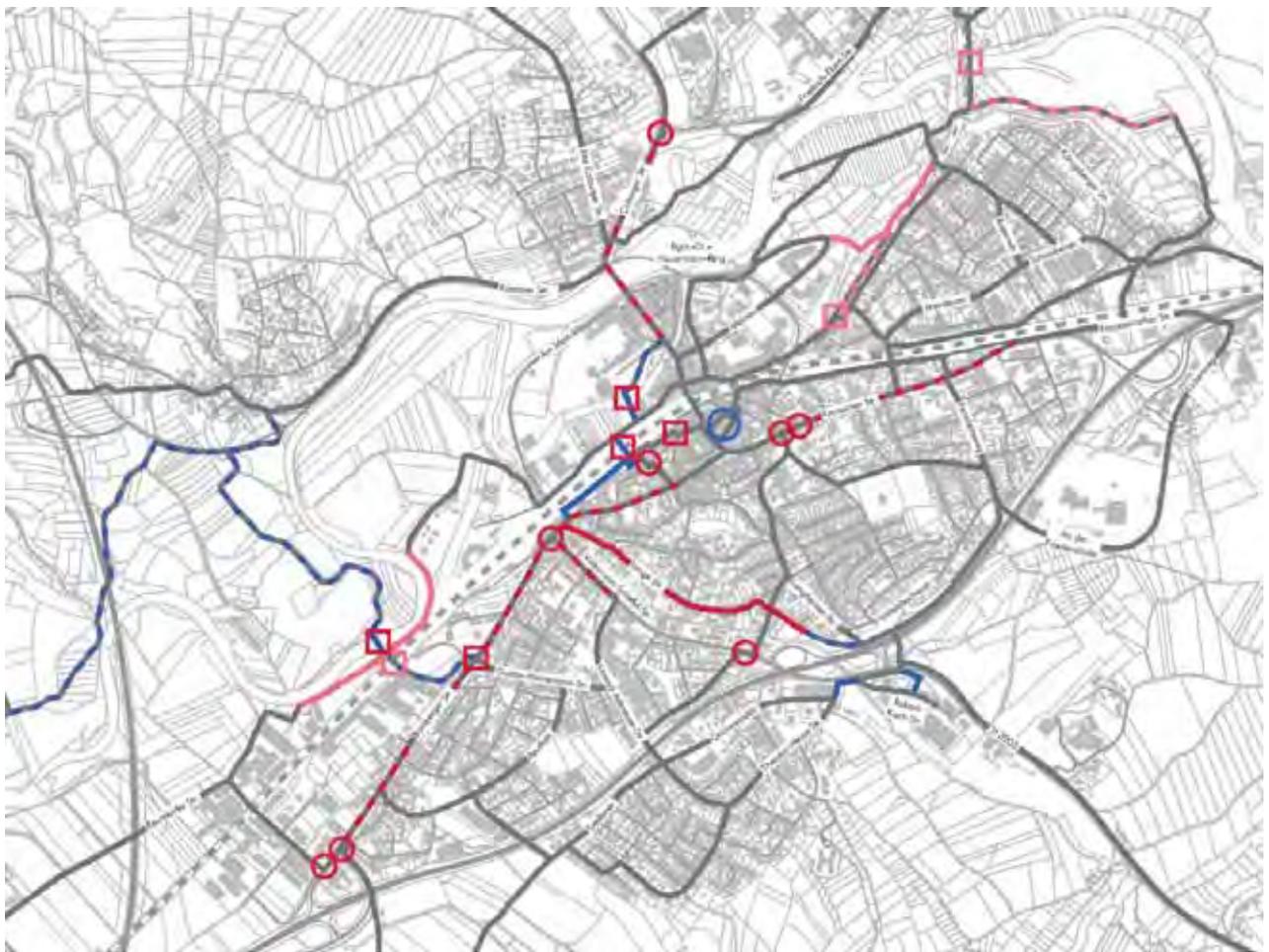


Stadt Lichtenfels Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen
- Stand März 2019 -



Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr

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



Stadt Lichtenfels

Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen

- Stand März 2019 -

Inhalt

1	Kfz-Verkehr	1
1.1	Ausgangslage Kfz-Verkehr	1
1.2	Konzept Kfz-Verkehr	1
1.3	Maßnahmen Kfz-Verkehr	2
2	Rad- und Fußgängerverkehr	8
2.1	Ausgangslage Radverkehr	8
2.2	Bestandssituation Radverkehr	11
2.3	Konzept Radverkehr	15
2.4	Maßnahmen Radverkehr	21
2.5	Fahrradparken	31
2.6	Fußgängerverkehr	34
3	Ruhender Verkehr	35
3.1	Bestandssituation Ruhender Verkehr	35
3.2	Konzept Ruhender Verkehr	35
3.3	Maßnahmen Ruhender Verkehr	35
4	ÖPNV	38
4.1	Bestandssituation ÖPNV	38
4.2	Maßnahmen ÖPNV	39

Anhang: Plandarstellungen

1 Kfz-Verkehr

- 1.1 Kfz-Verkehr - Bestand (Übersicht)
- 1.2 Kfz-Verkehr - Bestand (Altstadt)
- 1.3 Kfz-Verkehr - Verkehrsmagneten
- 1.4 Kfz-Verkehr - Konzeptvorschläge
- 1.5 Kfz-Verkehr - Konzeptskizzen Knotenpunkte
- 1.6 Kfz-Verkehr - Maßnahmenvorschlag Mainau

2 Rad- und Fußgängerverkehr

- 2.1 Radverkehr - Bestand Routen
- 2.2 Radverkehr - Ergebnisse Planungswerkstatt
- 2.3 Radverkehr - Konzept Routen
- 2.4 Radverkehr - Maßnahmen
- 2.5 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Bamberger Straße
- 2.6 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Kronacher Straße
- 2.7 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Coburger Straße

3 Ruhender Verkehr

- 3.1 Ruhender Verkehr - Bestand öffentliche Parkmöglichkeiten
- 3.2 Ruhender Verkehr - Erhebung öffentliche Parkmöglichkeiten

4 ÖPNV

- 4.1 ÖPNV - Bestand (Erschließung Bus)

Stadt Lichtenfels

Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen
Kapitel 2 - Rad- und Fußgängerverkehr

- Stand März 2019 -

Inhalt

2	Rad- und Fußgängerverkehr	8
2.1	Ausgangslage Radverkehr	8
2.2	Bestandssituation Radverkehr	11
2.3	Konzept Radverkehr	15
2.4	Maßnahmen Radverkehr	21
2.5	Fahrradparken	31
2.6	Fußgängerverkehr	34

2 Rad- und Fußgängerverkehr

- 2.1 Ausgangslage Radverkehr** Das Radfahren nimmt in Lichtenfels einen verhältnismäßig geringen Anteil von etwa 14% des gesamten Verkehrsaufkommens ein (bezogen auf den Binnenverkehr; ermittelt in der Haushaltsbefragung). Bei der Verkehrszählung wurde eine starke Nutzung der großen Ein- und Ausfallstraßen (Bamberger Straße, Kronacher Straße, Coburger Straße) sowie des Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ringes zwischen Mainau und Bürgerweg (Überquerung der Bahnlinie zum/ vom LIF.E Center) und in Teilen der Viktor-von-Scheffel-Straße, der Konrad-Adenauer-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße ermittelt. Trotz der insgesamt nicht übermäßig günstigen topographischen Voraussetzungen scheint insgesamt dennoch eine Steigerung möglich zu sein. Dazu müssen jedoch noch einige Rahmenbedingungen verbessert und Schwachstellen beseitigt werden.

Grundsätzlich lässt sich neben einem Netz von überregionalen Radwanderwegen ein bereits bestehendes und von den Einwohnern genutztes lokales Radwegernetz feststellen. Dieses besteht aus Haupt- und Nebenwegen und ist in Plan 2.1 dargestellt.

- 2.1.1 Überregionale Routen** Die bedeutendste überregionale Radroute (Überregionale Radroute 1) stellt der Main-Radweg dar, welcher dem gesamten Verlauf des Flusses von Bayreuth über Bamberg, Schweinfurt, Würzburg, Aschaffenburg und Frankfurt bis zur Mündung in den Rhein folgt. Er führt in Lichtenfels von Michelau auf der Südseite des Mains kommend durch Oberwallenstadt und über die Krappenrother Straße, die Gabelsbergerstraße, die Dr.-Martin-Luther-Straße und die Kronacher Straße mitten ins Stadtzentrum und weiter über die Bamberger Straße, die Viktor-von-Scheffel-Straße, die Konrad-Adenauer-Straße und die Siedlerstraße in Richtung Grundfeld.

Ebenfalls auf dieser Route verlaufen diverse Fernradwanderwege (EuroVelo-Route 4 "Central Europe Route", Deutschlandroute 5 "Saar-Mosel-Main", Deutschlandroute 11 "Ostsee-Oberbayern") sowie teilweise der Radwanderweg "Oberes Maintal - Coburger Land" (Überregionale Radroute 2), welcher der Bamberger Straße weiter stadtauswärts folgend anschließend über die Reundorfer Straße nach Reundorf und weiter über die Mainauen und Weingarten in Richtung Coburg führt.

Ergänzt wird das Netz durch weitere durch den Landkreis Lichtenfels (und benachbarte Landkreise) ausgewiesene Radwege:

- Überregionale Route 3: Von der Altstadt über die Coburger Straße, den Lichtenfelser Weg und die Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Michelau und weiter nach Kronach oder Kulmbach;
- Überregionale Route 4: Von der Coburger Straße über die Alte Coburger Straße in Richtung Buch am Forst und weiter nach Coburg;
- Überregionale Route 5: Von der Coburger Straße entlang der Köstener Straße und weiter über die Schloß-Banz-Straße und den Mainwiesenweg in Richtung Weingarten und weiter nach Bad Staffelstein und Bamberg;
- Überregionale Route 6: Von der Bamberger Straße entlang des Pilgerweges zur Verbindung mit dem Main-Radweg.

2.1.2 Lokale Hauptrouen

Die bestehenden lokalen Hauptrouen dienen in erster Linie der Ergänzung und Verknüpfung der durch die überregionalen Rouen gewährleisteten überörtlichen Verbindung zwischen der Kernstadt von Lichtenfels und ihren außenliegenden Stadtteilen (insbesondere die aus Sicht der Radverkehrs günstig und in geringer Entfernung gelegenen Stadtteile Schney, Kösten, Seubelsdorf und Reundorf sowie mit Abstrichen die etwas weiter entfernten Stadtteile Mistelfeld, Klosterlangheim, Weingarten und Schönsreuth), sowie den Nachbargemeinden und ihrer Gemeindeteile (Michelau, Bad Staffelstein mit Schönbrunn, Grundfeld und Vierzehnheiligen):

- Hauptroue 1: Von der Coburger Straße (Anschluss an die Überregionale Route 3) über die Mainau, entlang der Bahnlinie zum Wiesenweg, weiter durch die Mainauen und über die Bahnbrücke bis zur Friedrich-Ebert-Straße in Schney (Anbindung an die Überregionale Route 3 an der Weinbergstraße und am Lauersberg);
- Hauptroue 2: Von der Dr.-Martin-Luther-Straße (Anschluss an den Main-Radweg) über die Bahnbrücke, die Frankenstraße und den Unterwallenstadter Weg und durch die Bahnunterführung (Anschluss an die Hauptroue 1);
- Hauptroue 3: Von der Frankenstraße (Anschluss an die Hauptroue 2) über den Oberwallenstadter Weg zur Alten Reichsstraße (Anschluss an den Main-Radweg);
- Hauptroue 4: Von der Kronacher Straße oder der Gabelsbergerstraße (Anschluss an den Main-Radweg) über die Kronacher Straße bis zum Gymnasium, weiter über den Rennleinsweg und die Friedenslinde bis zum Hallenbad und zur Mittelschule und über den Eichenweg und die Krappenrother Straße zurück zum Main-Radweg;

- Hauptroute 5: Von der Konrad-Adenauer-Straße (Anschluss an den Main-Radweg) über die Viktor-von-Scheffel-Straße in Richtung Mistelfeld;
- Hauptroute 6: Von der Kronacher Straße (Anschluss an den Main-Radweg) über die Langheimer Straße und den Weg zwischen Wittelsbacherstraße und Bundesstraße B 173 zum Rennleinsweg (Anschluss an die Hauptroute 4) mit Abzweig durch die Unterführung unter der Bundesstraße B 173 in Richtung Gewerbegebiet an der Robert-Koch-Straße (Anschluss an die Hauptroute 7);
- Hauptroute 7: Von der Siedlerstraße (Anschluss an den Main-Radweg) über die Theodor-Heuss-Straße zum Gewerbegebiet an der Robert-Koch-Straße;
- Hauptroute 8: Verbindung zwischen der Bamberger Straße (Anschluss an die Überregionale Route 2) und der Konrad-Adenauer-Straße (Anschluss an den Main-Radweg) über die Gustav-Heinemann-Straße;
- Hauptroute 9: Von Reundorf (Anschluss an die Überregionale Route 2) über die Ulmenstraße und die Schönbrunner Straße in Richtung Bad Staffelstein;
- Hauptroute 10: Von der Alten Coburger Straße (Anschluss an die Überregionale Route 3) über die Coburger Straße, An der Zeil und die Thiersteinstraße zur Friedrich-Ebert-Straße (Anschluss an Überregionale Route 3).

2.1.3 Lokale Nebenrouten

Die bestehenden lokalen Nebenrouten dienen in erster Linie der innerörtlichen Verdichtung des Haupttroutennetzes innerhalb der Kernstadt von Lichtenfels und verlaufen in aller Regel über Nebenstraßen.

- Nebenroute 1: Von der Dr.-Martin-Luther-Straße (Anschluss an den Main-Radweg) über die Gabelsbergerstraße, auf dem Weg unter dem Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring hindurch zur Signalanlage mit dem Bürgerweg und über die Mauergasse und die Laurenzistraße beziehungsweise die Kirchgasse und die Hirtenstraße ins Stadtzentrum (Anschluss an den Main-Radweg);
- Nebenroute 2: Von der Langheimer Straße (Anschluss an die Hauptroute 6) über die Friedhofstraße, den Friedhofweg und die Dr.-Wittmann-Straße zum Rennleinsweg (Anschluss an die Hauptroute 4);
- Nebenroute 3: Von der Langheimer Straße (Anschluss an die Hauptroute 6) über die Untere Burgbergstraße zur Viktor-von-Scheffel-Straße (Anschluss an die Hauptroute 5) und weiter über den Brückleinsgraben zur Konrad-Adenauer-Straße (Anschluss zum Main-Radweg);

- Nebenroute 4: Von der Theodor-Heuss-Straße (Anschluss an die Hauptroute 6) über die Riemenschneiderstraße und die Cournonstraße bis zur Siedlerstraße (Anschluss an den Main-Radweg) und weiter über die Waldstraße und die Reuthstraße bis zur Bamberger Straße (Anschluss an die Überregionale Route 2) mit Abzweig über die Reuthstraße zur Gustav-Heinemann-Straße (Anschluss an die Hauptroute 7);
- Nebenroute 5: Vom Unterwallenstadter Weg (Anschluss an die Hauptroute 2) durch die Bahnunterführung und über die Bäcker-gasse, und den Schneidmühlweg unter dem Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring hindurch und über die Mainauen zum Wiesenweg (Anschluss an die Hauptroute 1) mit Abzweigungen zur Mainau (Anschluss an die Hauptroute 1) und zum Flussbad;
- Nebenroute 6: Von der Frankenstraße (Anschluss an die Haupt-route 2) über die Wendenstraße und die Schwabenstraße zum Brückenberg (Anschluss an den Main-Radweg) und weiter über die Krößwehrstraße bis zum Campingplatz mit Abzweig über die Bayernstraße oder die Pfälzerstraße bis zum Unterwallenstadter Weg (Anschluss an die Hauptroute 2);
- Nebenroute 6: Von der Thiersteinstraße (Anschluss an die Haupt-route 10) über den Hinteren Rutschberg, Am Krebsbach, die Parkstraße und Am Lauersberg bis zur Friedrich-Ebert-Straße (Anschluss an die Überregionale Route 3) mit Abzweigen über den Vorderen Rutschberg, die Schafgasse und die Weinbergstraße zur Friedrich-Ebert-Straße (Anschluss an die Überregionale Route 3), sowie über Am Schneitruß in Richtung Hammer oder über die Neuensorger Straße in Richtung Seehof.

2.2 Bestandssituation Rad- verkehr

Das Radwegeroutennetz wurde einerseits intensiv selbständig unter-sucht, um die Situation aus eigener Anschauung kennenzulernen. An-dererseits wurde im Rahmen der beiden Planungswerkstätten mit dem Stadtrat und den Bürgern zusätzlich ausgiebig diskutiert, um die Situa-tion aus dem Blickwinkel der täglichen Nutzer zu verstehen. Die Ergeb-nisse der Planungswerkstätten zur Bewertung der Bestandssituation in-klusive Konzeptvorschlägen zur Verbesserung sind in Plan 2.2 darge-stellt. Aufbauend hierauf wird nach verschiedenen Aspekten differen-ziert. Folgende Themen stehen somit im Mittelpunkt:

- Sicherheitsprobleme im Radwegenetz;
- Lücken im Radwegenetz;
- Querungssituationen (durch die Barrierewirkung des Mains und der Bahnlinien, sowie an Hauptverkehrsstraßen);
- Sonstige mangelhafte Situationen (beispielsweise aufgrund von Unübersichtlichkeit oder Uneindeutigkeit).

2.2.1 Sicherheitsprobleme im Radwegenetz



Wendenstraße (Bestand 2016)

Prinzipiell ist festzuhalten, dass eine geeignete Infrastruktur für den Radverkehr (eigene Radwege oder Radfahr-/ Schutzstreifen auf der Fahrbahn) lediglich rudimentär und unzusammenhängend vorhanden ist. So existiert entlang der Wendenstraße/ Schwabenstraße beispielsweise zwar ein gemeinsamer Fuß- und Radweg mit markierten Furten über die kreuzenden Straßen. Eine Weiterführung insbesondere in Richtung Stadtzentrum besteht jedoch genauso wenig wie die des Zweirichtungs-Radwegs entlang der Krappenrother Straße/ Kronacher Straße.

Zudem stellt die Tatsache, dass insbesondere die überregionalen Routen sowie ein Teil der Hauptrouten entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen läuft, ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsproblem für Radfahrer dar. Dies ist insbesondere entlang der großen Hauptein- und -ausfallstraßen (Bamberger Straße, Kronacher Straße und Coburger Straße) sowie der Viktor-von-Scheffel-Straße der Fall.



Bamberger Straße (Bestand 2016)

Die bestehende Regelung der Freigabe des Gehweges auf der südöstlichen Seite der Bamberger Straße für Radfahrer in beide Richtungen wird hierbei aufgrund seiner geringen Breite sowie der Vielzahl von querenden Straßen und Einmündungen als potentiell sicherheitsgefährdend erachtet. Zudem beschränkt sich diese Regelung auf den Bereich zwischen der Viktor-von-Scheffel-Straße und der Staatsstraße St 2197 Richtung Grundfeld - es existiert weder eine adäquate Weiterführung in Richtung Stadtzentrum noch eine praktikable Lösung in Richtung Reundorf.



Kronacher Straße (Bestand 2016)

Auf der Kronacher Straße im Bereich zwischen dem Oberen Tor und der Krappenrother Straße fehlt momentan jegliche Radverkehrsinfrastruktur. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass hier eine Vielzahl von Verkehrsmagneten liegen (mit dem Gymnasium zudem einer, welcher aufgrund des Alters der Verkehrsteilnehmer zu einem erheblichen Teil mit dem Fahrrad angefahren wird), ein nicht zu unterschätzendes Gefährdungspotential.



Coburger Straße (Bestand 2016)

Die Coburger Straße weist im Bereich zwischen der Schützenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße ebenfalls keine Radverkehrsinfrastruktur auf. Insbesondere im Bereich nördlich des Mains stellt dies aufgrund der dort sehr starken Verkehrsbelastung ein hohes Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar.



V.-v.-Scheffel-Straße (Bestand 2016)

Analog gilt dies auch für die Viktor-von-Scheffel-Straße - vor allem im Bereich ab der Anschlussstelle "Lichtenfels-Mitte" zur Bundesstraße B 173 stadtauswärts.

2.2.2 Lücken im Radwegnetz



Bahnhofplatz/ Zweigstraße
(Bestand 2016)

Trotz des bereits bestehenden Netzes ergeben sich einige Lücken, welche es zu schließen gilt. Dies bezieht sich insbesondere auf den Bahnhof, welcher mit dem Fahrrad nur schwer und in erster Linie über die stark befahrene Zweigstraße zu erreichen ist, welche keinerlei Infrastruktur für den Radverkehr aufweist. Die hierdurch erschwerte Verknüpfung zwischen Schienen- und Radverkehr wird durch das unzureichende Maß an attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten zusätzlich verschärft.

2.2.3 Querungssituationen



Fuß- und Radweg unter der Bahnbrücke über den Main (Bestand 2016)

Weitere Lücken im Radwegenetz bestehen hauptsächlich auf der Nebenrouten-Ebene (beispielsweise durch die Mainauen zwischen dem Campingplatz und der Hauptroute 1 nach Schney oder in Verlängerung der Bäckerstraße auf der nordwestlichen Seite der Bahnlinie von der Bahnunterführung bis zur Hauptroute 1 nach Schney).

Die Bahnlinien sowie der Main stellen erhebliche Barrieren in Lichtenfels dar, deren Überwindung für Radfahrer durch die relativ geringe Anzahl an Querungsmöglichkeiten und den teilweise schlechten Ausbau der Infrastruktur zusätzlich erschwert wird.

So ist beispielsweise die Radverbindung nach Schney (entlang der Hauptroute 1) im Bereich der Bahnbrücke über den Main aufgrund der geringen Breite und teilweise schlechten Einsehbarkeit bei gleichzeitiger Nutzung durch Fußgänger stark beeinträchtigt. Analog gilt dies auch für die Bahnunterführungen am Unterwallenstadter Weg und am Sportplatz des ESV Lichtenfels (an der Bamberger Straße gegenüber der Gustav-Heinemann-Straße).

Zudem ist das Befahren von stark belasteten Knoten (beispielsweise Bamberger Straße/ Viktor-von-Scheffel-Straße oder Coburger Straße/ Friedrich-Ebert-Straße) sowie das Queren der stark frequentierten Hauptein- und -ausfallstraßen (Bamberger Straße, Kronacher Straße, Coburger Straße) und weiterer stark befahrener Straßen (Viktor-von-Scheffel-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring, Zweigstraße) für Radfahrer mancherorts mit erheblichen Risiken verbunden.

Die Barrierewirkung der Bundesstraße B 173 wird aufgrund der in regelmäßigen Abständen vorhandenen und mit Ausnahme der Viktor-von-Scheffel-Straße prinzipiell radverkehrsverträglichen Quermöglichkeiten als weniger gravierend eingestuft.

2.2.4 Sonstige mangelhafte Situationen

Unterschiedliche weitere Situationen innerhalb von Lichtenfels sind aus Sicht der Radfahrer als unzureichend anzusehen.

- Die offizielle Routenführung des Main-Radweges von der Kronacher Straße über die Gabelsbergerstraße und die Dr.-Martin-Luther-Straße zurück zur Kronacher Straße kann nicht in vollem Maße nachvollzogen werden. Die Wegweisung vor Ort wird zusätzlich als uneindeutig und unübersichtlich empfunden;
- Die Sinnhaftigkeit der offiziellen Routenführung des Main-Radweges über die Viktor-von-Scheffel-Straße, die Konrad-Adenauer-Straße und die Siedlerstraße in Richtung Grundfeld wird angezweifelt;
- Die Einhaltung der Einbahnstraßenregelung in der Altstadt wird für Radfahrer als nicht erforderlich erachtet;
- Der Zustand (beispielsweise auf der Hauptroute 1 durch die Mainauen, auf der Verbindung von der Elisabethenstraße zur Langheimer Straße, entlang der Kronacher Straße bis zur Krappenrother Straße oder der Verbindung der Coburger Straße mit der Reundorfer Straße nördlich der Bahnlinie über die Wöhrdstraße und entlang des Mains) und/oder die Ausweisung (beispielsweise der Weg durch die Mainauen zwischen Kösten und Reundorf) des bestehenden Netzes wird teilweise als unzureichend erachtet;
- Die existierende Beschilderung der Radführung ist teilweise lückenhaft, inkonsequent oder sogar widersprüchlich. So besteht beispielsweise auf dem Radweg von Mistelfeld stadteinwärts kommend an der Viktor-von-Scheffel-Straße auf Höhe des einmündenden Feldwegs kurz vor der Auffahrt zur Bundesstraße B 173 eine Wegweisung geradeaus - an der nur etwa 15m entfernten Wegekreuzung (links durch die Unterführung in Richtung Robert-Koch-Straße, rechts durch die Unterführung in Richtung Langheimer Straße) ist jedoch keinerlei Beschilderung vorhanden, obwohl dies hier wesentlich wichtiger wäre. Ein zweites Beispiel sei mit der Beschilderung kurz hinter der Unterführung von der soeben beschriebenen Stelle in Richtung Robert-Koch-Straße gegeben. Radfahrer werden dort durch das Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges bis zur Robert-Koch-Straße eigentlich zum Absteigen und Schieben gezwungen. Abgesehen von der fragwürdigen



Lückenhafte Beschilderung
(Bestand 2017)



Widersprüchliche Beschilderung
(Bestand 2017)

Sinnhaftigkeit dieser realitätsfremden Regelung ist das Verbindungsstück in der Gegenrichtung jedoch für Radfahrer freigegeben. Als letztes Beispiel sei an dieser Stelle die Beschilderung des Weges von der Langheimer Straße durch die Grünanlage in Richtung Elisabethenstraße angeführt. Dieser Weg wird einerseits als Fußweg beschildert - andererseits wird der Radverkehr durch entsprechende Beschilderung auf genau diesen Weg verwiesen, ohne ihn offiziell für Radfahrer freizugeben.

2.3 Konzept Radverkehr

Aufbauend auf der Analyse der Bestandssituation wurde ein Konzept zur Ergänzung beziehungsweise Modifikation des bestehenden Radwegernetzes entwickelt, welches in Plan 2.3 dargestellt ist.

Auf Ebene der überregionalen Routen wird vorgeschlagen, den Main-Radweg in Richtung Westen ab der Viktor-von-Scheffel-Straße stadtauswärts entlang der Bamberger Straße und über den Pilgerweg in Richtung Grundfeld zu führen. Die bisherige Route über die Viktor-von-Scheffel-Straße, die Konrad-Adenauer-Straße und die Siedlerstraße kann zu lokalen Haupt- und Nebenrouten abgestuft werden. Außerdem wird empfohlen, den Main-Radweg in Richtung Osten komplett über die Kronacher Straße zu führen und den potentiell verwirrende Umweg über die Dr.-Martin-Luther-Straße und die Gabelsbergerstraße zurück zur Kronacher Straße fallen zu lassen. Diese Maßnahmen müssen mit den zuständigen Stellen koordiniert werden.

Auf Ebene der lokalen Haupttrouten wird empfohlen, die Viktor-von-Scheffel-Straße und die Langheimer Straße herabzustufen, um die parallel verlaufende, verkehrlich ruhigere Route über die Lange Straße und die Elisabethenstraße zu priorisieren. Außerdem sollte der Grüne-waldstraße eine höhere Bedeutung zukommen als der Theodor-Heuss-Straße und die Hauptroute über die Gustav-Heinemann-Straße auf der Gegenseite der Bamberger Straße durch Ausbau der vorhandenen Wege und der Bahnunterführung bis zur Reundorfer Straße weitergeführt werden. Weitere Netzergänzungen bestehen in einer kürzeren Anbindung der Robert-Koch-Straße von der Unterführung unter der Bundesstraße B 173 kommend und die Erschließung des Bahnhofs von der Bamberger Straße über die Bahnhofstraße sowie von der Coburger Straße über den Schützenplatz und die Wöhrdstraße.

Auf Ebene der lokalen Nebenrouten wird vorgeschlagen, das bestehende Netz insbesondere durch vorhandene oder neue Wege in den Mainauen und entlang der Bahnlinien sowie weiteren Erschließungsmöglichkeiten des Bahnhofs zu ergänzen.

Als generelle übergeordnete Ziele für die weiterführende Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem "Animationswert" zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden.
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Für die sachgerechte Beurteilung der Anforderungen des Radverkehrs sind seine verschiedenen Erscheinungsformen von Wichtigkeit. Als Freizeitverkehrsmittel ist das Fahrrad allgemein beliebt; entscheidend sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr (beispielsweise vom Wohnort zur Arbeitsstätte) erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielflächen und um Schulen eine nicht zu übersehende Rolle spielt.

Im Folgenden finden sich zunächst ausführliche allgemeine Anmerkungen bezüglich des entwickelten Radwegernetzes, in Abschnitt 2.4 folgen Vorschläge für konkrete Maßnahmen zu dessen Realisierung.

2.3.1 Ansprüche an Haupt- routen

- Axialer beziehungsweise tangentialer Verlauf mit gesamtgemeindlichem Verbindungscharakter, möglichst abseits der Haupt-
routen des Kfz-Verkehrs;
- Möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (beispielsweise Bahnhof, Schulen, Einkaufszentren);
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz;
- Klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegführung;
- Hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren, soweit erforderlich (ausreichende Regelbreiten);
- Attraktives Umfeld;
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes;

- Gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete;
 - Regelmäßiger Unterhalt und Pflege (auch Winterdienst);
 - Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen.
- 2.3.2 Ansprüche an Nebenrouten
- Sinnfällige Verknüpfung mit den Haupttrouten;
 - Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene;
 - Erschließung der quartiersinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens;
 - Durchgängigkeit (möglichst beidseitige Anbindung der Wege)
 - Gute Befahrbarkeit;
 - Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
- 2.3.3 Dimensionierung von Radverkehrsanlagen
- Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln zu entnehmen.
- Die Breite von kombinierten Geh- und Radwegen sowie Zweirichtungs-Radwegen sollte 2,50m nicht unterschreiten, jene von Einrichtung-Radwegen minimal 2,00m betragen. Radfahrstreifen beziehungsweise Schutzstreifen auf der Fahrbahn sollten jeweils mindestens 1,85m beziehungsweise 1,25m breit sein.
- 2.3.4 Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
- Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unerwünschte Durchgangs- beziehungsweise Schleichverkehre reduzieren sich tendentiell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo-30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen.
- Die Umsetzung von Verkehrsberuhigungen erweist sich in Lichtenfels momentan noch als verhältnismäßig unzusammenhängendes Stückwerk aus einzelnen Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Strecken. Ein zugrundeliegendes Konzept (beispielsweise die grundsätzliche Beruhigung von Wohngebieten) ist hierbei nicht erkennbar. Die Ausweitung der bestehenden Verkehrsberuhigungen insbesondere auf Nebenstraßen ist aus Sicherheitsgründen prinzipiell zu empfehlen.

- 2.3.5 Querungsstellen Ausgewiesene Querungsstellen an stark befahrenen Straßen sollen folgende Merkmale besitzen:
- Gute Erkennbarkeit;
 - Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle;
 - Beitrag zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit durch die Gestaltung;
 - Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln;
 - Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen;
 - Ausreichende Breite von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades, mindestens 2,50m);
 - Kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeit bei Lichtsignalanlagen.

- 2.3.6 Werbung für das Radfahren Mit steigendem Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als inner- und überörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Eine ökologisch verträgliche Nahmobilität fördert die Lebensqualität in der Stadt, schafft Begegnung, sie ist flächen- und ressourcenschonend, kostengünstig und klimafreundlich.

Grundlage eines Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Stadtentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität - Radfahren und Gehen - ist auch ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

- Radfahren und Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist das Fahrrad für viele Menschen bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel;
- Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern - "Miteinander statt Gegeneinander". Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Radfahrer, vielmehr sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es jedoch durchaus sinnvoll, sich an den schutzbedürftigsten Mitgliedern der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, den Fußgängern und Radfahrern;
- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs gearbeitet werden;
- Die "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK)" versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel widmen: "Die AGFK Bayern setzt sich als zentrales Ziel, den Schutz der Umwelt voranzubringen. Dabei soll besonders der Radverkehr als wesentliches Ele-

ment des Umweltverbundes in der Nahmobilität gefördert werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils im Modal-Split und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dafür soll in den Mitgliedskommunen eine radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden."

2.3.7 Flankierende Maßnahmen/ Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung

Folgende Maßnahmen, die keinen oder nur geringen Investitionsbedarf erfordern, sollten "im laufenden Betrieb" und im Verlauf des allgemeinen Planungsprozesses berücksichtigt werden, um das "Klima" für den Radverkehr zu verbessern und ein Bewusstsein für dessen verkehrspolitische Wertschätzung (auch im Verhältnis und im Maßstab gegenüber dem Kfz-Verkehr) zu schaffen:

Bauleitplanung

- Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regionalplanung bis zur Objektplanung);
- Integration in die einzelnen Planwerke;
- Sensibilisierung der Bauherren (beispielsweise für Fahrradabstellplätze).

Baustellen

- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (beispielsweise Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung);
- Ansprüche an die Zugänglichkeit bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen;
- Absicherung des Radverkehrs gegebenenfalls durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen beziehungsweise Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (beispielsweise kein "Radfahrer absteigen").

Verkehrsrechtliche Anordnungen

- Prüfung jeder Verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs;
- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit.

Winterdienst

- Anwendung des "differenzierten Winterdienstes" auch auf den Radverkehr (unter anderem vorzugsweise Räumung der Haupt-
routen);
- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein "Sommer-sport").

Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt

- Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (beispielsweise Scherben);
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen ("gemeinsame Erledigung").

Wegweisung

- Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige;
- Abstimmung mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises (Fortführung an den "Übergabepunkten" im Zuständigkeitsbereich der Stadt);
- Ausschilderung von Durchfahrtsrouten;
- Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (beispielsweise Schulen, Schwimmbad, Rathaus, Bahnhof und ähnliches).

Kommunikation

- Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, "Positiv-Schlagzeilen";
- Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden.

2.3.8 Weitere flankierende Maßnahmen

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Lichtenfels hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Dazu gehören:

- Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens);
- Prüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz;
- Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (beispielsweise "Mit dem Rad zur Arbeit");
- Weitere Vermarktung der überregionalen Radrouten;
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen gemeindlichen und staatlichen Planungen.

- 2.4 Maßnahmen Radverkehr** Im Folgenden werden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Radsituation in Lichtenfels bezüglich der beschriebenen Themen aufgeführt. Diese sind auch dem Plan 2.4 zu entnehmen.
- 2.4.1 Sicherheitsprobleme im Radwegenetz** Zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit von Radfahrern in Lichtenfels werden sowohl Maßnahmen zum Aufbau einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur als auch Maßnahmen zur Ausweisung und Kommunikation von Alternativrouten inklusive der Erhöhung deren Attraktivität vorgeschlagen.

Zunächst wird jeweils ein gesamtheitliches Konzept für die Bamberger Straße (im kompletten Abschnitt zwischen der Reundorfer Straße und dem Unteren Tor), die Kronacher Straße (im kompletten Abschnitt zwischen dem Oberen Tor und der Krappenrother Straße) sowie die Coburger Straße (im kompletten Abschnitt zwischen dem bereits umgestalteten Bereich südlich der Schützenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße) empfohlen.

Bamberger Straße

Der gesamtheitliche Maßnahmenvorschlag für die Bamberger Straße umfasst für den kompletten Bereich zwischen der Reundorfer Straße und dem Unteren Tor einen Umbau mit folgenden Einzelmaßnahmen (siehe Pläne 2.5.1 bis 2.5.7):

- Verringerung der Ausrundungsradien im Bereich des Knotenpunktes der Staatsstraße St 2197 mit der Bamberger Straße: Zur Reduzierung der Geschwindigkeit und Erhöhung der Übersichtlichkeit wird der Kreuzungsbereich beider Straßen deutlich reduziert und besser vom Kreuzungsbereich Bamberger Straße/ Seeleinstraße getrennt - der Freiläufer zum Rechtseinbiegen von der Staatsstraße auf die Bamberger Straße stadteinwärts entfällt. Die bereits als Trampelpfad existierende Querung für Fußgänger über den Fahrbahnteiler der Staatsstraße St 2197 wird baulich gestaltet und als Gehweg sowohl in beide Richtungen entlang der Bamberger Straße als auch direkt zum Pilgerweg fortgeführt;
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger zwischen der Staatsstraße St 2197 und der Seeleinstraße mit Bedarfs-Signalanlage ("Drück-Ampel"): Durch den größeren Abstand zwischen den Kreuzungsbereichen der Bamberger Straße mit der Staatsstraße St 2197 beziehungsweise der Seeleinstraße kann zwischen diesen Straßen eine sichere Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden;
- Zweirichtungs-Radweg auf der nordwestlichen Straßenseite zwischen der Rudolf-Diesel-Straße und der neu geschaffenen Querungsmöglichkeit: Zur sicheren Führung des Radverkehrs zur/ von

der Rudolf-Diesel-Straße wird ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von mindestens 3,00m realisiert. Dieser bindet an beidseitige Schutzstreifen in der Rudolf-Diesel-Straße an, führt in einem kurzen Bogen durch den Grünstreifen zwischen der Rudolf-Diesel-Straße und der Rampe zur Bundesstraße B 173 und quert anschließend die Reundorfer Straße mit einer farblich hervorgehobenen Radfahrerfurt. Zur Erhöhung der Sicherheit wird die Reundorfer Straße mit einem Stoppschild mit Zusatzschild für querende Radfahrer (StVO Zeichen 206 mit Zusatzzeichen 1000-32) beschildert. Im weiteren Verlauf der Bamberger Straße wird die Böschung auf der nordwestlichen Straßenseite zum Gelände des Autohauses (Mercedes-Benz) beziehungsweise der Filiale von McDonald's durch eine Stützmauer aufgefangen, so dass sowohl der Gehweg als auch der Zweirichtungs-Radweg bis zur neu geschaffenen Querungsmöglichkeit geführt werden können;

- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn zwischen der neu geschaffenen Querungsmöglichkeit und dem Unteren Tor: Unmittelbar nordöstlich der neu geschaffenen Querungsmöglichkeit wird der stadteinwärts führende Radverkehr zunächst bis zum Kreuzungsbereich mit der Seeleinstraße als Einrichtungs-Radweg mit einer Breite von mindestens 2,00m geführt, um dort in einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn überführt zu werden. Der stadtauswärts führende Schutzstreifen wird im Vorfeld der neu geschaffenen Querungsmöglichkeit von der Fahrspur des Kfz-Verkehrs getrennt, um anschließend in den Zweirichtungs-Radweg überführt werden zu können. Beide Schutzstreifen werden mit entsprechenden Fahrrad-Piktogrammen als solche markiert und sind grundsätzlich 1,50m breit - die Restfahrbahn weist in der Regel eine Breite von 5,00m auf und die Gehwege eine Breite von 2,00m. In Teilbereichen verringern sich die Breiten aufgrund beengter Verhältnisse auf die Mindestmaße gemäß der "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" von 1,25m für die Schutzstreifen und 4,50m für die Restfahrbahn beziehungsweise wird die vorhandene, stellenweise deutlich geringere Gehwegbreite übernommen. Die Haltlinien der Fahrspuren des Kfz-Verkehrs an Signalanlagen werden gegenüber jenen der Schutzstreifen aus Sicherheitsgründen um mindestens 3,00m zurückversetzt, um das Übersehen von Radfahrern beim Rechtsabbiegen zu vermeiden. Die Markierung einer Leitlinie auf der Restfahrbahn ist ebenso wenig gestattet wie das Halten/ Parken auf den Schutzstreifen (Anordnung und Durchsetzung von absoluten Haltverboten (StVO Zeichen 283)). Ein Teil der momentan in Parkbuchten vorhandenen Parkmöglichkeiten kann erhalten bleiben, ein Teil

wird anderweitig angeordnet und ein Teil (etwa 20 bis 30 Stellplätze) muss entfallen. Derzeit bestehende Grün- und Baumstreifen werden soweit möglich erhalten oder durch Neuordnung im Rahmen der Umgestaltung der Parkbuchten ersetzt. Die aktuell vorhandenen Querungsmöglichkeiten (beispielsweise Zebrastreifen) bleiben allesamt erhalten. Alle momentan bestehenden Bushaltestellen bleiben in ihrer Lage erhalten. Als Busbuchten ausgeführte Bushaltestellen müssen jedoch aus Platzgründen durch Bushaltestellen am Fahrbahnrand ersetzt und entsprechend markiert werden – Ausnahme hierzu bildet die in Fahrtrichtung stadteinwärts gelegene Bushaltestelle an der Viktor-von-Scheffel-Straße;

- Aufpflasterung in den Kreuzungsbereichen untergeordneter Querstraßen der Bamberger Straße zur Erhöhung der Aufmerksamkeit;
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger zwischen der Gustav-Heinemann-Straße und der Erschließungsstraße zum Gelände des Sportvereines (ESV Lichtenfels) mit Bedarfs-Signalanlage ("Drück-Ampel"): Insbesondere im Hinblick auf den Ausbauvorschlag für die Bahnunterführung und die Verbindung in Richtung der Reundorfer Straße wird zur Gewährleistung der Sicherheit eine neue Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger geschaffen. Um die direkte Verbindung zwischen der Gustav-Heinemann-Straße und dem Sportverein zu ermöglichen, sind die Haltlinien für den Kfz-Verkehr auf der Bamberger Straße stadteinwärts vor der Gustav-Heinemann-Straße und stadtauswärts vor der Straße zum Sportverein angeordnet;
- Umgestaltung des Vorbereichs des Alten Güterbahnhofs: Die parallel zur Bamberger Straße verlaufende Erschließungsstraße entlang dem Gebäude des Alten Güterbahnhofes wird zur Bamberger Straße hin verlegt und als Einbahnstraße stadtauswärts führend ausgewiesen - die Stellplätze werden direkt vor dem Gebäude angeordnet. Dies erhöht die Verkehrssicherheit durch eine verbesserte Übersichtlichkeit und ermöglicht die sichere Führung des stadtauswärts gerichteten Radverkehrs über die Erschließungsstraße vorbei am Knotenpunkt der Bamberger Straße mit der Viktor-von-Scheffel-Straße. Sollte diese Umgestaltung nicht möglich sein, so wird der stadtauswärts führende Schutzstreifen zwischen den beiden Zufahrten des Alten Güterbahnhofes aus Platzgründen unterbrochen – aus Sicherheitsgründen wird in diesem Fall empfohlen, im Vorfeld des Knotenpunktes einen aufgeweiteten Aufstellbereich für Radfahrer mit einer Länge von mindestens 5,00m vorzusehen;

- Änderung der Vorfahrtsregelung am Unteren Tor: Zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer wird die momentane Bevorrechtigung der in erster Linie durch den Kfz-Verkehr befahrenen Route Bamberger Straße - Am Stadtgraben aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse zugunsten der für den Radverkehr wichtigeren Route Bamberger Straße - Innere Bamberger Straße aufgegeben;
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der gesamten Länge der Bamberger Straße zwischen Reundorfer Straße und Untere Tor auf maximal 40km/h;
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit von Querungsmöglichkeiten und Bushaltestellen im Zuge der Planung und Umsetzung.

Dieser Maßnahmenvorschlag setzt bauliche Veränderungen in weiten Teilen der Bamberger Straße voraus, da die Bestandsbreite der Fahrbahn für die beidseitige Ausweisung von Schutzstreifen nicht ausreichend ist. Es handelt sich somit um einen langfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschlag.

[Anmerkung: Im Rahmen der aktuell noch laufenden verkehrlichen Untersuchung zur leistungsfähigen Abwicklung der zukünftig durch die geplanten Erweiterungen des Gewerbegebietes Seubelsdorf zu erwartenden höheren Verkehrsmengen werden insbesondere die beiden Knotenpunkte der Bamberger Straße mit der Reundorfer Straße und der Staatsstraße St 2197 vertieft betrachtet. Auswirkungen auf die in diesem Verkehrsentwicklungsplan formulierten Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge für diesen Bereich durch die geänderten Voraussetzungen können nicht ausgeschlossen werden.]

Alternativ oder im Vorlauf hierzu ist im Bereich der jetzt schon bestehenden Freigabe des Gehweges für Radfahrer in beide Richtungen eine verhältnismäßig kurzfristig umsetzbare Lösung möglich. Hierbei wird die Freigabe des Gehweges auf Radfahrer in Fahrtrichtung stadteinwärts beschränkt. Für Radfahrer in Fahrtrichtung stadtauswärts wird auf der bestehenden Fahrbahn ein (je nach zur Verfügung stehender Breite) 1,25m bis 1,50m breiter Schutzstreifen markiert. Aus Sicherheitsgründen wird auch in diesem Fall die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf maximal 40km/h empfohlen.

Dieser alternative Maßnahmenvorschlag sollte jedoch nicht als endgültige Option angesehen werden, da sie die bestehenden Probleme nur unvollständig löst. Insbesondere die potentiellen Gefahrenstellen an Grundstückzufahrten und Einmündungen bleiben für Radfahrer in Fahrtrichtung stadteinwärts in ihrer jetzigen Form erhalten.

Kronacher Straße

Der gesamtheitliche Maßnahmenvorschlag für die Kronacher Straße umfasst für den kompletten Bereich zwischen der Krappenrother Straße und dem Oberen Tor einen Umbau mit folgenden Einzelmaßnahmen (siehe Pläne 2.6.1 und 2.6.4):

- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn zwischen der Langheimer Straße und dem Edeka: Beide Schutzstreifen werden mit entsprechenden Fahrrad-Piktogrammen als solche markiert und sind grundsätzlich 1,50m breit - die Restfahrbahn weist in der Regel eine Mindestbreite gemäß der "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" von 4,50m auf und die Gehwege eine Breite von 2,00m. In Teilbereichen kann die Gehwegbreite erhöht werden. Die Markierung einer Leitlinie auf der Restfahrbahn ist lediglich im Vorfeld der Knotenpunktbereiche mit der Langheimer Straße und dem Bürgerweg möglich. Das Halten/ Parken auf den Schutzstreifen ist grundsätzlich nicht gestattet (Anordnung und Durchsetzung von absoluten Haltverboten (StVO Zeichen 283)). Die momentan auf der Nordseite der Kronacher Straße vorhandenen Parkmöglichkeiten entfallen komplett, ein Teil der auf der Südseite vorhandenen Parkmöglichkeiten kann in Parkbuchten anderweitig angeordnet werden. Derzeit bestehende Grün- und Baumstreifen werden soweit möglich erhalten oder durch Neuordnung im Rahmen der Umgestaltung der Parkbuchten ersetzt. Die aktuell vorhandenen Querungsmöglichkeiten (beispielsweise Zebrastreifen) bleiben allesamt erhalten. Alle momentan bestehenden Bushaltestellen bleiben in ihrer Lage und Form erhalten;
- Umgestaltung der Knotenpunktbereiche der Kronacher Straße mit der Langheimer Straße beziehungsweise dem Bürgerweg: Die Anzahl der Fahrspuren auf der Kronacher Straße wird reduziert (jeweils eine Mischspur), um die Anlage der Schutzstreifen auch in diesem unübersichtlichen und potentiell gefährlichen Teil der Kronacher Straße gewährleisten zu können. Hierbei wird aus Sicherheitsgründen die Haltlinie der Fahrspur des stadtauswärts führenden Kfz-Verkehrs am Knoten mit dem Bürgerweg gegenüber jener des Schutzstreifens um mindestens 3,00m zurückversetzt. Der stadteinwärts führende Schutzstreifen erhält ebenfalls aus Sicherheitsgründen im Vorfeld beider Knotenpunkte jeweils einen aufgeweiteten Aufstellbereich mit einer Länge von mindestens 5,00m. Die Leistungsfähigkeit beider Knotenpunkte ist nach überschlüssiger Berechnung weiterhin gegeben;
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger zwischen dem Erlenweg und der Zufahrt zum Edeka mit Bedarfs-Signalanlage ("Drück-Ampel"): Zur Gewährleistung der sicheren Anbindung des stadtauswärts führenden Schutzstreifens

an den vorhandenen Zweirichtungs-Radweg auf der Nordseite der Krappenrother Straße wird eine neue Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger geschaffen, welche zudem direkt an den Fuß- und Radweg in Richtung Gabelsbergerstraße anbindet. Der stadtauswärts führende Radverkehr wird hierbei ab dem Erlenbergweg als Einrichtungs-Radweg mit einer Breite von mindestens 2,00m an die neu geschaffene Quermöglichkeit herangeführt, der stadteinwärts führende Radverkehr kurz nach der Quermöglichkeit sicher auf die Fahrbahn und den Schutzstreifen überführt;

- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der gesamten Länge der Kronacher Straße zwischen Krappenrother Straße und Oberem Tor auf maximal 40km/h;
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit von Quermöglichkeiten und Bushaltestellen im Zuge der Planung und Umsetzung.

Coburger Straße

Der gesamtheitliche Maßnahmenvorschlag für die Coburger Straße umfasst für den kompletten Bereich zwischen der Schützenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße einen Umbau mit folgenden Einzelmaßnahmen (siehe Pläne 2.7.1 bis 2.7.5):

- Umgestaltung des Straßenabschnittes zwischen der Schützenstraße und der Köstener Straße: Zur Geschwindigkeitsreduzierung im Verlauf der Coburger Straße südlich des Mains wird dieser Straßenabschnitt analog zum bereits abgeschlossenen Abschnitt südlich der Schützenstraße umgestaltet. Hierbei werden Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen untergeordneter Querstraßen der Coburger Straße zur Erhöhung der Aufmerksamkeit sowie in Teilbereichen die Verschmälerung der Fahrbahn zugunsten breiterer Gehwege berücksichtigt. Die Bushaltestellen bleiben an ihrer jetzigen Stelle erhalten, die vorhandenen Busbuchten werden jedoch zugunsten großzügigerer Warte-/ Gehwegbereiche aufgegeben (eine Beeinträchtigung des Verkehrs ist aufgrund der geringen Anzahl an Busstopps nicht zu erwarten);
- Umgestaltung des Knotenpunktes mit der Friedrich-Ebert-Straße: Der Knotenpunkt wird zu einem Kreisverkehr umgebaut, um die Geschwindigkeit sowohl des stadteinwärts fahrenden Verkehrs als auch insbesondere der von der Coburger Straße stadtauswärts in die Friedrich-Ebert-Straße abbiegenden Fahrzeuge zu reduzieren. Durch den Entfall der übermäßig aufgeweiteten Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße wird zudem die Übersichtlichkeit des gesamten Knotenpunktes erhöht. Der auf der Ostseite der Coburger Straße verlaufende Fuß- und Radweg wird mit einer Querungshilfe über die Friedrich-Ebert-Straße geführt. Der stadteinwärts

- fahrende Radverkehr wird zudem mit einer weiteren Querungshilfe sicher über die südliche Zufahrt der Coburger Straße und anschließend auf deren Ausfahrt in Richtung Innenstadt geführt;
- Einseitiger Schutzstreifen auf der Fahrbahn zwischen dieser Querungsmöglichkeit und der Mainbrücke: Zwischen dem Kreisverkehr und der Alten Coburger Straße wird die Fahrbahnbreite geringfügig reduziert. Dies ermöglicht die Markierung eines stadteinwärts gerichteten 1,50m breiten Schutzstreifens ab dem Ortseingangsschild sowie die Verbreiterung des gegenüberliegenden Gehwegs zur Freigabe für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr. Dieser wird kurz nach dem Knotenpunkt mit der Köstener Straße zunächst auf einen Schutzstreifen geführt, welcher bereits kurz darauf an den bereits vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg anbindet. Dieser wird stadtauswärts bis zum neuen Kreisverkehr fortgeführt - das bisher erlaubte einhüftige Parken auf dem Gehweg wird hierfür untersagt;
 - Umgestaltung des Knotenpunktes mit der Köstener Straße: Der Knotenpunkt wird auf Grundlage der Planung des Ingenieurbüros Schneeberg und Kraus zu einem Kreisverkehr umgebaut. Der stadteinwärts fahrende Radverkehr wird hierfür auf dem bereits erwähnten Schutzstreifen, welcher im Bereich des Knotenpunktes mit der Alten Coburger Straße aus Sicherheitsgründen farblich hervorgehoben wird, an den Kreisverkehr herangeführt, um in dessen unmittelbaren Vorfeld auf die Fahrbahn überführt zu werden;
 - Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der gesamten Länge der Coburger Straße zwischen Schützenstraße und Friedrich-Ebert-Straße auf maximal 40km/h;
 - Berücksichtigung der Barrierefreiheit von Querungsmöglichkeiten und Bushaltestellen im Zuge der Planung und Umsetzung.

Ergänzend zu diesen umfassenden Maßnahmen werden zudem folgende Einzelmaßnahmen angeraten:



Beispiel: Fahrradstraße in München

- Lange Straße/ Elisabethenstraße: Als Alternative zur stark befahrenen Viktor-von-Scheffel-Straße wird vorgeschlagen, die Route über die Lange Straße und die Elisabethenstraße als bevorzugte Route einzuführen. Um die Attraktivität dieser Route zu steigern und dadurch ihre Akzeptanz durch Radfahrer zu fördern, wird empfohlen, die beiden Straßen als Fahrradstraßen auszuweisen (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h). Des Weiteren ist auf eine geeignete Querungsmöglichkeit über die Untere Burgbergstraße zu achten und ein sinnvoller Anschluss an die Langheimer Straße und den

Weg zwischen der Wittelsbacherstraße und der Bundesstraße B 173 zu gewährleisten (beispielsweise durch Ausbau der momentan vorhandenen Wege). Außerdem ist der Knotenpunkt mit der Bamberger Straße für Radfahrer sicher zu gestalten (beispielsweise durch eine zusätzliche geeignete Quermöglichkeit).

- Die Nutzung der Viktor-von-Scheffel-Straße sollte für Radfahrer generell nicht explizit beworben werden. Zur Reduzierung des Gefahrenpotentials wird jedoch vorgeschlagen, im unteren Bereich zwischen der Bamberger Straße und der Konrad-Adenauer-Straße ebenfalls beidseitig einen Schutzstreifen für Radfahrer vorzusehen.

2.4.2 Lücken im Radwegenetz

Zur Verbesserung der sicheren Erreichbarkeit des Lichtenfelser Bahnhofs mit dem Fahrrad werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße sollte zur sicheren Anbindung des Bahnhofs an die bedeutende Route von der Altstadt über die Bamberger Straße stadtauswärts (Überregionale Route 1) für Radfahrer freigegeben werden. In diesem Zusammenhang sollten der Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Bamberger Straße und die Querung der Zweigstraße in für Radfahrer geeigneter Form umgestaltet werden (beispielsweise abgesenkte Bordsteine und Integration der Radfahrer in die Signalanlage). Es wird zudem angeraten, eine grundsätzliche Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes unter Berücksichtigung aller beteiligten Verkehrsteilnehmer (Kfz, Radfahrer, Fußgänger, Bus), welche die Gesamtsituation im Bahnhofsumfeld positiv verändern würde, in Erwägung zu ziehen.
- Um die Nutzung der stark befahrenen Zweigstraße durch von Osten kommende Radfahrer vermeiden zu können, wird die Stärkung der Alternativroute über die Badgasse durch die Altstadt empfohlen. In diesem Zusammenhang wird zur Akzeptanzsteigerung die Einrichtung einer Quermöglichkeit der Zweigstraße mittels einer Bedarfs-Signalanlage ("Drück-Ampel") zwischen Badgasse und der Zufahrt zum Park-and-Ride-Parkplatz sowie die Ausweisung einer weiterführenden Route zum Bahnhof dringend angeraten.
- Um die Nutzung der stark befahrenen Zweigstraße durch von Westen kommende Radfahrer vermeiden zu können, sollte überprüft werden, ob eine alternative Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und der Bamberger Straße geschaffen werden kann (beispielsweise entlang der Bahnlinie). Die Anbindung an die Bamberger Straße erfolgt hierbei idealerweise auf Höhe der Langen Straße, um die Verknüpfung zur in Abschnitt 2.4.1 vorgestellten

Alternativroute herzustellen (unter Berücksichtigung der erwähnten Querungsmöglichkeit).

- Zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs von der Mainseite der Stadt aus wird die Verlängerung der bestehenden Bahnunterführung zur Wöhrdstraße vorgeschlagen. Hierbei sollte auf einen radverkehrsgerechten Anschluss geachtet werden (Rampe statt Treppenanlage). Zudem wird auf der Nordseite der Bahnlinie im unmittelbaren Umfeld der Unterführung die Errichtung von zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten empfohlen, um die Verknüpfung zwischen den beiden umweltfreundlichen Verkehrsarten Bahn und Rad so attraktiv wie möglich zu gestalten (siehe auch Abschnitt 2.5). Zur weiteren Attraktivitätssteigerung wird die Schaffung einer direkten Verbindung von der Wöhrdstraße über eine neue Brücke über den Seitenarm des Mains zum Schützenplatz und weiter zur Coburger Straße angeregt. Der hierdurch deutlich verkürzte Fußweg vom Parkplatz auf dem Schützenplatz kann bei Bewerbung des Parkplatzes als Park-and-Ride-Angebot gleichzeitig zusätzlich dazu beitragen, sowohl dessen Auslastung als auch durch konzeptuelle Integration von Pkw-Fahrern den Bahnanteil zu erhöhen.

Zur Verbesserung des bestehenden Netzes werden außerdem folgende Lückenschlüsse/ Netzergänzungen vorgeschlagen:

- Auf der Südseite der Viktor-von-Scheffel-Straße sollte zwischen der Theodor-Heuss-Straße und der Robert-Koch-Straße ein separater Radweg angelegt werden. Hierdurch ergäbe sich eine sichere Verbindung vom bestehenden Radweg östlich der Robert-Koch-Straße mit der Hauptroute entlang der Theodor-Heuss-Straße und der Grünwaldstraße. Auf angemessene Querungsmöglichkeiten über die Theodor-Heuss-Straße und die Robert-Koch-Straße ist hierbei zu achten. Im weiteren Verlauf des Radweges in Richtung stadtauswärts würde eine zusätzliche direkte Verbindung zwischen der Unterführung unter der Staatsstraße St 2203 und der Robert-Koch-Straße sowohl die Erreichbarkeit des Kauflands aus Richtung Innenstadt verbessern als auch durch die Trennung von Kfz- und Rad-Verkehr auf der Robert-Koch-Straße zur allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.
- Die bereits als Trampelpfad bestehende Verbindung vom Campingplatz zur Route von Unterwallenstadt nach Schney (Hauptroute 1) sollte zur besseren Nutzbarkeit befestigt werden.

- Die bereits als Trampelpfad bestehende Verbindung von der Bahnunterführung zwischen der Bäckergasse und dem Unterwallenstadter Weg und der Verbindung von der Mainau nach Unterwallenstadt (Hauptroute 1) sollte zur besseren Nutzbarkeit befestigt werden.
- Als Alternative zur Bamberger Straße in Richtung Reundorf wird vorgeschlagen, ab der Gustav-Heinemann-Straße die bestehende Verbindung unter der Bahnlinie und entlang des Mains auszuweisen. Dies erfordert den radverkehrsgerechten Ausbau der bestehenden Unterführung unter der Bahnlinie sowie die Verbreiterung und Beleuchtung der Wege von den Bamberger Straße zur Unterführung und von der Unterführung entlang des Mains in Richtung Reundorfer Straße. Durch Berücksichtigung einer geeigneten Querungsmöglichkeit der Bamberger Straße wird zudem eine sichere Verknüpfung mit der Gustav-Heinemann-Straße (Hauptroute 8) gewährleistet. Wird der Ausbau des Weges entlang des Mains über die Bahnunterführung hinaus verlängert, so kann eine zusammenhängende Verbindung nördlich der Bahnlinie geschaffen werden, welche über die Wöhrdstraße bis zur Coburger Straße führt.

2.4.3 Querungssituationen Zusätzlich zu den (im Zuge der in den Abschnitten 2.4.1 und 2.4.2 vorgestellten Maßnahmen) bereits beschriebenen Vorschlägen zu Querungssituationen werden folgende weitere Verbesserungen empfohlen:

- Die bestehende Bahnunterführung von der Bäckergasse zum Unterwallenstadter Weg sollte radverkehrsgerecht ausgebaut werden (Verbreiterung, Beleuchtung).
- Die bestehende Wegeverbindung über den Main im Zuge der Bahnbrücke nach Schney sollte radverkehrsgerecht ausgebaut werden (Verbreiterung, Beleuchtung). Alternativ sollte über einen Brückenneubau als gemeinsame Fuß- und Radverbindung parallel zur Bahnbrücke nachgedacht werden.

2.4.4 Sonstige mangelhafte Situationen Zur Verbesserung der Gesamtsituation für Radfahrer werden abschließend folgende sonstige Maßnahmen vorgeschlagen:

- Die in der Altstadt vorhandenen Einbahnstraßen (insbesondere die Hirtenstraße, die Laurenzstraße und die Kirchgasse) sollten für Radfahrer zur Benutzung in Gegenrichtung freigegeben werden. Hierdurch wird unter anderem die Verbindung vom Bahnhof beziehungsweise vom Marktplatz über die Gabelsbergerstraße in Richtung Ober- und Unterwallenstadt gestärkt.

- Der bestehende Weg zwischen der Mainau und dem Wiesenweg (Hauptroute 1) sollte beleuchtet werden, um insgesamt besser angenommen zu werden.
- Die bestehende Verbindung zwischen Reundorf und Kösten sollte ausgewiesen werden.
- Die Verknüpfung des bestehenden Weges von Kösten durch die Mainauen an die Bahnunterführung (siehe Abschnitt 2.4.2) über einen Brückenneubau sollte angeregt werden. Einerseits würden dadurch die Mainauen als Erholungsgebiet besser erschlossen und andererseits die Verbindung von Kösten in Richtung Gewerbegebiet Seubelsdorf (vor allem vor dem Hintergrund der anstehenden Erweiterung) erheblich verbessert.

2.5 Fahrradparken

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mitbegründen. Zur Förderung des Radverkehrs und Attraktivität zu allen Jahreszeiten ist eine sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit insbesondere am Bahnhof zwingend notwendig. Wetterschutz an Fahrradständern ist für Radfahrer sogar von noch größerer Bedeutung als für Pkw-Fahrer.

Es ist zudem zu erwägen, einige abschließbare Fahrradboxen zu errichten, um das Diebstahlrisiko für teure Räder von Bahn- und Buspendlern zu minimieren.

2.5.1 Heutige Situation



Fahrradabstellanlage am Bahnhof (Bestand 2017)

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befinden sich westlich des Bahnhofgebäudes etwa 80 überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten. Diese waren bei stichprobenartiger Überprüfung selbst an einem grauen, kalten Novembertag hoffnungslos überfüllt. Die Anlage selber befindet sich zwar insgesamt nicht in desolatem Zustand - Verbesserungen am Gesamteindruck sind jedoch zur Attraktivitätssteigerung anzuraten. Als positiv zu erachten ist die Tatsache, dass die Abstellplätze allesamt überdacht sind und in unmittelbarer Nähe zum Zugang zu den Gleisen liegen.

2.5.2 Empfehlungen

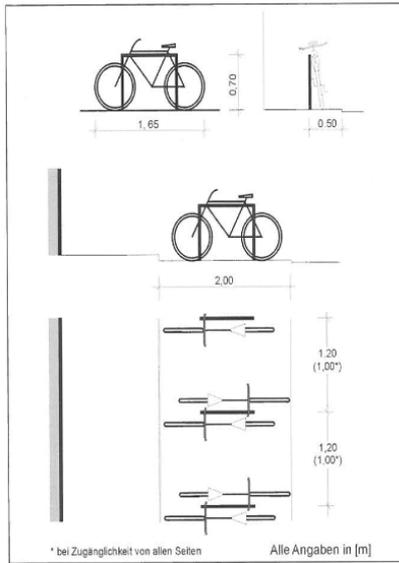


Beispielhafte Abstellanlage

Zur Steigerung der Attraktivität der Anlage und zur Verbesserung der Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad wird empfohlen, die bestehende Anlage umzugestalten. Hierbei sollte einerseits die Anzahl der Stellplätze bedarfsorientiert erhöht und andererseits die Benutzerfreundlichkeit durch größere Abstände der Bügel voneinander verbessert werden. Sollte eine Erweiterung der Fläche nicht möglich sein, kann die Diskrepanz beider Maßnahmen auf der bestehenden

Fläche beispielsweise durch Anordnung von Doppelstockparkern aufgelöst werden. Es empfiehlt sich jedoch, zusätzlich auf der Ostseite des Gebäudes weitere Fahrradabstellanlagen zu realisieren.

2.5.3 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)"

Fahrradabstellanlagen sollen

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten;
- abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten. Ein Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standicherheit);
- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen;
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können - dazu zählen Räder mit Körben sowie Kindersitzen und Packtaschen und Kinderräder;
- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel; Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug; Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.);
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen.

Einfache Vorderradklemmbügel ("Felgenkiller") sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich. Da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten, kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden "Felgenkilleranlagen" wird wegen des geringen Seitenabstands höchstens jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügel. Bestehende "Felgenkilleranlagen" sind zu ersetzen.

Anlehnbügel bergen die Gefahr des Kippens oder Wegrollen des Rades beim Beladen und des Verhakens der Lenker in sich. Sie sind jedoch in bestimmten städtebaulichen Situationen gut integrierbar, durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist hier ein ausreichender Seitenabstand. Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

2.5.4 Material- und Ausbauvorschläge

Allgemeine Kategorien von Fahrradparkern gemäß "Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen" (Technische Richtlinie TR 6102) des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC):

- A Offene Fahrradparker mit kurzen Parkzeiten (<1 h) und/oder an Orten, an denen mit häufigem Ein- und Ausparken zu rechnen ist oder an denen oft Gepäckstücke, Einkäufe etc. verladen werden müssen, etwa vor Geschäften oder Bibliotheken
- B Offene Fahrradparker für längere, unbewachte Aufbewahrung (>1 h), beispielsweise an Bahnhöfen, vor Kinos, Schwimmbädern, in Schulen oder Fahrradparker für Firmenangehörige
- C Offene Fahrradparker zum Parken von beladenen Reiserädern
- D Geschlossene Fahrradparker für längere, unbewachte, auch mehrtägige Aufbewahrung mit erhöhtem Diebstahlschutz (Fahrradboxen), beispielsweise zur Aufstellung an Bahnhöfen oder vor Wohnhäusern ohne eigene Abstellmöglichkeiten.

2.5.5 Flankierende Maßnahmen

- Entfernung von "Schrotträdern" in regelmäßigen zeitlichen Abständen;
- Überwachung zur Diebstahlprävention.

2.5.6 E-Mobilität

Der Absatz von Fahrrädern steigt jährlich an; im Jahr 2016 wurden in Deutschland mehr als 4 Millionen Fahrräder verkauft. Eine prägnante Entwicklung ist insbesondere bei den Pedelecs/ E-Bikes zu beobachten. Im Jahr 2015 wurden 535.000 Stück in Deutschland verkauft; dieser Wert stieg in 2016 auf 605.000 Stück an, also eine Steigerung um 13% gegenüber dem Vorjahr. Pedelecs/ E-Bikes machen damit bereits einen Anteil von fast 15% an allen verkauften Fahrrädern aus. Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) geht von einer Fortsetzung des E-Bike-Booms und einem steigenden Anteil auf 18% bis 20% aus, langfristig kann sogar mit bis zu 30% gerechnet werden.

Zusätzliche Anforderungen an eine neue Infrastruktur in den Städten sind ebenso die Folge wie neue Zielgruppen, die für den Besuch in der Innenstadt gewonnen werden können. Ladestationen, sichere Abstellmöglichkeiten sowie gute (und schnelle) Wegeverbindungen zur und innerhalb der Kernstadt müssen geschaffen werden.



Beispiel: E-Bike Ladestation am Bahnhof Schliersee

Gerade im Bereich der E-Bikes sind Kooperationen mit Gastronomie und Einzelhandel anzustreben, um geschützte Ladestationen bereitzustellen und so den Besuch der Innenstadt mit dem E-Bike attraktiv zu machen.

E-Bike Ladestation: Für die städtische Mobilität sind Elektrofahräder wesentlich effektiver als Elektroautos. Die Stärkung der E-Mobilität kann durch Maßnahmen wie der Schaffung einer Ladestations-Infrastruktur erreicht werden. Ein besonders geeigneter Standort für eine

solche Ladestation ist der Bahnhof. Empfehlenswert ist bei Realisierung der Verlängerung der Bahnstufunterführung zur Wöhrdstraße eine zusätzliche E-Bike Ladestation auf der Nordseite des Bahnhofs neben den neu zu erstellenden Fahrradabstellmöglichkeiten.

2.6 Fußgängerverkehr

Von der Umsetzung einiger der Maßnahmen für den Radverkehr würde auch der Fußgänger-Verkehr profitieren (beispielsweise die Verlängerung der Bahnstufunterführung mit neuer direkter Verbindung zum Schützenplatz oder die verbesserten Querungsmöglichkeiten über die Zweigstraße, die Bamberger Straße oder weiterer stark befahrener Straßen) - diese werden daher im Folgenden nicht erneut aufgeführt.

Zusätzlich werden zur Verbesserung der Situation für Fußgänger folgende Maßnahmen empfohlen:

- Auf dem Bürgerweg soll in Höhe des Pabstenweges die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit angeregt werden, welche das nördlich gelegene Parkhaus P1 "Oberes Tor" fußläufig besser an die Altstadt anbinden würde.
- Zur Reduzierung der Geschwindigkeit sowie zur Erhöhung der Sicherheit wird vorgeschlagen, auf der Viktor-von-Scheffel-Straße eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger zu errichten. Als Position wird der Bereich zwischen der St.-Veit-Straße und dem Leuchsenweg empfohlen, um sowohl die Erreichbarkeit der nahegelegenen Netto-Filiale als auch die Weiterführung des über den Leuchsenbach führenden Fußweges zur Langen Straße zu gewährleisten.
- Die Barrierefreiheit sollte bei weiteren Planungen für den öffentlichen Raum im Stadtgebiet grundsätzlich beachtet werden. Hierbei handelt es sich nicht um eine einzelne, konkret verortete Maßnahme, sondern vielmehr um das Verankern der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen im Bewusstsein der Planungsverantwortlichen und sukzessive Umgestaltung wichtiger Bereiche der Stadt (beispielsweise der Bahnhof inklusive Vorplatz, Bushaltestellen oder das Umfeld von Schulen, Ämtern und weitere wichtiger Ziele) mit für den jeweiligen Bereich geeigneten Mitteln.

Stadt Lichtenfels

Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen
Kapitel 2 - Rad- und Fußgängerverkehr

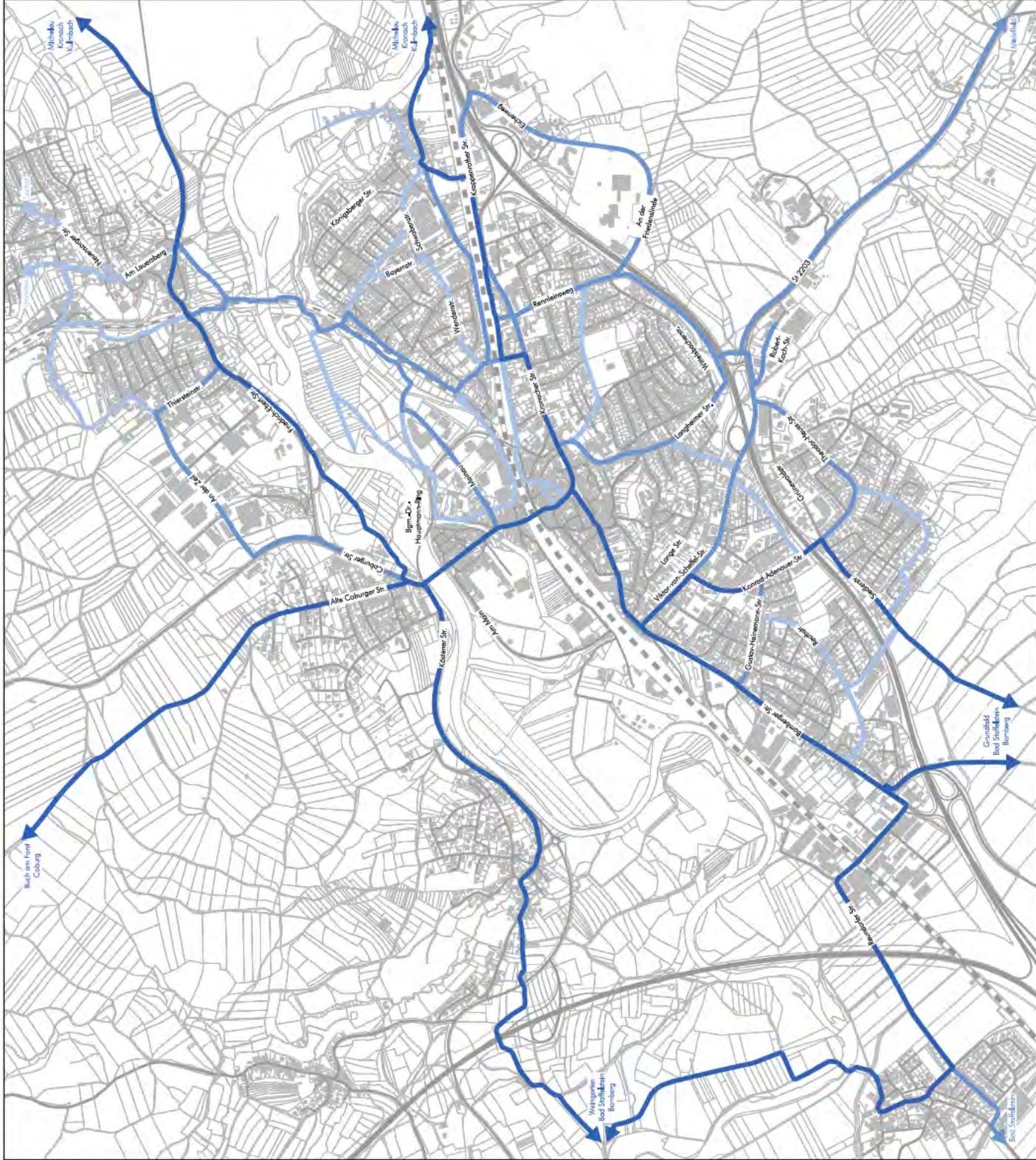
- Stand März 2019 -

Anhang: Plandarstellungen

- 2 Rad- und Fußgängerverkehr**
 - 2.1 Radverkehr - Bestand Routen
 - 2.2 Radverkehr - Ergebnisse Planungswerkstatt
 - 2.3 Radverkehr - Konzept Routen
 - 2.4 Radverkehr - Maßnahmen
 - 2.5 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Bamberger Straße
 - 2.6 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Kronacher Straße
 - 2.7 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Coburger Straße

Legende

-  Routen überregional
-  Hauptrouten lokal
-  Nebenrouten lokal



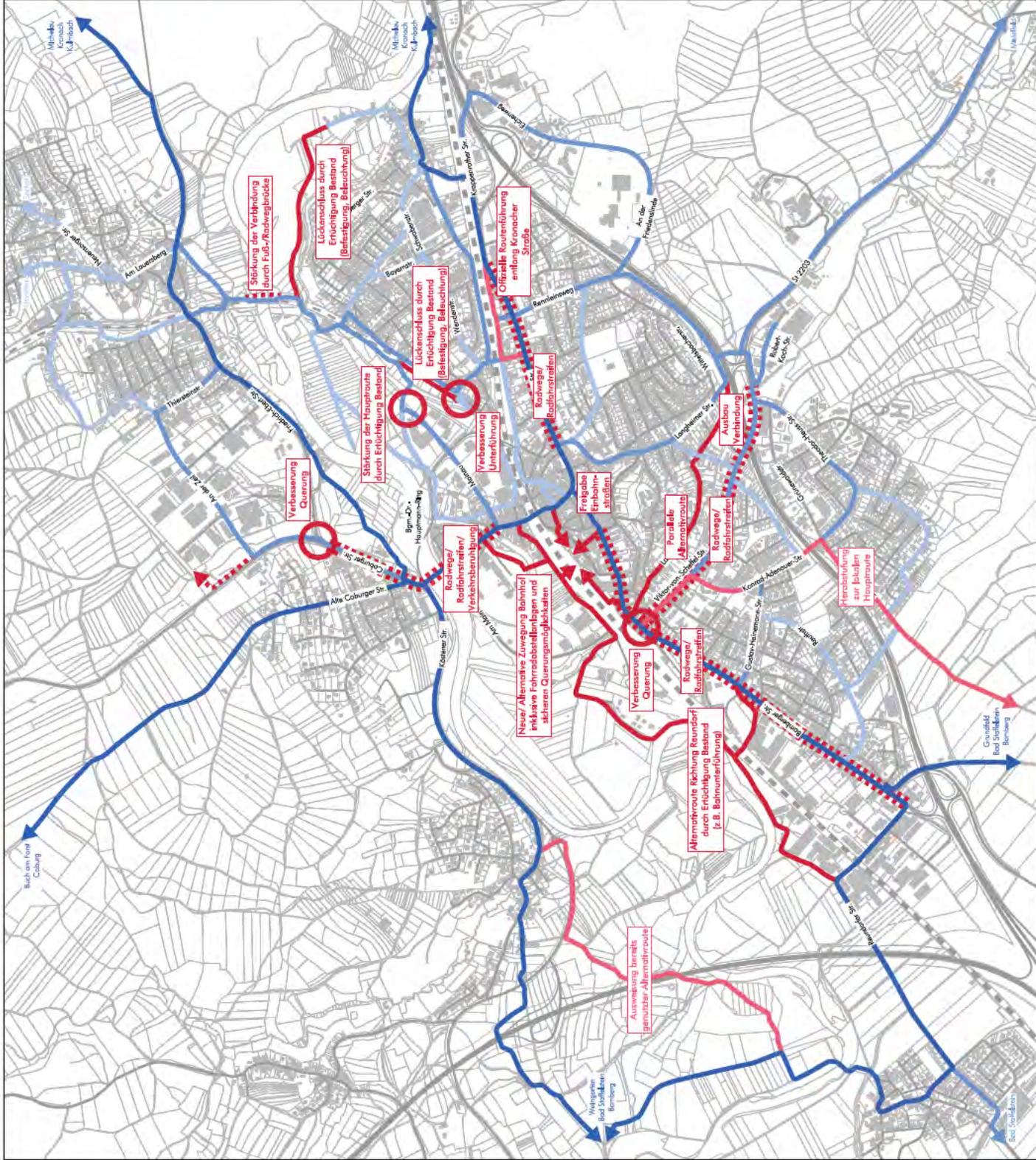
Plan 2.1

Radverkehr - Bestand Routen
(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)
Planstand 25.10.2017

Legende

- Routen überregional
- Hauptrouuten lokal
- Nebenrouuten lokal
- Konzeptvorschlag zur Verbesserung des überregionalen Radroutennetzes
- Konzeptvorschlag zur Verbesserung des lokalen Radroutennetzes
- - - Konzeptvorschlag zur Infrastrukturverbesserung



Plan 2.2

Radverkehr - Ergebnisse Planungsworkstatt

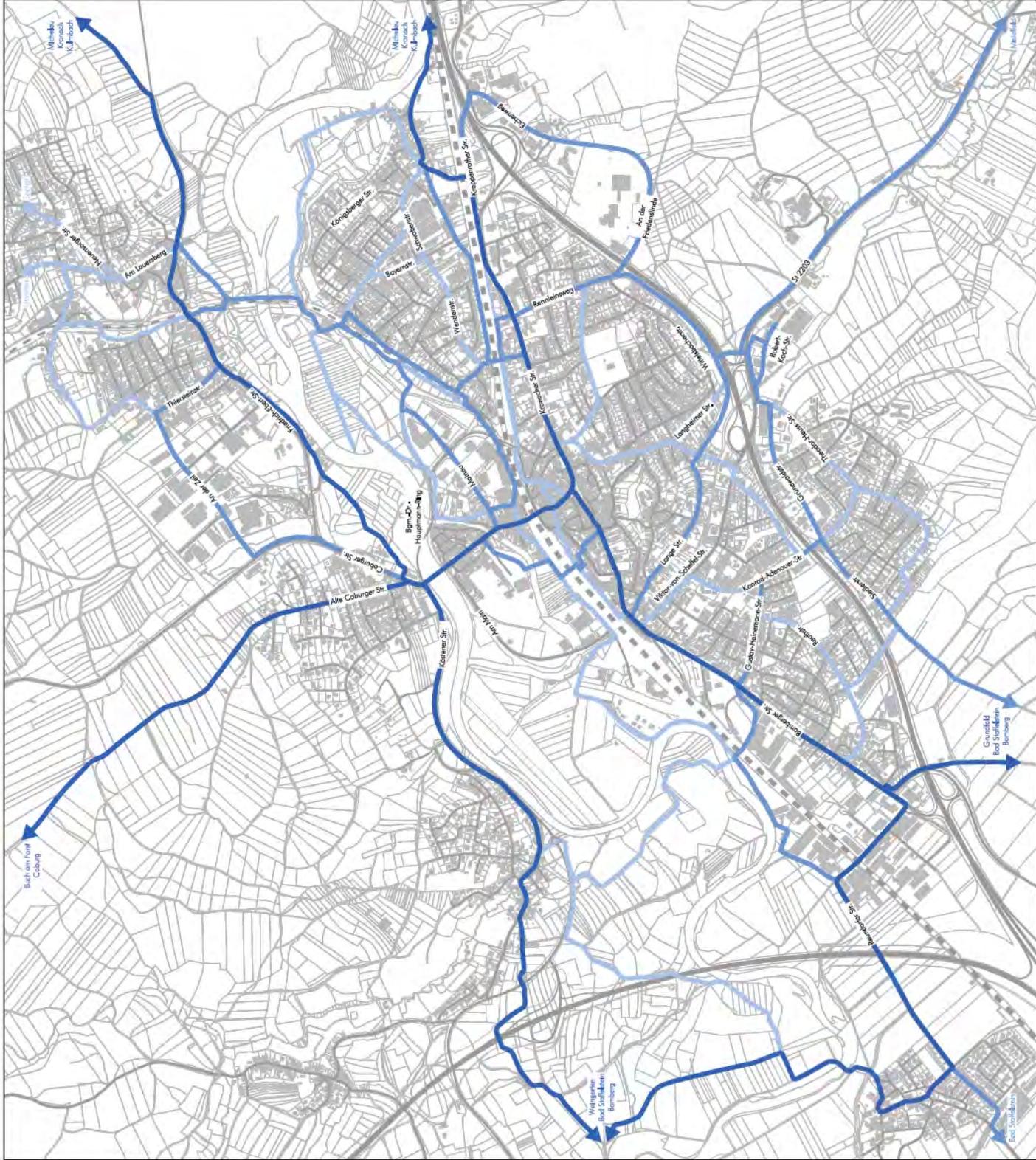
(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)

Planstand 25.10.2017

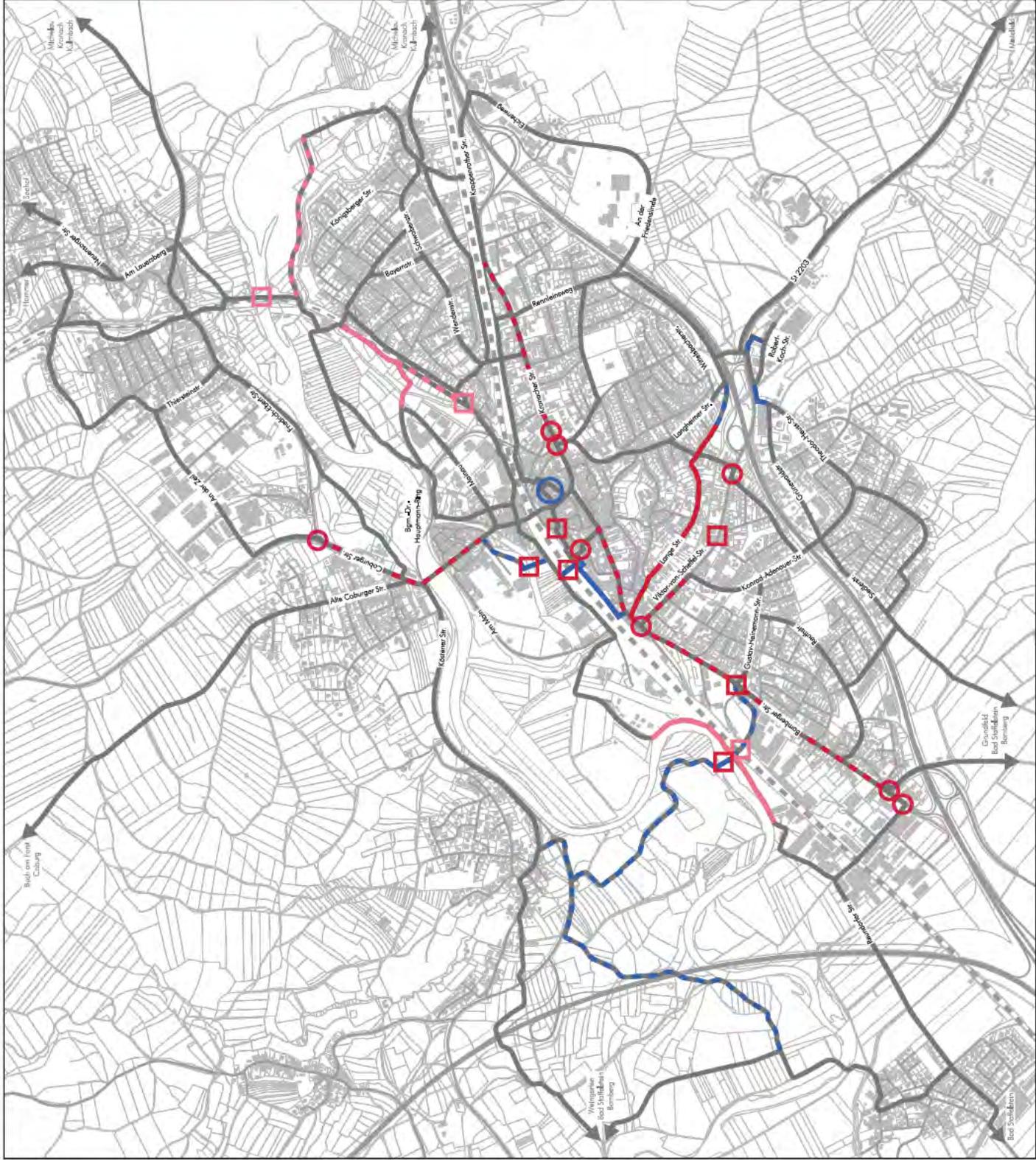
Legende

-  Routen überregional
-  Hauptrouten lokal
-  Nebenrouten lokal



Plan 2.3
Radverkehr - Konzept Routen
(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)
Planstand 25.10.2017



Legende

— Zielroutennetz

— Verbesserung der Verkehrssicherheit

— Ausweisung Fahrradstraße (StVO Zeichen 244)

— Umgestaltung Straßenabschnitt (Radweg/ Radfahrstreifen/ Schutzstreifen o.ä.)

○ Umgestaltung Knotenpunkt

□ Einrichtung neue Querungsmöglichkeit

— Ausbau (Verbreiterung, Beleuchtung)

— Ausbau (Befestigung)

□ Verbesserung bestehende Querungsmöglichkeit

— Verbesserung der Netzverknüpfung

— Ergänzung bestehendes Netz (Neubau von Verbindung)

— Ertüchtigung bestehendes Netz (Anschlussverbesserung/ Ausweisung bestehender Verbindung)

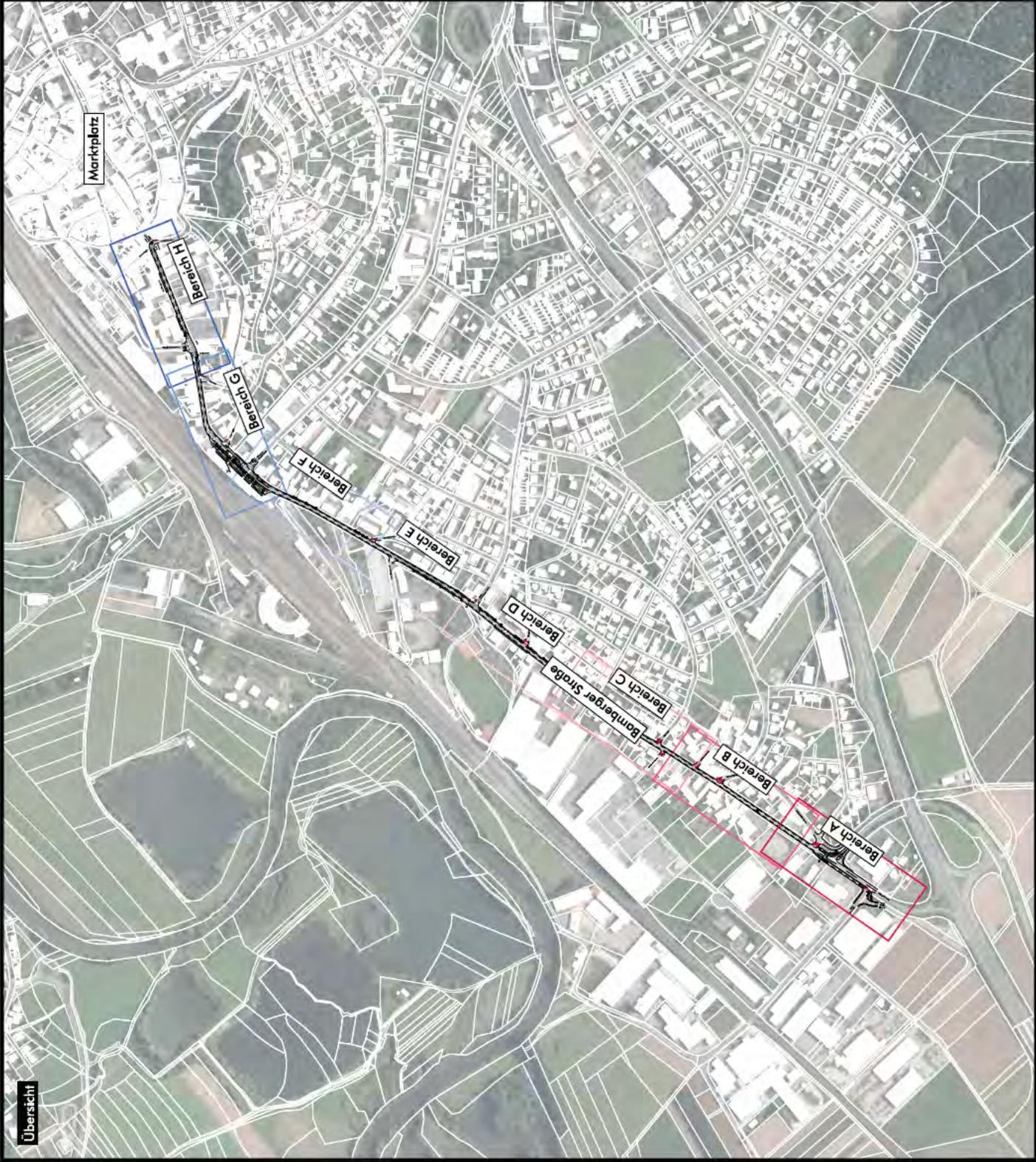
○ Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer (StVO Zeichen 220 mit Zusatzzeichen 1000-32)

Plan 2.4

Radverkehr - Maßnahmen
(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)

Planstand 25.10.2017



Ziel

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer im Verlauf der Bamberger Straße

Umbau-Maßnahmen

- Einrichtung eines Zweirichtungs-Radweges auf der nordwestlichen Seite von der Rudolf-Diesel-Straße mit Radfahrerfurt über die Reundorfer Straße bis zu einer Querungsmöglichkeit mit Bedarfs-Signalanlage (Drück-Ampel¹⁾) zwischen der Staatsstraße St 2197 und der Seelsteinstraße
- Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen von dieser Querungsmöglichkeit bis zur Fußgängerzone am Unteren Tor mit zurückversetzten Halblinien des Kfz-Verkehrs an Signalanlagen (Breite Schutzstreifen Mindestfall 1,25m/ Regelfall 1,50m; Resibreite Fahrbahn Mindestfall 4,50m/ Regelfall 5,00m)
- Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen untergeordneter Querstraßen
- Einrichtung einer Querungsmöglichkeit mit Bedarfs-Signalanlage (Drück-Ampel¹⁾) zwischen der Gustav-Heinemann-Straße und der Erschließungsstraße zum Sportvereinsgelände (ESV Lichtenfels)
- Umgestaltung des Vorbereiches des Alten Güterbahnhofs inklusive der Bushaltestellen und Führung des Radverkehrs stadtauswärts über die parallele Erschließungsstraße
- Änderung der Vorfahrtsregelung am Unteren Tor mit Bevorrechtigung der Fahrradrouten

Konsequenzen

- Teilweiser Entfall von Parkmöglichkeiten (etwa 20 bis 30 Stellplätze), teilweise gebündelte Ausweisung der Parkmöglichkeiten (Parkstreifen)
- Erhalt der Gehwege mindestens in der jetzigen Breite, teilweise Verbreiterung (Regelfall 2,00m)
- Erhalt der Lage der bestehenden Bushaltestellen
- Empfehlung: Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf maximal 40km/h

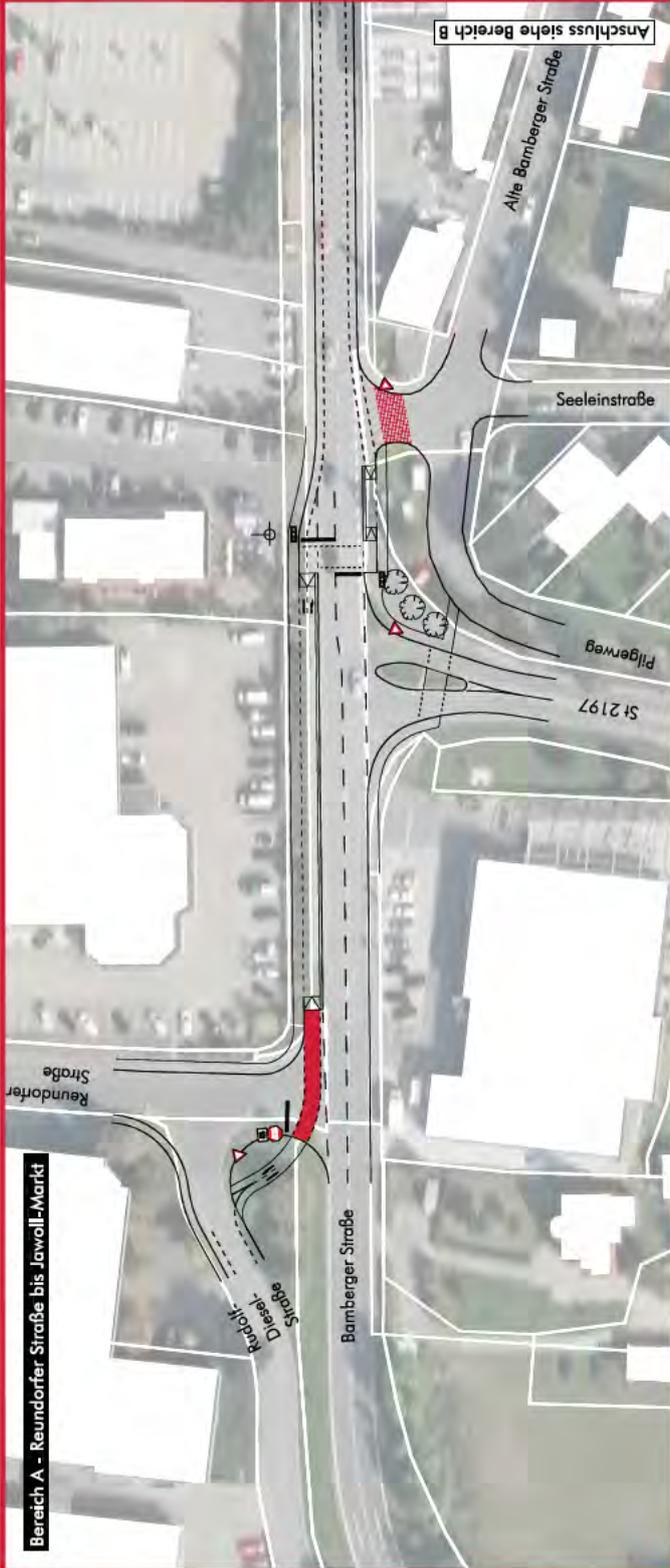
Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen. Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Datengrundlage: Digitale Flurkarte (Stadt Lichtenfels)
Ordnungsnummer (Bayer. Vermessungsverwaltung)

Plan 2.5.1

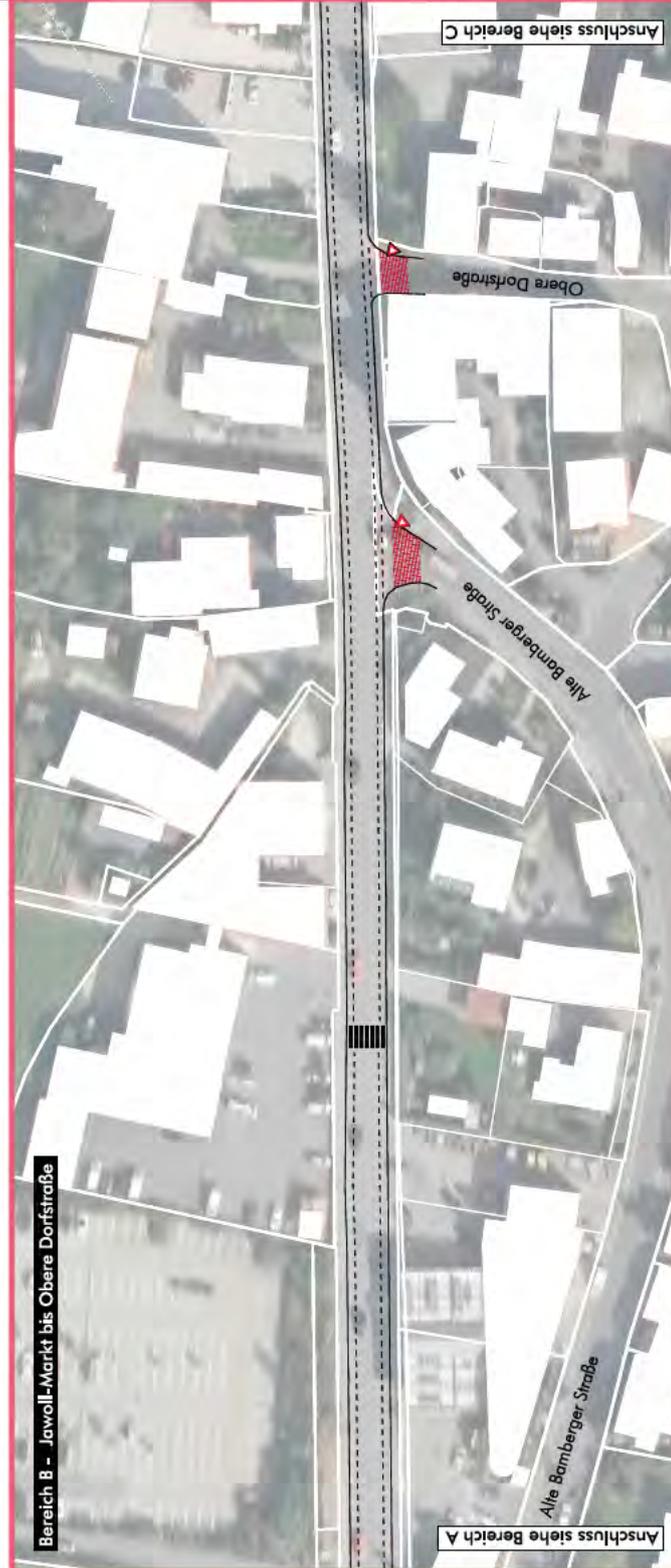
**Radverkehr -
Maßnahmenvorschlag Bamberger Straße
(Übersicht)**

Maßstab 1:7.500 (DIN A3)
Planstand 08.03.2018



Bereich A - Reundorfer Straße bis Jawoll-Markt

Anschluss siehe Bereich B



Bereich B - Jawoll-Markt bis Obere Dorfstraße

Anschluss siehe Bereich C

- Legende**
- Schutzstreifen
 - Radfahrerfurt
 - Aufpflasterung
 - Parkstreifen

Ziel
Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer im Verlauf der Bamberger Straße

- Umbau-Maßnahmen**
- Einrichtung eines Zweirichtungs-Radweges auf der nordwestlichen Seite von der Rudolf-Diesel-Straße mit Radfahrerfurt über die Reundorfer Straße bis zu einer Querungsmöglichkeit mit Bedarfs-Signalanlage ("Drück-Ampel") zwischen der Staatsstraße St 2197 und der Seeleinsstraße
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen von dieser Querungsmöglichkeit bis zur Fußgängerzone am Unteren Tor mit zurückversetzten Markierungen des Kfz-Verkehrs an Signalanlagen (Breite Schutzstreifen Mindestfall 1,25m/ Regelfall 1,50m; Restbreite Fahrbahn Mindestfall 4,50m/ Regelfall 5,00m)
 - Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen untergeordneter Querstraßen
 - Einrichtung einer Querungsmöglichkeit mit Bedarfs-Signalanlage ("Drück-Ampel") zwischen der Gustav-Heinemann-Straße und der Erschließungsstraße zum Sportvereinsgelände (ESV Lichtenfels)
 - Umgestaltung des Vorbereiches des Alten Güterbahnhofs inklusive der Bushaltestellen und Führung des Radverkehrs stadtauswärts über die parallele Erschließungsstraße
 - Änderung der Vorfahrtsregelung am Unteren Tor mit Bevorrechtigung der Fahrradrouten

- Konsequenzen**
- Teilweiser Entfall von Parkmöglichkeiten (etwa 20 bis 30 Stellplätze), teilweise geänderte Ausweisung der Parkmöglichkeiten (Parkstreifen)
 - Erhalt der Gehwege mindestens in der jetzigen Breite, teilweise Verbreiterung (Regelfall 2,00m)
 - Erhalt der Lage der bestehenden Bushaltestellen
 - Empfehlung: Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf maximal 40km/h

Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen.
Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Datengrundlage: Digitale Flurkarte (Stadt Lichtenfels)
Ordnungsnummer (Bayer. Vermessungsverwaltung)

Plan 2.5.2
Radverkehr -
Maßnahmenvorschlag Bamberger Straße
(Bereiche A und B)

Maßstab 1:1.000 (DIN A3)
Planstand 08.03.2018

