

VCD Kreisverband Bamberg e.V.  
c/o Andreas Irmisch • Färbergasse 18 • 96052 Bamberg

---

Oberbürgermeister Herrn Andreas Starke  
Herrn Thomas Beese  
Herrn Bernhard Leiter  
Herrn Claus Reinhardt  
Kopie an Stadtratsfraktionen

per E-Mail

20. Mai 2019

## **Antrag zum Verlangen der Stadt Bamberg an die Deutsche Bahn für den Ausbau der Bahnstrecke auf dem Gebiet der Stadt Bamberg**

Sehr geehrte Herren,

mit dem von Ihnen und dem Stadtplanungsamt am 29. April 2019 in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellten geplanten Verlangen der Stadt gegenüber der Deutschen Bahn haben wir uns intensiv beschäftigt. Daraus ergeben sich unsere Hauptanforderungen für die betroffenen Querungen, die Sie, Herr Oberbürgermeister, zurecht Jahrhundertbauwerke genannt haben:

- Der Umweltverbund soll laut Stadtratsbeschluss im Jahr 2030 bereits für 75 % der Wege genutzt werden. Perspektivisch wird dieser Anteil eher noch steigen. Folglich muss das Verlangen der Stadt den **Umweltverbund an erster Stelle** berücksichtigen.
- Während dies für den ÖPNV durch Berücksichtigung der Fahrspuren bereits erfolgt ist, müssen grundsätzlich auch alle Kreuzungsbauwerke in beiden Richtungen eine Breite von je **2 m für den Fußverkehr und den Radverkehr** aufweisen. Andernfalls betoniert man für besagte 100 Jahre Nadelöhre für diese Verkehrsarten.
- In der **Bauphase** muss der **Umweltverbund** immer **mindestens** über **genauso gute Verbindungen** verfügen wie der motorisierte Individualverkehr, um die beschlossene Änderung des Modalsplits zu erreichen bzw. gezielt herbeizuführen.



Details zu Grundsätzlichem und den einzelnen Kreuzungsbauwerken sowie dem S-Bahn-Halt führen wir in der Anlage aus. Diese Vorschläge wurden vom VCD Kreisverband erstellt und sind bereits mit dem ADFC Kreisverband Bamberg und dem Radentscheid Bamberg abgestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Irmisch  
Vorsitzender

Verkehrsclub Deutschland  
Kreisverband Bamberg  
c/o Andreas Irmisch  
Färbergasse 18  
96052 Bamberg

0951-2975 120  
bamberg@vcd.org  
www.vcd.org

Anlage:  
Details zu den Überlegungen und zu den einzelnen Kreuzungsbauwerken

Anlage:

## Grundsätzliche Überlegungen:

- Bei allen Planungen und auch bei diesem Verlangen soll die Verkehrssituation im Jahr 2030 und die weitere Prognose im Fokus stehen, denn es werden Finanzmittel für Jahrhundertbauwerke ausgegeben, die später nicht mehr wirtschaftlich geändert werden können. Der Stadtrat hat dabei bereits für 2030 einen Modalsplit beschlossen, der eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs um ca. 30 % bezogen auf den Wert von 2015 vorsieht (absolute Anzahl der Wege). Für den Umweltverbund soll sich im gleichen Zeitraum die Zahl der Wege um ca. 50 % erhöhen. Angesichts der bevorstehenden Verkehrswende wird eher ein weiter erhöhter Anteil des Umweltverbunds zu erwarten sein. In der Übersicht auf Seite 3 der Präsentation des Stadtplanungsamts kommt dies gar nicht vor!
- Die Bauphase ist von entscheidender Bedeutung. Natürlich wird sie zu einer hohen Belastung für die Verkehrssituation, andererseits ist sie auch geeignet, mit vorhandenen Mobilitätsmustern zu brechen und neue, nachhaltigere Muster zu etablieren, die den Mobilitätszielen der Stadt besser entsprechen. Daher muss in der Umbauphase stets der Zugang zum Umweltverbund gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erleichtert werden.
- Insbesondere für die zukünftig verbesserten Querungen muss beidseitig ein gleichermaßen leistungsfähiger Anschluss der Infrastruktur errichtet werden, der die Mobilitätsziele der Stadt unterstützt.

## Die Übergänge im Einzelnen:

### EÜ Forchheimer Straße

Ausreichend Raum für Bahnreisende beim Ausgang vom neuen S-Bahn-Halt auf die Forchheimer Straße, damit sich bei hohem Personenaufkommen im Rahmen von Veranstaltungen keine Gefahren zwischen Fußgehenden und Radfahrenden ergeben.

### EÜ Münchner Ring

Auch wenn der Stadt hier aufgrund der Zuständigkeit kein Verlangen selbst zusteht, soll die zuständige Bundesbehörde aufgefordert werden, die Infrastruktur wie oben im allgemeinen Teil gefordert auszuführen (2 m je Richtung für Fußverkehr und 2 m je Richtung für Radverkehr). Nur so kann dieser Teil später ein gleichwertiger Teil eines leistungsfähigen Radwegenetzes werden.

### EÜ Nürnberger Straße

siehe allgemeine Forderungen

### EÜ Moosstraße

Auch hier sollen die Fuß- und Radwege wie oben gefordert umgesetzt werden. Falls der Platz nicht ausreichen sollte, muss dies entsprechend der Verkehrsentwicklung (s. o.) ggf. zulasten einer Fahrspur für den MIV gehen. Dies würde gewährleisten, dass Rettungsfahrzeuge in jedem Fall passieren könnten. Busse könnten diesen Engpass mit Ampelschaltung in wechselnder Fahrtrichtung

passieren. Für den motorisierten Individualverkehr stehen in kurzer Entfernung zwei weitere Durchfahrtmöglichkeiten zur Verfügung.

### **SÜ Pfisterbrücke**

Ok

### **Unterfahrung SÜ Pfisternbrücke**

Ok

### **EÜ Zollnerstraße**

Hier sind die vorgeschlagenen Breiten insbesondere für den Fußverkehr noch zu klein, andere Teilnehmer hatten vorgeschlagen, durch bauliche Veränderungen (weitere Abstützungen der Brückenstruktur) eine schlankere Bauweise und damit mehr Platz zu schaffen. Für diese EÜ ist insbesondere zu beachten, dass sie beidseits als wichtige Trasse für den Umweltverbund vorgesehen ist und damit besonderes Augenmerk auf die Verknüpfung mit der anschließenden Verkehrsführung zu legen ist. Gerade der Busverkehr zum geplanten ROB darf nicht zu gefährlichen Kreuzungen mit Fuß- und Radverkehr führen. Eventuell kann der Busverkehr auch von der Mitte an den südlichen Rand der EÜ verlagert werden. Diese Lösung könnte vielleicht Raum sparen und zu einer Entflechtung führen, wenn sie auch auf der östlichen Seite gut angeschlossen wird. In Anbetracht des neuen Modalsplits und benachbarter Kreuzungsmöglichkeiten soll eine Schließung der EÜ für den motorisierten Individualverkehr angestrebt werden, um die Leistungsfähigkeit der Querung und ein hohes Sicherheitsniveau für den Umweltverbund zu gewährleisten.

### **EÜ Memmelsdorfer Straße**

Diese EÜ ist Teil einer sehr wichtigen und viel befahrenen Ost-Westtrasse, die zukünftig insbesondere für Fahrrad-Pendlerverkehre eher noch an Bedeutung gewinnen wird. Daher muss eine Lösung gefunden werden, die die oben geforderten Breiten für den Fuß- und Radverkehr erreicht.

### **SÜ Kronacher Straße**

Ohne belastbare Angaben zur Verkehrssituation von Fuß- und Radverkehr und mangels Abstimmung kann aufgrund des Charakters eines Jahrhundertbauwerks nur auf die allgemeinen Forderungen oben verwiesen werden.

### **BÜ Coburger Straße**

Ok

### **Übergänge beim Aufseßhöflein**

EÜ mit kleinem Tunnel nur für Fußgänger und Radfahrer ok.

### **S-Bahn-Halt Bamberg Süd**

Die Gestaltung des 3. Ausgangs auf die Forchheimer Straße muss sicherstellen, dass auch bei großem Reisendenaufkommen kein Konflikt mit dem Radverkehr entlang der Forchheimer Straße entsteht.

Aufgrund der zahlreichen Arbeitsplätze östlich des Berliner Rings soll für diesen Bereich der Zugang attraktiver gestaltet werden. Die derzeitige Situation mit der Querung mehrerer Fahrbahnen des Berliner Rings und entsprechender Verzögerung durch Ampelschaltungen stellt für potenzielle SPNV-Nutzer ein lästiges Hindernis dar.