungen, disziplinelose Radfahrer, Belästigungen durch das Verkehrsaufkommen (Lärm, Abgase etc.), Komfortmängel für Fußgänger und Radfahrer (z.B. fehlende Gehwegabsenkungen), gefährliche Situationen für Radfahrer sowie zu hohe Geschwindigkeiten. Die Vorschläge für die Bamberger Straße konzentrieren sich überwiegend auf Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr.

Die Verkehrsprobleme in der Coburger Straße sind zu hohe Geschwindigkeiten, fehlende Radwege, fehlende Kreisverkehre sowie

eine zu schmale Straßenbreite. Fehlende Verkehrsberuhigung und ungünstige Ampelschaltungen stellen weitere Probleme dar. Um die Probleme zu lösen wurden vor allem Wünsche zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung angegeben.

In der Schwabenstraße ist das Hauptproblem das Dauerparken von Lkws. Zu hohe Geschwindigkeiten, ein zugeparkter Straßenraum und eine dadurch entstehende gefährliche Verkehrssituation ergänzen die Kritikpunkte.

Wie am Knotenpunkt Mainau/Bgm.-Hauptmann-Ring ist auch am Knotenpunkt Krappenrother Straße/Auffahrt B173 das dringlichste Problem ein fehlender Kreisverkehr. Die Überlastung und die gefährliche Situation an diesem Knotenpunkt unterstreichen das Problem. Für Abhilfe soll der Bau eines Kreisverkehrs sorgen.

Einfluss des Schienenersatzverkehrs auf die Verkehrsmittelwahl

Die Frage, ob der momentan eingerichtete Schienenersatzverkehr Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl am Erhebungstag hatte, d.h. ob das eigene Fahrzeug anstatt der Zugverbindung bzw. des Schienenersatzverkehrs benutzt wurde, wurde mit über 90% mit nein beantwortet (vgl. Abbildung 19.3).

Entwicklung der Fußgängerzone

Auf die Frage wie sich die Fußgängerzone in der Altstadt in Zukunft entwickeln soll, hatten etwa 30% der Befragten keine Meinung, 50% möchten die Fußgängerzone beibehalten, bzw. knapp 5% möchten sie sogar erweitern. Unter 10% gaben die Antwort, die Fußgängerzone wieder für den Verkehr zu öffnen (vgl. Abbildung 19.3).

3.6 Parkraumerhebung

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung zeigen, dass die Parkplätze im Untersuchungsgebiet grundsätzlich ausreichen: Von den etwa 150 Stellplätzen im Bereich der Altstadt waren am Erhebungstag maximal etwa 80% belegt (vgl. Abbildungen 21). Hierbei ist festzuhalten, dass die Auslastung zwischen 7:00 und 8:00 Uhr steil und im Anschluss deutlich flacher anstieg, bis sie um 11:00 Uhr ihr Maximum erreichte und anschließend zum Mittag hin wieder etwas abfiel. Ein erneuter, etwa konstant hoher Belegungsgrad konnte im Zeitraum zwischen 14:30 bis 17:30 Uhr festgestellt werden, bevor die Zahlen zum Abend hin wieder zurückgingen.

Allerdings wurde auch deutlich, dass die Stellplätze in verschiedenen Bereichen sehr unterschiedlich stark ausgelastet waren: Beispielsweise wies der Parkplatz im Rathaushof (B1) vormittags einen hohen Belegungsgrad auf, den Rest des Tages standen jedoch ausreichend freie Stellplätze zur Verfügung. Während der Bedarf auf dem Parkplatz in der Zweigstraße (B5) mit relativ wenigen Ausnahmen fast

durchgängig verhältnismäßig hoch war, konnten bei den auf der gegenüberliegenden Straßenseite gelegenen Stellplätzen an der Zweigstraße (B6) über weite Zeitintervalle deutliche Kapazitäten festgestellt werden.

Insgesamt wurden die vorhandenen Kapazitäten bis auf zeitlich sehr begrenzte Ausnahmefälle nicht ausgereizt oder überschritten. Zu den Zeitpunkten, an denen dies dennoch der Fall war, lässt sich dieser Umstand größtenteils auf die Nichtbeachtung der geltenden Parkregelungen zurückführen. Insbesondere im Bereich der Hirtenstraße und der Laurenzstraße überschritt ein erheblicher Teil der Parker (bis zu 80%) die maximale Parkdauer von 1 Stunde. Eine konsequente Ahndung solcher Parkzeitüberschreitungen würde die Wahrscheinlichkeit der Kapazitätsüberschreitung generell reduzieren.

Die aktuelle Parkraumbewirtschaftung (abgestufte Parkscheibenregelung für ½, 1 oder 2 Stunden, vgl. Plan 5) kann nach Auswertung der Belegungszahlen somit als prinzipiell sinnvoll eingestuft und beibehalten werden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Einfachheit sollte jedoch abgewogen werden, die Regelung zu vereinheitlichen (beispielsweise eine generelle Beschränkung auf 1 Stunde innerhalb der Stadtmauern und 2 Stunden außerhalb).

Die Belegung des Parkplatzes auf dem Schützenplatz wurde am Erhebungstag zwar ebenfalls aufgenommen. Aufgrund der Abbauarbeiten des in der Woche zuvor stattgefundenen Volksfestes erwies sich die gewählte Erhebungsmethode (Erhebung aller ein- und ausfahrenden Fahrzeuge) jedoch als nicht geeignet - die zum Abbau ein- und ausfahrenden Fahrzeuge wurden ebenfalls allesamt erhoben und verfälschten somit die Anzahl der tatsächlich parkenden Fahrzeuge in erheblichem Ausmaß. Aus momentartigen Stichproben, welche von unserem Büro an anderen Tagen vor Ort beobachtet werden konnten, lässt sich jedoch schließen, dass die Kapazität des Parkplatzes auf dem Schützenplatz in aller Regel (außerhalb von Zeiträumen spezieller Veranstaltungen) bei weitem nicht ausgereizt wird.

ANHANG

Zitate der Lichtenfelser Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung

Im Folgenden sind einige ausgewählte Zitate der Lichtenfelser Bevölkerung zusammengestellt, die einen guten Überblick über die Meinungen der Bürger geben. Die Zitate sind nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.

Problemthemen und Vorschläge zum Fließenden Verkehr - allgemein

- Gefahrenstellen an Straßeneinmündungen durch Sichtbehinderungen; Beispiel: Einmündung der Jahnstraße in die Bambergerstr.: Verkehrsteilnehmer, die mit ihrem Kfz von der Jahnstr. Kommend, in die bevorrechtigte Bambergerstr. einbiegen wollen, müssen, um Sicht nach beiden Seiten zu haben, so weit vorfahren, dass ein Teil ihrer Fahrzeuge in den Rad-/Fußgängerweg, der entlang der Bambergerstr. verläuft, hineinragt. Somit können Radfahrer und andere VT behindert oder gefährdet werden. → bisherigen Radweg auf gegenüberliegenden Radweg verlegen
- Warum sind Verkehrsspiegel verschwunden, z.B. Hirtenstraße
- Synchronisierung der Ampel Grünphasen aufeinander
- Lösung der kritischen Situation „Bahnunterführung“, z.B. durch Geländer od. konstruktive Geschwindigkeitsbegrenzung
- Coburgerstr. (Rennstrecke) Unterführung Teststrecke für Lärm besonders am WE → Begrenzen durch Nachtfahrverbot als verkehrsberuhigter Bereich mit Schwellen oder Blumenkästen
- Die Einbahnstr. Judenstrasse, Farbgasse, Ringgasse läuft verkehrsbedingt falsch. Sie müsste gerade anders herum ausgeschildert werden. In der Ringgasse könnte man dann rechts parken und bei der Ausfahrt in die Zweigstr. hat man nur eine Kreuzung zu überwinden
- Enorm zu schnelles Fahren in der Siedlerstr. – Egal zu welcher Tageszeit !
- Bahnunterführung Coburger Straße: Viele Autofahrer halten sich nicht an die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung; wir haben dort sogar Wettrennen mit Überholmanöver beobachten müssen!
- Zu schnelles Fahren im gesamten Stadtgebiet, auch in der Alten Coburger Straße – tägliche Beobachtung!
- Verkehr sollte aus den Orten: Trieb, Michelau, Hochstadt und Marktzeuln raus! [...]
- Bitte Umgehungsstraße nicht länger bauen/mehr km, wird sonst nicht genutzt! Bitte immer erst denken, dann handeln; das Landschaftsbild sollte nicht zerstört werden! So wie es jetzt ist, ist es eine Zumutung!

- Die Straßenzustände verbessern, mehr Schlaglöcher wie irgendetwas anderes → evtl. vielleicht mal neu teeren.
- Lidl, Edeka und DM Ausfahrten liegen alle nebeneinander → Zufahrten ändern
- Der Verkehr in der Innenstadt (Die Stadt ist sowieso leer) → wieder mehr Verkehr in der Stadt
- Raserei im Stadtbereich, speziell V.v.Scheffelstr., müssen aufhören
- Langheimer Straße ist seit der Öffnung der Fußgängerzone zur „Rennstrecke“ geworden, obwohl Schulweg zu 4 verschiedenen Schule! Keine Geschwindigkeitskontrollen. Nur eine Frage der Zeit, bis noch mehr passiert.
- Ampel am Güterbahnhof + Viktor-Scheffel-Str. besser einstellen und Spiegel anbringen, da die abbiegenden Autofahrer von der Bamberger Str. in die Scheffel-Straße, die Fußgänger fast über den Haufen fahren, da sie zu schnell fahren und einen erst in der Abbiegung sehen.
- „Rennstrecke“ Grünwaldstr.: Entschärfen
- Gefahrenpunkt: Einmündung Kronacher Str./Bürgerweg wenn Ampel ausgeschaltet ist, wird von Fahrzeugführern die die Kronacher Str. stadtauswärts fahren wollen, sehr häufig die Vorfahrt der Verkehrsteilnehmer welche vom Bürgerweg kommen missachtet.
- Unterführung – Ampel schlechte Lösung
- Für mich leider vor Jahrzehnten fehlgeplant, in dem der schwere Verkehr an den Schulen vorbei geführt wurde (weshalb wurde die sog. Schillerstraße vermieden?)
- Da der Durchgangsverkehr täglich zunimmt besteht Handlungsbedarf
- Verstärkt Geschwindigkeitskontrollen vor allem bei uns in Klosterlangheim! Es ist mittlerweile unerträglicher Lärm! Es wird auf den Gehwegen weitergefahren um ja nicht abbremsen zu müssen (Rother Str.) Selbst Schulbusse

Problemthemen und Vorschläge zum Fließenden Verkehr – Kreisverkehr/Knotenpunkte

- Verkehrsoptimierung an der Mainau, Abzweigung Untere Burgbergstr. – Scheffelstr. – Theodor-Heussstr. → Kreisverkehr anstatt Ampelschaltung
- Situation an der Obi-Ampel. In der Haupteinkaufszeit Verkehrschaos durch die vielen Einfahrten (Lidl, Edeka, DM, Sagasser) → Einbahnstraße in der Mainau

- Kreisel an Knotenpunkten
- Neuralgische Kreuzungen → Kreisverkehr
- Fehlender Kreisverkehr an sämtlichen Ausfahrtsstraßen → Bau der wichtigen Kreisverkehre an der Coburger Str., Mainau, Scheffelstr. u. Bamberger Str.
- Fehlende Kreisverkehre an neuralgischen Stellen → Baumaßnahmen am Vorbild Bad Staffelstein. LIF fehlt „der Mut“, handeln anstatt jahrelanger Diskussion.
- Die drei grünen Pfeile waren spitze!!! Endlich eine gute Idee!!! Und jetzt??
- Kreisverkehre einrichten: OMV-Tankstelle, Schneyer Abfahrt, Pietät, Kaufland usw.
- Hinweis, wie man sich beim grünen Pfeil verhält (Stoppschildfunktion) (Obi)
- Zu viele Sinnlose Ampeln → Abbau (Kreisverkehr)
- Kreuzung Mainau/FMZ: Meiner Meinung nach sind die grünen Pfeile an der Kreuzung sehr gut angebracht und bringen schon eine wesentliche Erleichterung des Verkehrsaufkommen, weshalb ich meine, dass ein Kreisel (welcher ja überlegt wird zu bauen) nicht mehr unbedingt nötig ist und das Geld so in andere Probleme investiert werden kann.
- Fehlender Kreisverkehr in der Mainau – man hat das Gefühl dass in der Stadt Kreisverkehre boykottiert werden
- Verkehrskreisel bei Mainau wäre sinnvoll
- Verkehrschaos/Stau an vielbefahrenen Kreuzungen (z.B. Mainau, LIF-E-Center) → Kreisverkehre an vielbefahrenen Kreuzungen
- Grünen Pfeil am FMZ bei Lidl unbedingt beibehalten. Find ich toll, aber vielleicht Leute drauf hinweisen wie man sich richtig zu verhalten hat
- Mehr flüssigen Verkehr → mehr Verkehrskreisel, Obi – Schneyabfahrt – OMV Tankstelle – Kreuzung Langebrücke – Kösten
- Ampelschaltung Mainau an der Kreuzung vom Obi kommend Linksabbieger kein vorwärts kommen (Kreisel)?! → Längere Ampelschaltung das mehr wie nur 2 PKWs durch fahren können; Kreisverkehr
- Mehr Kreisverkehr an viel bef. Kreuzungen
- Ampel – Abend ab 19.00 Uhr ausschalten, keine Notwendigkeit

- Einfahrt Krappenrother in Kronacher Straße, v.a. in den Hauptverkehrszeiten = Regelung oder Kreisverkehr
- Verkehr beim E-Center, (Neubau) bzw. Straßen überlastet. Man geht lieber wo anders einkaufen, geht schneller (Hauptsächlich Kreuzung „OBI“) → Zusätzliche Einfahrt bei „DM“ und „Lidl“ + Durchfahrt von „Lidl“ zu „E-Center“.
- Noch mehr Kreisverkehre.
- Bei der OMV morgendlichen Stau → Kreisverkehr einrichten.
- In vielen Kreisstädten auch außerhalb Oberfrankens reibungslos fließender Verkehr durch Verkehrskreisel. Abfahrt z.B. Oberwallenstadt/ OMV Tankstelle, Abfahrt LIF-Mitte od. Kreuzung Mainau.
- Kreisel bei OBI, Kaufland, Pietät, Mainbrücke, 1. Zufahrt Mistelfeld (Am Hahn) mit Abbiegespur ausbauen
- Entzerrung von Verkehrsknotenpunkten (Pietät, Ein- & Ausfahrten bei DM, Lidl, Fachmarktzentrum) → Kreisverkehr an der Pietät (V.-v.-Scheffel-Str./Untere Burgberstr.)
- Kreisverkehr Kreuzung Mainbrücke, OBI, OMV, Pietät
- Die blödsinnige Ampelschaltung an der Bahnunterführung möchten wir hier nicht weiter kommentieren
- Grüne Pfeile Mainau fand ich gut, besonders von Obi/Fressnapf kommend
- OBI-Kreuzung durch Kreisel ersetzen
- Ampelkreuzung LIF-Fachmarktzentrum nicht effektiv. Kreisverkehr wäre besser.
- Zu viele Kreuzungen und Ampeln. Zu lange Standzeiten → mehr Kreisverkehre z.B. Staffelstein
- Mehr Kreisverkehre statt Ampeln
- Staus an den Ampeln → Kreisel
- Kreuzung in der Mainau und Kreuzung Strauss Brücke Richtung Coburg → unbedingt Kreisverkehr einführen
- Verbesserung der Verkehrssituation Kreuzung OMV-Tankstelle, Obi → Einrichtung eines Kreisels
- Kreisel an viel befahrenen Kreuzungen

Problemthemen und Vorschläge zum ruhenden Verkehr

- Parksituation rund um die Berufsschule entschärfen!
- Gefährdung von Verkehrsteilnehmer durch parkende Lkws in der Wende-/ Schwabenstr. auf Höhe Königsbergerstr.
- Parkerei in Schney muss sich ändern! Diverse (leider viel zu viele) Autofahrer sind rücksichtslose Autoparker!!! (Zeitweise unerträglicher Zustand) ..., dass man in einer Kurve oder genau gegenüber eines anderen geparkten Fahrzeugs kein Auto parkt, lernt man in jeder Fahrschule. Für Schney gelten aber anscheinend andere Regelungen!!! Polizei beanstandet es offensichtlich auch nicht!
- Die Stadt hat viel für Parkplätze getan, sollte sich aber nicht zurücklehnen mit dem Spruch: „andere Städte haben höhere Parkgebühren.“ Parkgebühren gehören abgeschafft – dafür zahlen wir Steuern!
- Zu wenige Parkplätze in der Innenstadt
- Keine Parkplatzverschwendung durch Vollidioten die nicht parken können
- An die Berufsschüler die mit dem Auto kommen Berechtigungsausweise für die Parkhäuser verteilen
- Lkws blockieren die Wendestr. Speziell bei Einfahrt Königsbergerstr., verdeckt Straßen- bzw. Vorfahrtsschilder, keine Sicht beim Rausfahren am Wochenende
- Parkplätze bei Norma Bamberger Str. Warum steht da Kontrolle? Wegen der Ärzte, immer Parkplatznot
- Parkplätze für Lkws ausweisen und Einhaltung der STVO durch Polizei stärker kontrollieren
- Immer wieder parken Autos den Radweg in der Wendestr. zu. Polizei schaut weg
- Kontrolle des parkenden Verkehrs auch außerhalb der Kernstadt.
- Parkplatzsituation in der Stadt → Mehr kostenlose Plätze schaffen
- Außerhalb Nähe OBI einen Großparkplatz – aber bitte keine Tiefgarage (eng plus Kosten ???)
- Starke Verkehrsbehinderung in Str. „zur Heide“ durch Schlange parkender Caritas-Mitarbeiter (Dauerparker)

- Kurzzeitparkplätze vor dem Rathaus (wie früher)
- Die Parkleitsysteme an den Hauptzufahrten sind in dieser Form ein absoluter Unsinn. Ortsunkundigen Besuchern ist es nicht möglich anhand der vorhandenen Tafeln zielsicher eine Parkmöglichkeit anzusteuern.
- Parksituation schrecklich (im gesamten Stadtgebiet)
- Sinnlose Geldausgaben unterlassen, dafür Parkplätze für die den Verkehr störenden und überall herumstehenden Lkw und Pkw schaffen
- Schillerstr. zugeparkt durch Landratsamtbeschäftigte, AOK und Caritas. Keine Straßenreinigung weil ständig zugeparkt
- Bahnhofplatz so schnell wie möglich wieder für Privatpersonen/Parkplatz öffnen + beleben
- Parkplatzsituation ist schrecklich. Es gibt hauptsächlich nur Parkplätze mit sehr kurzer Parkdauer. Bei Arztbesuchen mit viel Wartezeit ist das extrem schlecht.
- Zu viel Parkplätze für zu wenig Geschäfte in der Innenstadt

Problemthemen und Vorschläge zum Radverkehr

- Richtige Fahrradwege zwischen Buch und LIF
- Fehlender Radweg Kronacher Str.
- Mehr Radwege im Stadtgebiet
- Radwegausbau Trieb – Lichtenfels
- Radwege durch Schney wären super!
- Radwege sollen ausgebaut werden, bes. Innere Bambergerstr. KC Straße, äußere Bambergerstr stadtauswärts
- Radwege am Main entlang
- Es ist zu beobachten, dass immer mehr Radfahrer die Gehwege in der Innenstadt befahren, obwohl sie lt. StVO da nichts verloren haben. Besonders ältere Menschen werden dadurch gefährdet, aber auch Kinder!
- Bessere, räumlich getrennte Fahrradwege
- Viele Radfahrer (auch Urlauber) und viel zu wenig Radwege
- Der Fußweg zum Kaufland soll auch für Radfahrer frei gegeben werden

- Radweg Bamberger Str. ist irgendwie auf der „falschen“ Straßenseite, wg den ganzen Einmündungen muss man ständig bremsen, anhalten, schauen und wieder anfahren. Vielleicht wäre die andere Seite besser gewesen
- Radfahrer auf Gehsteig, Fußgänger sind „Freiwild“
- Ein zumutbarer Radweg wäre kurzfristig notwendig. Die Benutzung der B173/289 ist unzumutbar (lebensgefährlich). Die Möglichkeit – längs der Bahnlinie – ist eine Zumutung!
- Radweg von Klosterlangheim nach Oberlangheim endlich umsetzen
- Fehlende Radwege durch die Stadt, zu wenige abgesenkte Gehsteige für Kinderwagen, Buggy usw.
- Radfahrer sind Verkehrsteilnehmer 2. Klasse → bessere Radwege/Gleichberechtigung auf der Straße
- Radweg Richtung Bamberger Str. stadtauswärts totaler Quatsch
- Bürgersteige für Fahrräder öffnen bzw. freigeben, da sie sowieso ungenützt sind.
- Egerländer Str. ist in sehr schlechtem Zustand, für Radfahrer gefährlich
- Kreuzung Bamberg Straße – Einmündung Scheffelstraße: Hier endet der Fahrradweg. Trotzdem benutzen zahlreiche Fahrradfahrer, insbesondere Erwachsene, den Gehsteig noch bis zum unteren Tor (bzw. auch in Gegenrichtung) als Fahrradweg und gefährden durch rücksichtslose Fahrweise Fußgänger.
- Fehlende Radwege im gesamten Stadtgebiet (Autofahrer nehmen oft keine Rücksicht auf Radfahrer)
- Bitte bitte bitte mehr Radwege und mehr Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet, vor allem in 30er Zonen.
- Zusammenhängende Fahrradwege, damit kein Seitenwechsel erfolgen muss.
- Bessere Schulung für Flüchtlinge bzgl. Verkehrsrechts. Fahren sehr oft mit den Fahrräder auf den Bürgersteig und Gehwegen. Gefahr für Fußgänger !!!
- Befestigter Radweg zwischen Trieb und Michelau!
- Radwege Coburger Straße → Eine Seite Gehsteig öffnen für Radler (es geht sowieso niemand mehr)

- Überquerung der Bahnbrücke Wendestr./Dr. Martin-Luther Str. von Richtung Oberwallenstadter Weg als Fahrradfahrer sehr gefährlich, da Autos mit erhöhter Geschwindigkeit sowohl aus der Kurve Wendestr., wie auch von Brücke kommen und man beide kaum oder sehr spät sieht
- Radfahren von Markt bis Beginn Radweg Bamberger Str. sehr schwierig (gefährlich im Berufsverkehr!) Schwerpunkt Norma/Post
- Radfahrgerechte Anbindungen der Schulen! (z.B. durchgehender Radweg von Seubelsdorf bis zum MGL)
- Fahrradwege! Was soll die kurze Strecke stadteinwärts von der Scheffelstr. bezwecken? Bamberger Straße ist zu überqueren – doch es geht nicht weiter!!! → Fahrradweg einrichten, wenigstens von der Scheffelstraße bis zum Unteren Tor
- Fahrradweg Kronacherstr. auf der Seite Amtsgericht vom Oberen Tor bis „Comet“ gestalten bzw. bauen wie in der Schwabenstr.
- In der Kronacher Str. sollte der Gehweg (offiziell) auch für Radfahrer freigegeben werden
- Radweg Bambergerstr.: Der bestehende Rad- Fußweg ist extrem gefährlich und nur für sehr behäbig fahrende Radler sinnvoll. (Ausfahrten!!) (nur Teilstrecke); Vorschlag: Fahrspurabtrennung für Radfahrer auf der Straße; Fortführung des Radweges über die V.-v.-Scheffel-Straße stadteinwärts bis zum Unteren Tor (oder mindestens bis zur Einfahrt Normaparkplatz)
- Die Strecke zwischen Rober-Koch-Str. und Unterer Burgbergstr. muss für Radfahrer „entschärft“ werden; Vorschlag: Vom Kaufland weggehende Radler dürfen den Gehweg offiziell mitbenutzen bis zur Fußgängerampel (an der Pietät unter der 173 hindurch) (noch schöner wäre natürlich ein durchgehender Radweg vom Güterbahnhof bis zum Kaufland)
- Im Eichenweg vom Kids-Playpark über Sportplatz... Die Straße ist zu Schulzeiten ziemlich zugeparkt. D.h. als Radfahrer bergauf hat man ein blödes Gefühl, da man so langsam ist und das Vorfahrtsrecht vor den entgegenkommenden Autos hat, wenn man schon in Fahrt ist... → Den Gehweg für Radfahrer öffnen, oder einen Radweg neben der Straße bauen
- Radweg in der Kronacher Str. auf der Fahrbahn wäre besser als parken links und rechts
- Verbesserung der Radwege in den Hauptverkehrsstraßen (Scheffelstr., Kronacher, Coburger) → einseitiges Parkverbot Kronacher Str. stattdessen Radweg

- Fahrradweg zwischen LIF (Kronacher Str. und Oberwallenstadt) könnte verbreitert werden, wenn zwei Fahrräder entgegen kommen oder Kind auf Lauf- rad, oder Kinderwagen ist es sehr eng! Platz ist da
- Fehlende Radwege bzw. unübersichtliche, umständliche (Fahrbahnwechsel) Wegführung (BAMBERGER STRAÙE)
- Radweg nach Seubelsdorf sollte bereits ab Tedi beginnen
- Sinnvolle Radverkehrsplanung, nicht nur gefährliche Radwege
- Radspuren auf der Straße anstatt Radwege, die unklar enden (z.B. Bam- berger Str., Dr. Martin Luther-Str. Richtung Kronacher Str. Seitenwechsel für Radweg, sehr gefährlich!)
- Sichere Wege für Fahrradfahrer und mehr Wege für Fahrradfahrer z.B. von Unterwallenstadt am Baggersee zum Campingplatz
- Besserer Ausbau der Radwege bis zur Fußgängerzone
- Vorschlag: Benutzung der Gehwege für Radfahrer auf dem Weg in die In- nenstadt
- Zu schnelles Fahren auf dem Unterwallenstadter Weg, Radfahrer ohne Licht werden fast immer zu spät gesehen. Die Radfahrer fahren schneller als die Autos.
- Radfahrer öfter verwarnen (fahren auf dem Gehsteig oder bei „Rot“ über die Ampel!)
- Coburger Straße – Radweg nach Schney – An der Zeil wird auf Höhe Ford Autohaus Thiel unterbrochen und über Sportplatz Schney geleitet. Radweg wird an Ortseinfahrt Schney aber in Richtung An der Zeil fortgeführt. Irrsinn einzige Ausweichmöglichkeit → Hauptstraße (Coburger Straße)
- Bitte den Asylbewerbern die deutschen Verkehrsregeln beibringen!! Nicht auf dem Gehweg in falscher Richtung fahren!
- Oberwallenstadterwehr mit Brücke nach Michelau für Fahrradfahrer verse- hen
- Mehr Radwege durch die gesamte Stadt
- Allgemein Fahrradfreundlicher, mehr Radwege
- Unterführung für Radfahrer sehr gefährlich da sehr enge Fahrbahn wenn Au- tofahrer überholen!

Problemthemen und Vorschläge zum Fußgängerverkehr

- Für Fußgänger ist das Überqueren der Bamberger Straße, v.a. vom Sport Pondor zum Güterbahnhof, mitunter lebensgefährlich, da Fußgänger und Rechtsabbieger, die aus der Scheffelstraße kommen, zur gleichen Zeit „grün“ haben; Vorschlag: Separate Grünphase für Fußgänger.
- Fußgänger und Radfahrer werden sehr benachteiligt → Fußgänger- und Radwege konsequenter ausbauen u. überwachen
- Kreuzung Bgm. Dr. Hauptmann-Ring/Bürgerweg: als Fahrradfahrer/Fußgänger wird man leicht übersehen

Problemthemen und Vorschläge zur Fußgängerzone

- Fußgängerzone beleben. Mehr Grün. Zu steril. Bäume. Schattenplätze.
- Fußgängerzone ist interessant genug, evtl. für kleinen Verkehr öffnen
- Marode Häuser entfernen statt sanieren, Innenstadt baulich auflockern, dezentralisieren statt verdichten
- Fußgängerzone: Einbahnstraße für Fahrradfahrer in Gegenrichtung öffnen
- Weniger Kopfsteinpflaster Marktplatz, denn es gibt viele Menschen mit Gehbehinderung, Rollatoren, Rollstühle, Gehstützen etc.
- Fußgängerzone: teilw. Öffnung f. Verkehr (wie Staffelstein)
- Fußgängerzone: Egal – bin eh nie dort!!! Bringt doch eh nichts
- Ein Drogeriemarkt würde mit Sicherheit mehr Leute in die Innenstadt bringen und Fahrten zum LIF-Center vermeiden.
- Fußgängerzone: Entfernen des dominanten Bratwurststandes
- Wir sind der Meinung die Fußgängerzone für den Verkehr zu öffnen. Allerdings bestückt mit Pflanzenkübeln o.ä., damit keine Raserzone entsteht. Leider ist dies aber wieder mit hohen Kosten verbunden.
- Wer mit dem Pkw am Bahnhof ist, gelangt nur über Schleichwege ins Zentrum und wieder heraus. (Badgasse öffnen/Straße zw. den Rathäusern öffnen)
- Fußgängerzone: Beibehaltung mit Events, Highlights, evtl. mehr Parkplätze wenn machbar
- Fußgängerzonen so belassen, da genügend Parkhäuser und Parkplätze in der Innenstadt zu Verfügung stehen und die Innenstadt fußläufig gut zu erreichen ist!

- Fußgängerzone für Boutiquen und kleine Geschäfte öffnen und attraktiver gestalten.
- Besser darauf achten, dass Fußgängerzone auch eine Autofreie Zone bleibt. Ständig fahren Autos da durch, dass man als Senior nicht sicher ist
- Bitte, noch ein paar Holzbänke am Marktplatz und Überdachung der Bushaltestelle!
- Lichtenfels sollte über seine Fußgängerzone froh und zufrieden sein! Wir können uns noch gut an Zeiten erinnern als man sich am Säumarkt oder am Marktplatz mit dem Kinderwagen einen Weg durch fahrende oder parkende Autos bahnen musste. Ganz zu schweigen von der Abgasbelastung. [...]
- Wenn die Innenstadt verödet, liegt das nicht an fehlende Parkmöglichkeiten, sondern an den Leuten, die gerne in großen Geschäften/ Konsumententempeln einkaufen und auch, wie man hören kann, an überholten Mietpreisvorstellungen der Hausbesitzer!
- Beibehaltung der Fußgängerzone im Bereich Rathaus – Unteres Tor. In Richtung Floriansbrunnen wäre es allerdings sinnvoll, den „Platz des himmlischen Friedens“ zu verkleinern. Durch die Einrichtung zusätzlicher Kurzzeitparkplätze, höchstens ! Stunde Parkzeit, wäre es dann möglich, spontane Einkäufe [...] ohne lange Parkplatzsuche in der Innenstadt durchzuführen. Bisher erging es mir so, dass ich, aufgrund fehlender Parkmöglichkeiten, solche Käufe dann daheim im Internet getätigt habe.
- Fußgängerzone: Zeitbegrenzte Kurzzeitparkplätze während der Ladenöffnungszeiten
- Fußgängerzone: Unbedingt als Einbahnstraße öffnen!!! (mit Kurzzeit-Haltebuchten vom Markt – Säumarkt)
- Fußgängerzone: Jetzigen Zustand beibehalten und mit Läden beleben (Leerstände beheben)
- Marktplatz → warum fahren da ständig Autos durch (Oberes Tor kommen → parken hinter Rathaus und umgekehrt) Sehr gefährlich für Kinder! Ca. 3 je Stunde!
- Die Kernstadt (Marktplatz und Fußgängerzone) in ihrer jetzigen Form wirkt wenig ansprechend. Eine große, öde Fläche, deren herausragende Gestaltungselemente sich in einer Imbissbude und einem Gemüsestand erschöpfen. Vor dem Korbstadtcafe lieblos platzierte, hässliche Sitzmöbel laden ebenfalls nicht zum verweilen ein.

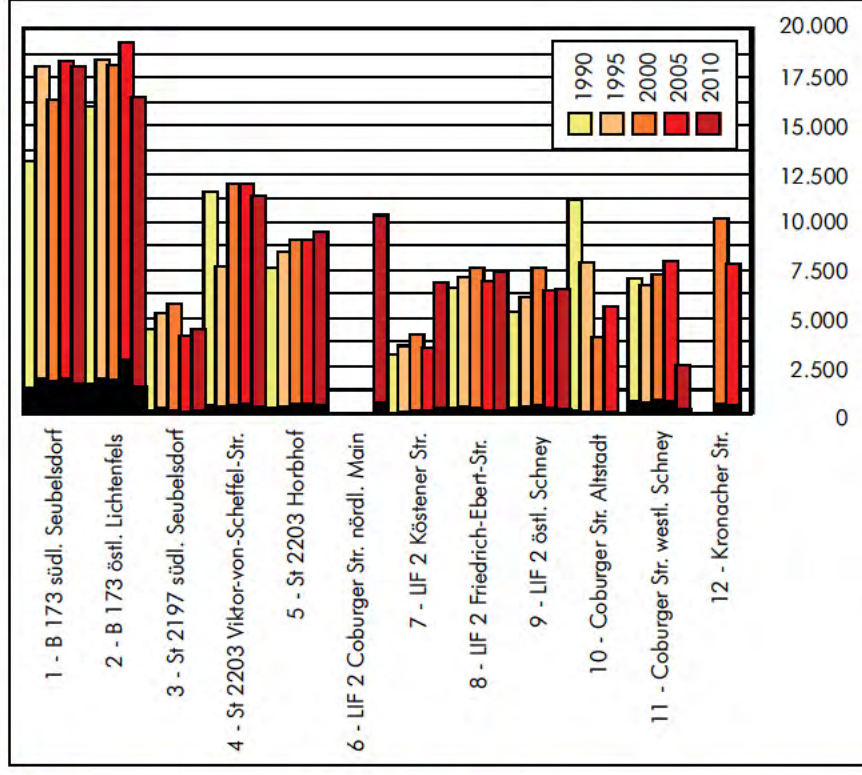
- Altstadt muss an Attraktivität gewinnen. Hierzu ist es wichtig, Einkaufsmöglichkeiten u. Parkmöglichkeiten direkt vor Ort zu schaffen.
- Belebung der Innenstadt (Wiederbelebung) -> hängt von den Eigentümern ab (ich weiß) → Umdenken der Lichtenfelser? Wenn Leute zum Gemüsekaufen nach Bamberg fahren, ist etwas in den Köpfen falsch...
- Was soll eine Fußgängerzone ohne Geschäfte?
- Beibehaltung der Fußgängerzone aber konsequent die Belieferungszeiten kontrollieren. So viele Autofahrer fahren auch durch die Fußgängerzone
- Fußgängerzone Radfahrverbot zum Schutz von Fußgängern
- Es ist relativ egal was für die Fußgängerzone getan wird, wenn sich kein brauchbares Geschäft mehr hält. Und noch wichtiger wäre Internet. Meine Tochter ist ausgezogen, da es kein Internet gibt, was nutzbar ist, Aber das ist ja bekannt. Viel Erfolg bei der Umsetzung
- Mein Geburtshaus steht auf dem Marktplatz und es war vor 60 Jahren mehr los als heute. Jetzt wo ihr den Marktplatz trockengelegt habt und nicht mehr weiter wisst macht ihr eine Bürgerbefragung damit ihr hinterher sagen könnt die Bürger haben es so gewollt! Marktplatzbelebung könnt ihr nur Erreichen wenn ihr Matratzen um das Rathaus legt, damit die Asylanten nicht auf den harten Bänken kostenlos sich ins Internet Einliegen können
- Fußgängerzone muss erhalten bleiben sonst wird das Herz von L'fels völlig ausbluten und keine Neuorientierung mehr möglich

Problemthemen und Vorschläge zum ÖPNV

- Buspendel verbessern, wenn es geht Richtung Coburg
- Am Wochenende keine Möglichkeit mit Bussen in die Stadt zu kommen, vor allem später zurück
- Bessere Busverbindungen z.B. Reundorf – Schney, ohne Auto keine Arbeit möglich
- Verbesserung ÖPNV, öfter Verbindungen in die Innenstadt
- An die Öffnungszeiten angepasste längere Busfahrzeiten
- Bessere Busverbindungen innerhalb Lichtenfels (sehr lange Pausen zwischen den Fahrten)
- Mit dem Bus zur Arbeit ist bei Hinfahrt kein Problem. Bei Arbeitsende um 18.15 Uhr keine Chance, mit dem Bus zurück zu fahren

- Schülertransport mit ÖPNV ist unakzeptabel, Busunternehmen entscheidet über Fahrzeiten von Selbstzahlenden, Kürzung von Fifty-Fifty Ticket unakzeptabel

ABBILDUNGEN



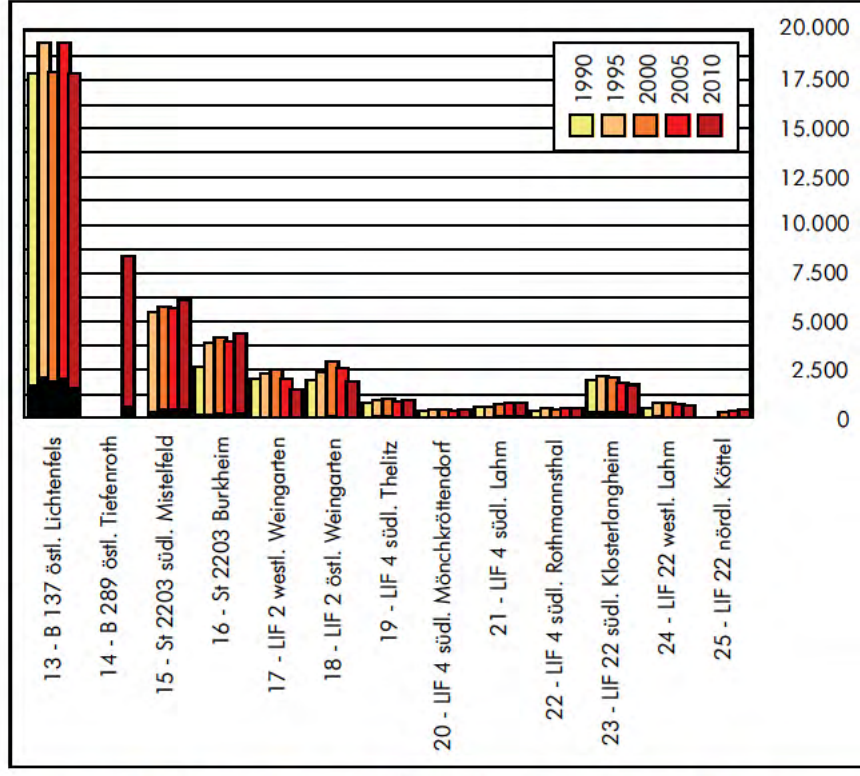
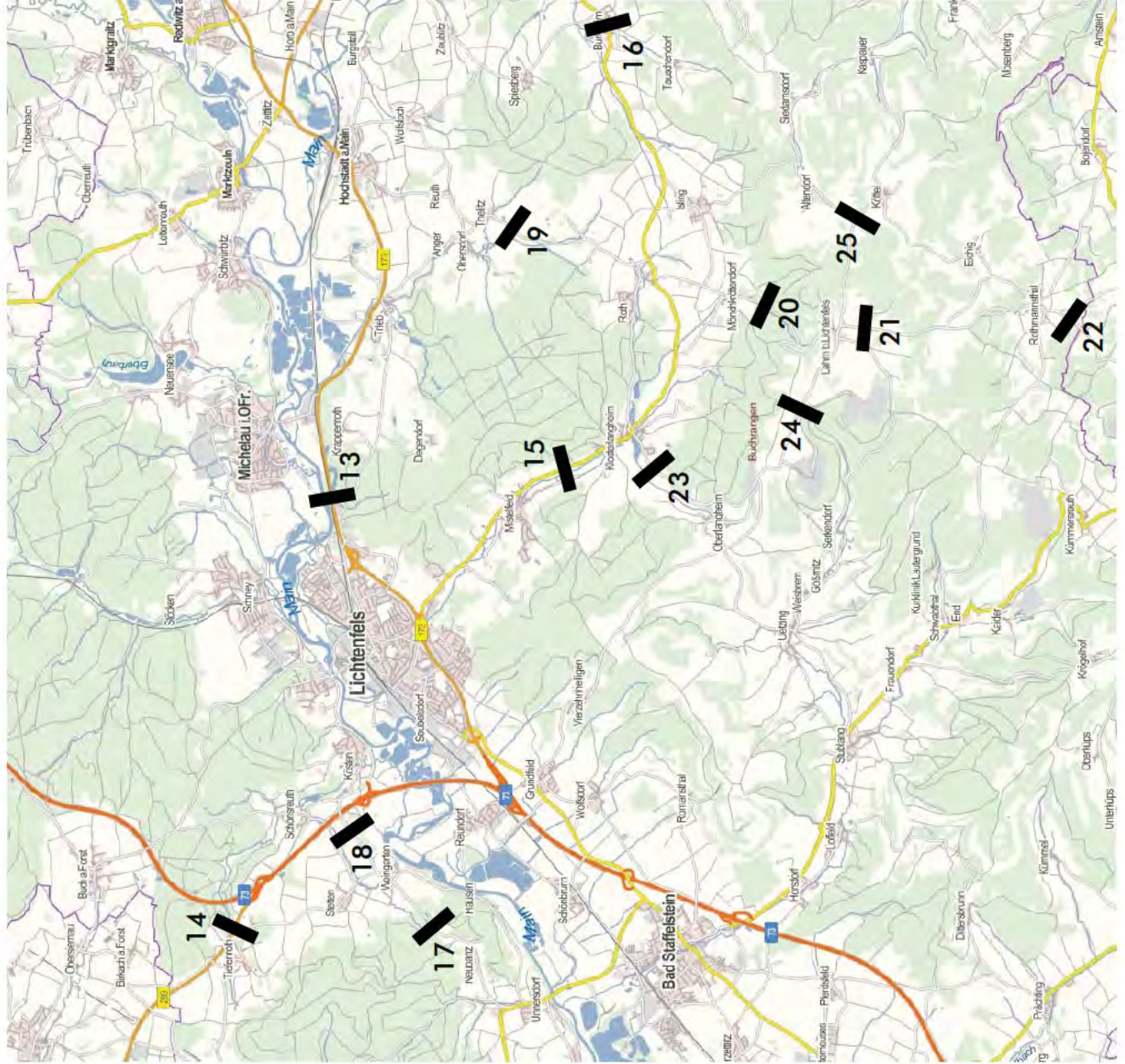
Datengrundlage:

Verkehrsmengenkarten des Freistaats Bayern,
Oberste Baubehörde (1990, 1995, 2000, 2005 und 2010)

Kartengrundlage:

Bayerische Vermessungsverwaltung (2016)

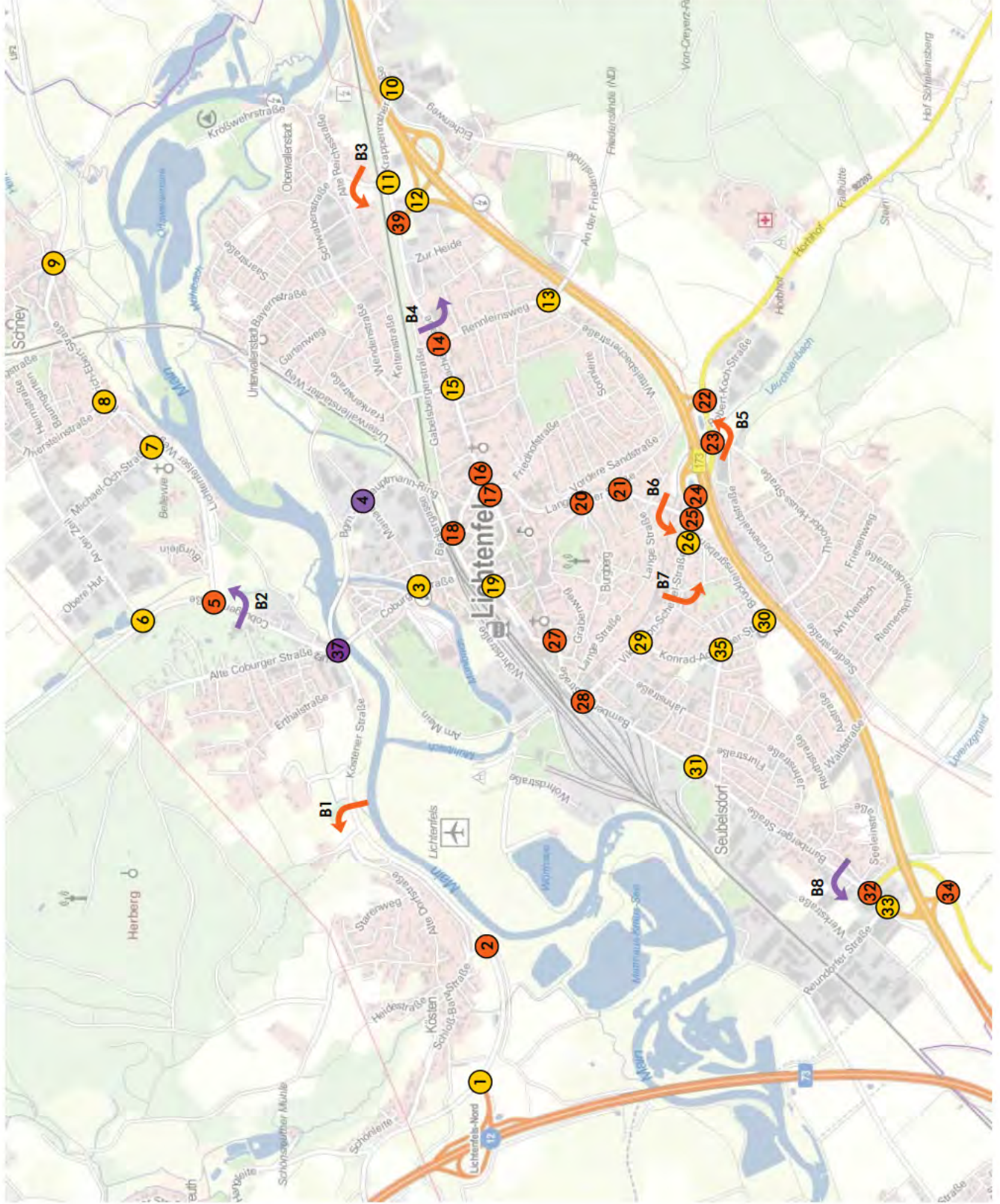
1.1 Lage im Raum und Verkehrsentwicklung 1990 - 2010 (Kernstadt)



Datengrundlage:
Verkehrsmengenkarten des Freistaats Bayern,
Oberste Baubehörde (1990, 1995, 2000, 2005 und 2010)

Kartengrundlage:
Bayerische Vermessungsverwaltung (2016)

1.2 Lage im Raum und Verkehrsentwicklung 1990 - 2010 (Stadtgebiet)



21 Knotenpunktzählung

B3 Befragungsstelle

Farbcodierung:

- 2 Zähler/ Befrager
- 3 Zähler/ Befrager
- 4 Zähler/ Befrager

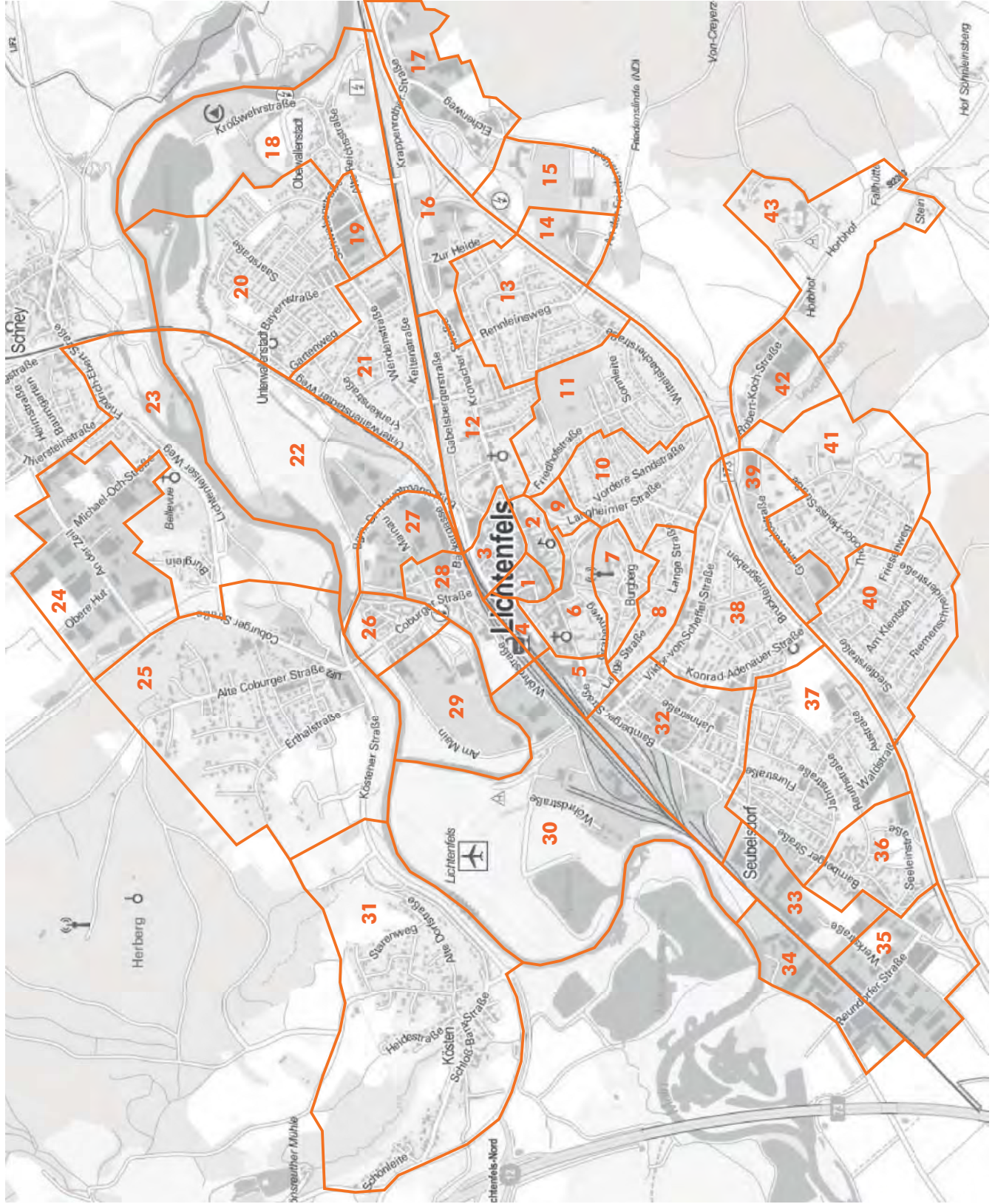
Zähltag:
Donnerstag, 21. Juli 2016

Zählzeiten:
06:30 - 09:30
11:30 - 13:30
15:30 - 18:30

an K 28 von 06:00 - 20:00

Kartengrundlage:
Bayerische Vermessungsverwaltung
(2016)

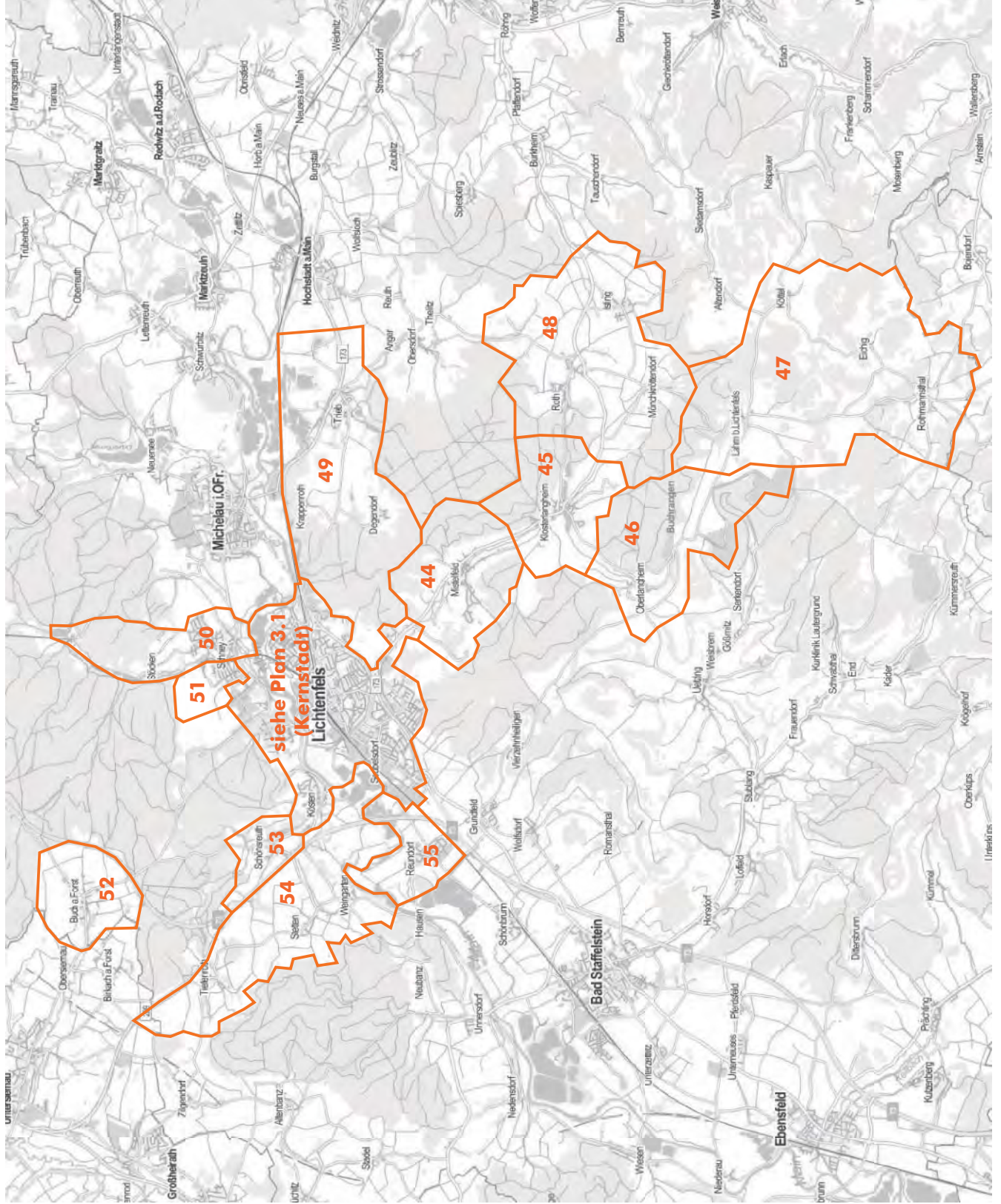
2 Zählstellenplan



Nr.	Zellenname	Ev.
1	Altstadt West	135
2	Altstadt Süd	155
3	Altstadt Nord	200
4	Bahnhof	130
5	Alter Güterbahnhof	125
6	Bamberger Straße	220
7	Burgberg	255
8	Lange Straße	190
9	Berufsschule	30
10	Langheimer Straße	735
11	Am Goldberg	500
12	Kronacher Straße	465
13	Rennleinsweg	560
14	Hallenbad/ Tennispark	0
15	Schulzentrum	5
16	Krappenrother Straße	80
17	Eichenweg	75
18	Oberwallenstadt	210
19	K+W Polstermöbel	0
20	Untenwallenstadt	1.330
21	Wendenstraße	1.115
22	Mainau Ost (OBI)	25
23	Friedrich-Ebert-Straße	375
24	An der Zeil	30
25	Alte Coburger Straße	650
26	Coburger Straße Nord	335
27	Mainau West (LIFE city center)	0
28	Coburger Straße Süd	170
29	Am Main	5
30	Flugplatz	50
31	Kösten	575
32	Jahnstraße Nord	730
33	Werkstraße	0
34	Reundorfer Straße Nord	5
35	Reundorfer Straße Süd	5
36	Alte Bamberger Straße	215
37	Jahnstraße Süd	1.075
38	Viktor-von-Scheffel-Straße	695
39	Grünewaldstraße	25
40	Riemenschneiderstraße	805
41	Theodor-Heuss-Straße	1.240
42	Robert-Koch-Straße	0
43	Klinikum	140

3.1 Verkehrszellen (Kernstadt)

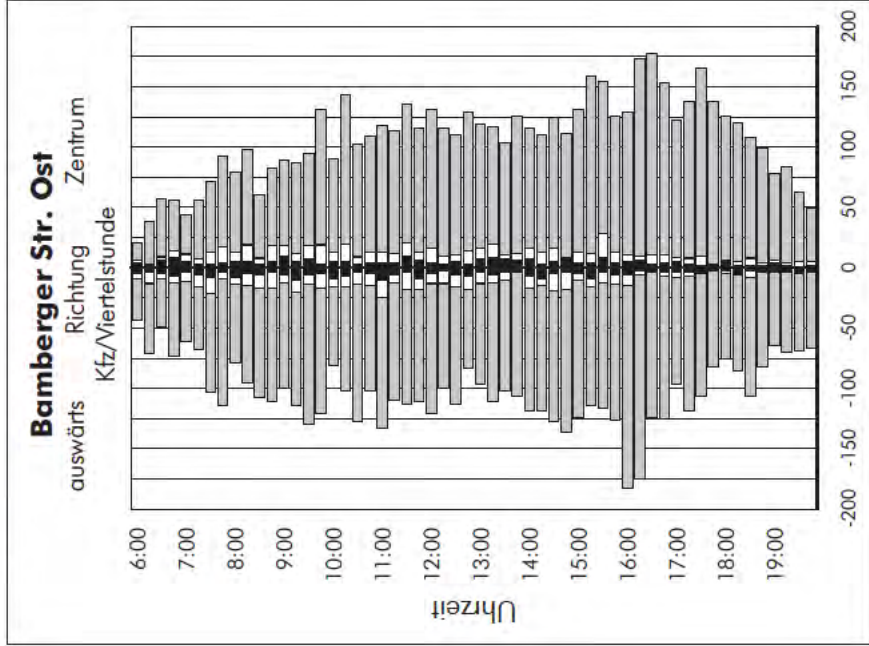
Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung (2016)



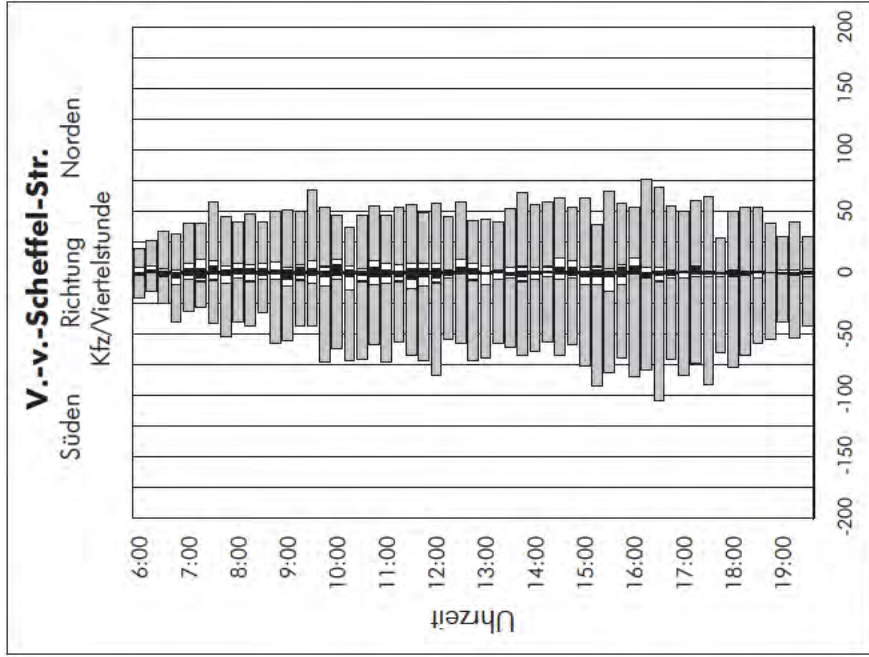
Nr.	Zellenname	Ev.
44	Mistelfeld	945
45	Klosterlangheim	390
46	Oberlangheim	250
47	Lahm/ Rothmannsthal/ Eichig/ Köhler	430
48	Roth/ Mönchkröttendorf/ Isling	1.040
49	Trieb/ Krappenroth/ Degendorf	695
50	Schney Ost/ Stöcken/ Seehof	1.490
51	Schney West	570
52	Buch am Forst	570
53	Schönsreuth	165
54	Weingarten/ Stetten/ Tiefenroth	385
55	Reundorf	725

3.2 Verkehrszellen (Stadtgebiet)

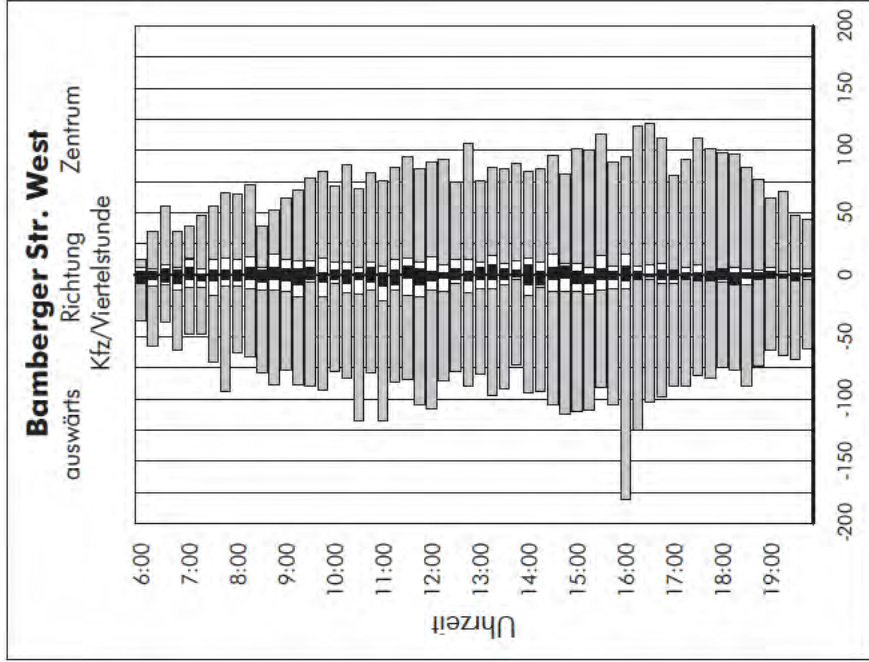
Kartengrundlage:
Bayrische Vermessungsverwaltung (2016)



Richtung auswärts	PKW	Lfw	LKW	Summe	beide Richtungen	Richtung Zentrum
5099	10430	807	521	11758	Summe	5990
						5331
						411
						248



Richtung Süden	PKW	Lfw	LKW	Summe	beide Richtungen	Richtung Norden
3015	5442	423	212	6077	Summe	2733
						2427
						199
						107



Richtung auswärts	PKW	Lfw	LKW	Summe	beide Richtungen	Richtung Zentrum
4219	8082	628	461	9171	Summe	4391
						3863
						309
						219

Zahlen in Kfz/14 Std.

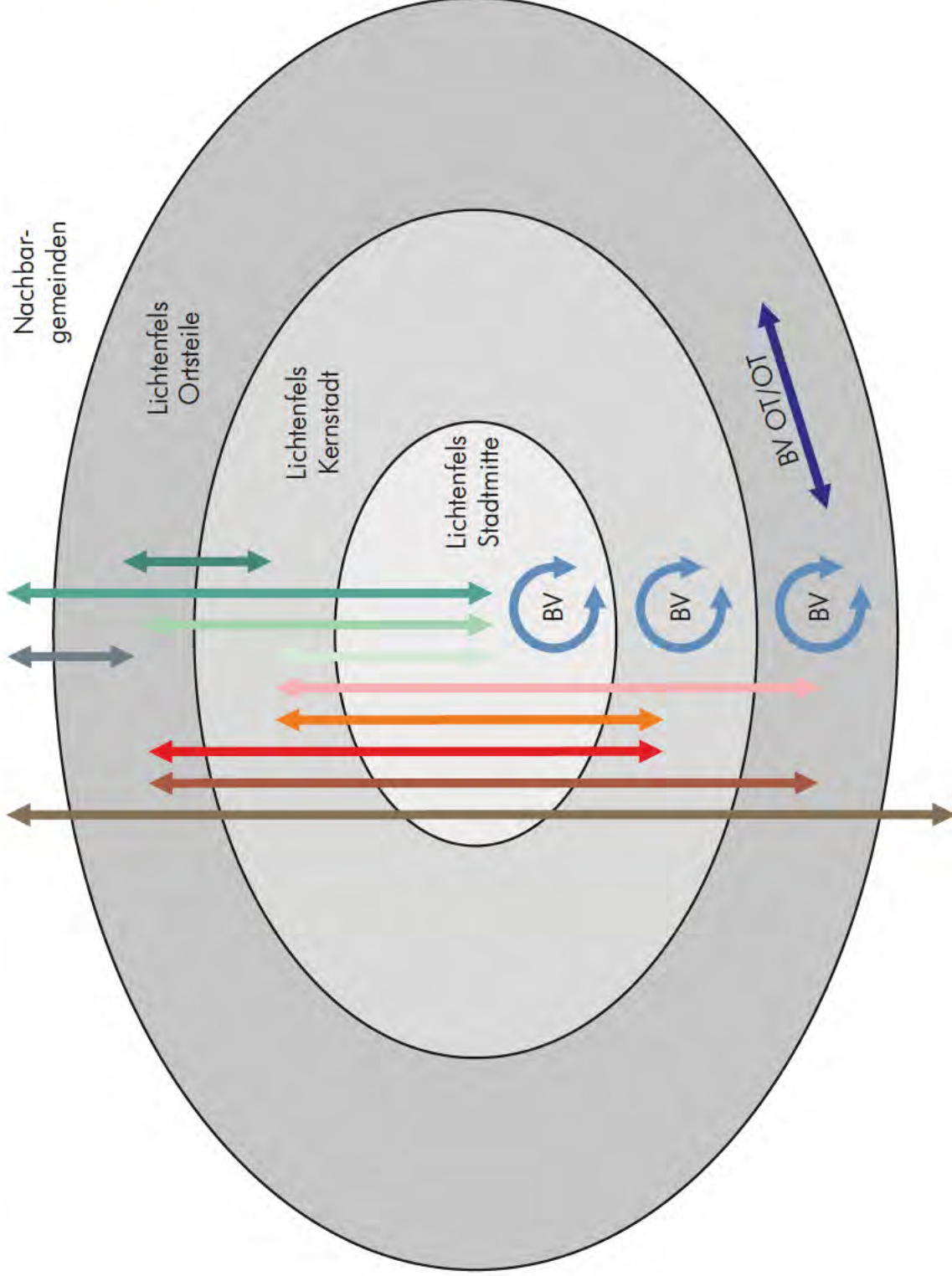
graue Balken = PKW

weiße Balken = Lieferwagen

schwarze Balken = LKW, LZ

4 Tagespegel Bamberger Straße/V.-v.-Scheffel-Str.

Grundlage: Erhebungen vom 21.07.2016



Rote Farböne = Durchgangsverkehr, der die Stadtmitte berührt
 z. B. von Mistelfeld zum LIFE city center
 z. B. von Seubelsdorf zum LIFE city center
 z. B. von Seubelsdorf nach Buch am Forst
 z. B. von Mistelfeld nach Buch am Forst
 z. B. von Michelau nach Bad Staffelstein

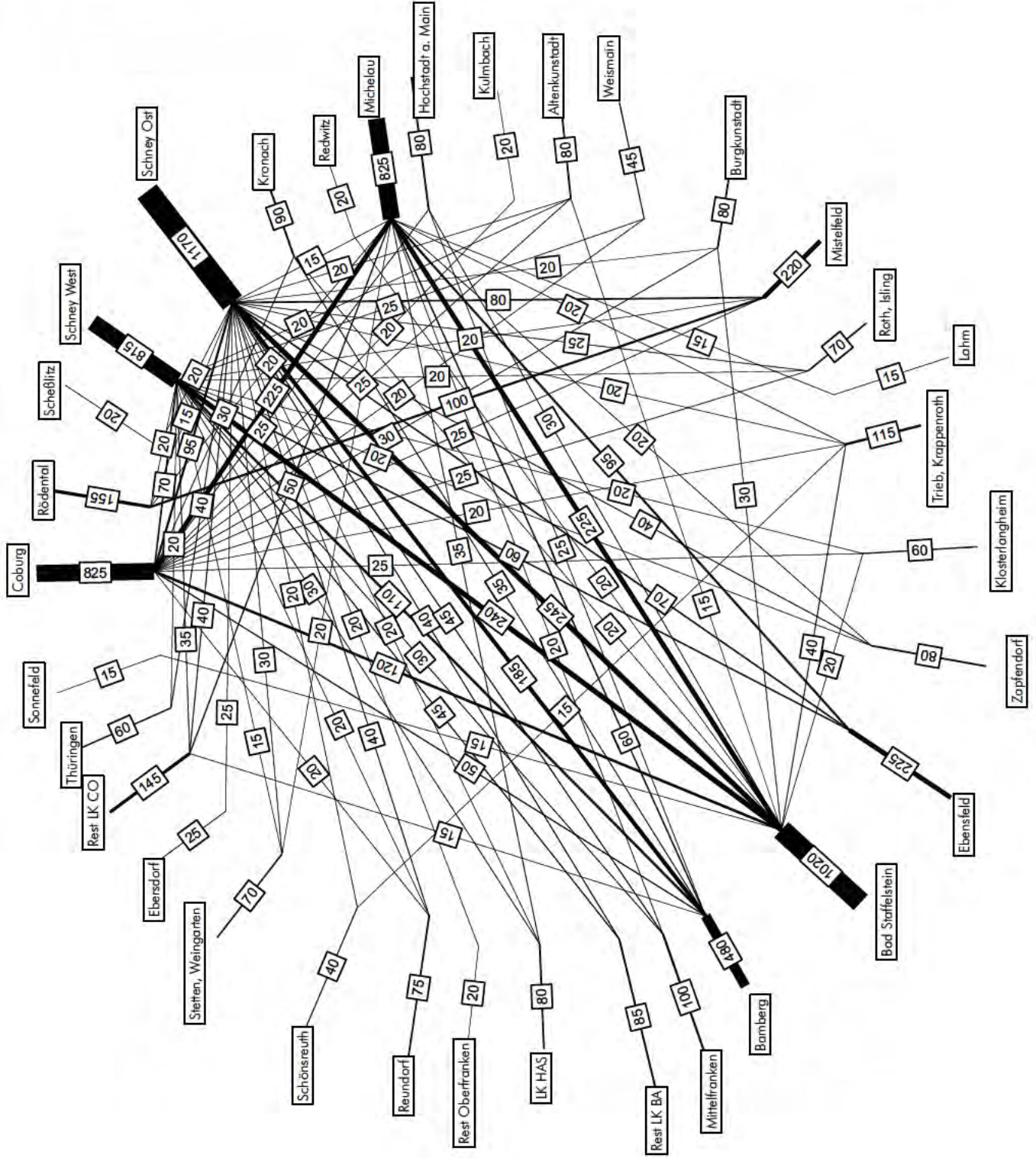
Grüne Farböne = Ziel-/Quellverkehr
 z. B. von der Stadtmitte zum LIFE city center
 z. B. von der Stadtmitte nach Buch am Forst
 z. B. von der Stadtmitte nach Michelau
 z. B. vom LIFE city center nach Buch am Forst
 z. B. von Seubelsdorf nach Bad Staffelstein

Blaue Farböne = Binnenverkehr
 z. B. innerhalb der Stadtmitte oder innerhalb von Seubelsdorf oder innerhalb eines Ortsteils
 z. B. von Mistelfeld nach Klosterlangheim

z. B. von Mistelfeld nach Klosterlangheim

5 Definition von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr

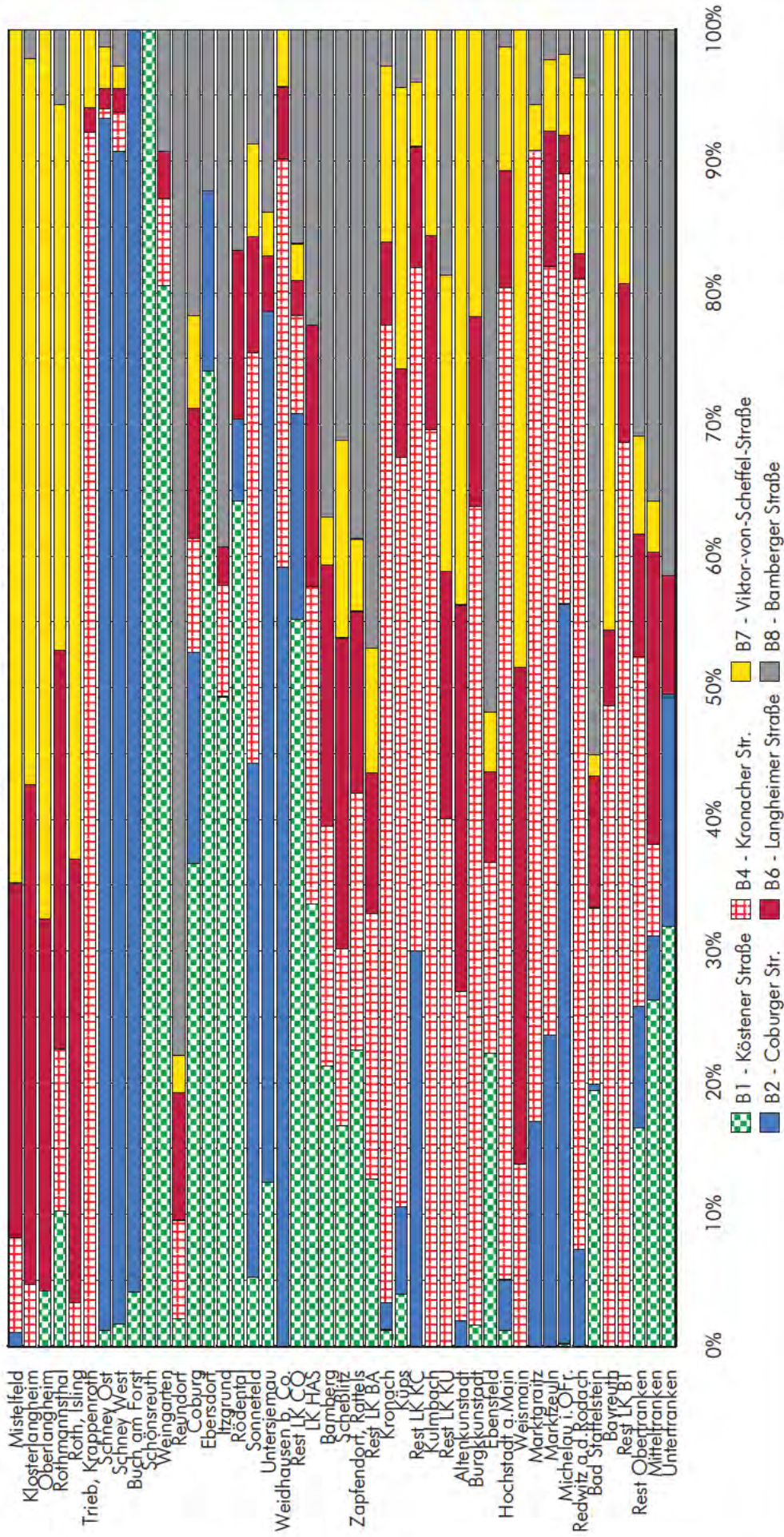
Zur besseren Übersichtlichkeit wurden für diese Darstellung nur Verkehrsströme mit mind. 15 Kfz/24 Std. (beide Richtungen zusammen) ausgewählt. Die Abbildung enthält rund 65% des gesamten Durchgangsverkehrs, der jeweils nur auf Verflechtungen, die jeweils nur von wenigen Fahrzeugen befahren werden.
Eventuelle Rundungsfehler sind möglich und können zu minimalen Differenzen führen.



6.1 Durchgangsverkehr ortsbezogen

Grundlage: Verkehrsbefragung vom 21.7.2016, Zahlen in Kfz/24 Std.

Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen

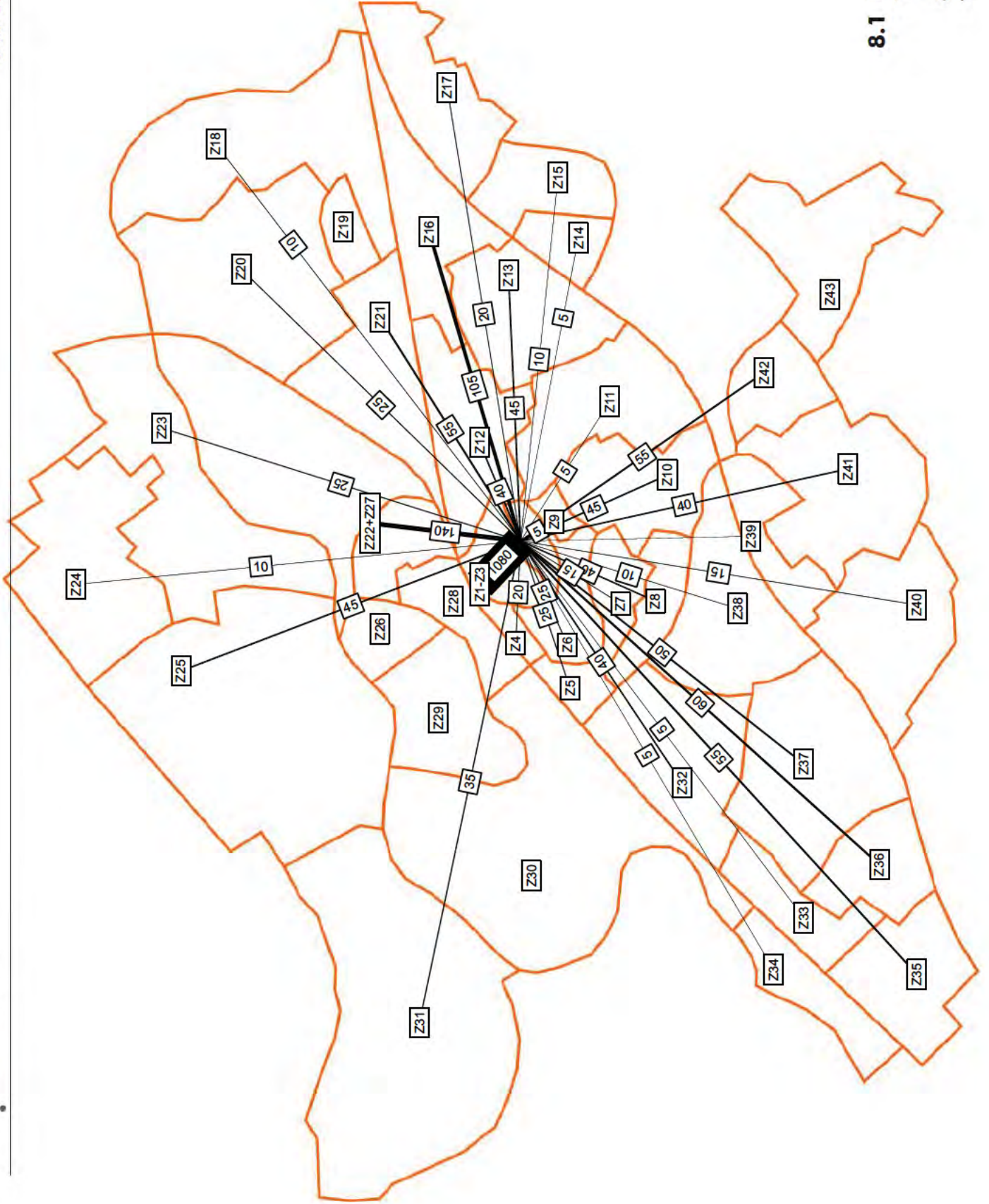


7.1

Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen

Grundlage: Erhebungen vom 21.07.2016

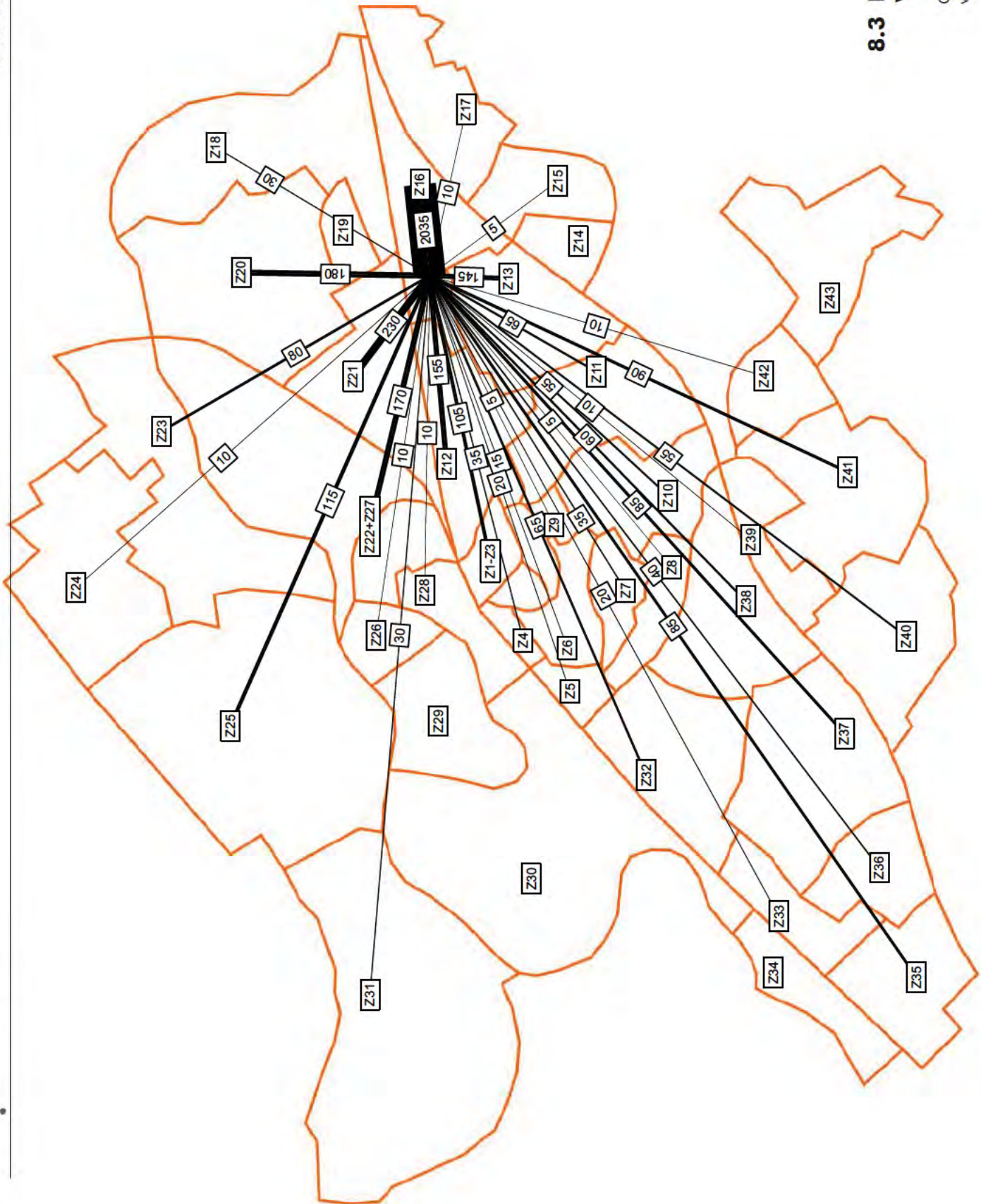
Nr.	Zellenname
1	Altstadt West
2	Altstadt Süd
3	Altstadt Nord
4	Bahnhof
5	Alter Güterbahnhof
6	Bamberger Straße
7	Burgberg
8	Lange Straße
9	Berufsschule
10	Langheimer Straße
11	Am Goldberg
12	Kronacher Straße
13	Rennleinsweg
14	Hallenbad/ Tennispark
15	Musikschule
16	Krippenrother Straße
17	Eichenweg
18	Oberwallenstadt
19	K+W Polstermöbel
20	Unterwallenstadt
21	Wendenstraße
22	Mainau Ost (OB)
23	Friedrich-Ebert-Straße
24	An der Zeil
25	Alte Coburger Straße
26	Coburger Straße Nord
27	Mainau West (LIFE city center)
28	Coburger Straße Süd
29	Am Main
30	Flugplatz
31	Kösten
32	Jahnstraße Nord
33	Werkstraße
34	Reundorfer Straße Nord
35	Reundorfer Straße Süd
36	Alte Bamberger Straße
37	Jahnstraße Süd
38	Viktor-von-Scheffel-Straße
39	Grünwaldstraße
40	Riemenschneiderstraße
41	Theodor-Heuss-Straße
42	Robert-Koch-Straße
43	Klinikum



8.1 Binnenverkehr 1, 2 und 3

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.7.2016, Zahlen in Kfz/24 Std.

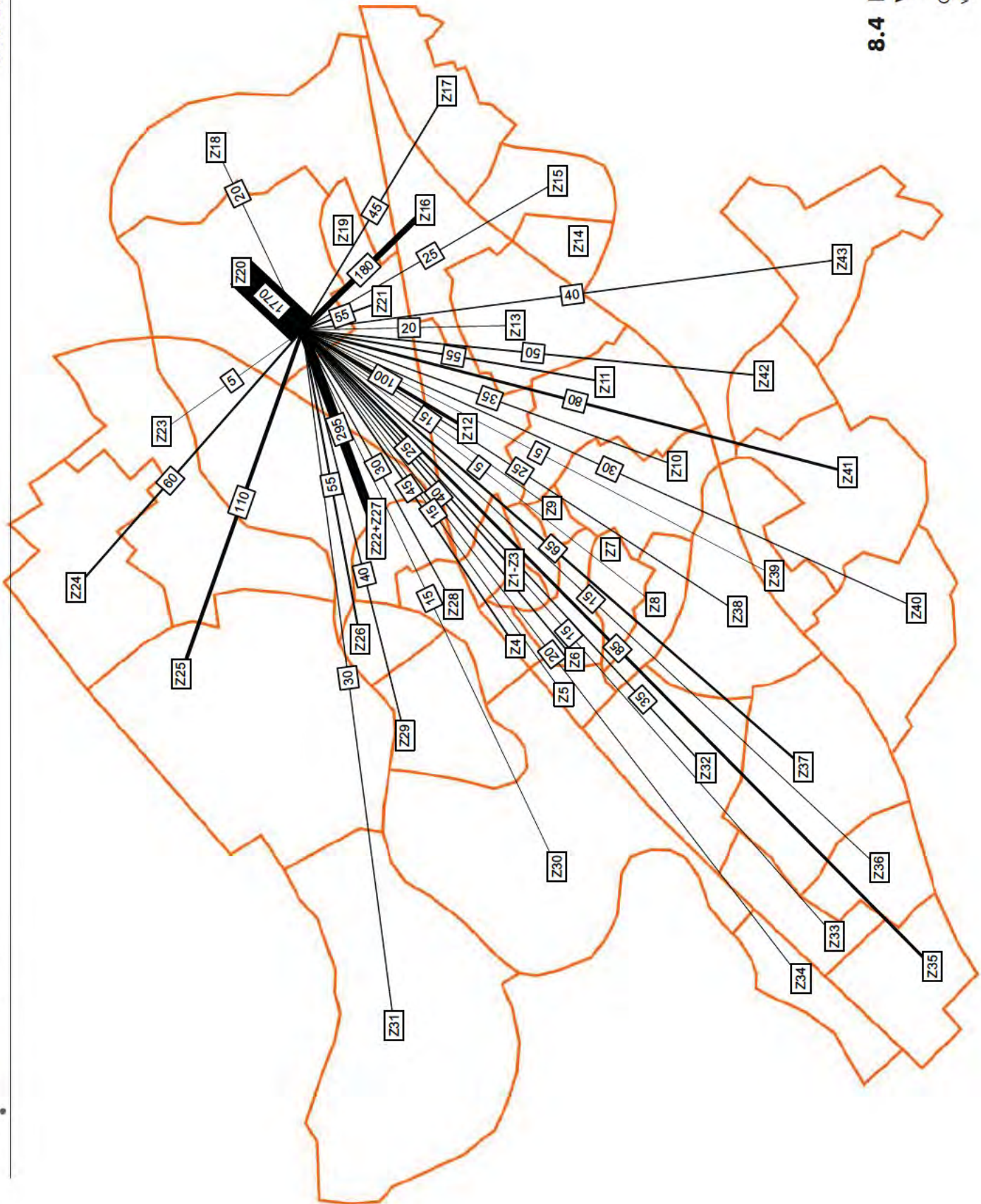
Nr.	Zellenname
1	Altstadt West
2	Altstadt Süd
3	Altstadt Nord
4	Bahnhof
5	Alter Güterbahnhof
6	Bamberger Straße
7	Burgberg
8	Lange Straße
9	Berufsschule
10	Langheimer Straße
11	Am Goldberg
12	Kronacher Straße
13	Rennleinsweg
14	Hallenbad/ Tennispark
15	Musikschule
16	Krippenrother Straße
17	Eichenweg
18	Oberwallenstadt
19	K+W Polstermöbel
20	Unterwallenstadt
21	Wendenstraße
22	Mainau Ost (OBl)
23	Friedrich-Ebert-Straße
24	An der Zeil
25	Alte Coburger Straße
26	Coburger Straße Nord
27	Mainau West (LIFE city center)
28	Coburger Straße Süd
29	Am Main
30	Flugplatz
31	Kösten
32	Jahnstraße Nord
33	Werkstraße
34	Reundorfer Straße Nord
35	Reundorfer Straße Süd
36	Alte Bamberger Straße
37	Jahnstraße Süd
38	Viktor-von-Scheffel-Straße
39	Grünwaldstraße
40	Riemenschneiderstraße
41	Theodor-Heuss-Straße
42	Robert-Koch-Straße
43	Klinikum



8.3 Binnenverkehr 16

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.7.2016, Zahlen in Kfz/24 Std.

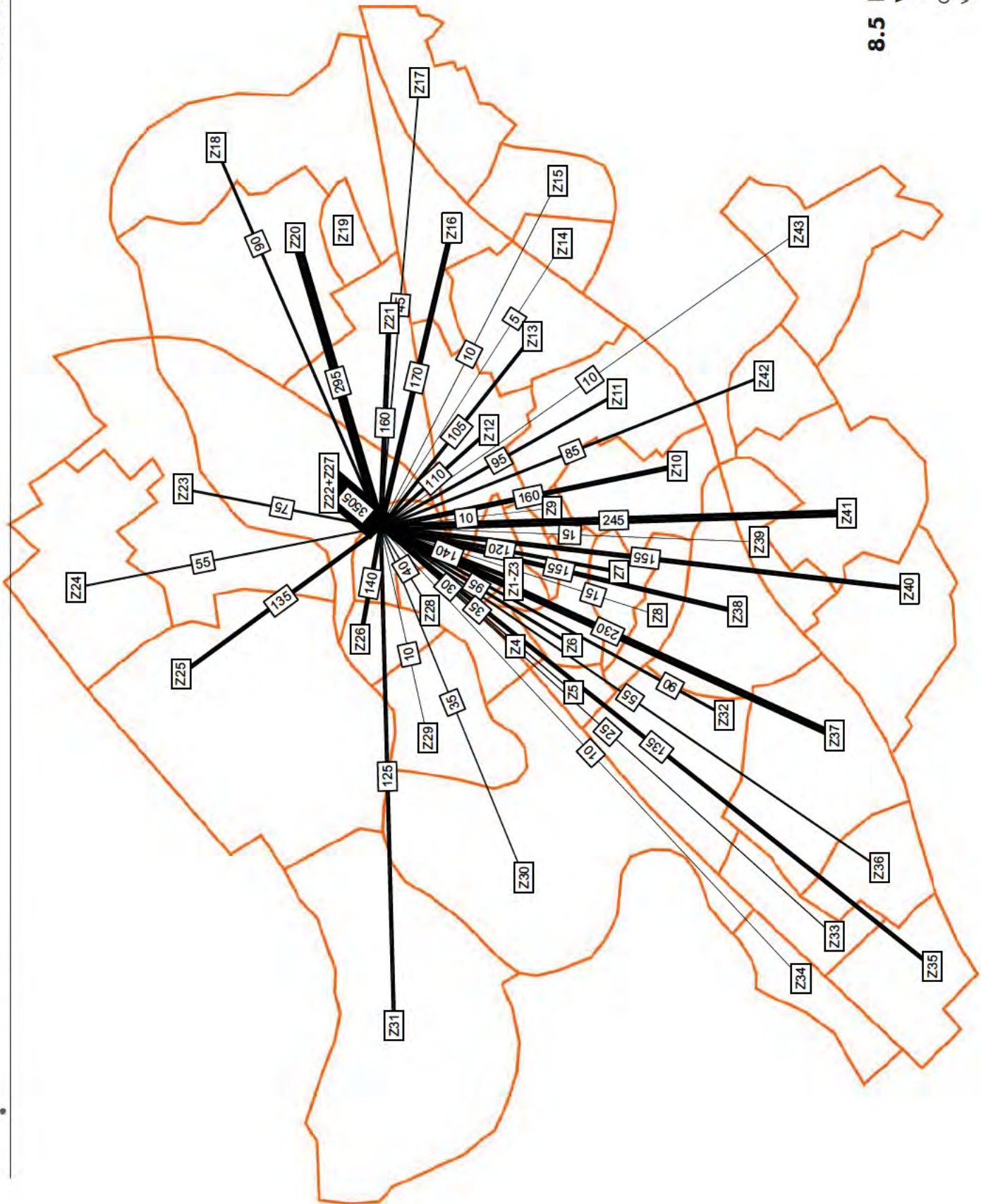
Nr.	Zellenname
1	Altstadt West
2	Altstadt Süd
3	Altstadt Nord
4	Bahnhof
5	Alter Güterbahnhof
6	Bamberger Straße
7	Burgberg
8	Lange Straße
9	Berufsschule
10	Langheimer Straße
11	Am Goldberg
12	Kronacher Straße
13	Rennleinsweg
14	Hallenbad/ Tennispark
15	Musikschule
16	Krippenrother Straße
17	Eichenweg
18	Oberwallenstadt
19	K+W Polstermöbel
20	Unterwallenstadt
21	Wendenstraße
22	Mainau Ost (OBl)
23	Friedrich-Ebert-Straße
24	An der Zeil
25	Alte Coburger Straße
26	Coburger Straße Nord
27	Mainau West (LIFE city center)
28	Coburger Straße Süd
29	Am Main
30	Flugplatz
31	Kösten
32	Jahnstraße Nord
33	Werkstraße
34	Reundorfer Straße Nord
35	Reundorfer Straße Süd
36	Alte Bamberger Straße
37	Jahnstraße Süd
38	Viktor-von-Scheffel-Straße
39	Grünwaldstraße
40	Riemenschneiderstraße
41	Theodor-Heuss-Straße
42	Robert-Koch-Straße
43	Klinikum



8.4 Binnenverkehr Verkehrszelle 20

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.7.2016, Zahlen in Kfz/24 Std.

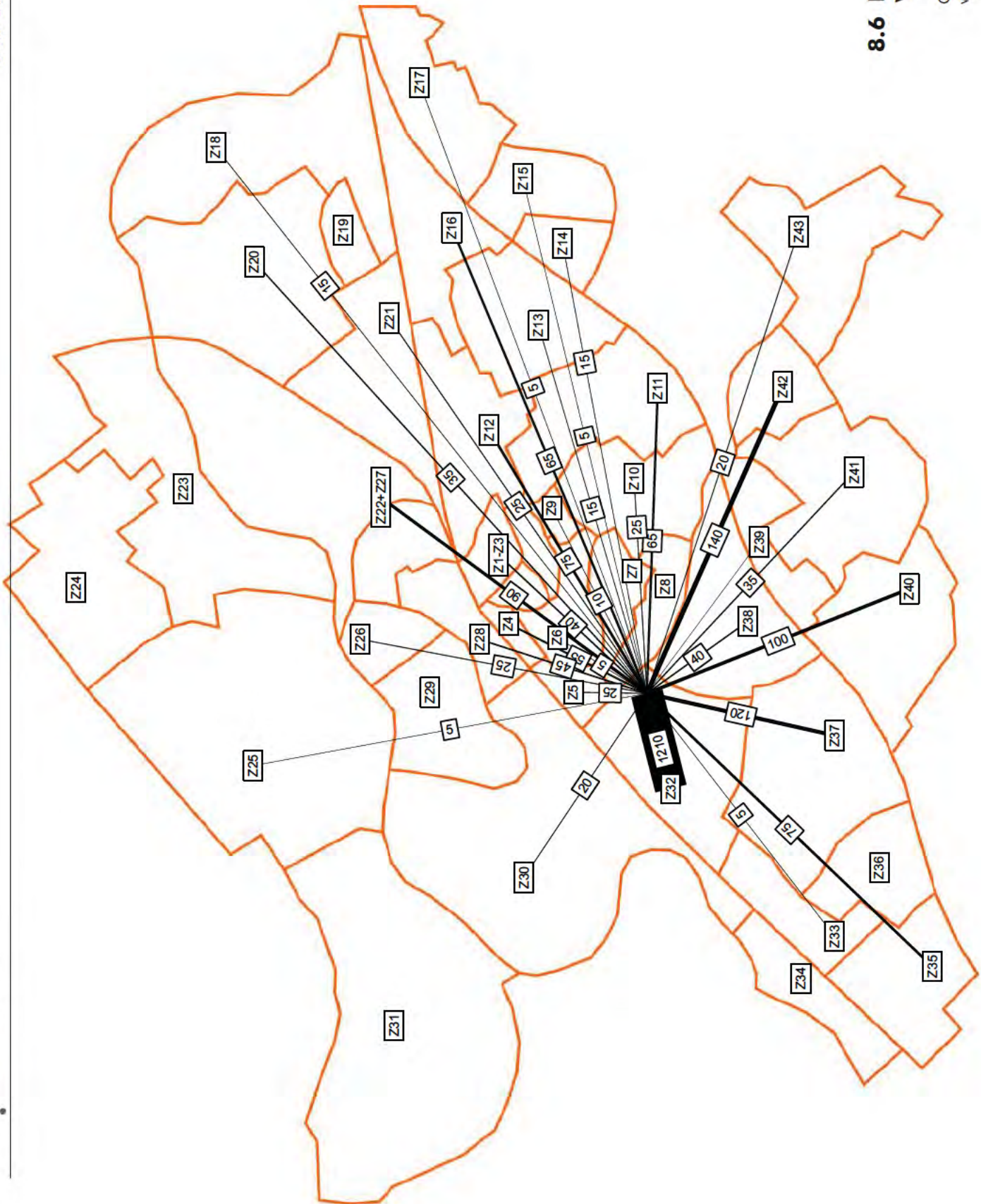
Nr.	Zellenname
1	Altstadt West
2	Altstadt Süd
3	Altstadt Nord
4	Bahnhof
5	Alter Güterbahnhof
6	Bamberger Straße
7	Burgberg
8	Lange Straße
9	Berufsschule
10	Langheimer Straße
11	Am Goldberg
12	Kronacher Straße
13	Rennleinsweg
14	Hallenbad/ Tennispark
15	Musikschule
16	Krippenrother Straße
17	Eichenweg
18	Oberwallenstadt
19	K+W Polstermöbel
20	Unterwallenstadt
21	Wendenstraße
22	Mainau Ost (OBl)
23	Friedrich-Ebert-Straße
24	An der Zeil
25	Alte Coburger Straße
26	Coburger Straße Nord
27	Mainau West (LIFE city center)
28	Coburger Straße Süd
29	Am Main
30	Flugplatz
31	Kösten
32	Jahnstraße Nord
33	Werkstraße
34	Reundorfer Straße Nord
35	Reundorfer Straße Süd
36	Alte Bamberger Straße
37	Jahnstraße Süd
38	Viktor-von-Scheffel-Straße
39	Grünwaldstraße
40	Riemenschneiderstraße
41	Theodor-Heuss-Straße
42	Robert-Koch-Straße
43	Klinikum



8.5 Binnenverkehr 22 und 27

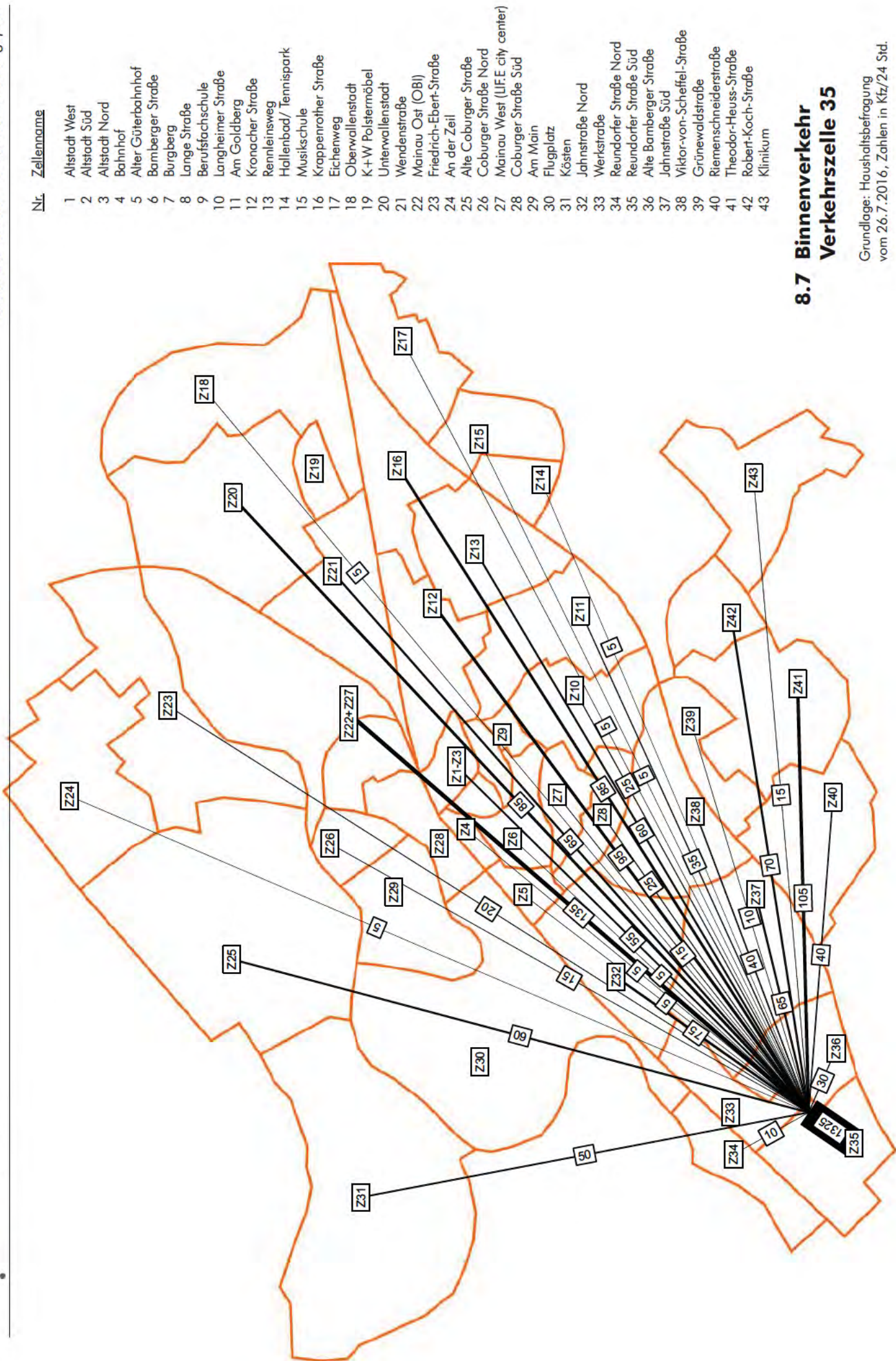
Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.7.2016, Zahlen in Kfz/24 Std.

Nr.	Zellenname
1	Altstadt West
2	Altstadt Süd
3	Altstadt Nord
4	Bahnhof
5	Alter Güterbahnhof
6	Bamberger Straße
7	Burgberg
8	Lange Straße
9	Berufsschule
10	Langheimer Straße
11	Am Goldberg
12	Kronacher Straße
13	Rennleinsweg
14	Hallenbad/ Tennispark
15	Musikschule
16	Krippenrother Straße
17	Eichenweg
18	Oberwallenstadt
19	K+W Polstermöbel
20	Unterwallenstadt
21	Wendenstraße
22	Mainau Ost (OBl)
23	Friedrich-Ebert-Straße
24	An der Zeil
25	Alte Coburger Straße
26	Coburger Straße Nord
27	Mainau West (LIFE city center)
28	Coburger Straße Süd
29	Am Main
30	Flugplatz
31	Kösten
32	Jahnstraße Nord
33	Werkstraße
34	Reundorfer Straße Nord
35	Reundorfer Straße Süd
36	Alte Bamberger Straße
37	Jahnstraße Süd
38	Viktor-von-Scheffel-Straße
39	Grünwaldstraße
40	Riemenschneiderstraße
41	Theodor-Heuss-Straße
42	Robert-Koch-Straße
43	Klinikum



8.6 Binnenverkehr Verkehrszelle 32

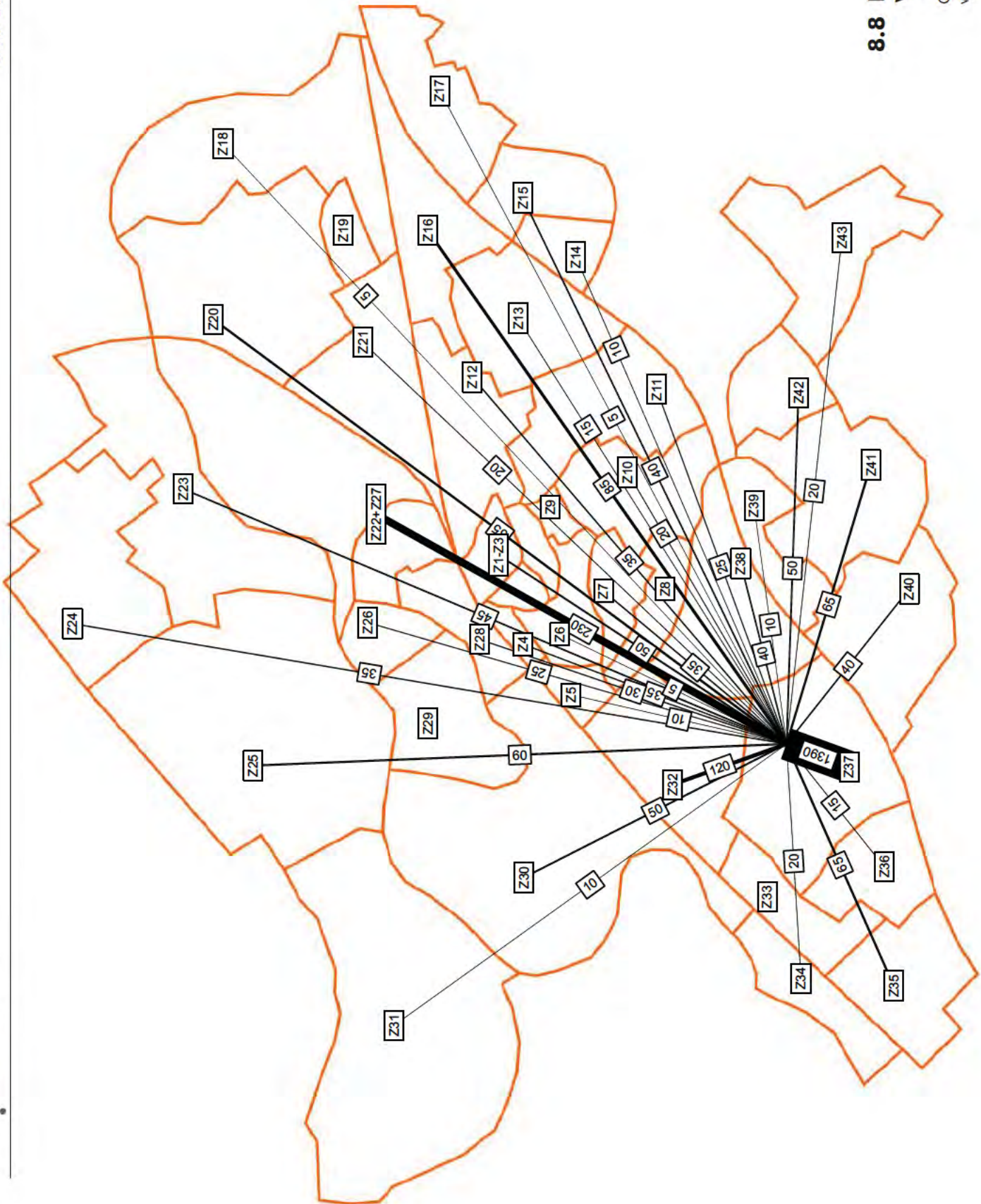
Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.7.2016, Zahlen in Kitz/24 Std.



8.7 Binnenverkehr Verkehrszelle 35

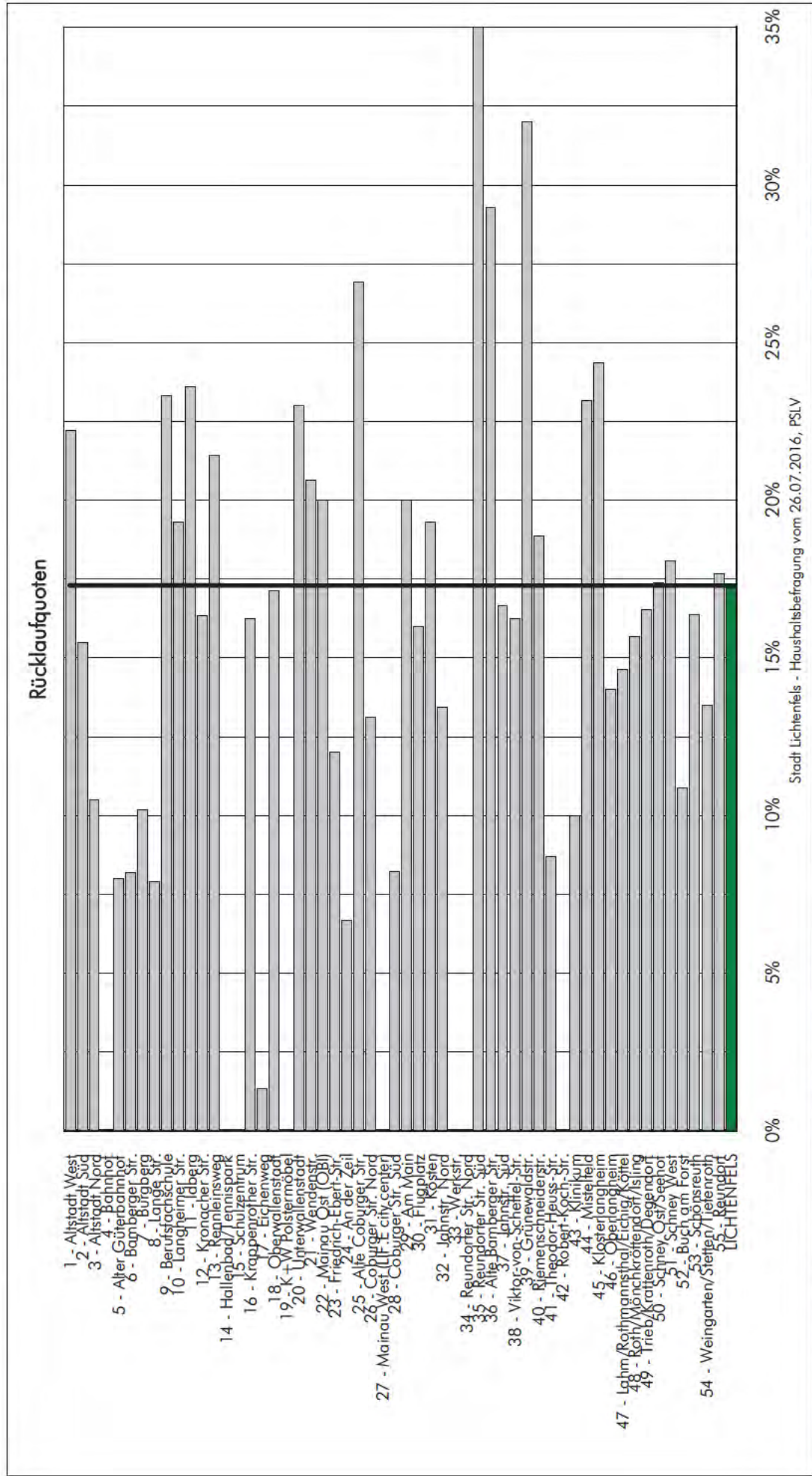
Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.7.2016, Zahlen in Kfz/24 Std.

Nr.	Zellenname
1	Altstadt West
2	Altstadt Süd
3	Altstadt Nord
4	Bahnhof
5	Alter Güterbahnhof
6	Bamberger Straße
7	Burgberg
8	Lange Straße
9	Berufsschule
10	Langheimer Straße
11	Am Goldberg
12	Kronacher Straße
13	Rennleinsweg
14	Hallenbad/ Tennispark
15	Musikschule
16	Krippenrother Straße
17	Eichenweg
18	Oberwallenstadt
19	K+W Polstermöbel
20	Unterwallenstadt
21	Wendenstraße
22	Mainau Ost (OBl)
23	Friedrich-Ebert-Straße
24	An der Zeil
25	Alte Coburger Straße
26	Coburger Straße Nord
27	Mainau West (LIFE city center)
28	Coburger Straße Süd
29	Am Main
30	Flugplatz
31	Kösten
32	Jahnstraße Nord
33	Werkstraße
34	Reundorfer Straße Nord
35	Reundorfer Straße Süd
36	Alte Bamberger Straße
37	Jahnstraße Süd
38	Viktor-von-Scheffel-Straße
39	Grünwaldstraße
40	Riemenschneiderstraße
41	Theodor-Heuss-Straße
42	Robert-Koch-Straße
43	Klinikum



8.8 Binnenverkehr Verkehrszelle 37

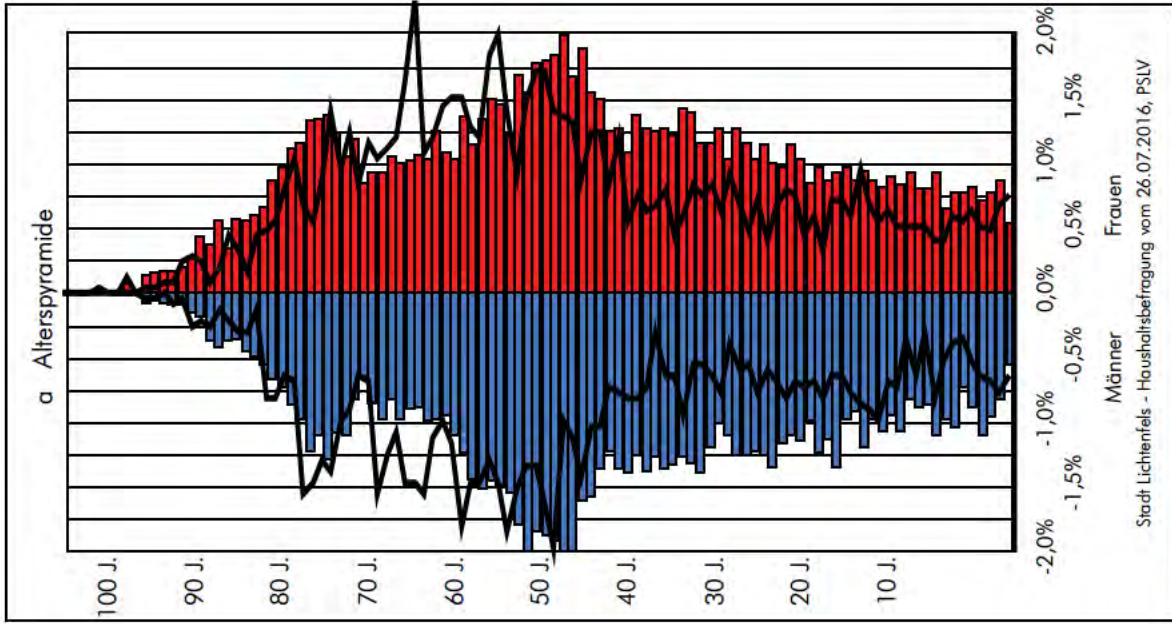
Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.7.2016, Zahlen in KtZ/24 Std.



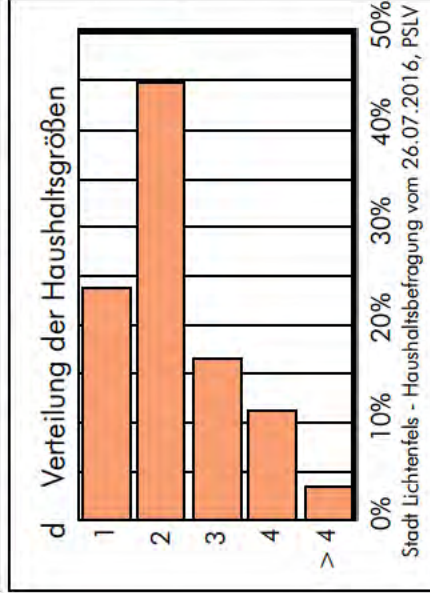
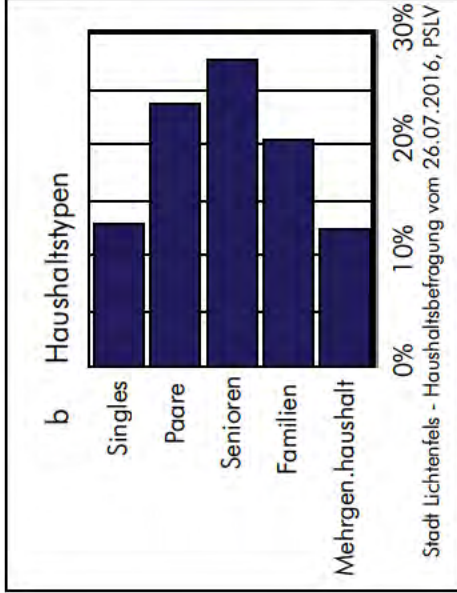
In einigen Verkehrszellen gibt es keine Bewohner, daher ist der Rücklauf dort gleich Null. Die Zelleneinteilung ist auch in Abb. 3 enthalten.

9 Haushaltsbefragung - Rücklaufquoten -

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016

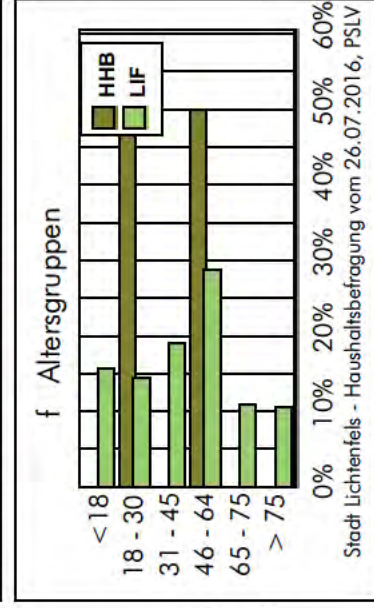
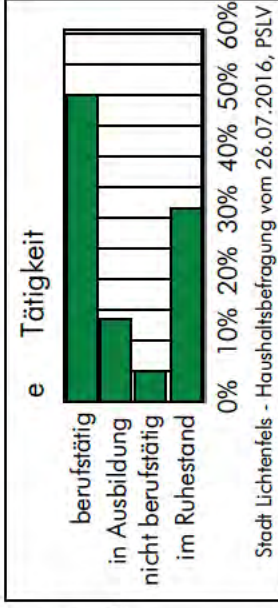
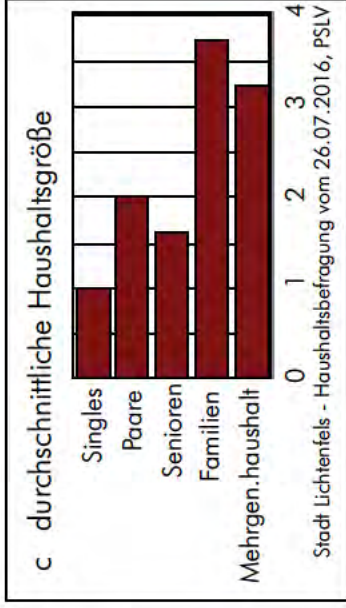


zu a: Die Balken stellen die Verteilung insgesamt in Lichtenfels dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung.



zu b: Als Seniorenhaushalte wurden alle definiert, in denen jedes Haushaltsmitglied mindestens 65 Jahre alt ist. Mehrgenerationenhaushalte können Familien mit erwachsenen Kindern sein oder auch mit mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mindestens einem Haushaltsmitglied über 65. Eine exakte Grenzziehung ist nicht immer möglich, da es sich z. B. Bei einem Zweipersonenhaushalt im Alter von 50 und 30 auch um Mutter und Sohn handeln kann. Singles über 65 wurden den Senioren zugeordnet.

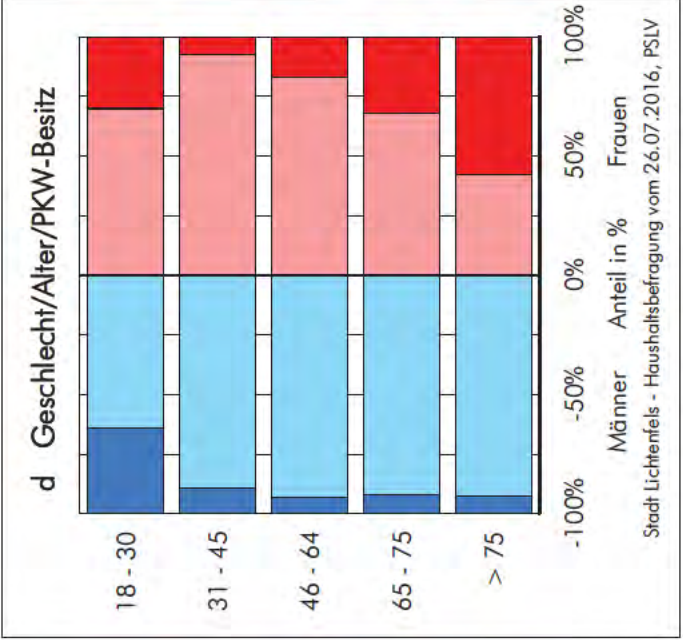
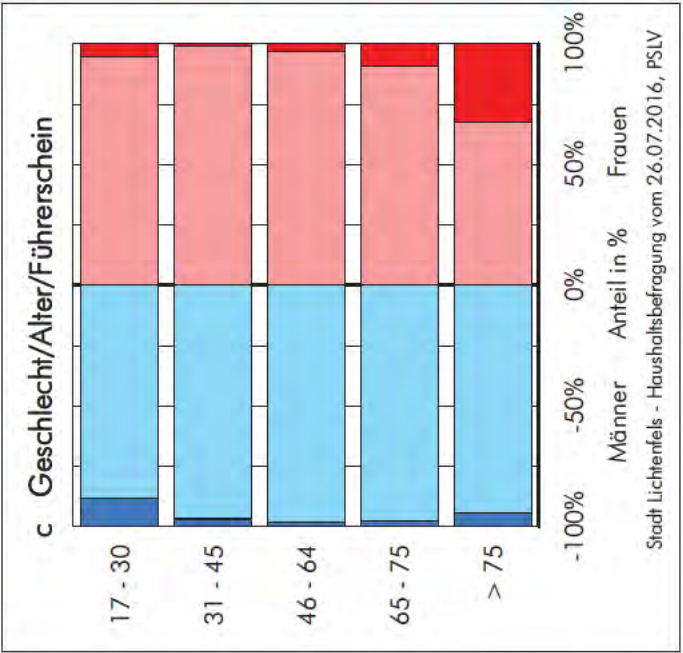
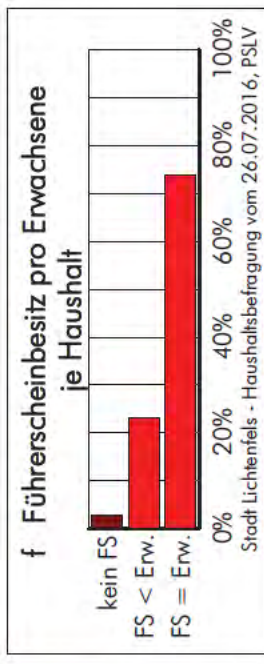
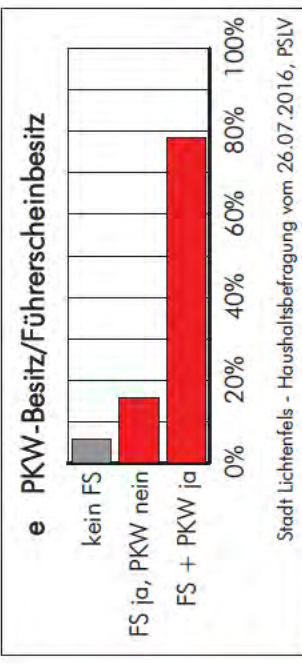
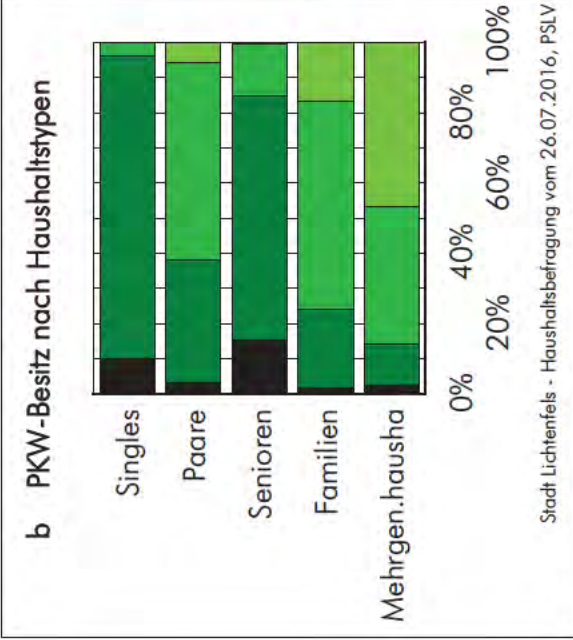
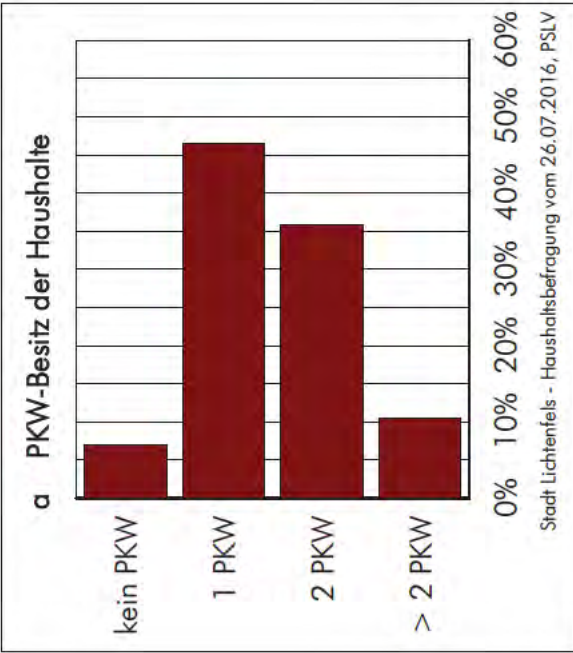
zu d: die durchschnittliche Haushaltgröße beträgt 2,2 Personen.



zu f: HH = Haushaltsrückläufe, LIF = Lichtenfels gesamt

10 Haushaltsbefragung - Repräsentativität

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016



zu b:
 kein PKW
 1 PKW
 2 PKW
 > 2 PKW

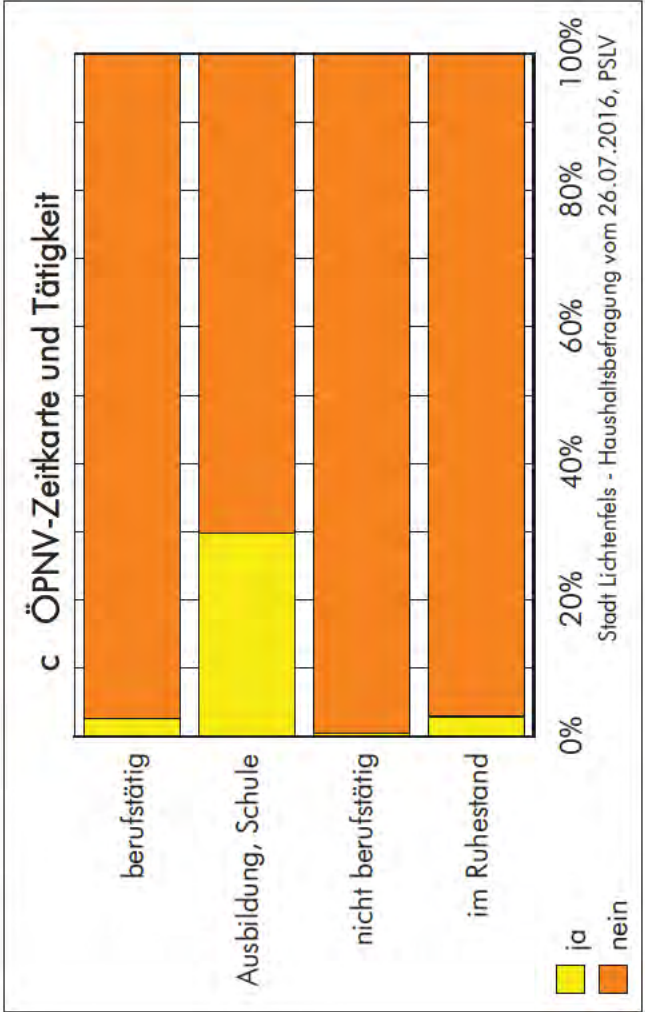
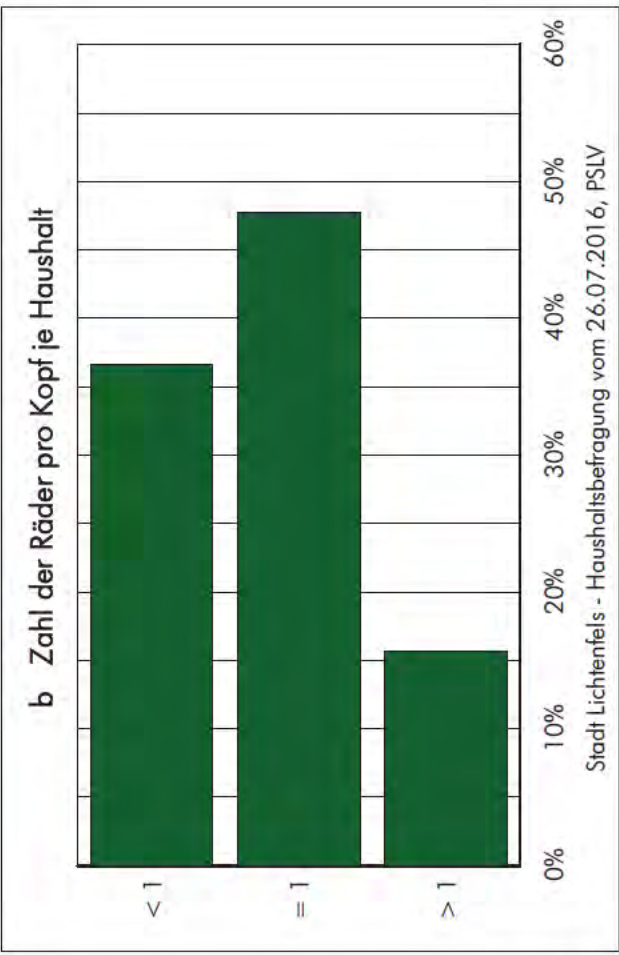
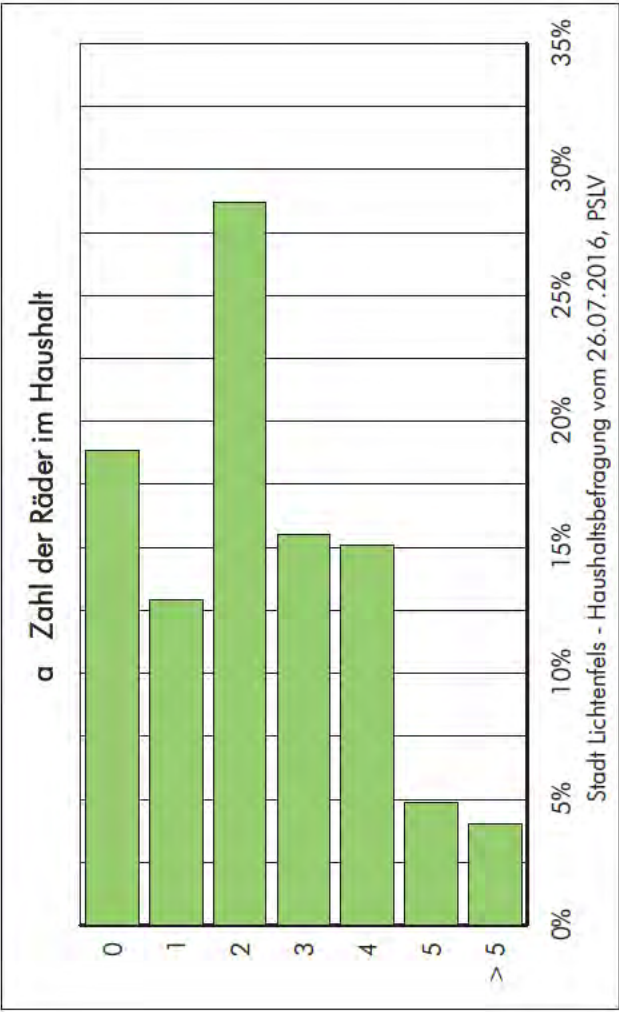
zu c
 und d:
 PKW bzw. FS vorhanden
 kein PKW bzw. FS vorhanden

zu e:
 hier sind nur Personen ab 18 Jahren einbezogen worden

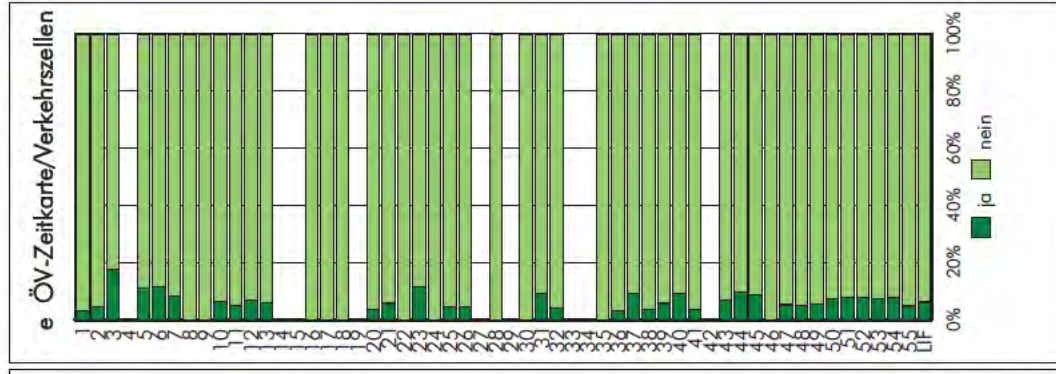
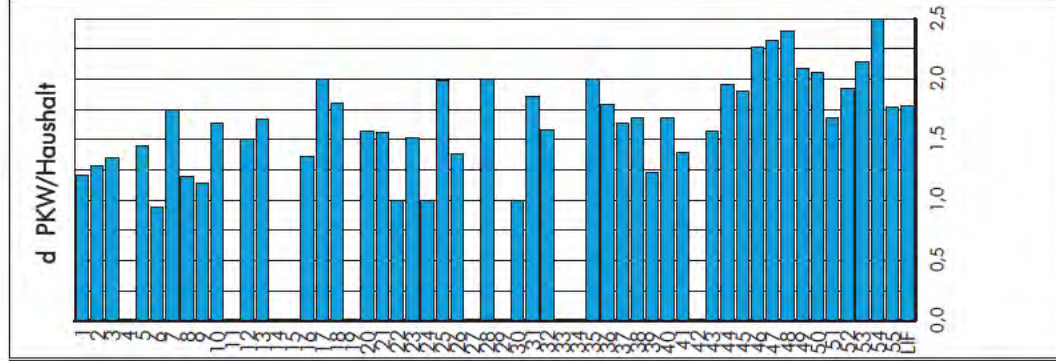
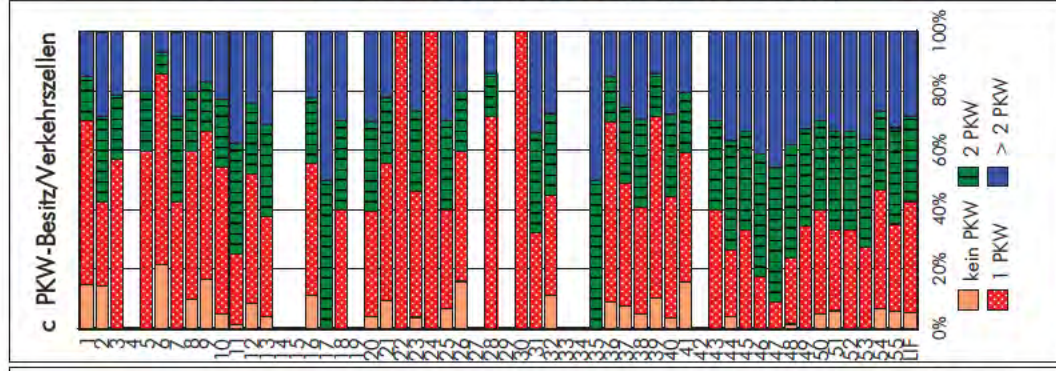
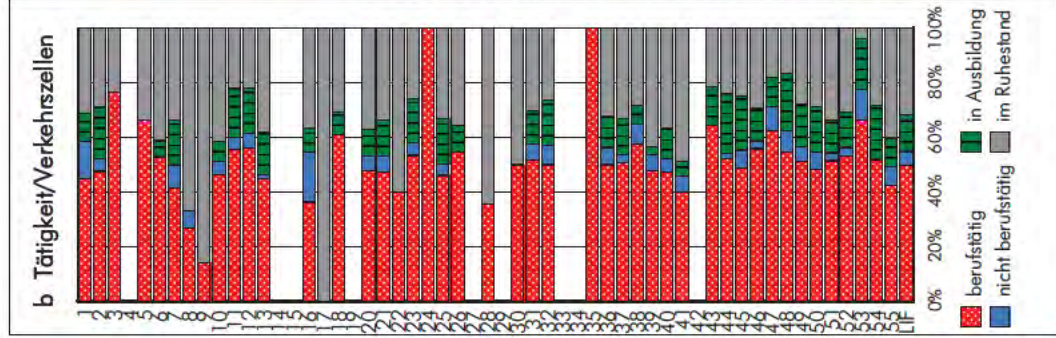
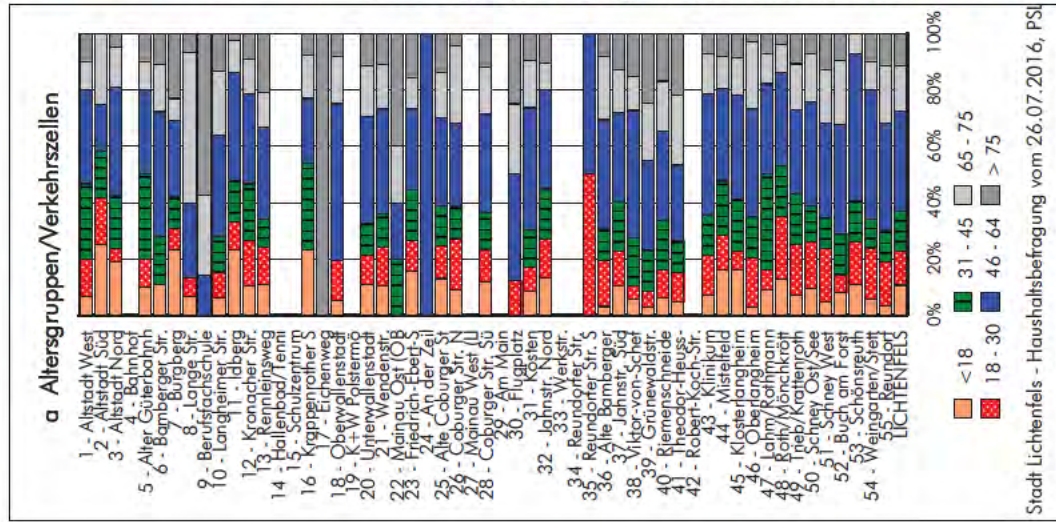
zu f:
 nur in wenigen Haushalten hat überhaupt niemand oder zumindest nicht jeder einen Führerschein, meistens hat jeder Erwachsene eine Fahrerlaubnis.

11 Haushaltsbefragung - PKW-Verfügbarkeit

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016



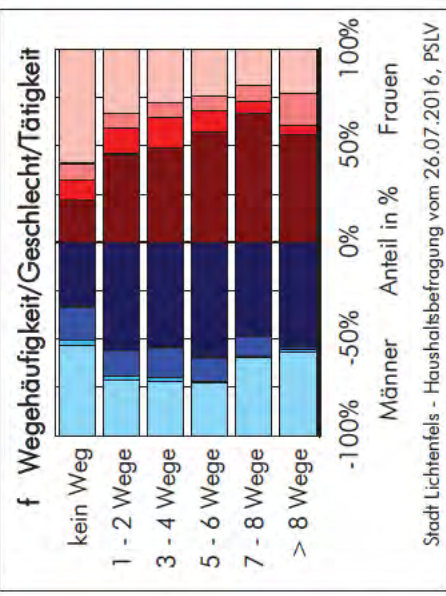
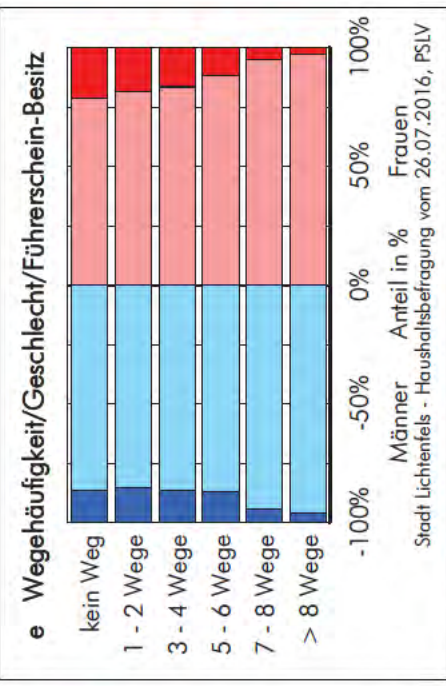
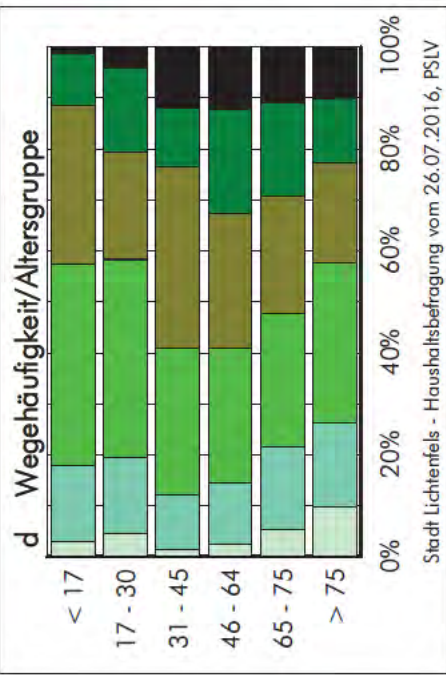
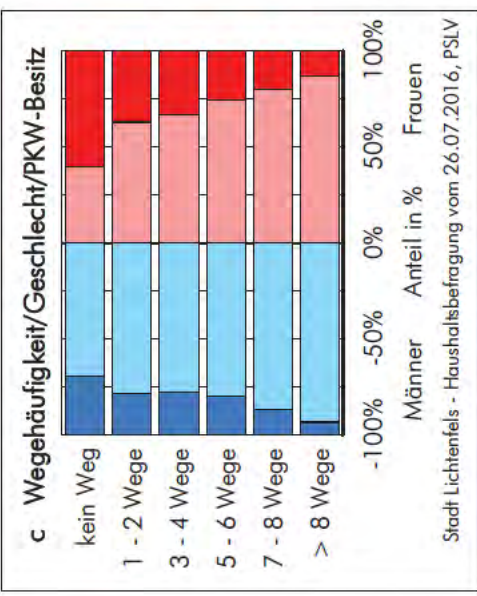
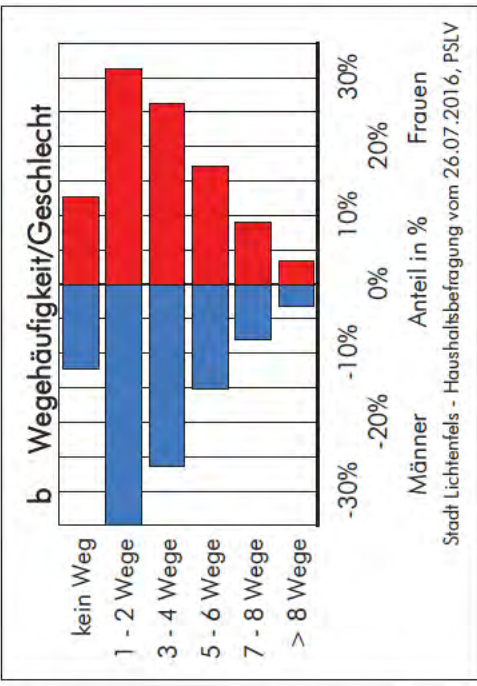
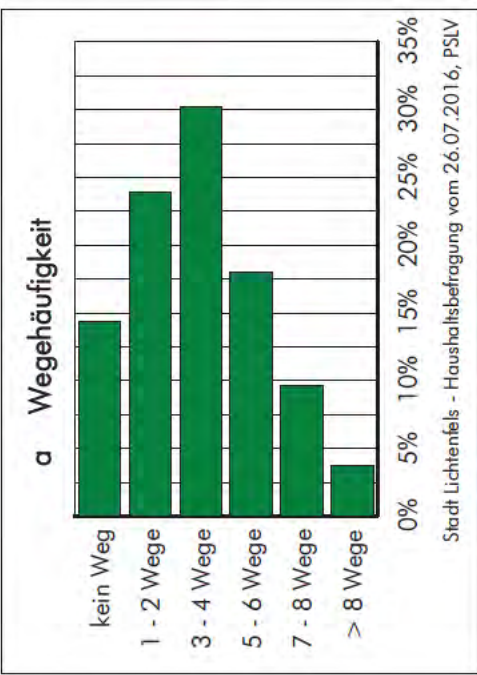
12 Haushaltsbefragung - Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkartenbesitz -
 Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016



13 Haushaltsbefragung - Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen -

Grundlage: Haushaltsbefragung

vom 26.07.2016



zu c dunkelblau bzw. -rot kein PKW bzw. FS vorhanden, bei c nur Führerscheinbesitzer ausgewertet

und e: hellblau bzw. hellrot PKW bzw. FS vorhanden

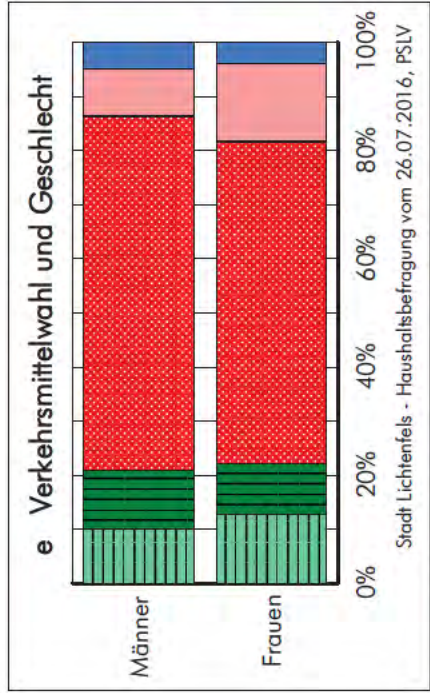
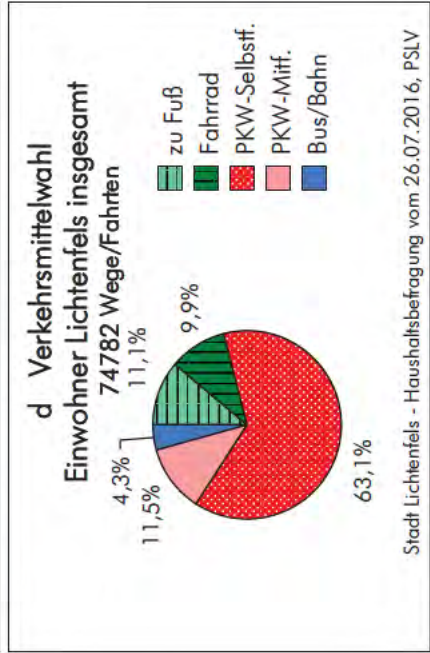
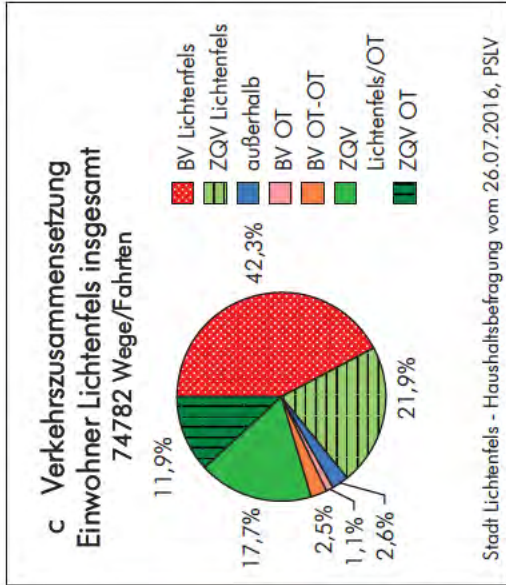
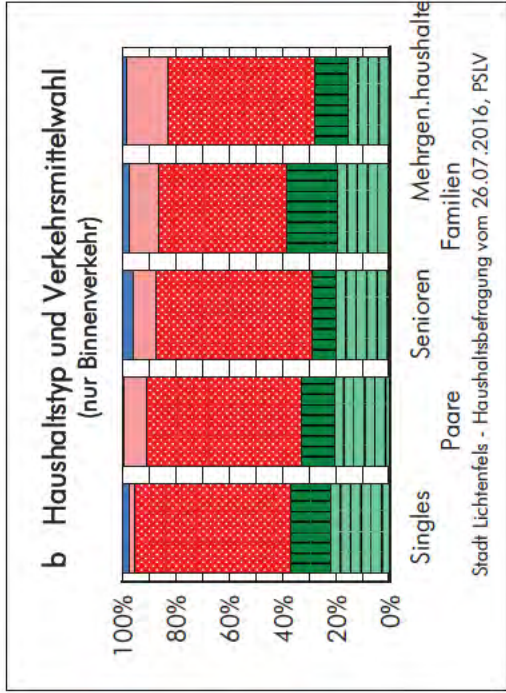
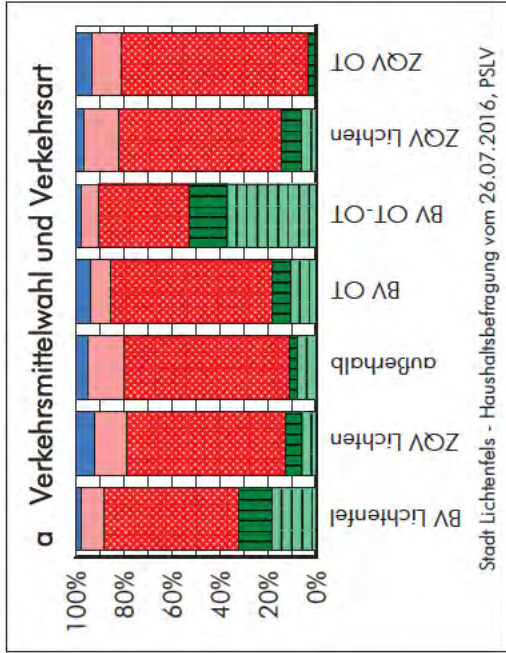
zu d:
 kein Weg
 1 - 2 Wege
 3 - 4 Wege
 5 - 6 Wege
 7 - 8 Wege
 > 8 Wege

zu f:
 berufstätig
 nicht berufstät.
 Ausbildung
 Ruhestand
 berufstätig
 nicht berufstät.
 Ausbildung
 Ruhestand

zu a: die mittlere Wegehäufigkeit beträgt 3,5 Wege bzw. Fahrten/Kopf und Tag

14 Haushaltsbefragung - Wegehäufigkeit -

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016



	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	Bus/Bahn	alle
BV Lichtenfels	5.777	4.395	17.779	3.034	629	31.614
ZQV Lichtenfels	965	1.199	10.714	2.151	1.325	16.354
außerhalb	157	68	1.348	296	101	1.970
BV OT	275	182	285	67	29	838
BV OT-OT	307	142	1.179	150	89	1.867
ZQV Lichtenfels/OT	792	1.109	9.027	1.869	455	13.252
ZQV OT	48	273	6.892	1.066	609	8.888
gesamt	8.321	7.368	47.224	8.633	3.237	74.783

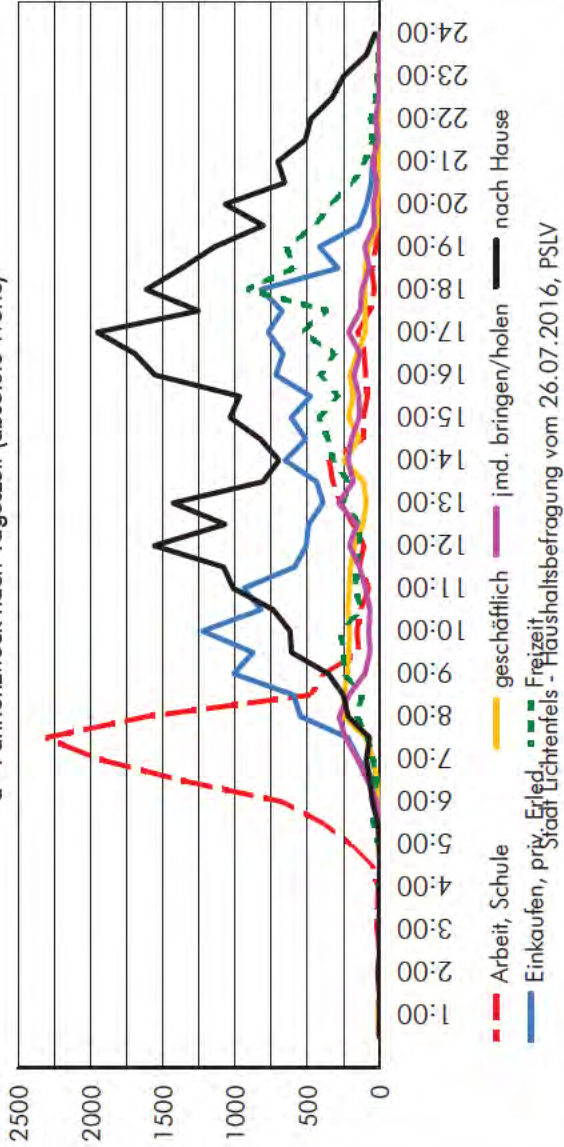
zu a, b und e:
Legende wie in d
zu a und c:
BV = Binnenverkehr
ZQV = Ziel-/Quellverkehr (über Gem.grenze hinaus)
OT = Ortsteile
BV OT-OT = zwischen den Ortsteilen
BV OT = innerhalb der jew. Ortsteile

Zahlen in Kfz/24 Std.
geringe Rundungsdifferenzen möglich

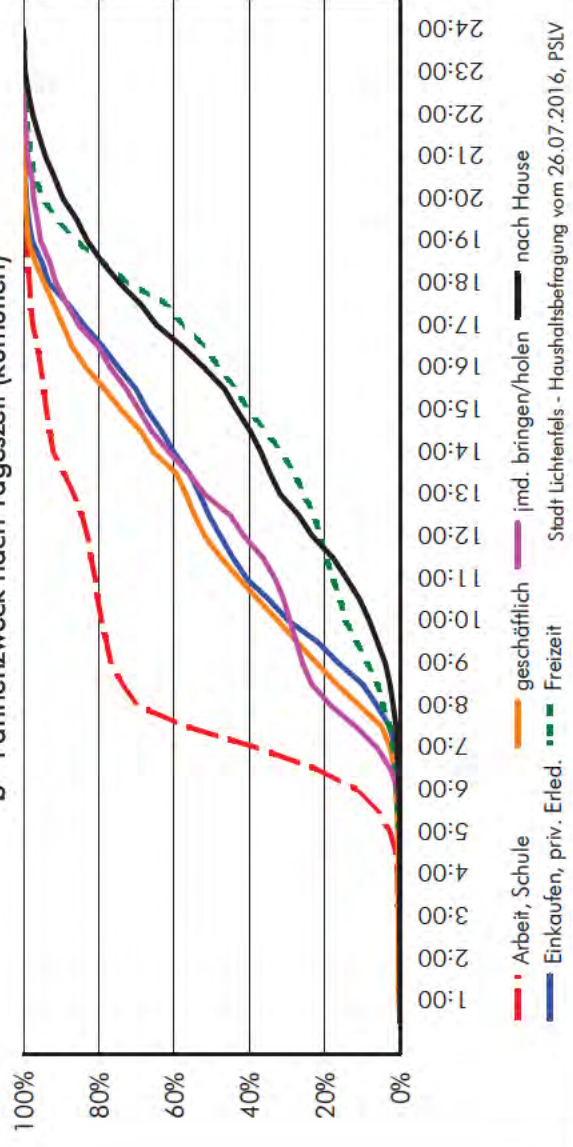
15 Haushaltsbefragung - Verkehrsmittelwahl -

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016

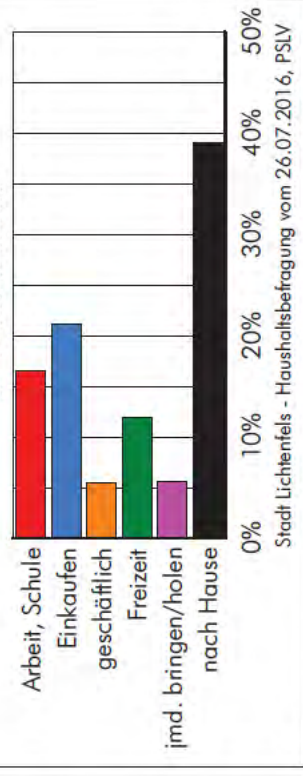
a Fahrtenzweck nach Tageszeit (absolute Werte)



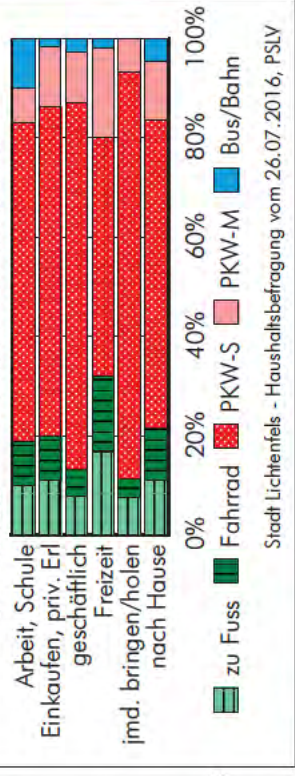
b Fahrtenzweck nach Tageszeit (kumuliert)



c Fahrtenzwecke



d Fahrtenzwecke nach Verkehrsmittel

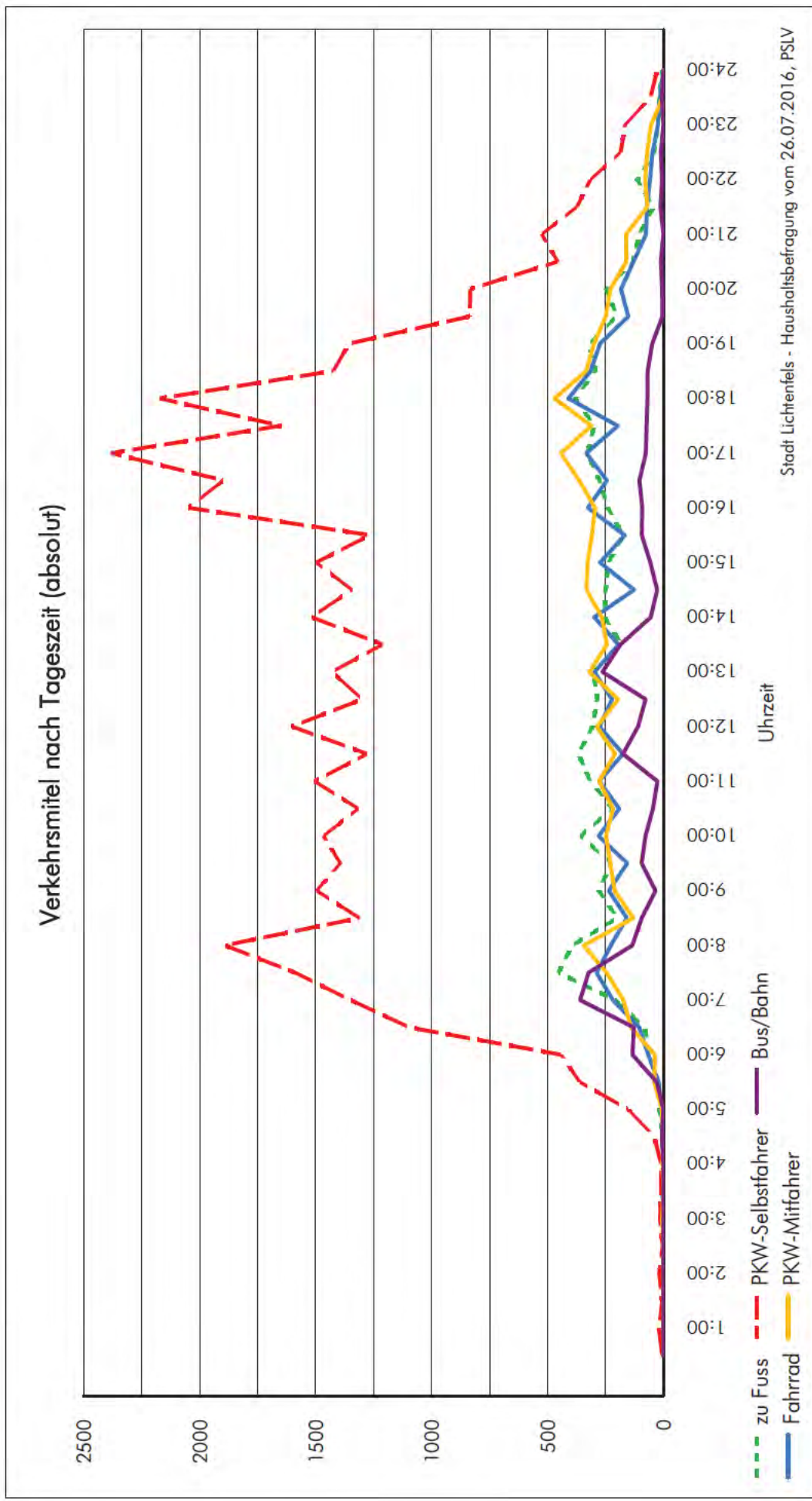


Fahrtenzweck	Verkehrsmittel					Gesamt
	zu Fuss	Fahrrad	PKW-S	PKW-M	Bus/Bahn	
Arbeit, Schule	1.193	1.077	7.696	852	1.189	12.007
Einkaufen, priv. Erled.	1.691	1.348	10.196	1.855	256	15.345
geschäftlich	308	215	2.935	407	112	3.977
Freizeit	1.468	1.330	4.200	1.570	161	8.728
jmd. bringen/holen	309	153	3.353	273	6	4.094
nach Hause	3.113	2.976	17.465	3.315	1.299	28.167
GESAMT	8.082	7.098	45.845	8.272	3.022	72.319

nicht bei allen Wegangaben war der Fahrtzweck vermerkt
 PKW-S = Selbstfahrer
 PKW-M = Mitfahrer

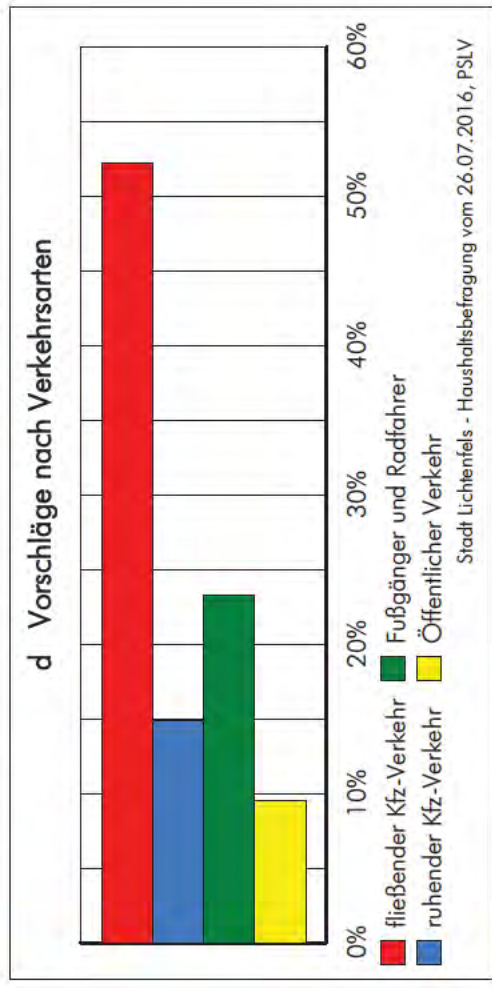
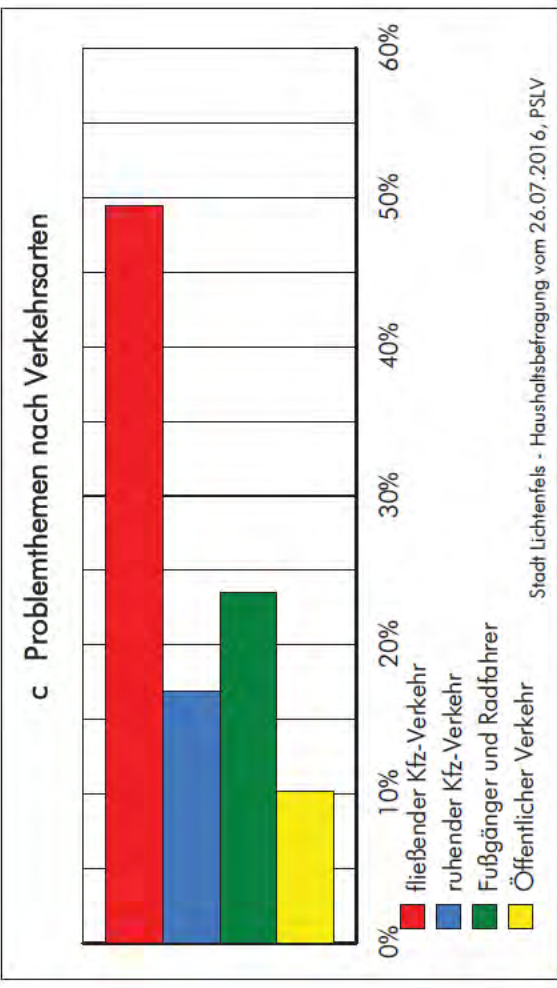
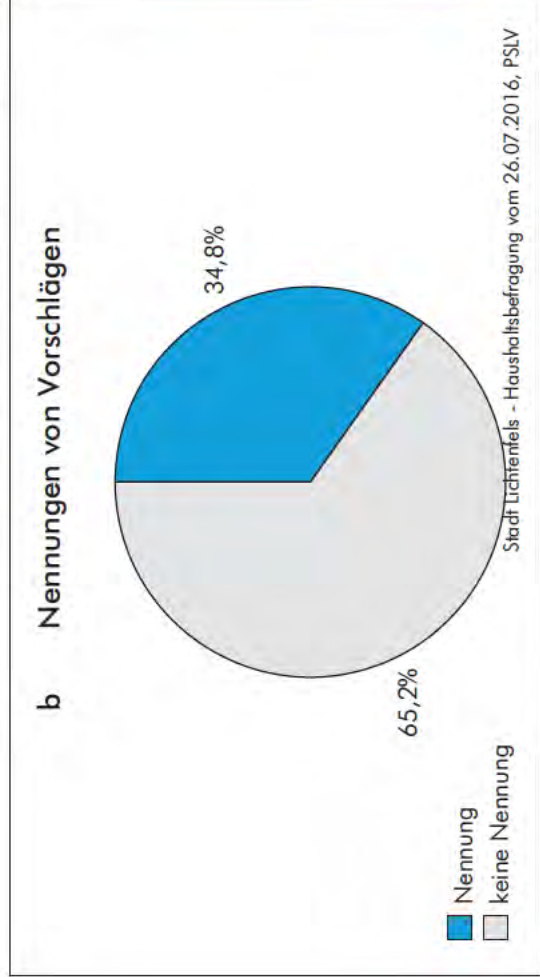
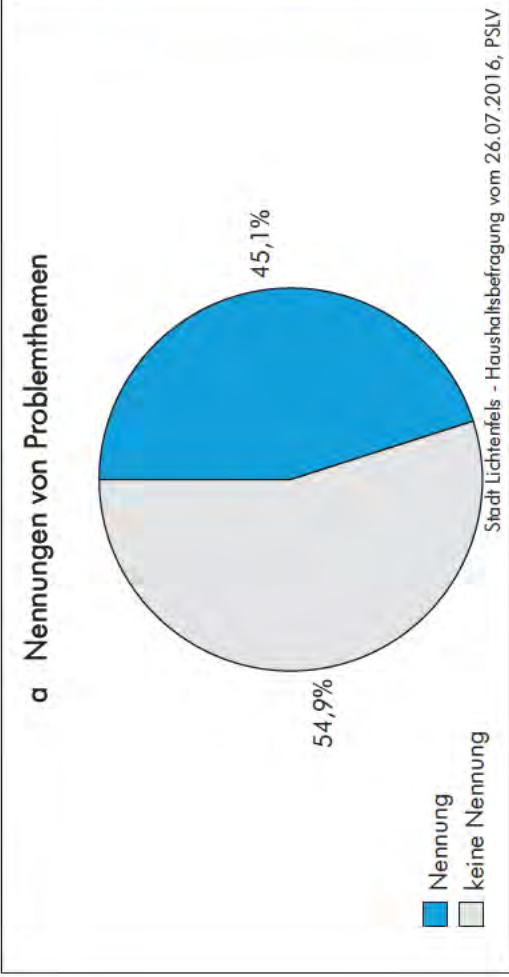
16 Haushaltsbefragung - Fahrtenzwecke -

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016

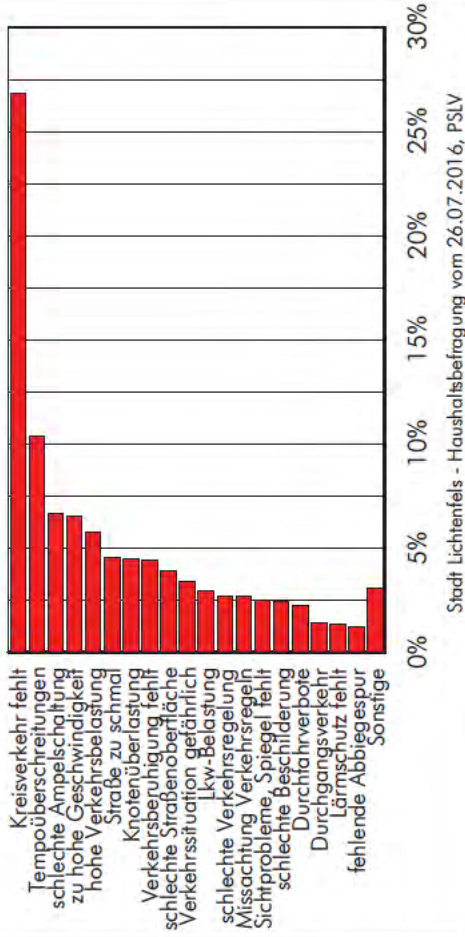


**17 Haushaltsbefragung
- tageszeitliche Verteilung
und Verkehrsmittelwahl -**

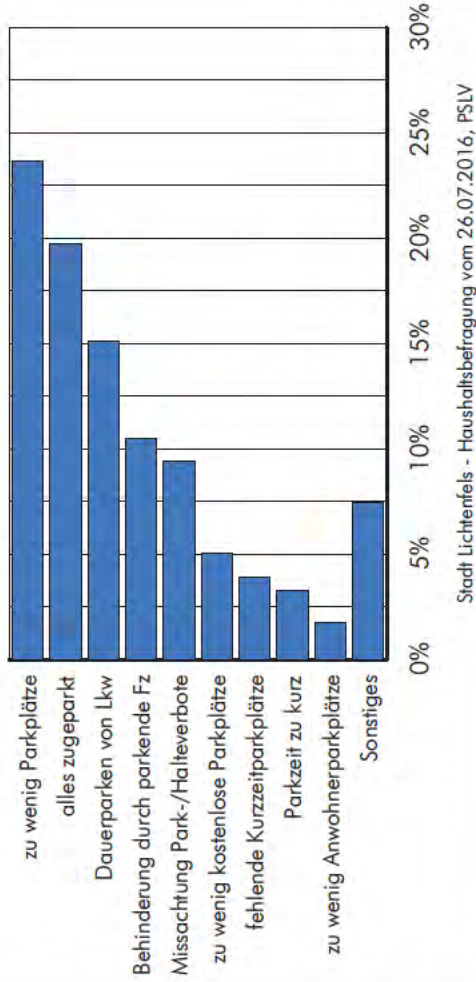
Grundlage: Haushaltsbefragung
vom 26.07.2016



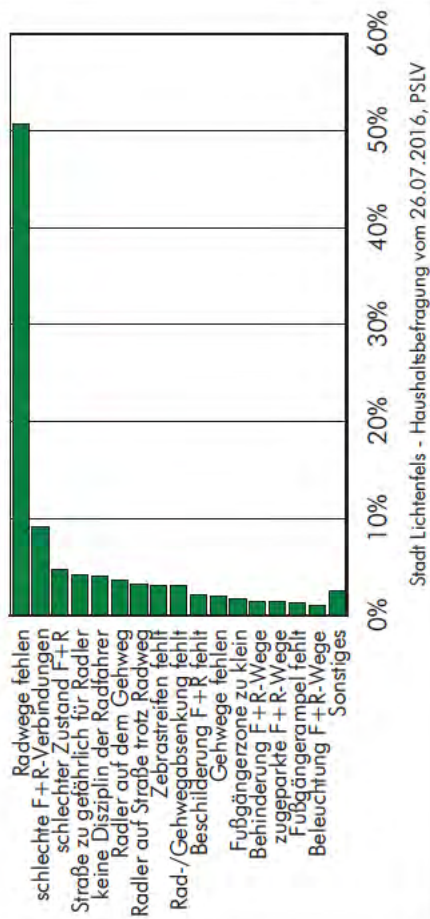
a Problemthemen fließender Verkehr



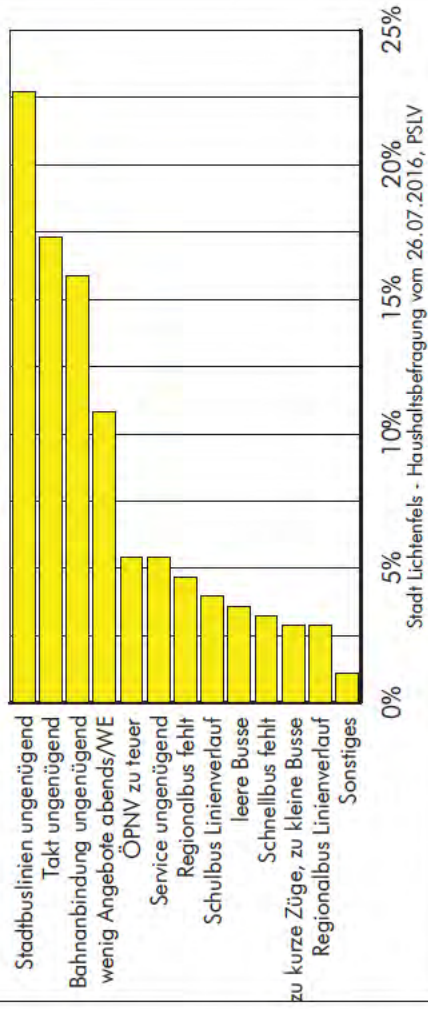
b Problemthemen ruhender Verkehr



c Problemthemen Fuß-/Radverkehr

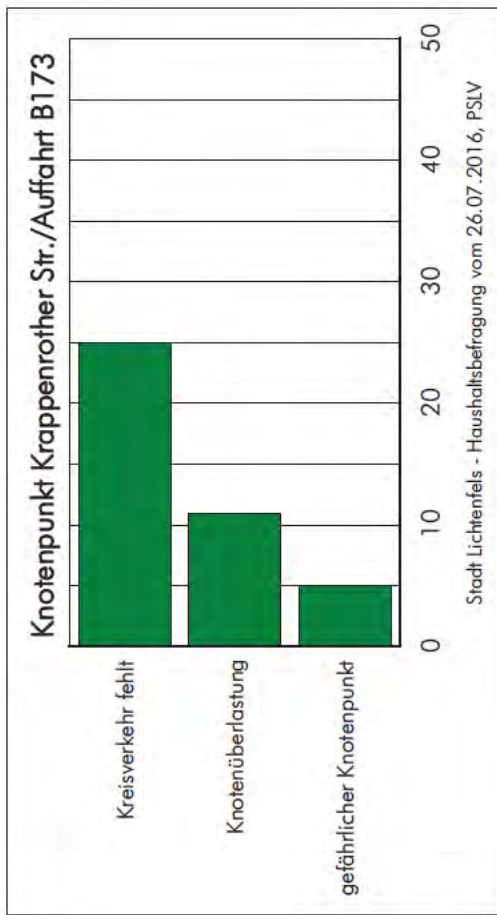
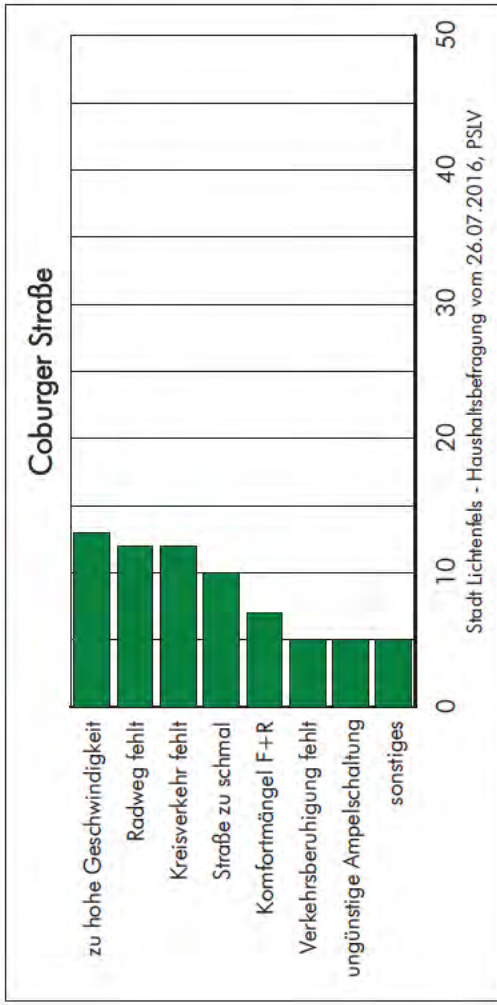
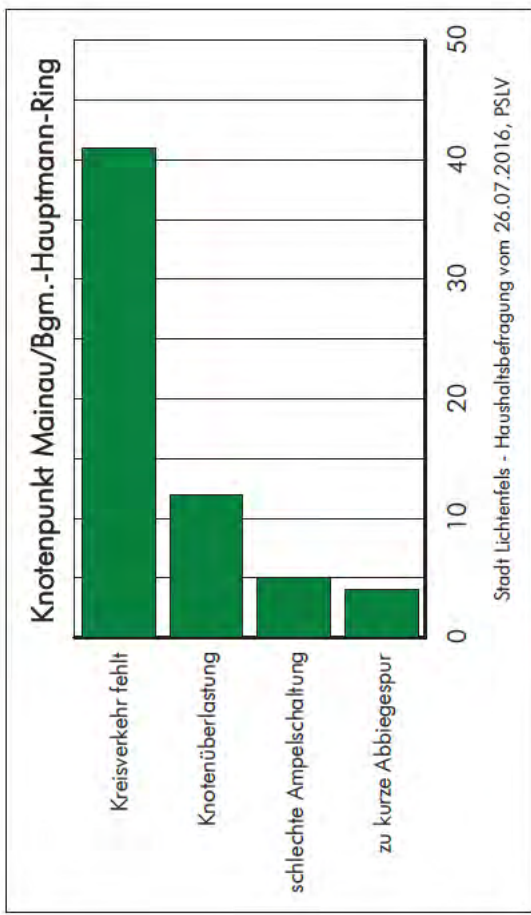
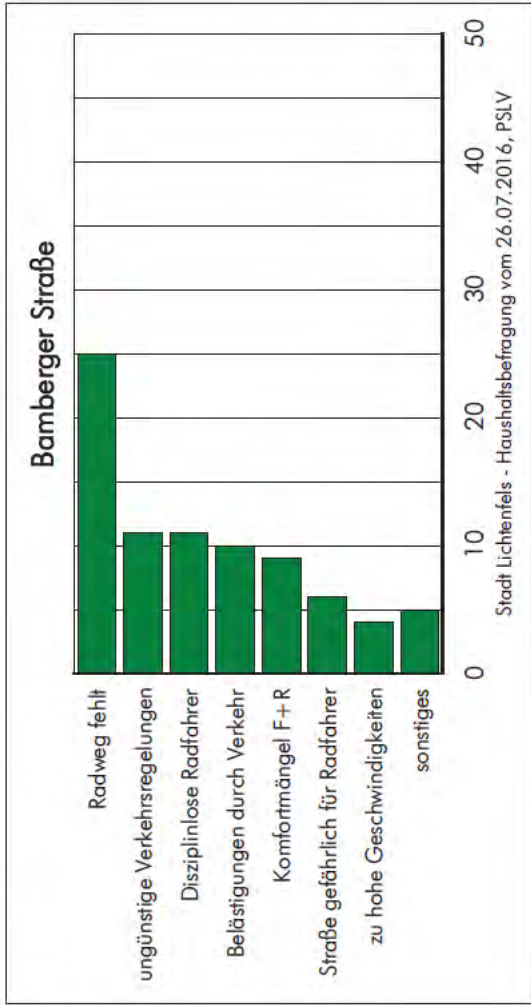


d Problemthemen ÖPNV



**19 Haushaltsbefragung
- Nennung von Problemen
nach Themen im Detail -**

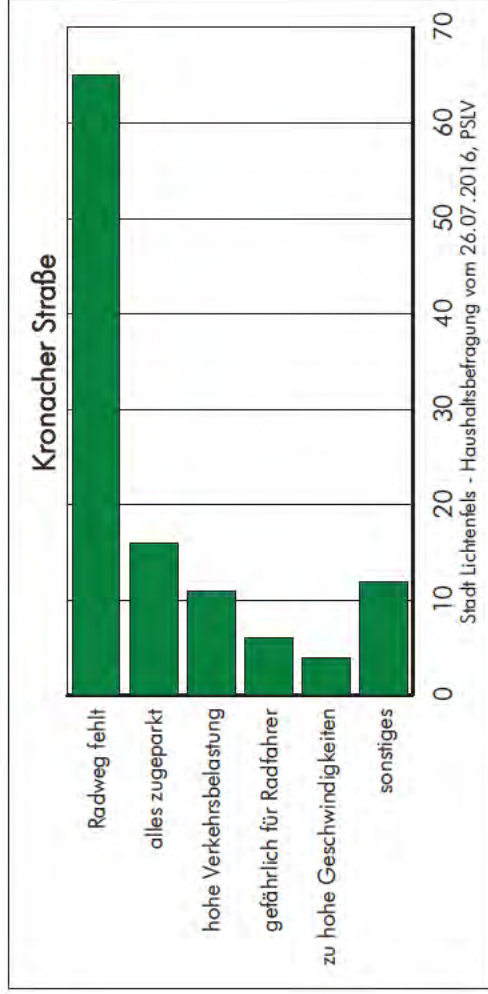
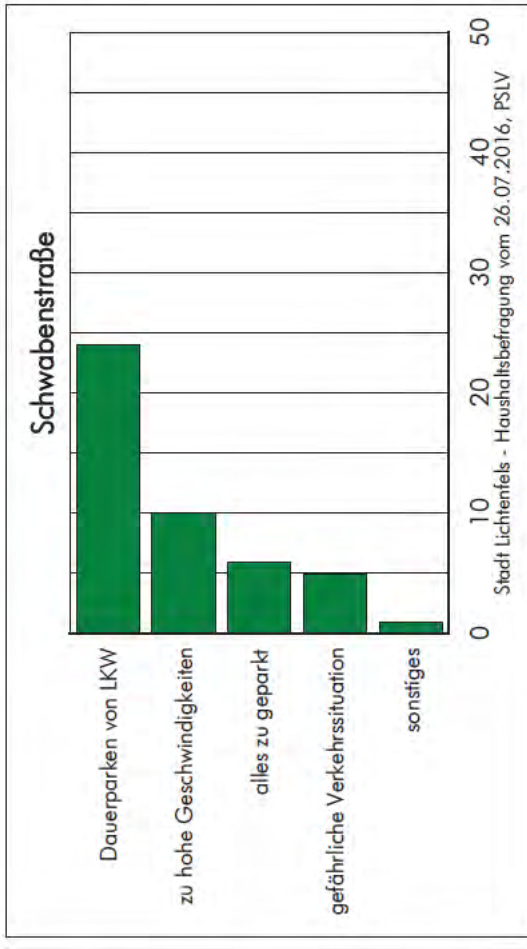
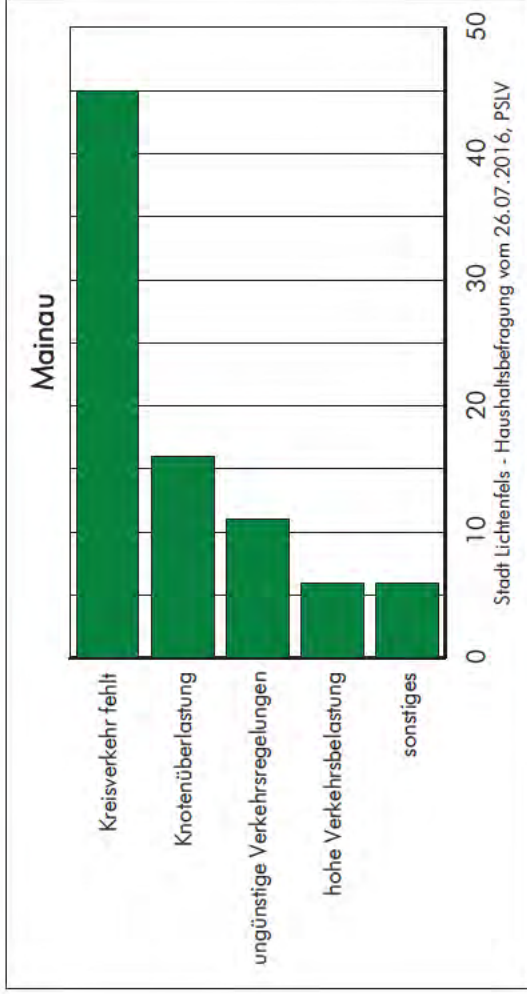
Grundlage: Haushaltsbefragung
vom 26.07.2016



Zahlen in absoluten Werten

19.1 Haushaltsbefragung - Verortung von Problemen -

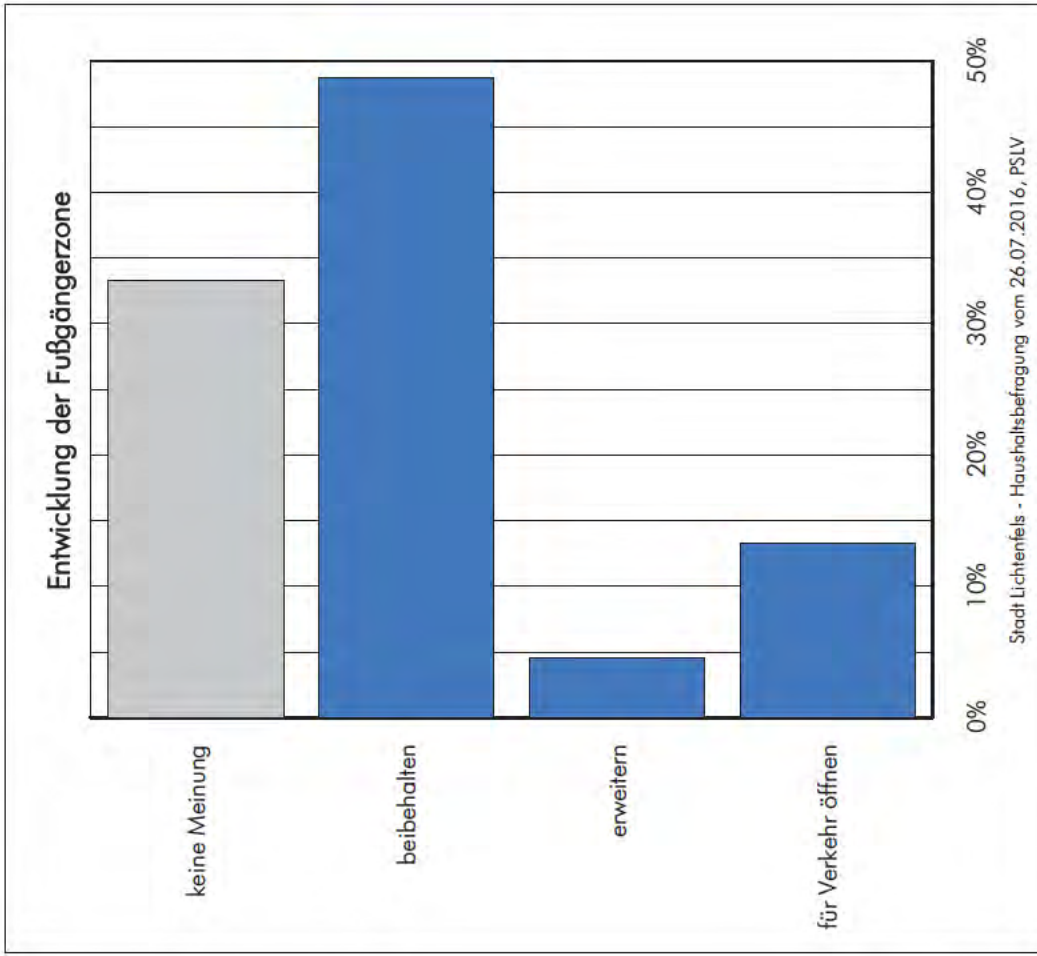
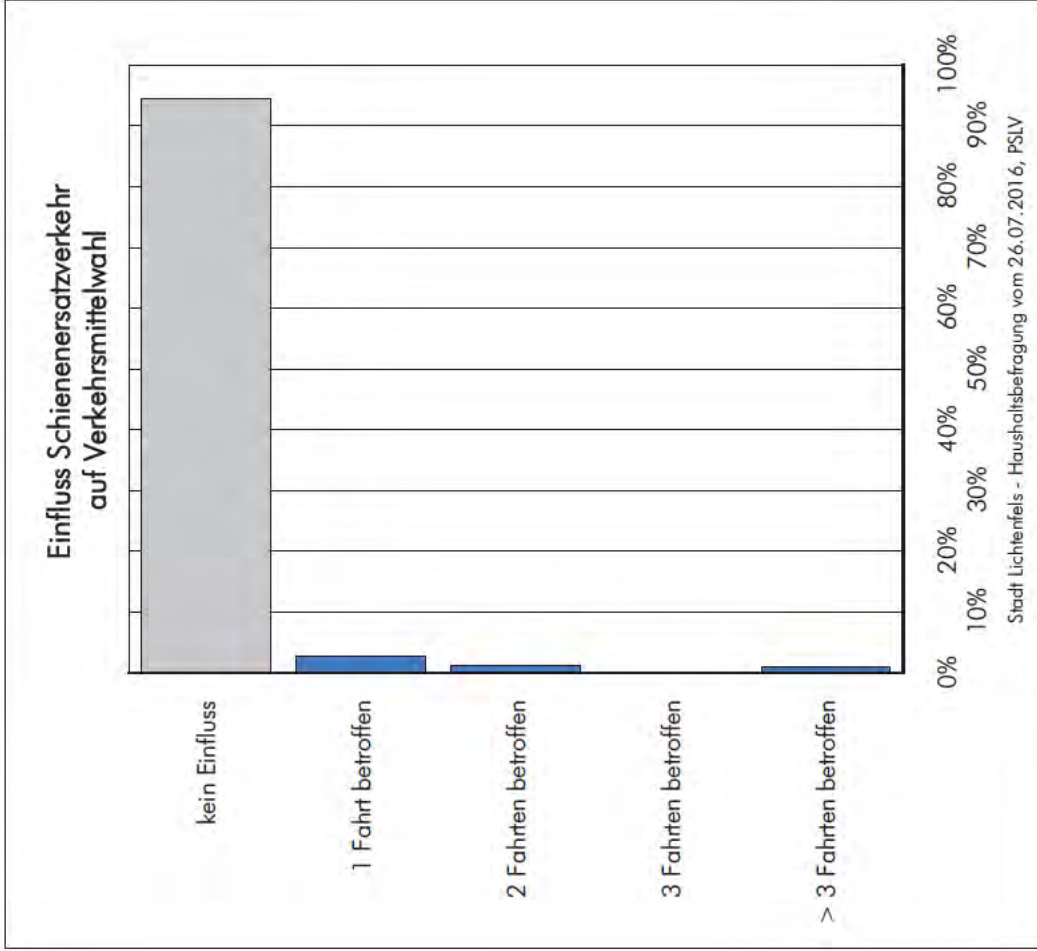
Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016



Zahlen in absoluten Werten

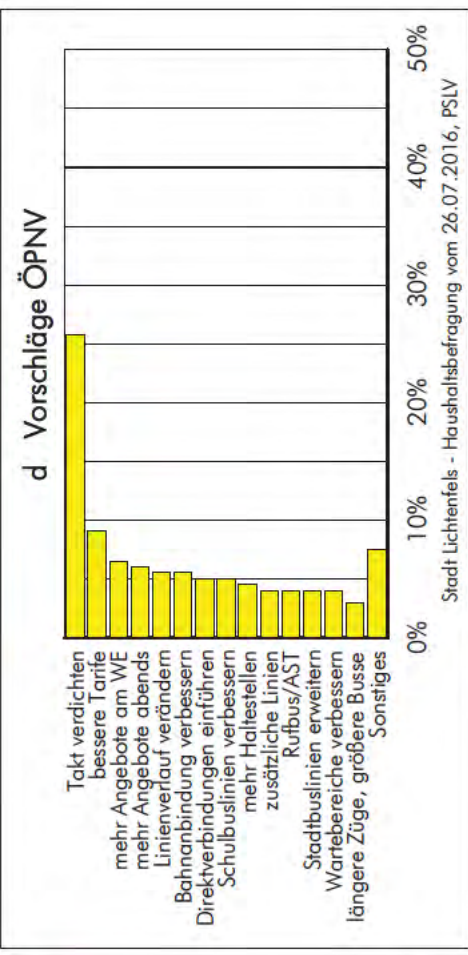
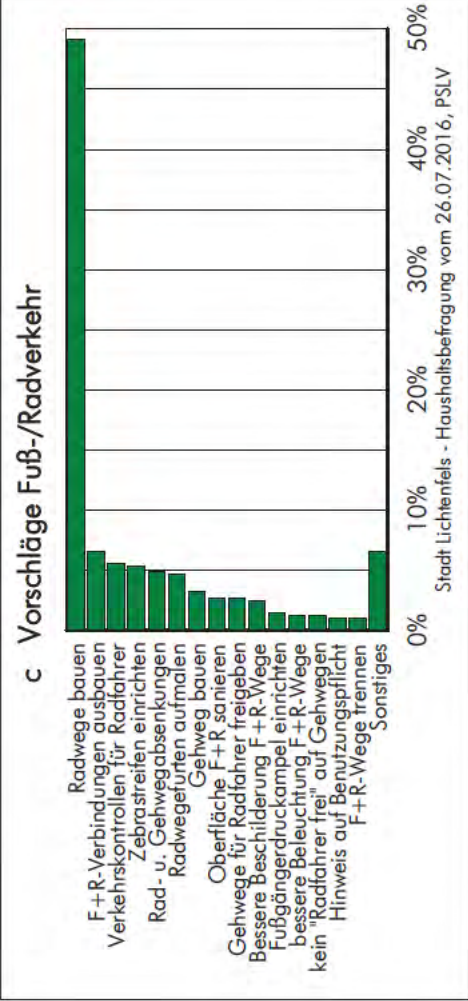
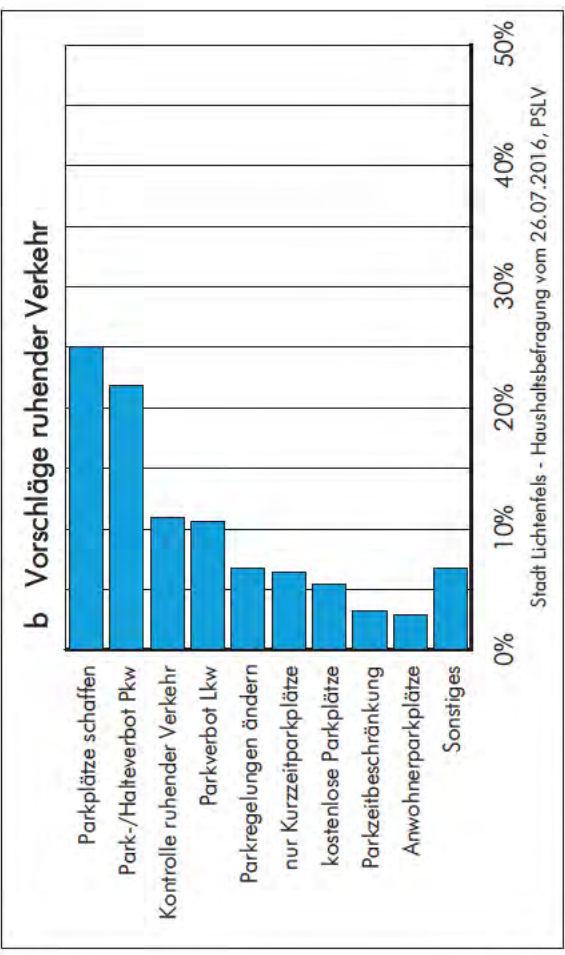
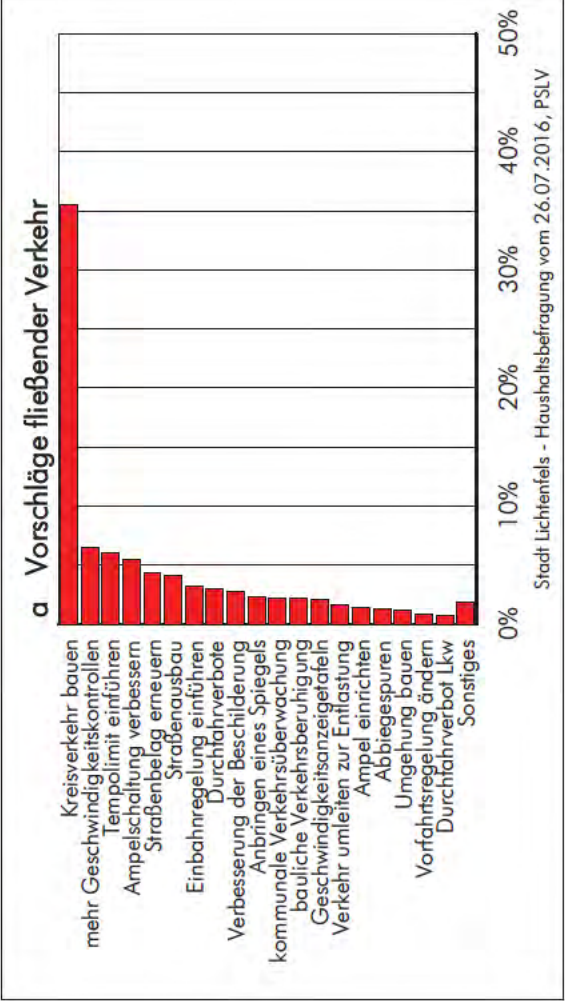
19.2 Haushaltsbefragung - Verortung von Problemen -

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016

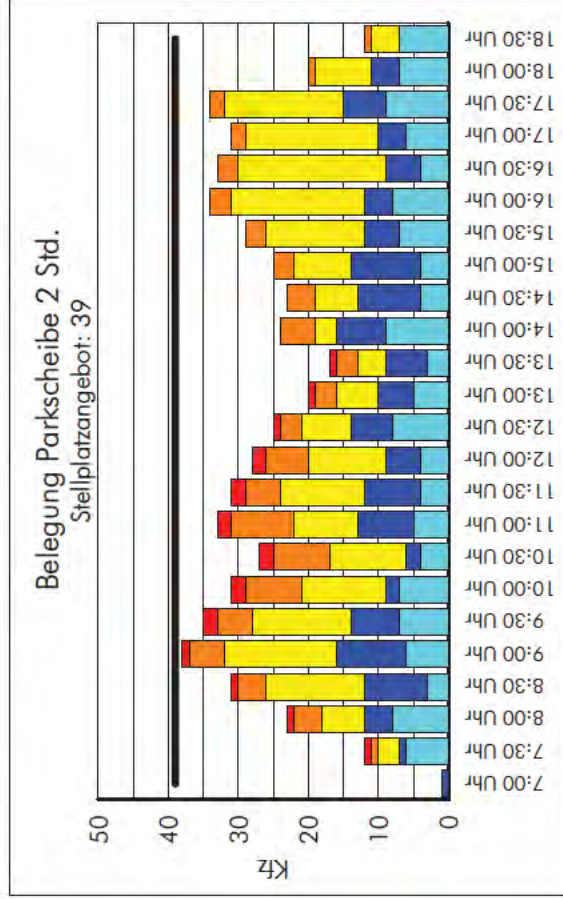
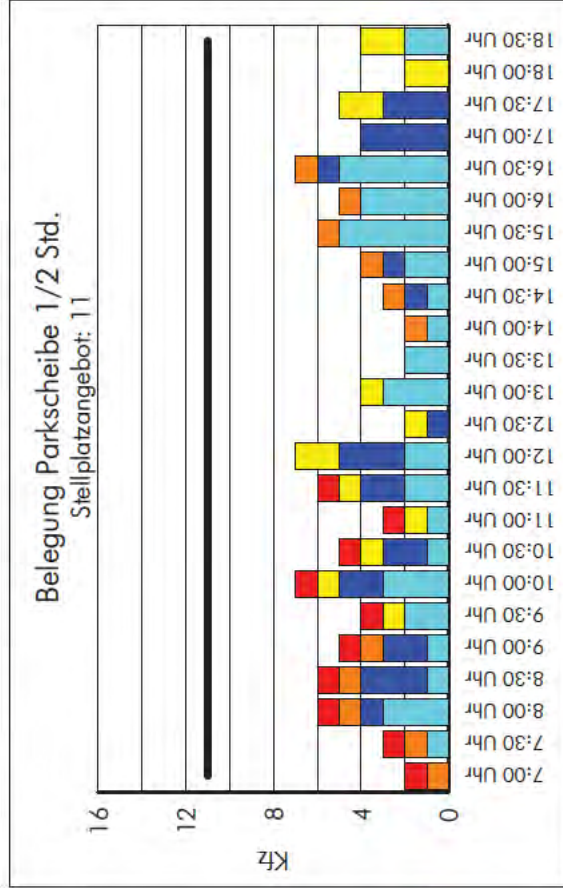
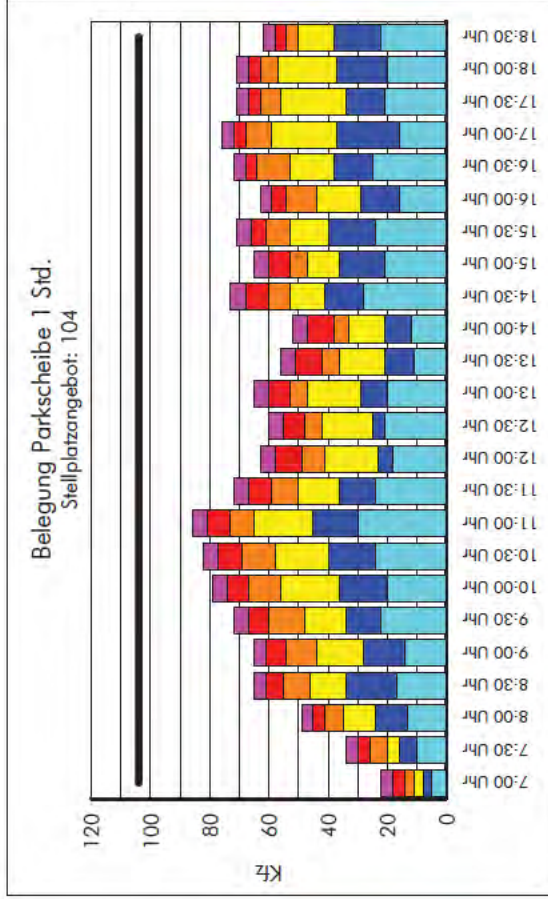
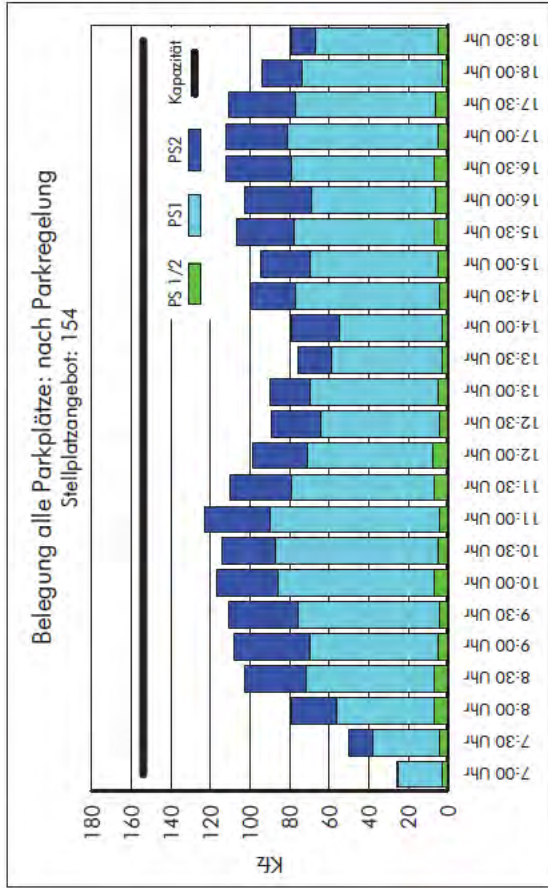


19.3 Haushaltsbefragung - Zusatzfragen zu SEV und Fußgängerzone -

Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016

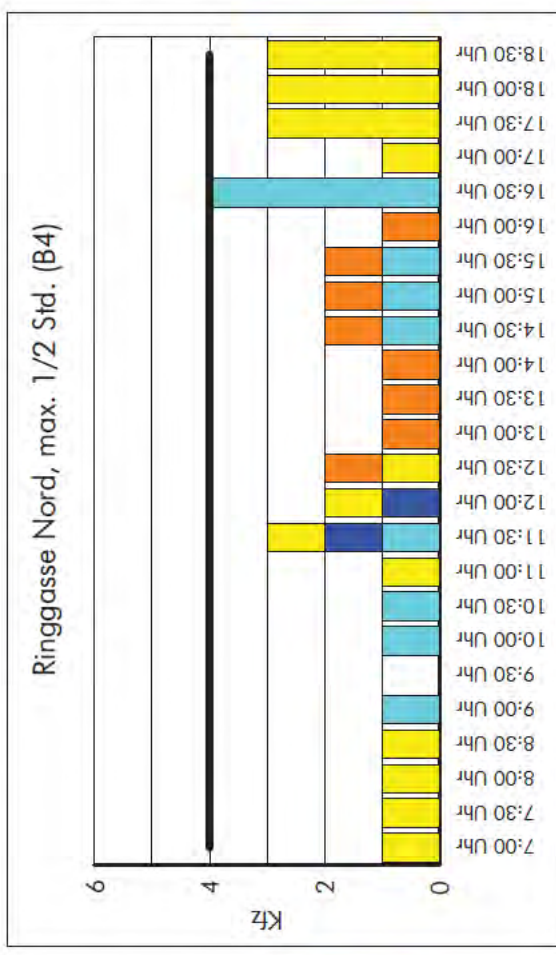
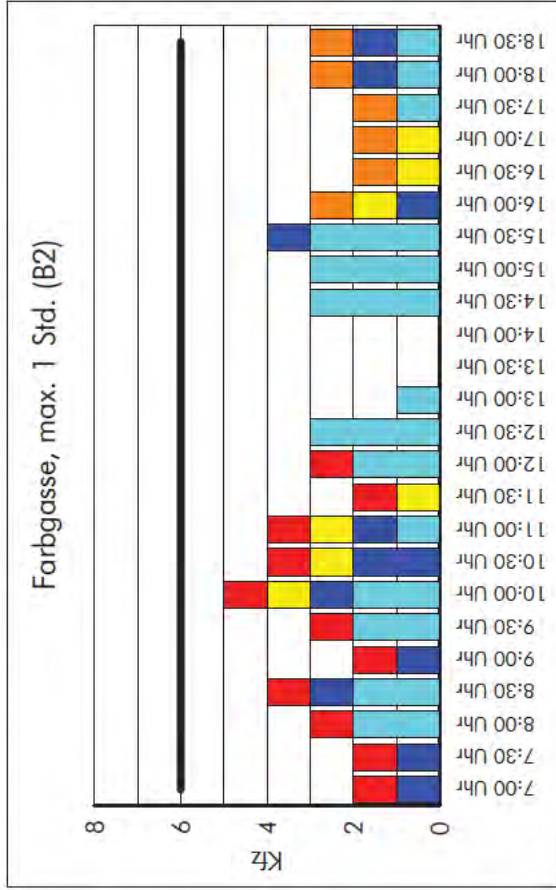
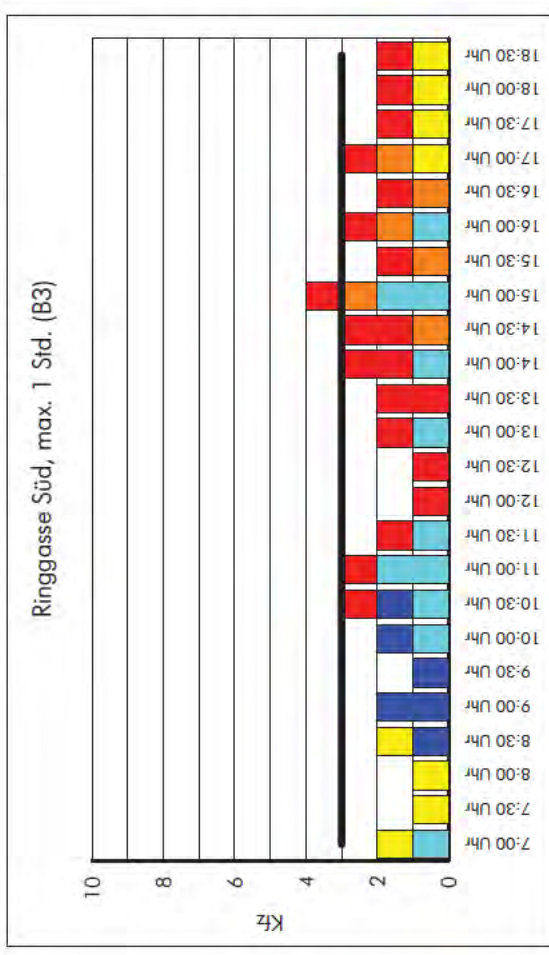
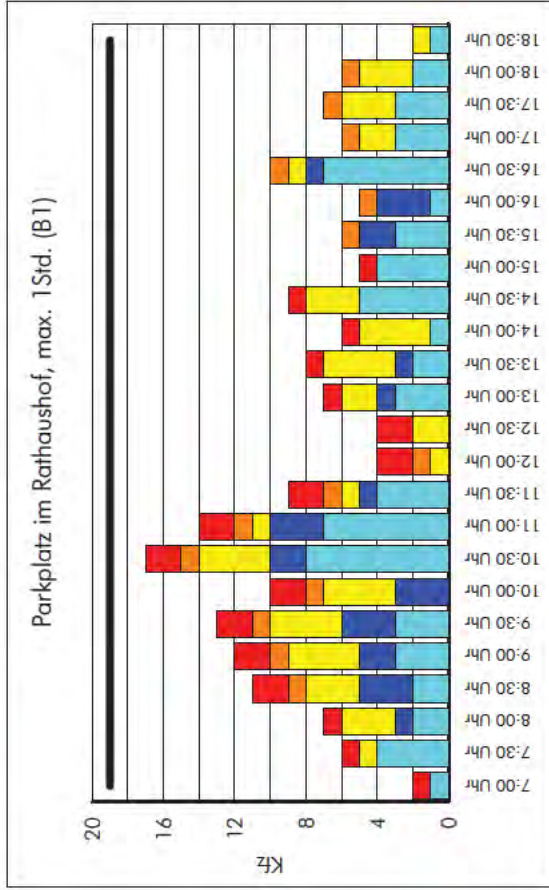


20 Haushaltsbefragung - Nennung von Vorschlägen nach Themen im Detail -
 Grundlage: Haushaltsbefragung vom 26.07.2016



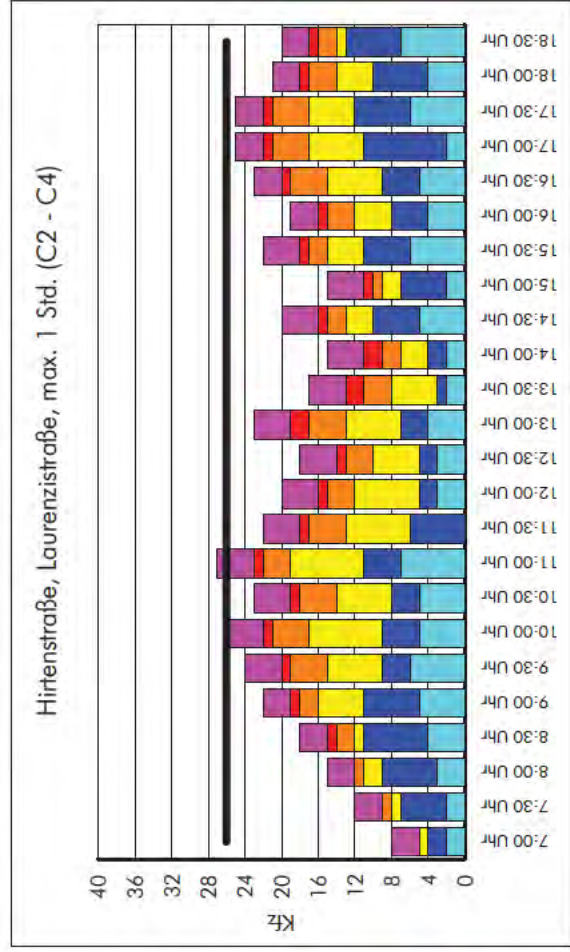
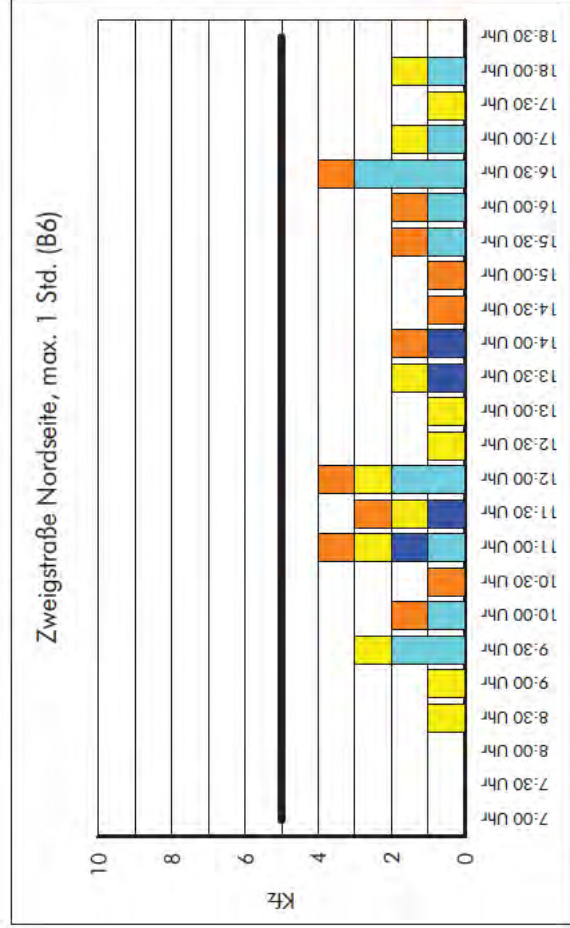
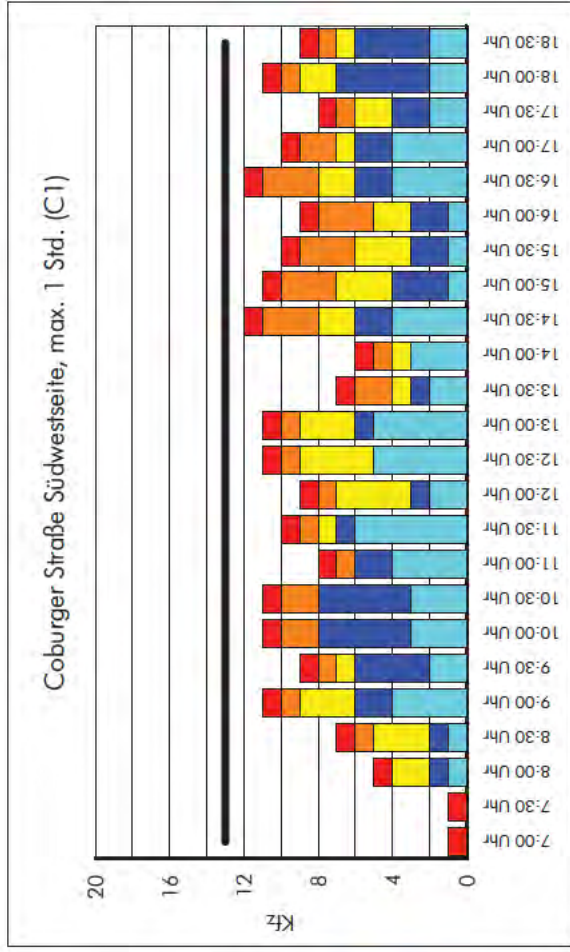
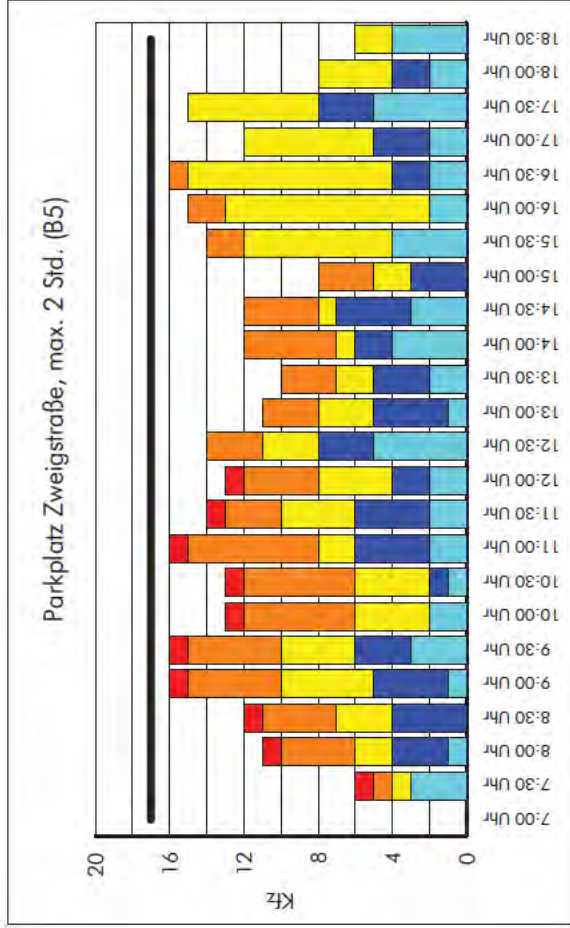
- > 8 Std.
- > 4 - 8 Std.
- > 2 - 4 Std.
- 31 bis 60 Min.
- 1 - 2 Std.
- bis zu 30 Min.

Grundlage:
Erhebung vom 21. Juli 2016



Grundlage:
Erhebung vom 21. Juli 2016

21.2 Parkraumerhebung



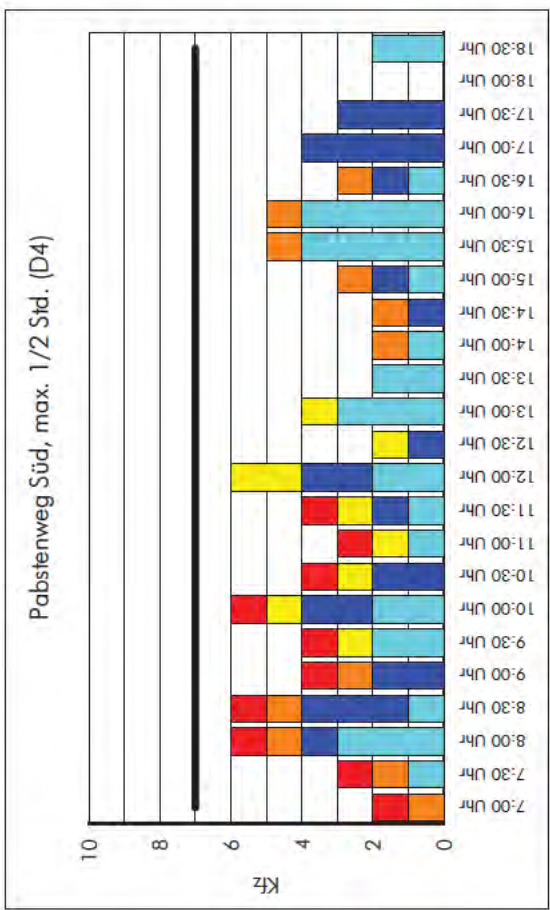
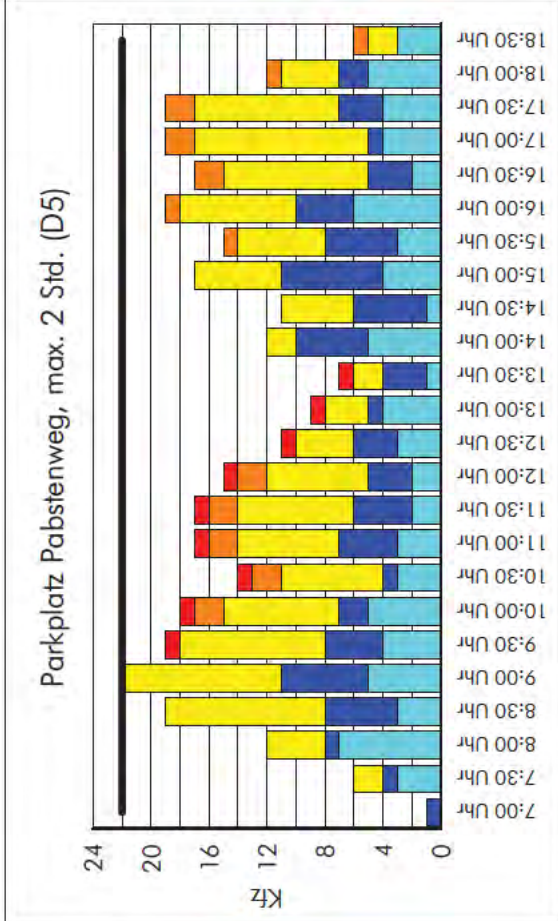
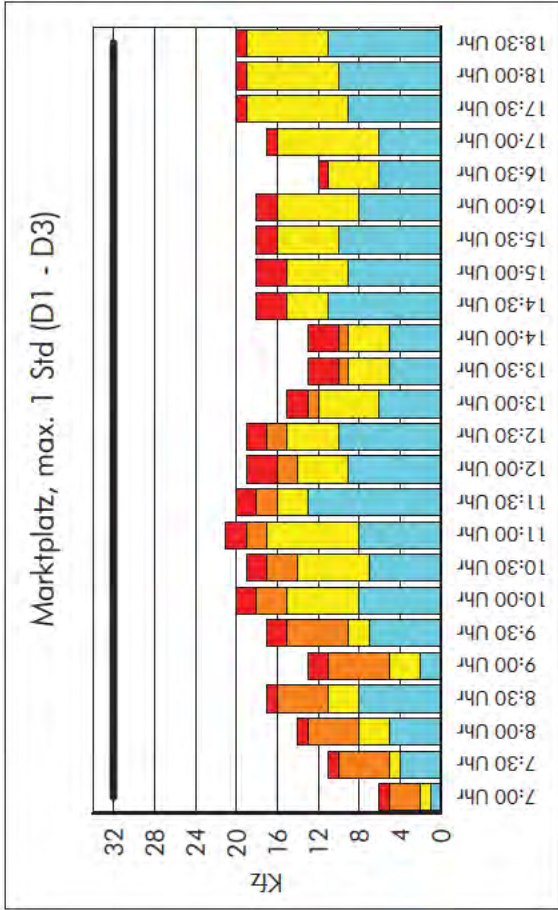
Grundlage:

Erhebung vom 21. Juli 2016

- > 8 Std.
- > 4 - 8 Std.
- > 2 - 4 Std.
- > 1 - 2 Std.
- 31 bis 60 Min.
- bis zu 30 Min.

21.3

Parkraumerhebung

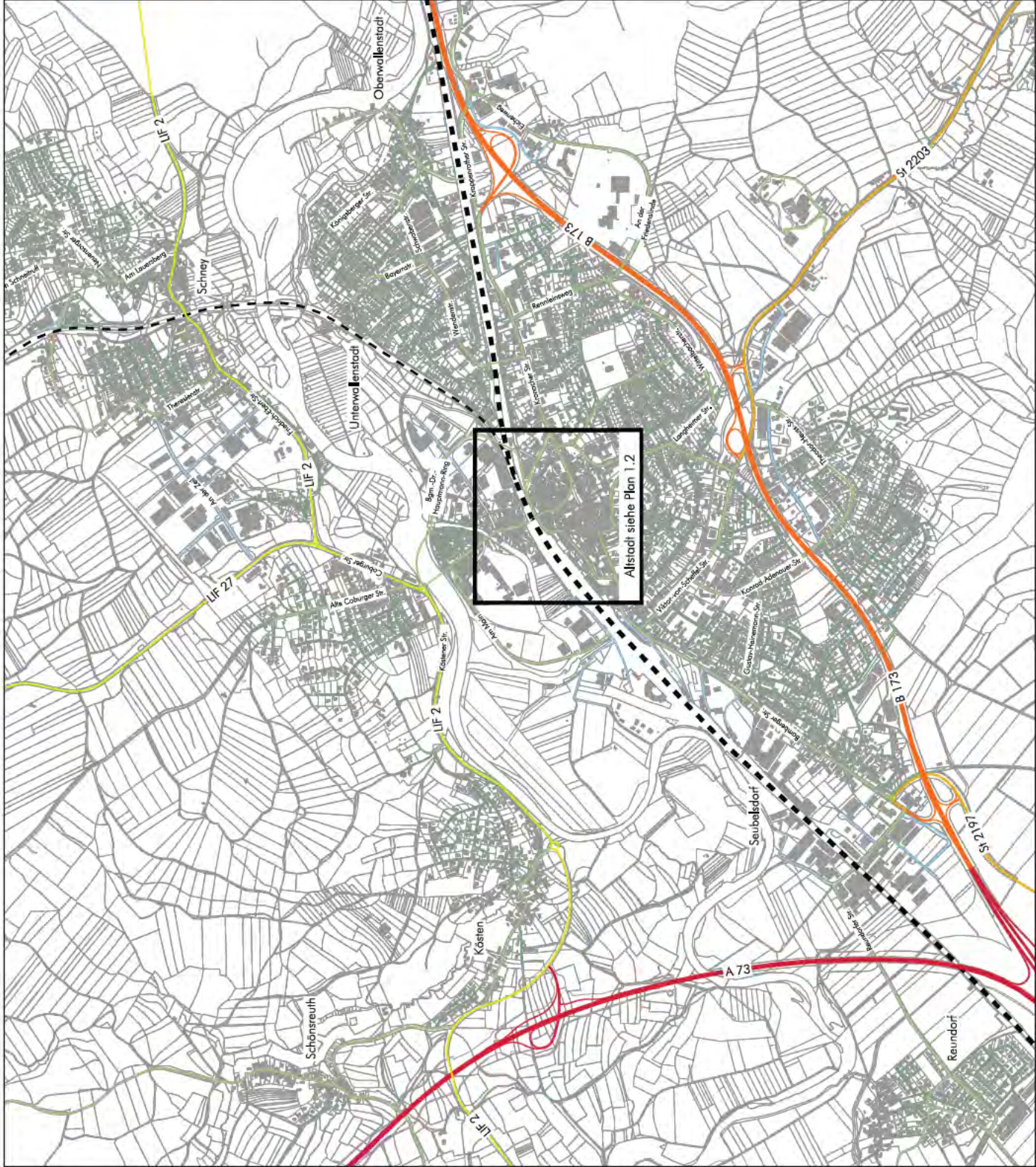


Grundlage:
Erhebung vom 21. Juli 2016

PLÄNE

Legende

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Erschließungs-/Verbindungsstraße
- Wohnstraße
- Gewerbestraße
- Bahnlinie



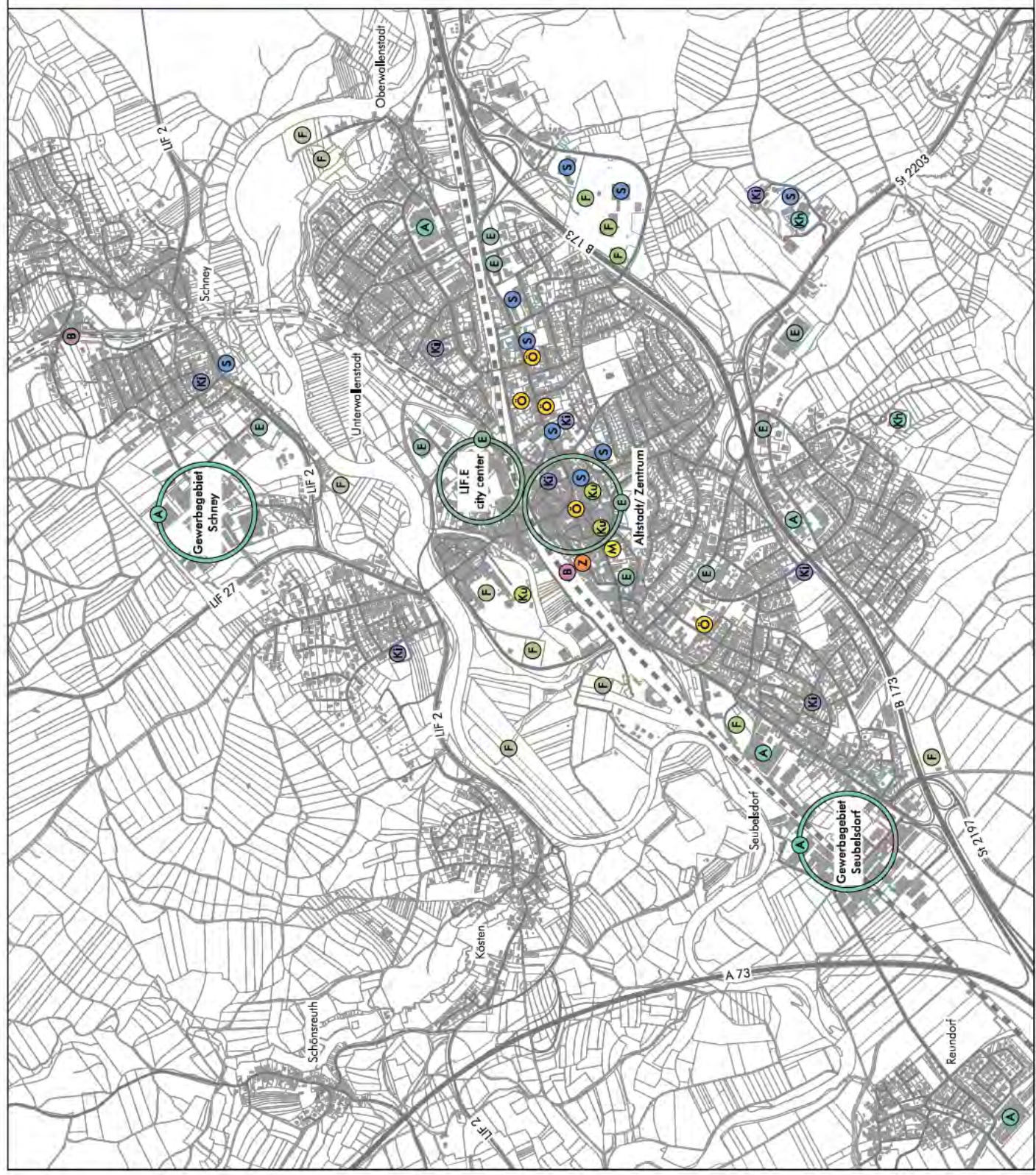
Legende

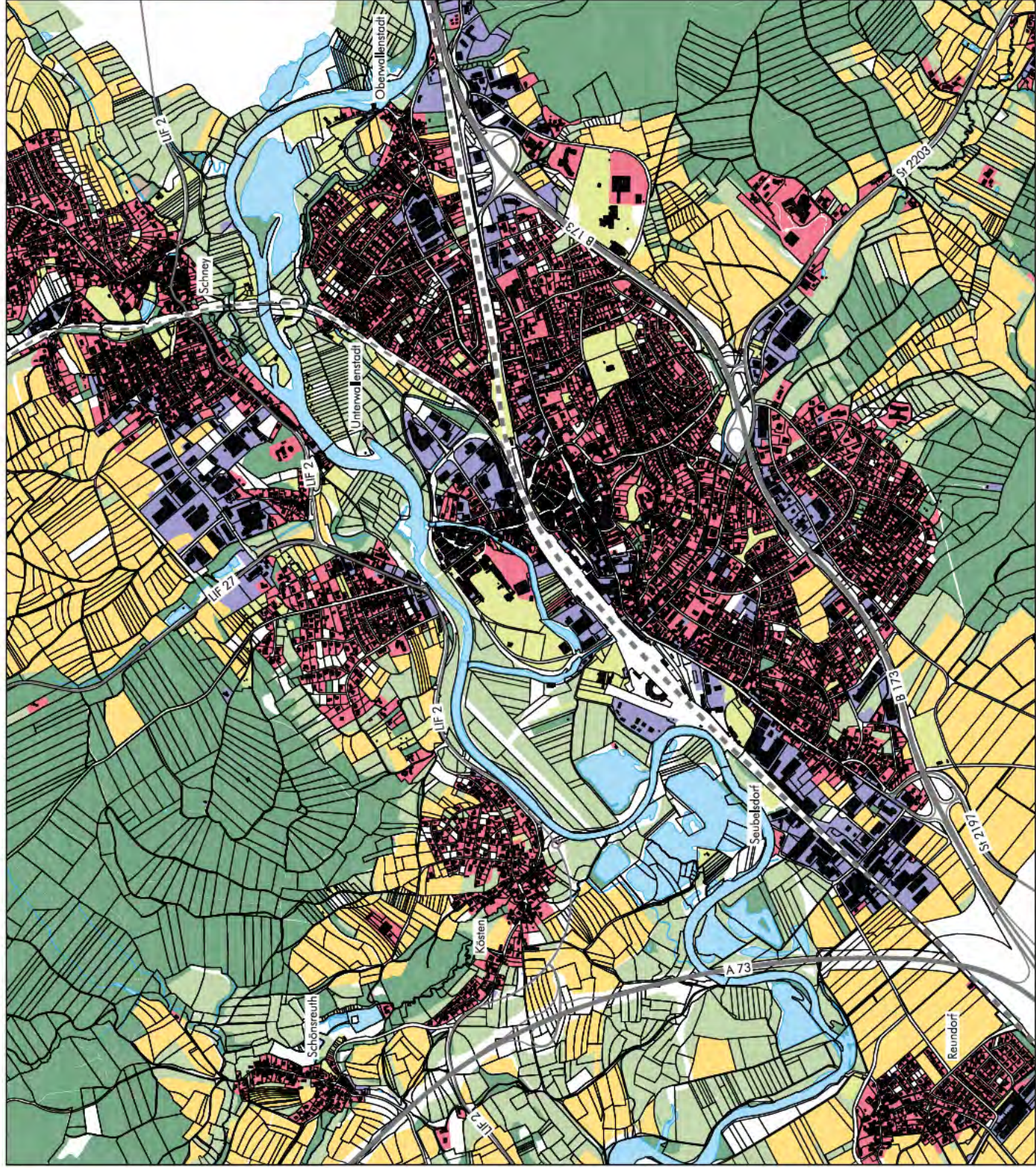
- Erschließungsstraße
- Wohnstraße
- Gewerbestraße
- Geschäftsbereich
- Fußgängerzone
- Fußwegeverbindung
- Bahnlinie



Legende

- S** Schule
- Ki** Kindertagesstätte
- B** Bahnhof
- Z** Zentraler Omnibusbahnhof
- O** Öffentliche Einrichtung
- M** Museum
- Ku** Kulturelle Einrichtung
- F** Freizeiteinrichtung
- E** Einzelhandel
- A** Groß- gewerblicher Arbeitgeber
- Mh** Krankenhaus/ Soziale Einrichtung





Legende

Verkehr

Klassifizierte Straße

Bahnlinie

Flächennutzung

- Siedlungsfläche (Wohnen/ Einzelhandel/ Bildung)
- Siedlungsfläche (Gewerbe/ Industrie)
- Siedlungsfläche (Erholung/ Freizeit/ Grünfläche)
- Vegetationsfläche (Acker)
- Vegetationsfläche (Wiese)
- Vegetationsfläche (Wald)
- Vegetationsfläche (Biotop)
- Gewässerfläche

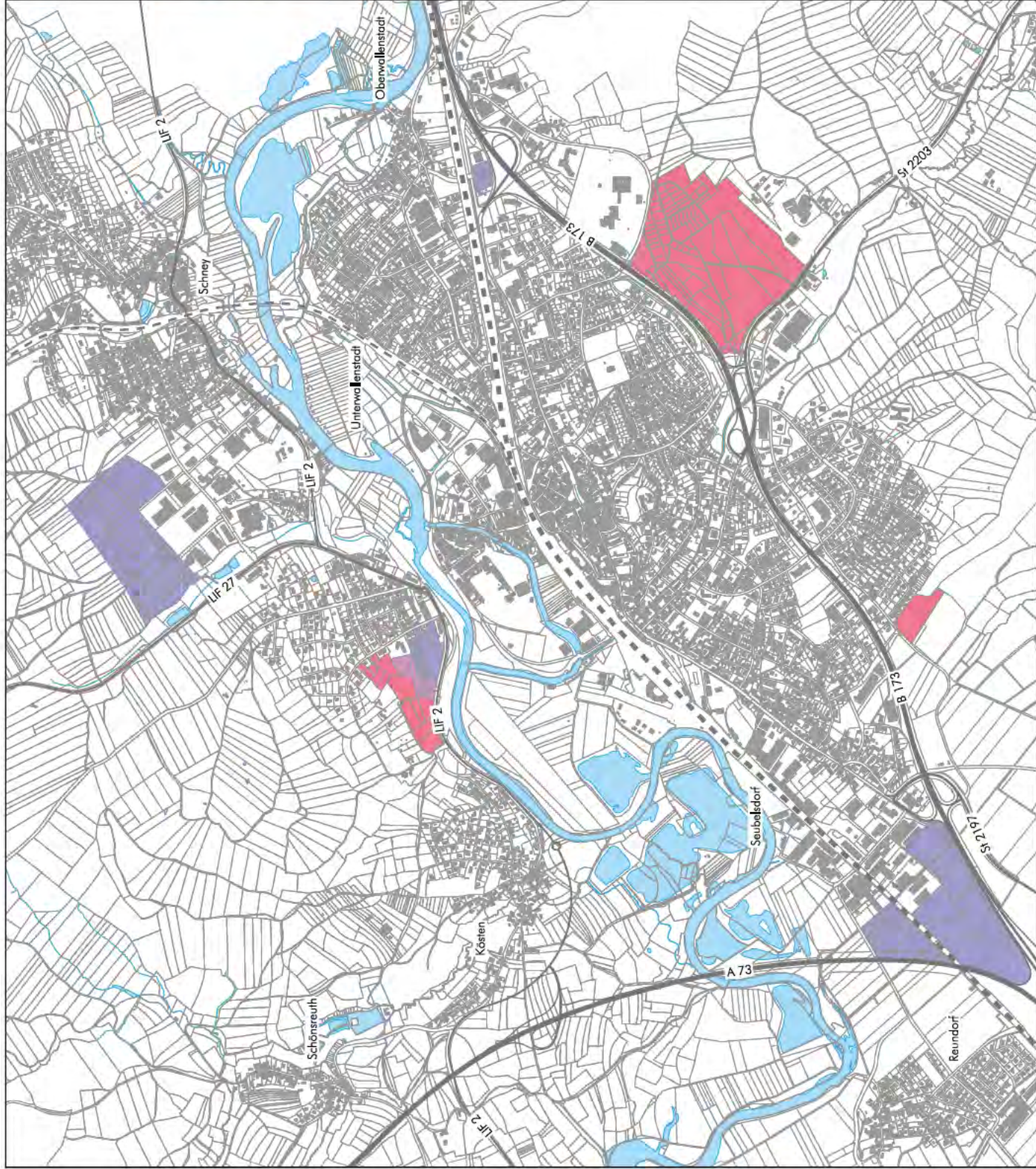
Plan 3.1

Bestand Flächennutzung

(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)

Planstand 30.11.2016



Flächennutzung
Verkehr

Klassifizierte Straße

Bahnlinie

Gewässerfläche

Erweiterungspotential Flächennutzung

Siedlungsfläche (Wohnen)

Siedlungsfläche (Mischgebiet)

Siedlungsfläche (Gewerbe/ Industrie)

Plan 3.2

Erweiterungspotential Flächennutzung

(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)

Planstand 30.11.2016

Legende

Verkehr

— Klassifizierte Straße

- - - Bahnlinie

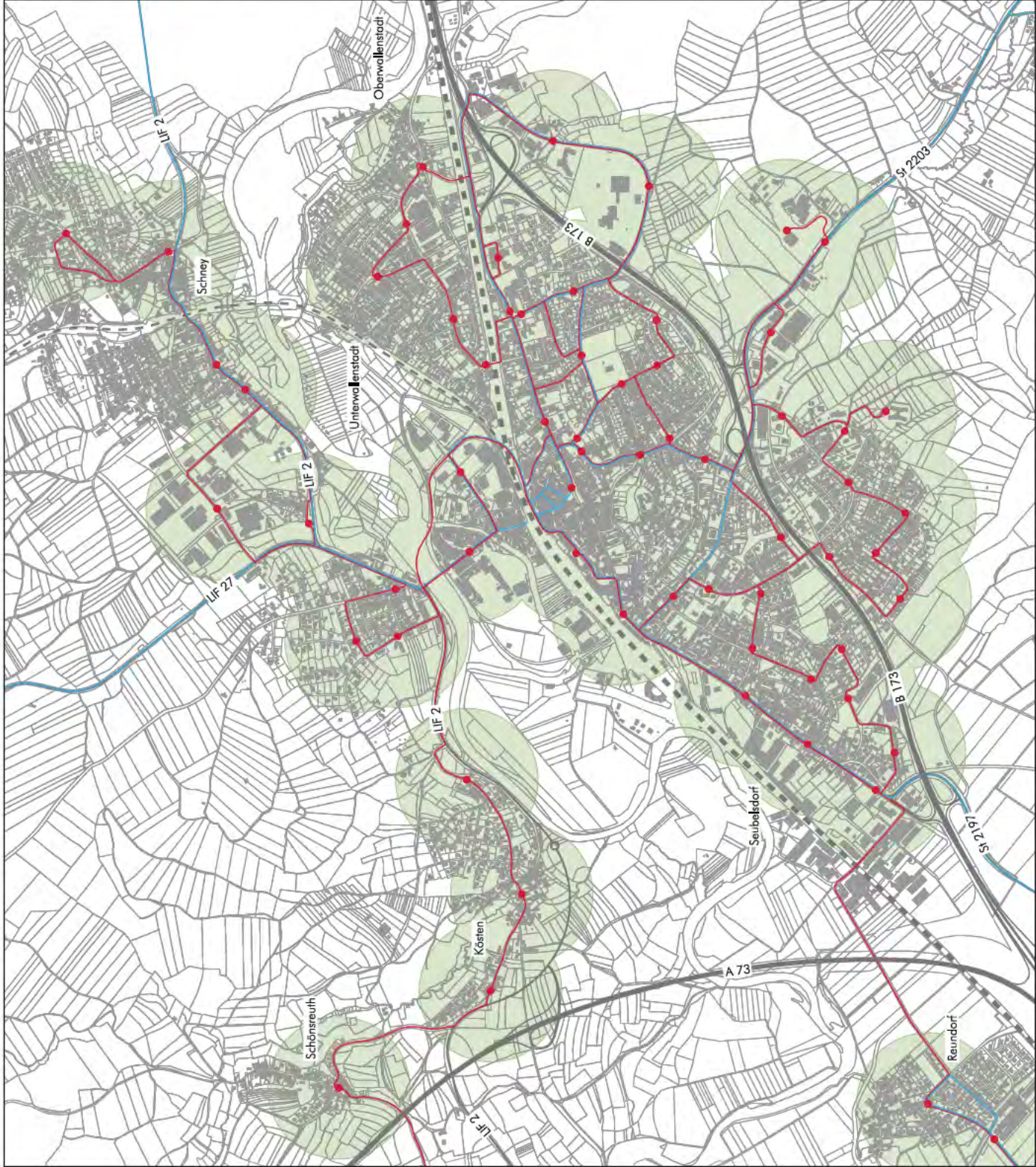
Erschließung mit Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV)

— Stadtbus (Linien 1201 bis 1206)

— Überlandbus (Linien 1212 bis 1217, außer 1215)

● Haltestelle

■ Einzugsbereich Haltestelle (Radius 300m)

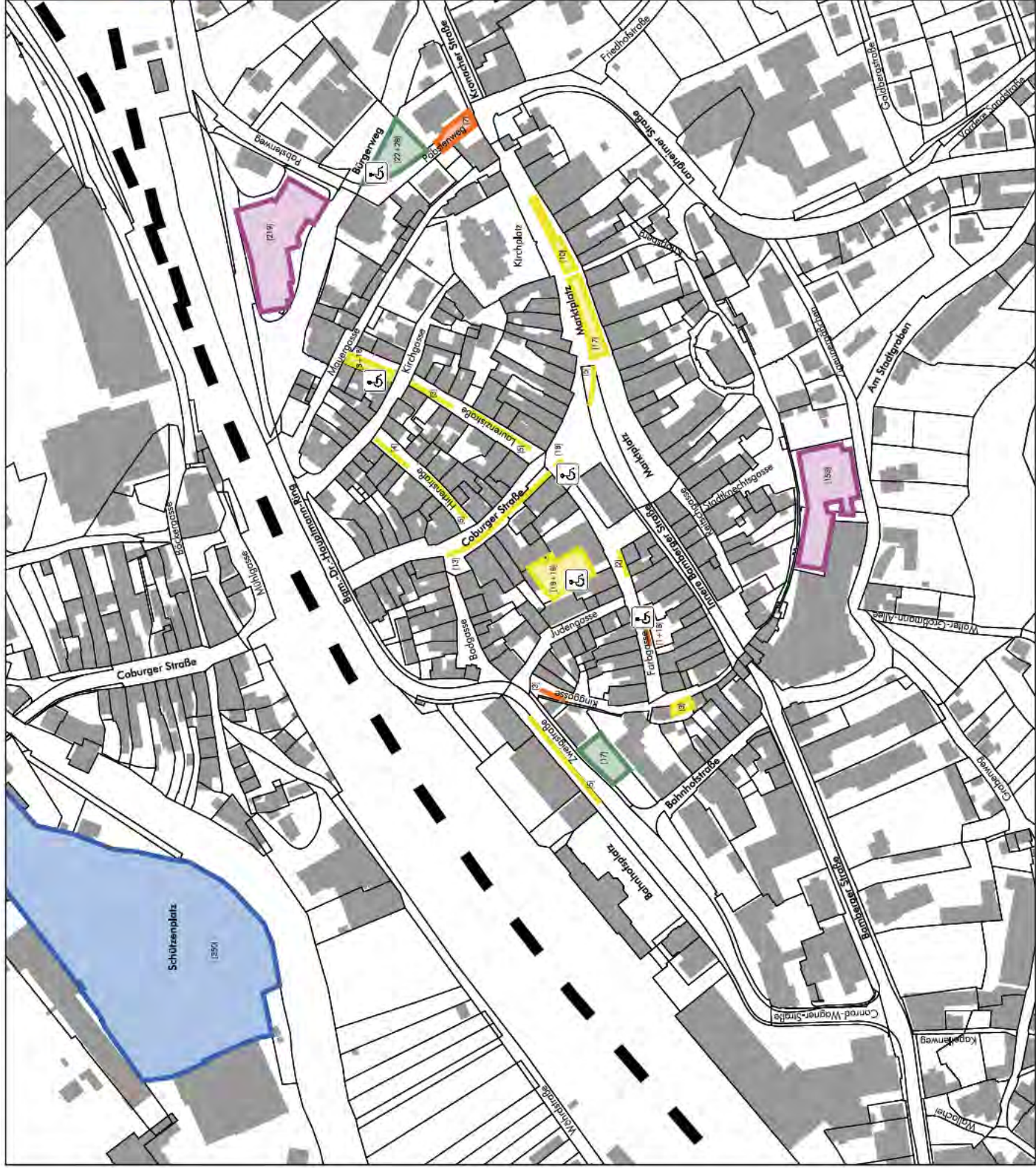


Plan 4

Bestand Erschließung ÖPNV (Bus)
(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)

Planstand 30.11.2016



Legende

Gebührenscheibe erforderlich

Parkscheibe erforderlich

Gebührenfreier Stellplatz

Parkscheibe erforderlich (max. 1/2 h) ca. 10 Stpl.

Parkscheibe erforderlich (max. 1 h) ca. 100 Stpl.

Parkscheibe erforderlich (max. 2 h) ca. 40 Stpl.

Zeitlich unbegrenzt ca. 350 Stpl.

Sonderstellplatz



Behindertenstellplatz

[Z2+ZB]

Anzahl Parkmöglichkeiten
[Regulär + Behindertengerecht]

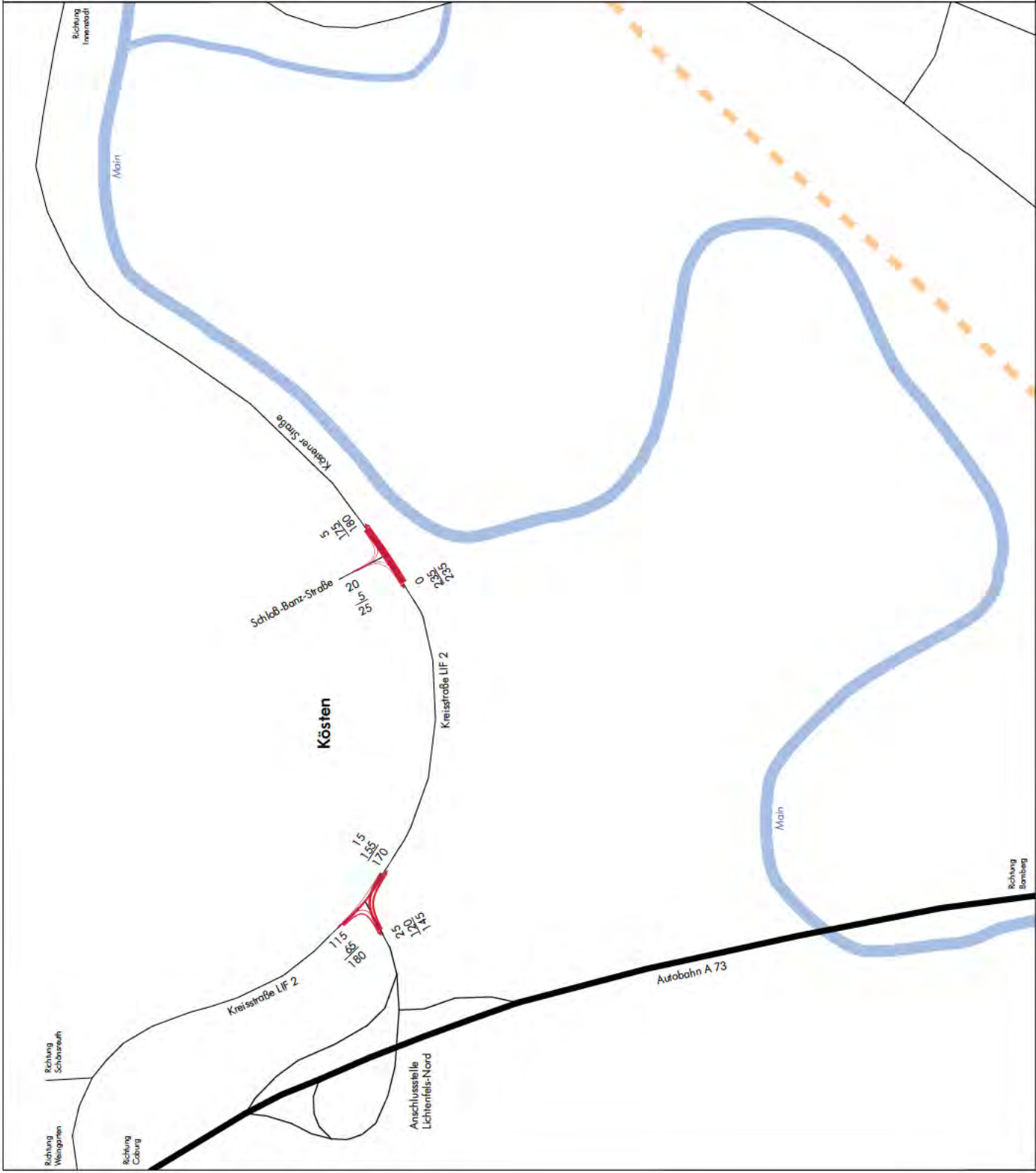
Plan 5

Bestand öffentliche Parkmöglichkeiten

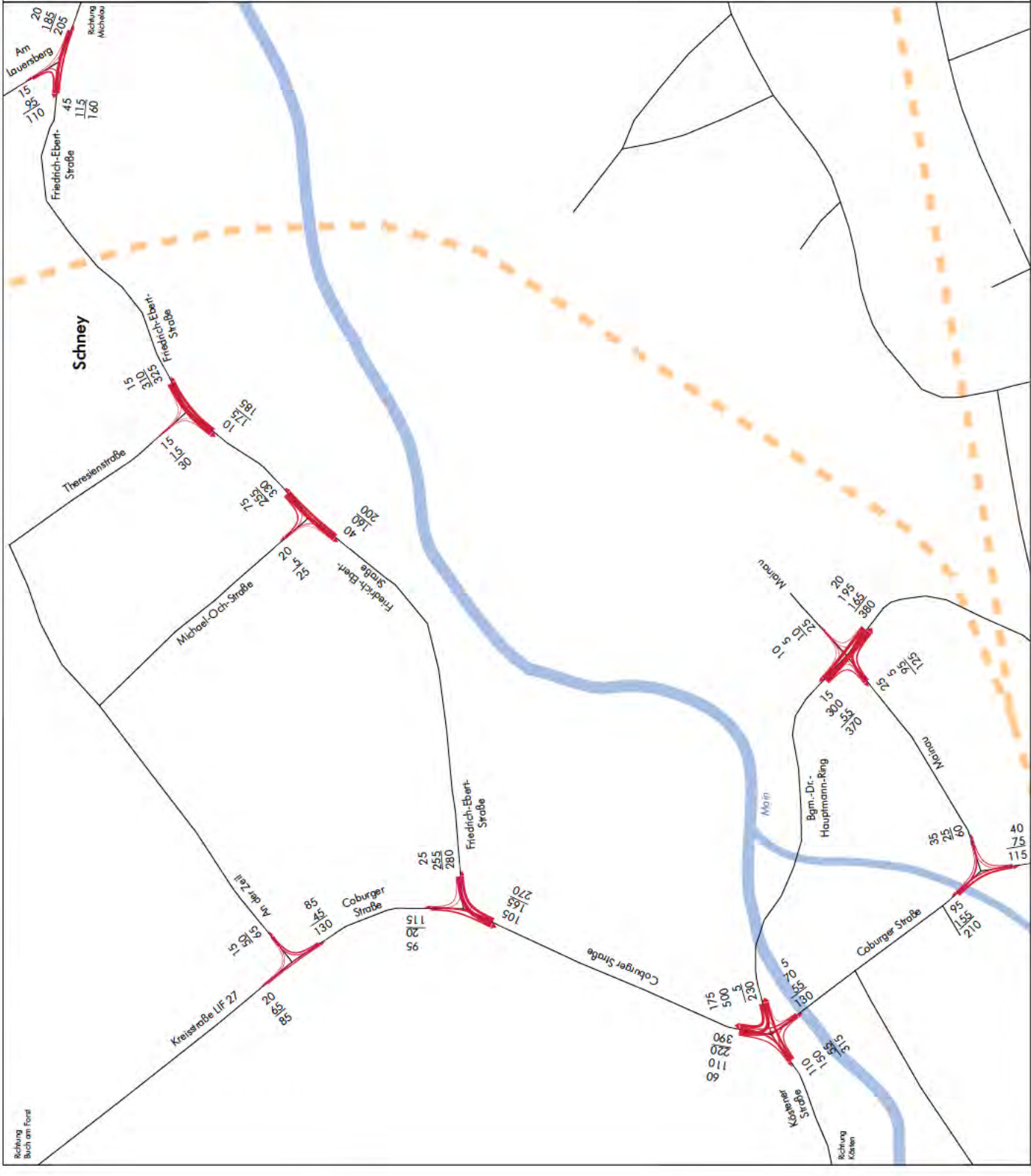
(Altstadt)

Maßstab 1:2.500 (DIN A3)

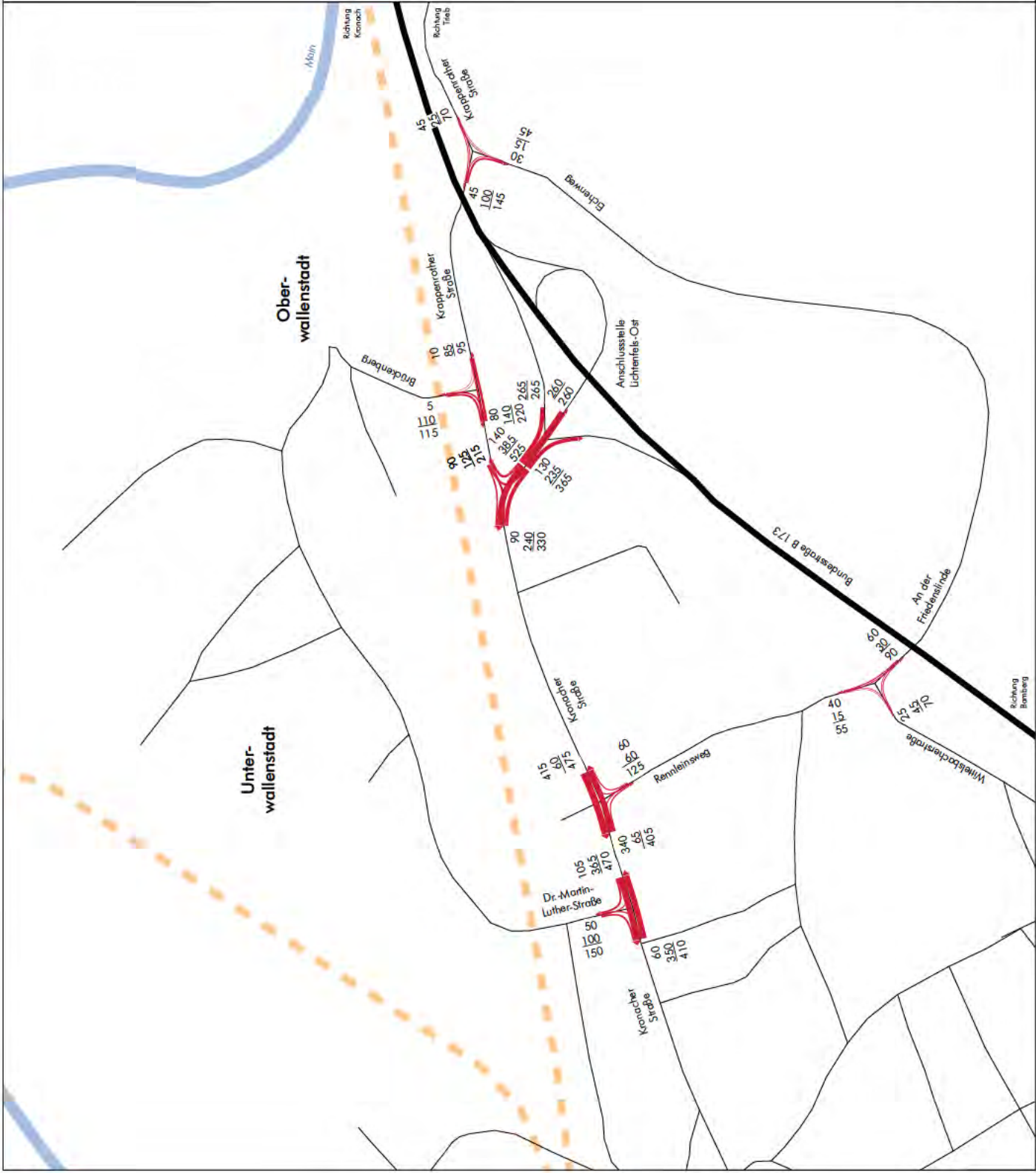
Planstand 30.11.2016



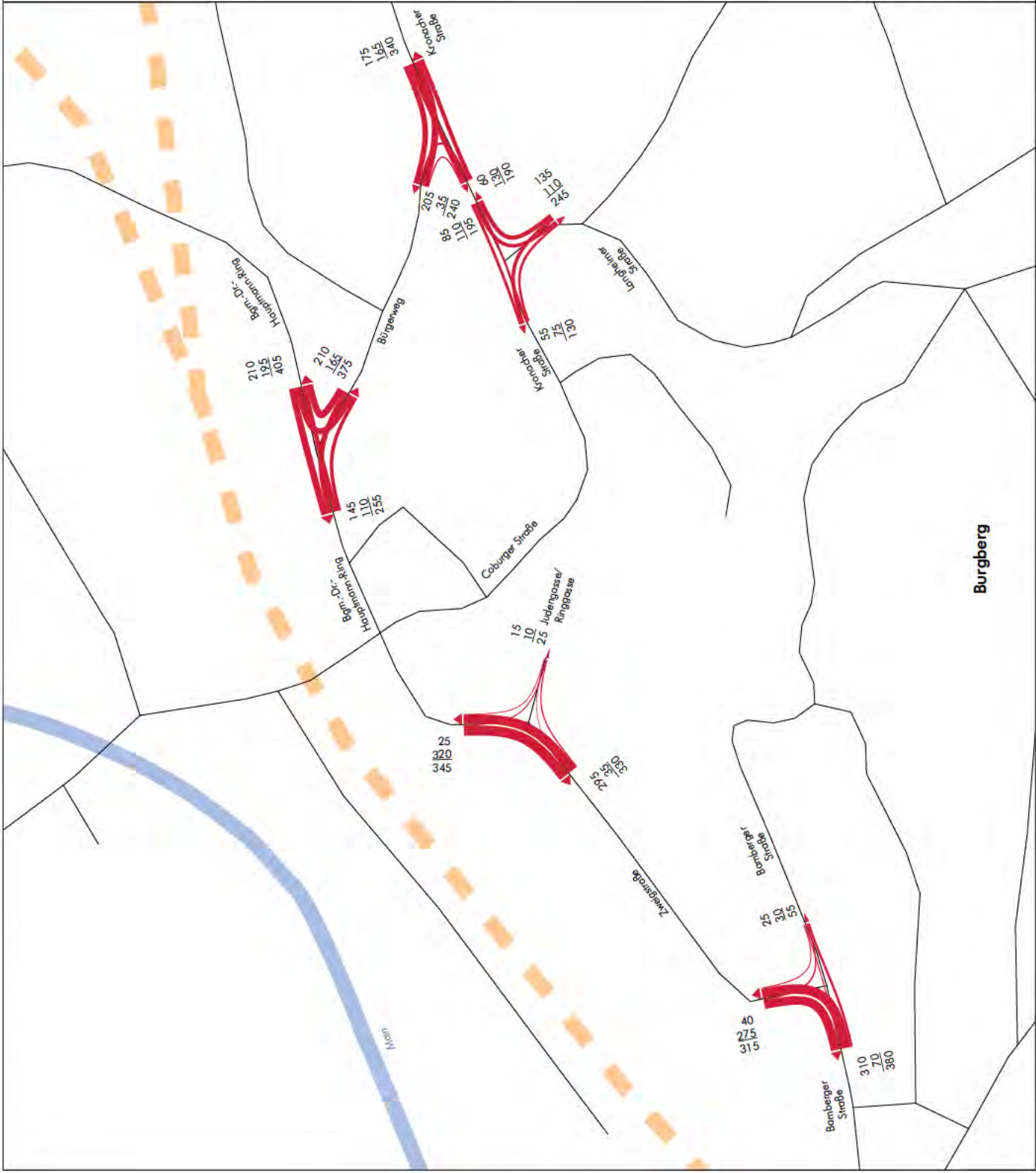
Plan 6.1
Morgenspitze Kfz
Kösten, 07.15 - 08.15 Uhr
[Kfz]
Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016

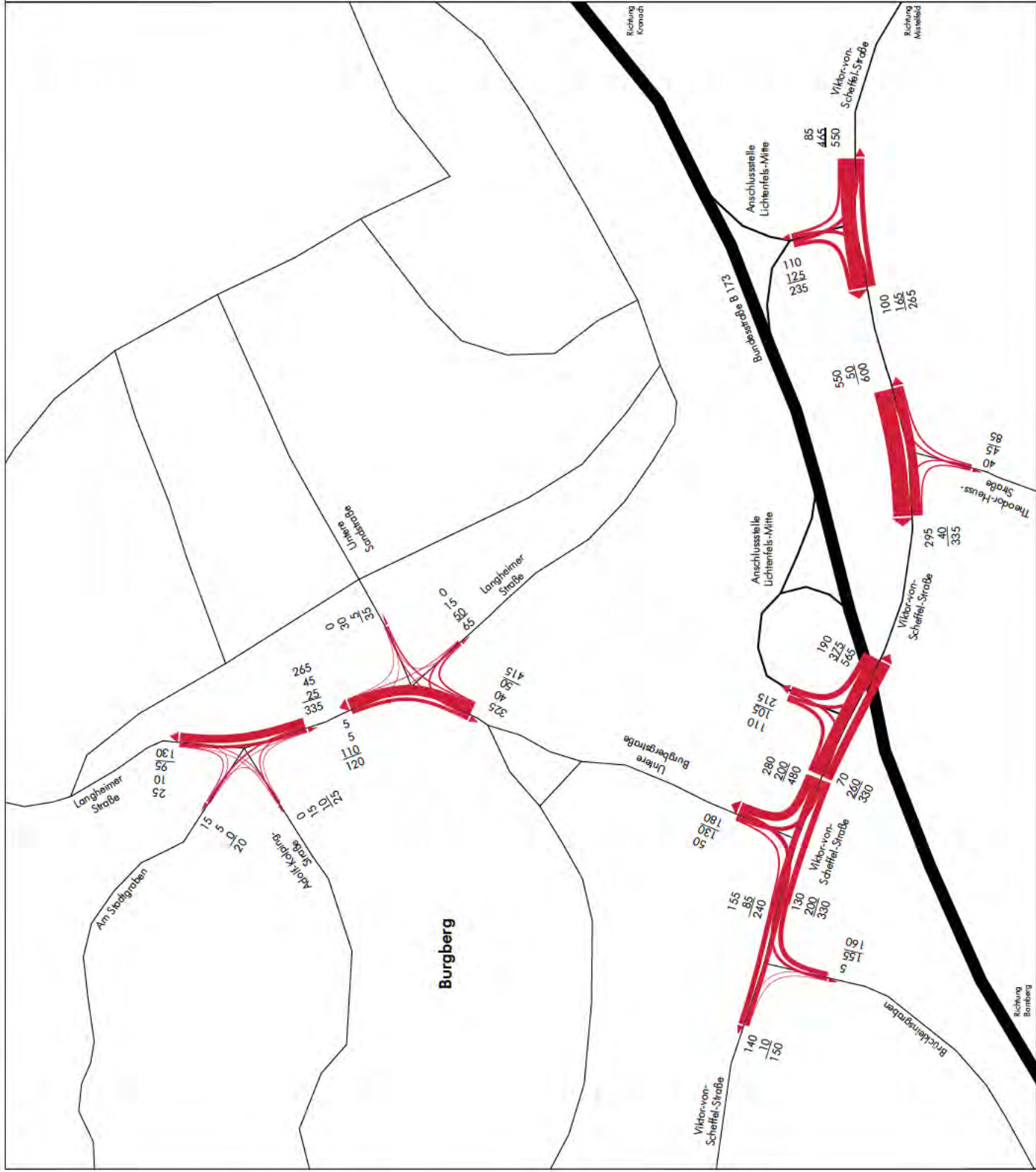


Plan 6.2
Morgenspitze Kfz
 Schney, 07.15 - 08.15 Uhr
 [Kfz]
 Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
 Planstand 14.12.2016

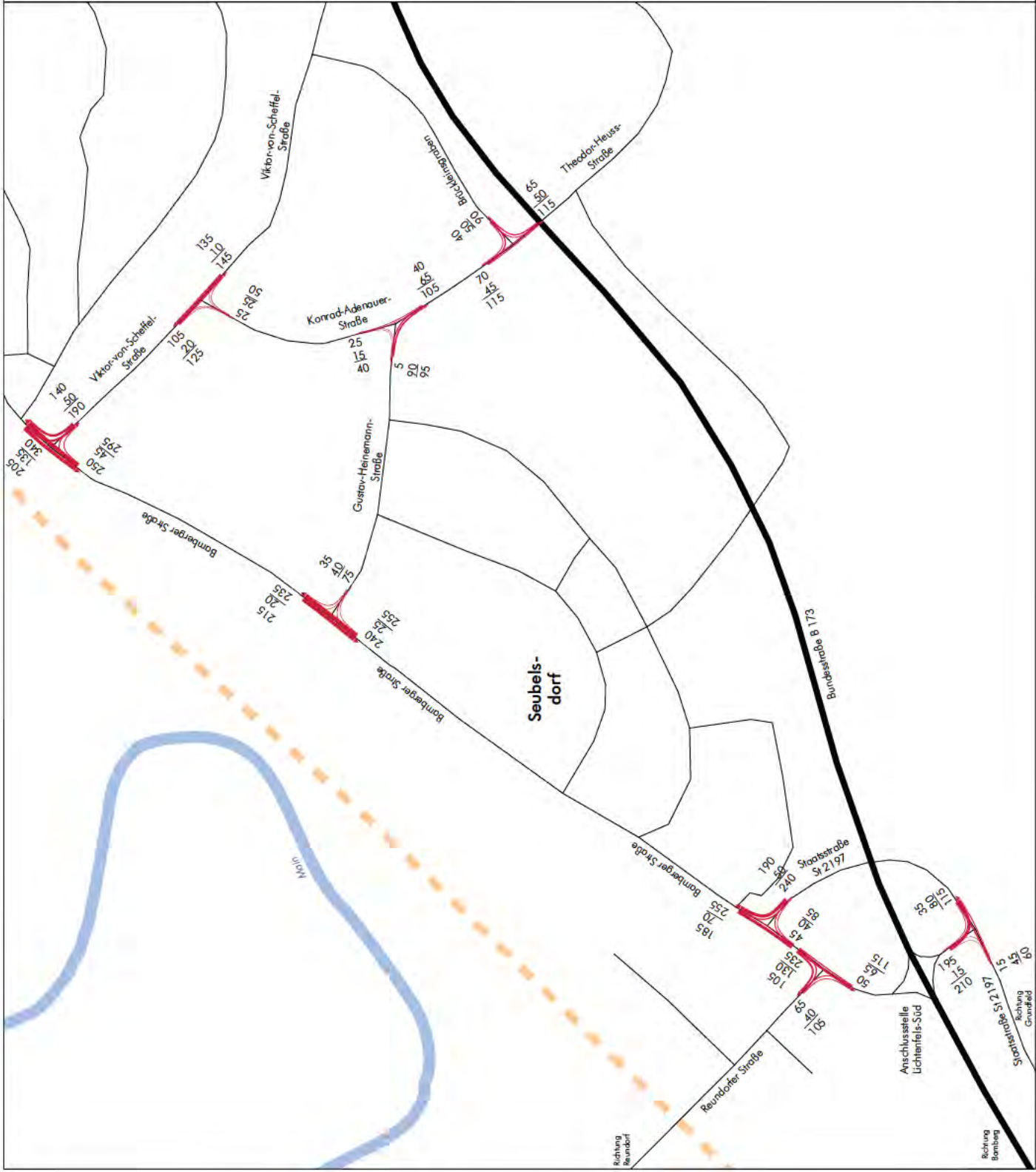


Plan 6.3
Morgenspitze Kfz
 Lichtenfels Ost, 07.15 - 08.15 Uhr
 [Kfz]
 Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
 Planstand 14.12.2016





Plan 6.5
Morgenspitze Kfz
Lichtenfels Süd, 07.15 - 08.15 Uhr
[Kfz]
Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016



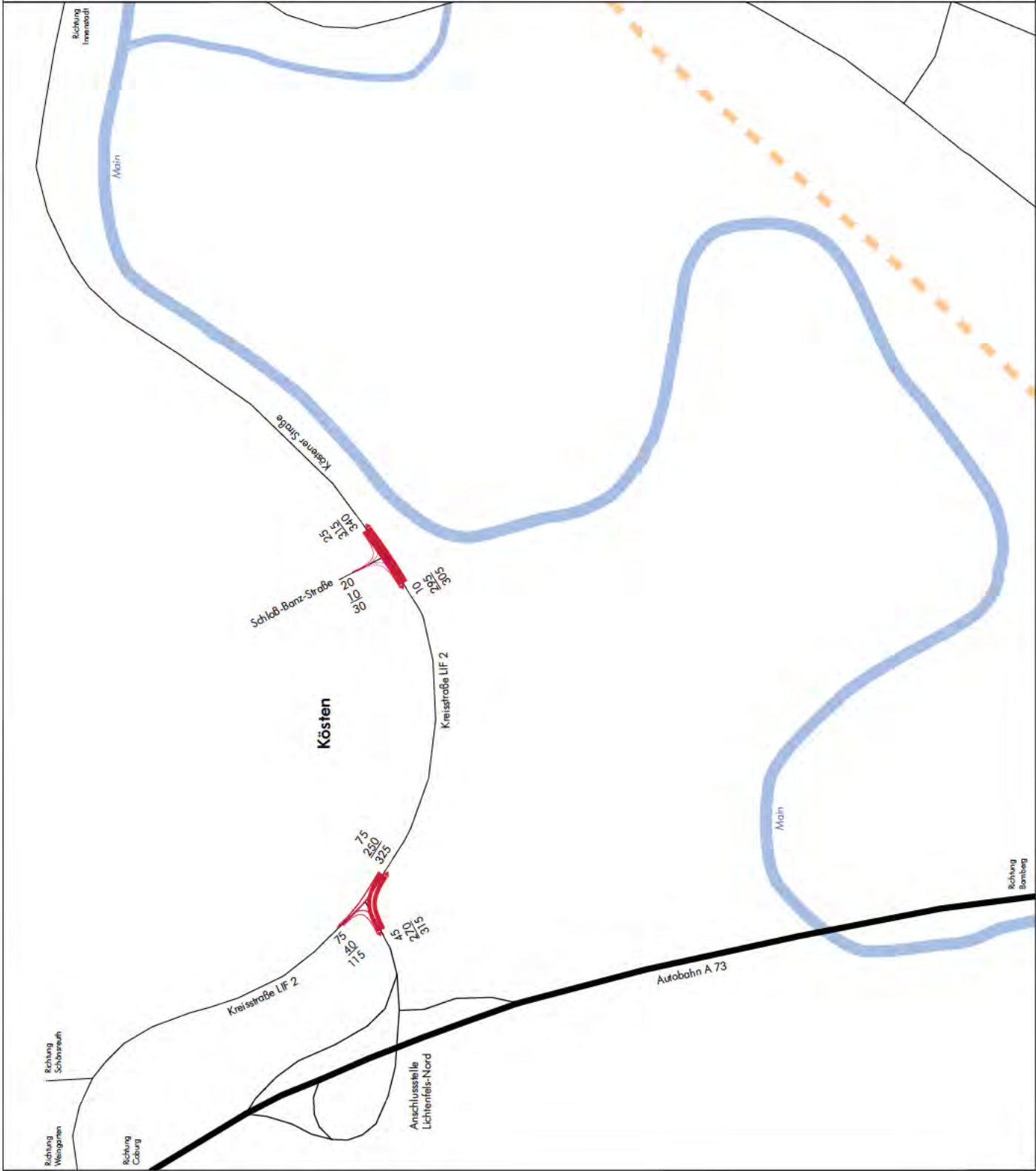
Plan 6.6
Morgenspitze Kfz
 Seubelsdorf, 07.15 - 08.15 Uhr
 [Kfz]
 Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
 Planstand 14.12.2016

Richtung
Reindorf

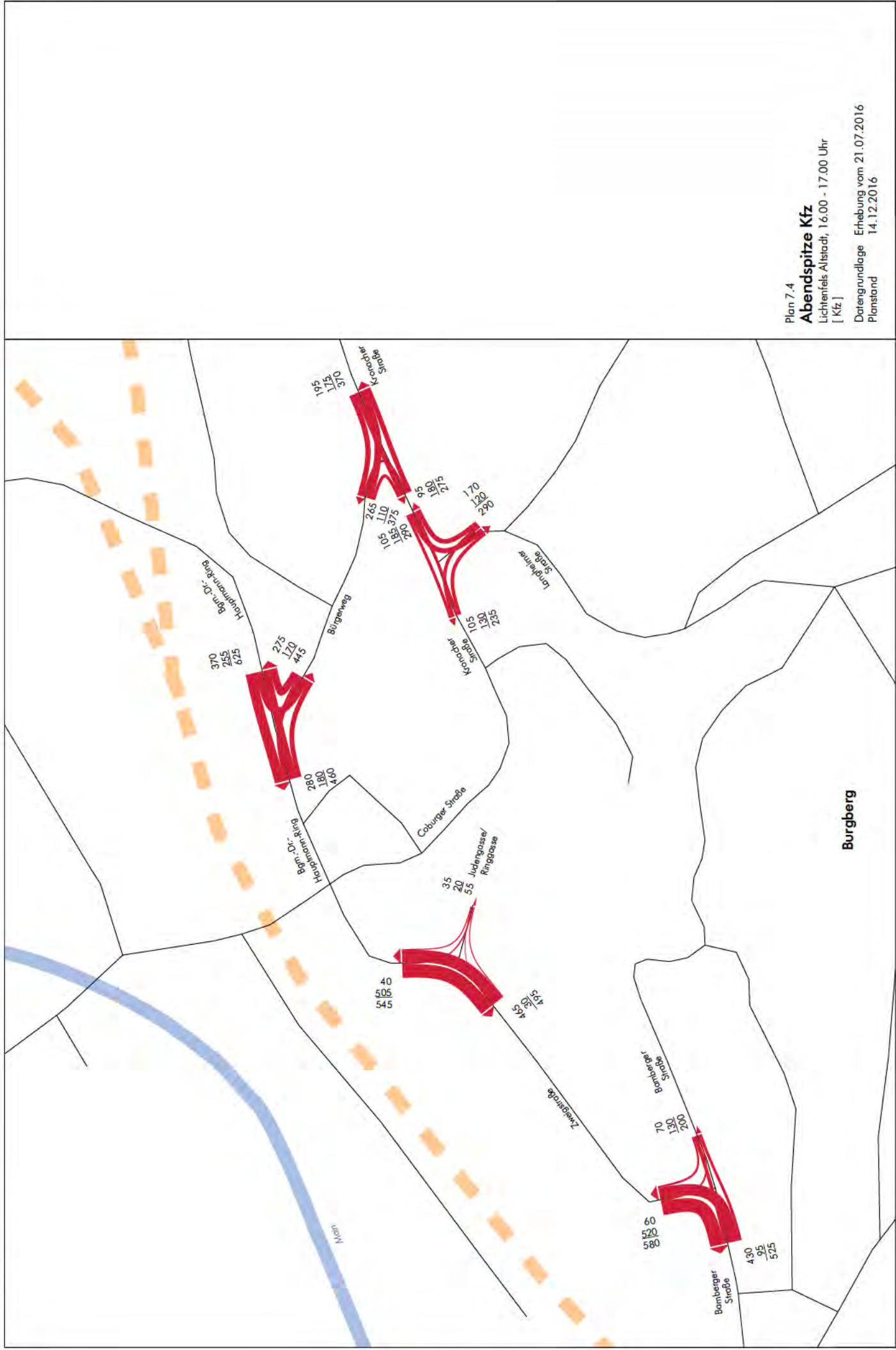
Richtung
Bamburg

Anschlussstelle
Lichtenfels-Süd

Richtung
Grundfeld

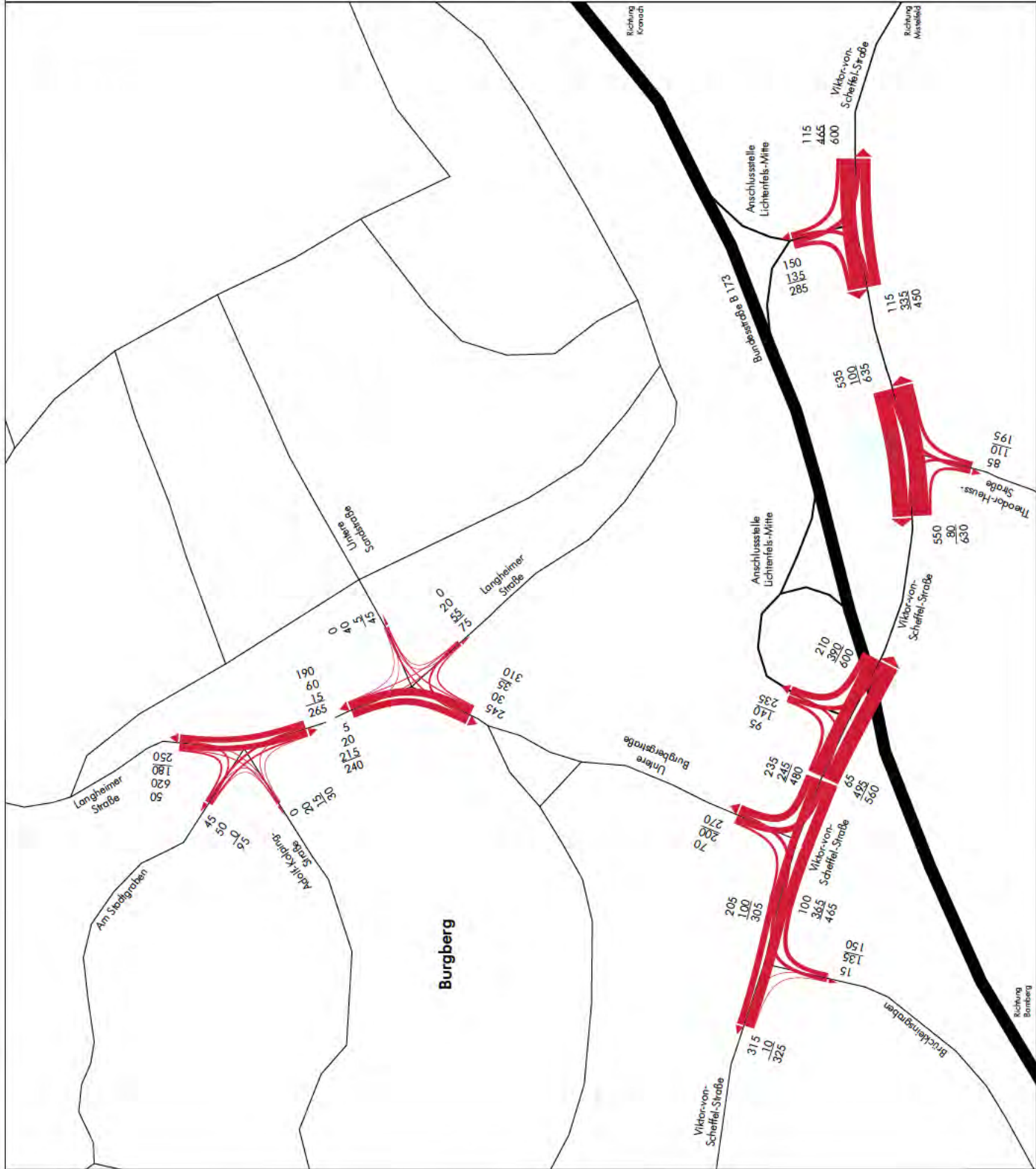


Plan 7.1
Abendspitze Kfz
Kösten, 16.00 - 17.00 Uhr
[Kfz]
Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016



Plan 7.4
Abendspitze Kfz
Lichtenfels Altstadt, 16.00 - 17.00 Uhr
[Kfz]
Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016

Burgberg



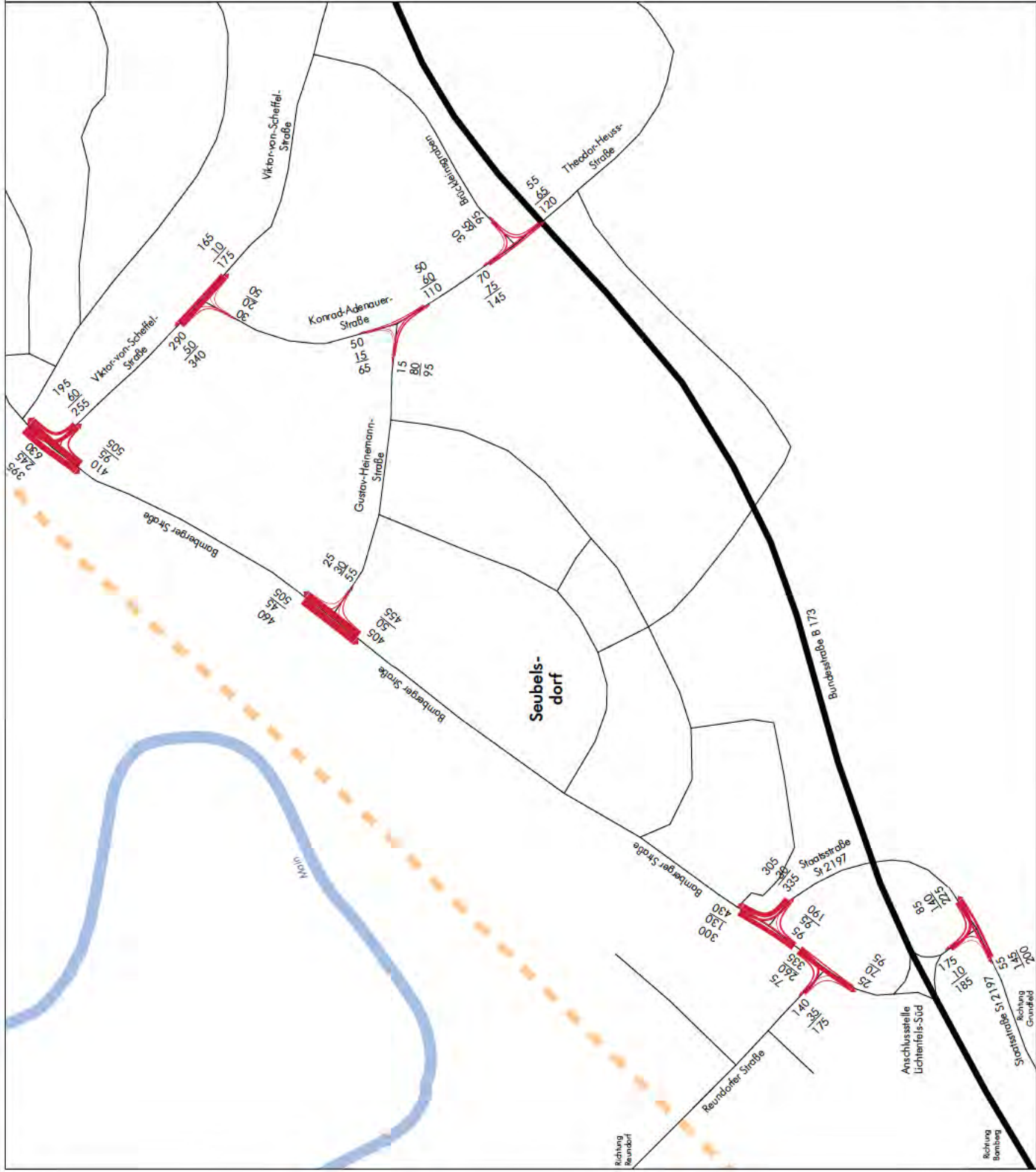
Plan 7.5

Abendspitze Kfz

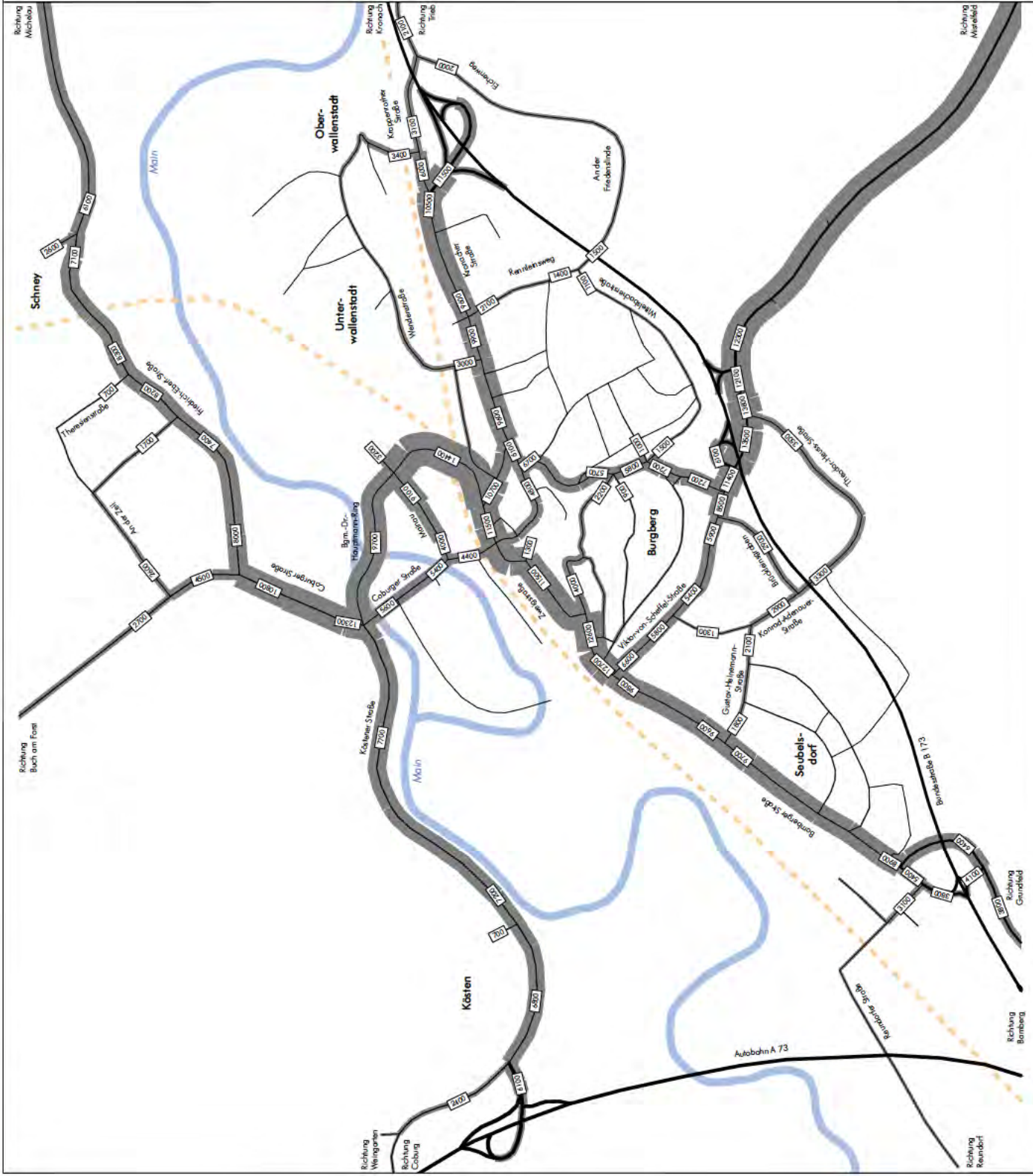
Lichtenfels Süd, 16.00 - 17.00 Uhr

[Kfz]

Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016



Plan 7.6
Abendspitze Kfz
 Seubelsdorf, 16.00 - 17.00 Uhr
 [Kfz]
 Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
 Planstand 14.12.2016



Plan 8.1
Tagesverkehr Kfz
 [Kfz/24h]

Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
 Planstand 14.12.2016



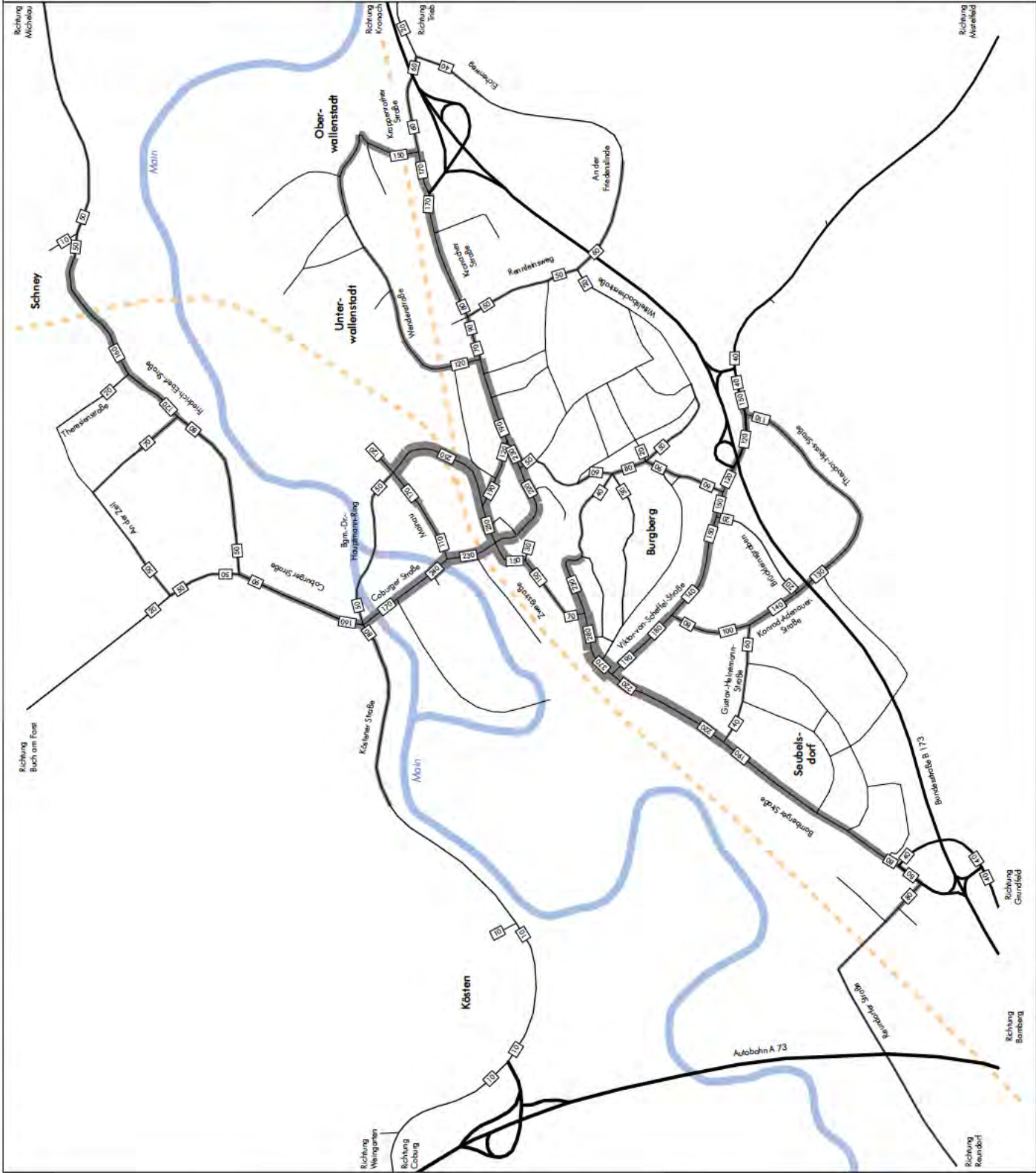
Plan 8.2
Tagesverkehr Schwerverkehr
[SV/24h]

Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016



Plan 8.3
Tagesverkehr Schwerverkehrs-Anteil
[%]

Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016



Plan 8.4
Tagesverkehr Radverkehr
[Fahräder]

Datengrundlage Erhebung vom 21.07.2016
Planstand 14.12.2016



Legende

Erhebungsgebiete

A - Schützenplatz

B - Zwickstraße, Ringgasse, Farbgrasse, Rathaus

B.1 - Parkplatz hinter Rathaus

B.2 - Farbgrasse

B.3 - Ringgasse Süd

B.4 - Ringgasse Nord

B.5 - Parkplatz Zwickstraße

B.6 - Zwickstraße Nordseite

C - Coburger Straße, Hirschenstraße, Laurenzstraße

C.1 - Coburger Straße

C.2 - Hirschenstraße

C.3 - Laurenzstraße Nord

C.4 - Laurenzstraße Süd

D - Marktplatz, Pöbstenweg

D.1 - Marktplatz West

D.2 - Marktplatz Mitte

D.3 - Marktplatz Ost

D.4 - Pöbstenweg Süd

D.5 - Parkplatz Pöbstenweg

Plan 9

Erhebung öffentliche Parkmöglichkeiten

(Altstadt)

Maßstab 1:2.500 (DIN A3)

Planstand 14.12.2016