

1.3 Radverkehr

Der Radverkehr spielt bislang in Stambach eine sehr untergeordnete Rolle, das Radwegenetz in die Nachbargemeinden ist derzeit noch sehr gering ausgebaut. Alle Planungen und Überlegungen der Gemeinde hierzu sind daher nachdrücklich zu unterstützen und zu befürworten. Auch für den Innerortsverkehr mit dem Fahrrad kann sicherlich noch mehr getan werden, dies bezieht sich sowohl auf das Wegenetz als auch auf Infrastruktur wie Abstellanlagen, Ladestationen und dergleichen. Die weitgehend hügelige Siedlungsstruktur stellt allerdings für den Radverkehr eher ungünstige Bedingungen dar.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Radverkehr innerorts durchweg auf der Straße stattfindet. Verbindungen abseits der Kfz-Straßen fehlen weitgehend. Die Verbindungen in die Ortsteile sind noch lückenhaft, auch die Verbindungen nach Münchberg und Gefrees sind nicht vorhanden bzw. umständlich, da Wege teilweise an der Gemeindegrenze enden. Querungshilfen fehlen teilweise, die Sicherheit an den Knotenpunkten muss verbessert werden.

Auch in Wohngebieten ist durch teils fehlende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 keine sichere und komfortable Fortbewegung mit dem Rad gegeben. Tempo 30 ist nur im Wohngebiet Weißensteinblick und abschnittsweise in der Bahnhofstraße in der Ortsmitte angeordnet. Eine Begrenzung auf Tempo 20 besteht in der Mülhstraße und der Altstambacher Straße.

Überregionale Radwegebeziehungen bestehen in Stambach durch die Einbindung in das Fernradwegenetz mit den Fernradwegen „Technikgeschichte und verwunschene Täler“ und „Durch Bayerns steinreiche Ecke“, die sich an der Kreuzung Kulmbacher Straße/Blumenau in Stambach treffen. Im Bayernnetz für Radler wird der Main-Saale-Radweg durch Stambach geführt.



Abbildung 9: Überörtliche Radwegebeschilderung in Stambach

2. Verkehrserhebungen

Im Rahmen des Verkehrskonzepts zum ISEK wurden 24-Stunden Knotenstromzählung mittels Videotechnik an insgesamt 3 Einmündungen und Kreuzungen durchgeführt sowie eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr erfasst wird. Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 05. November 2020 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 15. September 2020 durchgeführt.

2.1 Grundlagen

Methodik

Bei der Verkehrszählung wurde am 15.10.2020 über 24 Stunden gezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung im Viertelstundentakt gesondert erfasst.

Die Haushaltsbefragung erfolgte mittels Fragebogen. Sämtliche Haushalte im kompletten Gemeindegebiet Stammbachs erhielten diesen zusammen mit dem Amtsblatt. In dem Fragebogen werden von allen Haushaltsmitgliedern ihre zurückgelegten Wege und Fahrten für den angesetzten Stichtag eingetragen und können mit den Zusatzfragen ihre Probleme und Vorschläge zu verkehrsrelevanten Themen in Stammbach anbringen. Aufgrund des geringen Rücklaufs können nach der Auswertung nur tendenzielle Aussagen getroffen werden.

Verkehrszellen

Für die Auswertung der Ergebnisse wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Marktgemeinde Stammbach herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Abbildung 10 enthält diese Verkehrszellen 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.

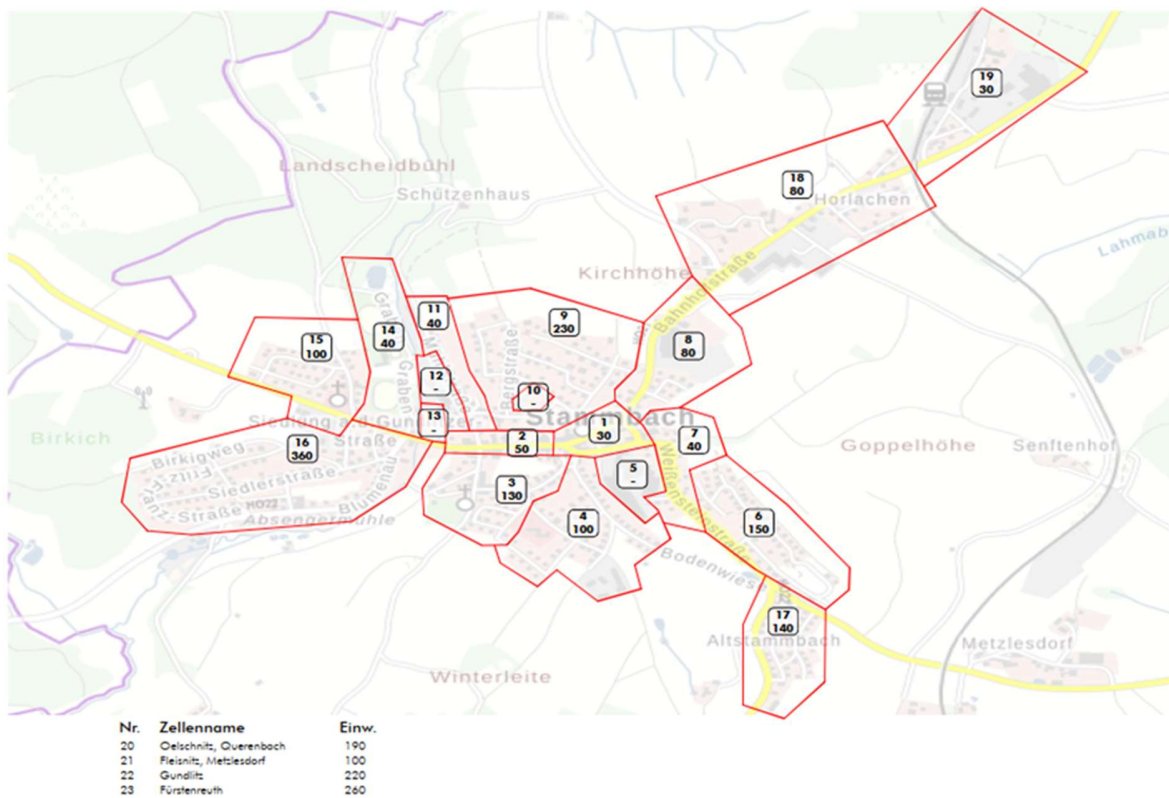


Abbildung 10: Verkehrszellen mit Einwohnern

2.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Knotenstromzählungen

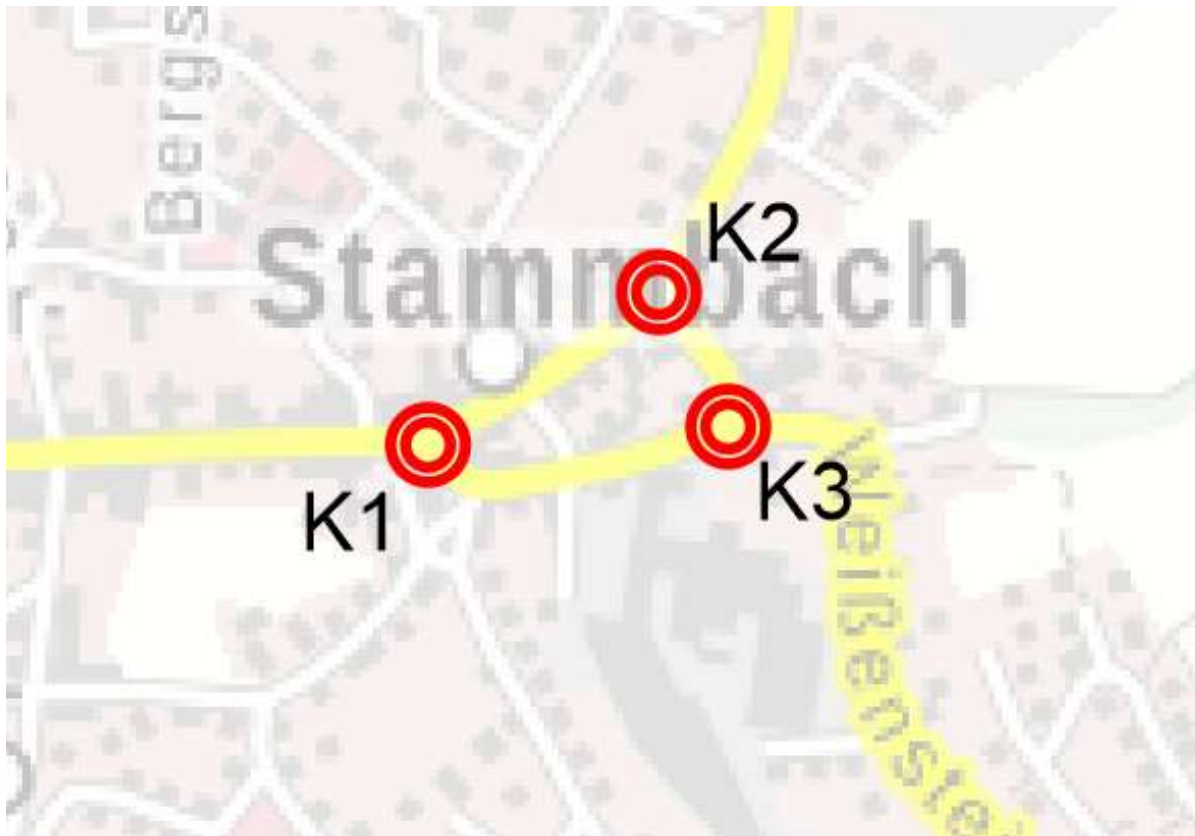


Abbildung 11: Lage der Zählstellen der Knotenstromzählungen

Tagespegel

Im nachfolgenden sind die Pegeldarstellungen für den Knotenpunkt K1 (Marktplatz), K2 (Bahnhofstraße/Färberstraße) und K3 (Rathausstraße/Färberstraße) dargestellt. Es wird jeweils nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden.

In der Kulmbacher Straße werden in 24 Stunden insgesamt ca. 3.233 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in Richtung Westen stärker ausgeprägt (vgl. Abbildung 12). Eine Morgenspitze ist ca. zwischen 6:30 und 7:30 Uhr in Richtung Westen zu erkennen. Von ca. 16:00 bis 18:00 Uhr ist eine Nachmittagspitze zu erkennen, bei der das Verkehrsaufkommen Richtung Osten etwas stärker ist als Richtung Westen. Zu dieser Zeit herrscht insgesamt das höchste Verkehrsaufkommen auf der Kulmbacher Straße.

In der Bahnhofstraße konnte eine Verkehrsbelastung von insgesamt ca. 2.410 Kfz-Fahrten/24 Std. festgestellt werden. Auch hier ist der Verkehrsstrom Richtung Westen über den kompletten Tag hinweg etwas stärker ausgeprägt (vgl. Abbildung 12). Eine Morgenspitze ist zwischen ca. 6:30 bis 7:00 Uhr in Richtung Osten ist zu erkennen. Die Abendspitze liegt zwischen 16.45 und 17.15 Uhr

In der Rathausstraße werden ca. 1.658 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Zur Morgenspitze (ca. 6:45 bis 7:00) verläuft die Hauptverkehrsrichtung eher nach Westen (vgl. Abbildung 12). Im Großen und Ganzen sind die Verkehrsströme über den Tag hinweg in beide Richtungen relativ homogen verteilt. Eine leichte Nachmittagspitze ist ca. zwischen 16:00 bis 17:45 Uhr zu erkennen.

In der Töpferstraße herrscht mit insgesamt ca. 917 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K1. Der Verkehrsstrom Richtung Norden ist über den kompletten Tag hinweg

etwas stärker ausgeprägt (vgl. Abbildung 12). Eine leichte Morgenspitze ist zwischen ca. 7:00 bis 8:00 Uhr zu erkennen.

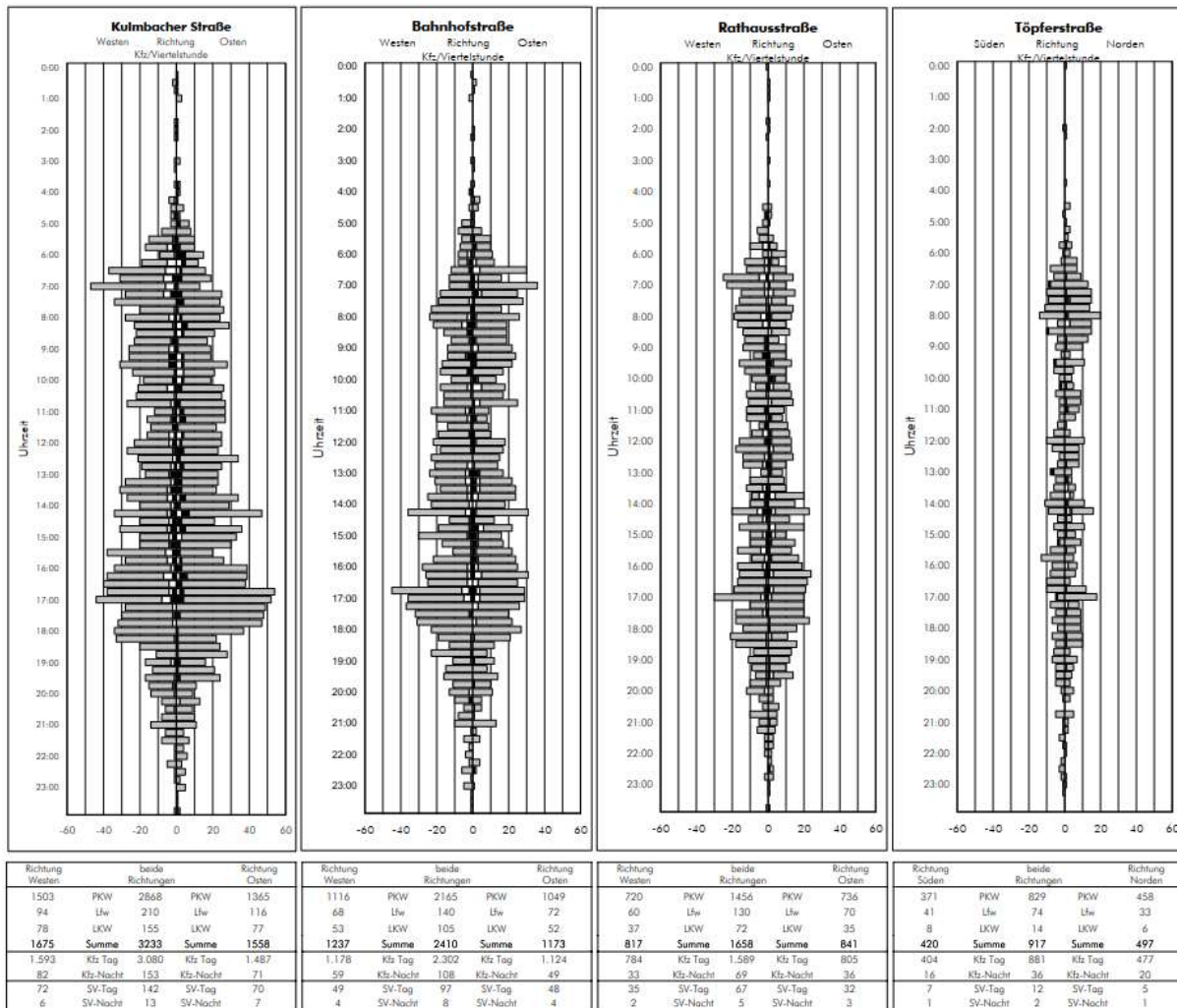
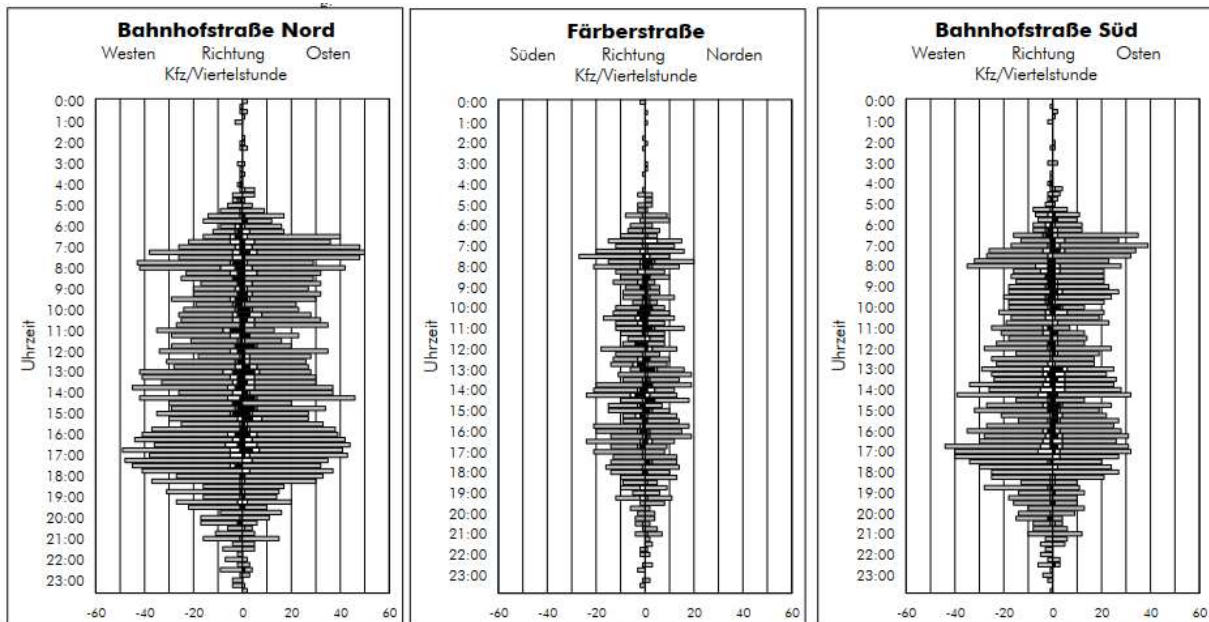


Abbildung 12: Tagespegel K1, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

Am K2 in der Bahnhofstraße Nord werden in 24 Stunden insgesamt ca. 3.654 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen (vgl. Abbildung 13). Eine Morgenspitze ist ca. zwischen 6:30 und 8:00 Uhr zu erkennen, wobei der Verkehr Richtung Nordosten leicht stärker ist als Richtung Südwesten. Von ca. 16:00 bis 18:00 Uhr ist eine Nachmittagsspitze zu erkennen, die in beiden Richtungen etwa gleich ist. Zwischen 13.00 und 14.00 Uhr lässt sich auch eine Mittagsspitze in beiden Richtungen feststellen.

In der Färberstraße herrscht mit insgesamt ca. 1.451 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K2. Der Verkehrsstrom Richtung Norden ist über den kompletten Tag hinweg stärker ausgeprägt (vgl. Abbildung 13). Eine leichte Morgenspitze ist ca. um 7:30 Uhr zu erkennen, abends ist der Verkehr um 16.00 Uhr herum am stärksten.

In der Bahnhofstraße Süd werden ca. 2.745 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Zur Morgenspitze (ca. 6:30 bis 8:00 Uhr) verläuft die Hauptverkehrsrichtung eher nach Osten (vgl. Abbildung 13). Im Großen und Ganzen sind die Verkehrsströme über den Tag hinweg in beide Richtungen relativ homogen verteilt, wobei am Nachmittag der Verkehr Richtung Norden den Richtung Süden etwas übersteigt. Eine leichte Nachmittagsspitze ist um 17:00 Uhr herum erkennbar mit etwas mehr Fahrten Richtung Westen.



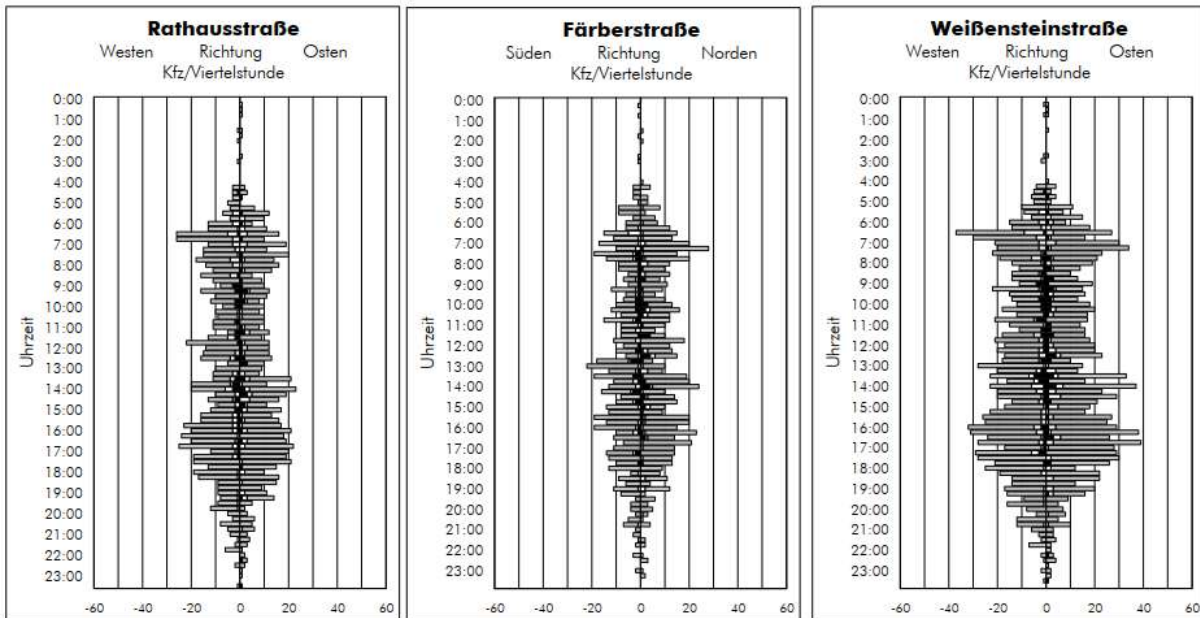
Richtung Westen	PKW	Summe	Richtung Osten	PKW	Summe	Richtung Süden	PKW	Summe	Richtung Norden	PKW	Summe	Richtung Westen	PKW	Summe	Richtung Osten
1.627	3.253	1.626	589	1.271	682	1.181	2.456	1.275	1.367	2.635	1.268	80	170	90	57
113	220	107	40	84	44	60	119	50	60	110	50	60	113	53	62
93	181	88	48	96	48	57	119	62	57	119	62	57	119	62	62
1.833	3.654	1.821	677	1.451	774	1.318	2.745	1.427	1.318	2.745	1.427	1.318	2.745	1.427	1.427
1.737	3.479	1.742	636	1.376	740	1.367	2.635	1.268	1.367	2.635	1.268	60	110	50	50
96	175	79	41	75	34	60	113	50	60	113	50	60	113	53	53
91	175	84	48	96	48	60	113	53	60	113	53	60	113	53	53
2	6	4	-	-	-	-3	6	9	-3	6	9	-3	6	9	9

Abbildung 13: Tagespegel K2, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

In der Rathausstraße am K3 werden ca. 1.674 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Zur Morgenspitze (ca. 6:45 bis 7:00) verläuft die Hauptverkehrsrichtung eher nach Westen (vgl. Abbildung 14). Im Großen und Ganzen sind die Verkehrsströme über den Tag hinweg in beide Richtungen relativ homogen verteilt. Eine leichte Nachmittagsspitze ist ca. zwischen 16:00 bis 17:45 Uhr, eine Mittagsspitze ca. um 14:00 Uhr zu erkennen.

In der Färberstraße herrscht mit insgesamt ca. 1.435 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K3. Der Verkehrsstrom Richtung Süden ist über den kompletten Tag hinweg stärker ausgeprägt (vgl. Abbildung 14). Eine Morgenspitze ist ca. um 7:00 Uhr in Richtung Norden zu erkennen, abends ist der Verkehr um 16:00 Uhr herum am stärksten. Zwischen 13.00 und 14.00 Uhr lassen sich auch mittags Verkehrsspitzen feststellen.

In der Weißensteinstraße werden ca. 2.447 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Zur Morgenspitze (ca. 6:30 bis 7:00 Uhr) verläuft die Hauptverkehrsrichtung eher nach Westen (vgl. Abbildung 14). Im Großen und Ganzen sind die Verkehrsströme über den Tag hinweg in beide Richtungen relativ homogen verteilt, wobei am Nachmittag der Verkehr Richtung Osten den Richtung Westen etwas übersteigt. Eine leichte Nachmittagsspitze ist um 16:15 bis 16.45 Uhr erkennbar mit etwas mehr Fahrten Richtung Osten.



Richtung Westen	beide Richtungen	Richtung Osten	Richtung Süden	beide Richtungen	Richtung Norden	Richtung Westen	beide Richtungen	Richtung Osten
743	PKW 1.451	PKW 708	678	PKW 1.265	PKW 587	1.097	PKW 2.138	PKW 1.041
74	Lfw 137	Lfw 63	44	Lfw 84	Lfw 40	88	Lfw 183	Lfw 95
42	SV 86	SV 44	43	SV 86	SV 43	64	SV 126	SV 62
859	Summe 1.674	Summe 815	765	Summe 1.435	Summe 670	1.249	Summe 2.447	Summe 1.198
824	Kfz Tag 1.589	Kfz Tag 765	729	Kfz Tag 1.358	Kfz Tag 629	1.142	Kfz Tag 2.325	Kfz Tag 1.183
35	Kfz-Nacht 85	Kfz-Nacht 50	36	Kfz-Nacht 77	Kfz-Nacht 41	66	Kfz-Nacht 122	Kfz-Nacht 56
41	SV-Tag 81	SV-Tag 40	43	SV-Tag 86	SV-Tag 43	60	SV-Tag 121	SV-Tag 61
1	SV-Nacht 5	SV-Nacht 4	-	SV-Nacht -	SV-Nacht -	4	SV-Nacht 5	SV-Nacht 1

Abbildung 14: Tagespegel K3, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

Spitzenstunden

Für die Darstellung der Knotenbelastungen muss das Straßennetz weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich wäre.

Abbildung 15 enthält die Morgenspitzenstunde (7:00 Uhr bis 8:00 Uhr) von K1, in Abbildung 16 sind die Knotenströme der Mittagsspitze (11:45 Uhr bis 12:45 Uhr) von K2 enthalten und in Abbildung 17 die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:15 Uhr bis 17:15 Uhr) von K3.

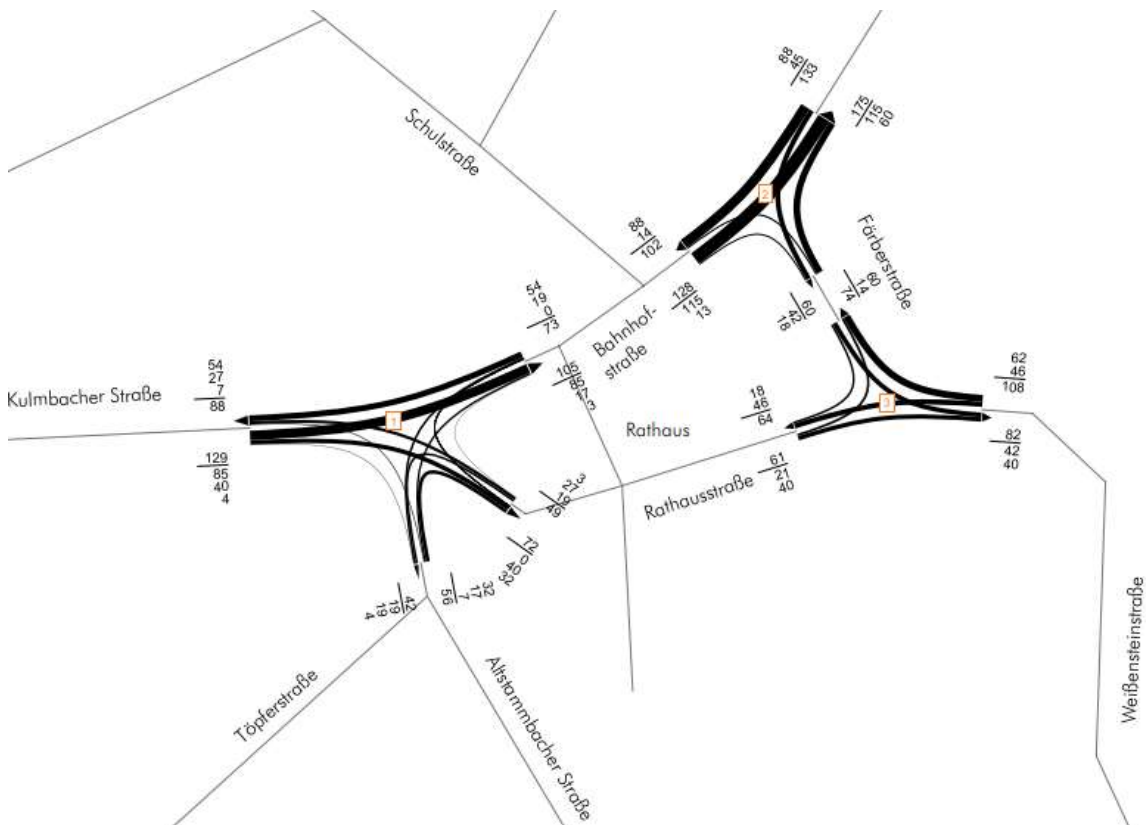


Abbildung 15: Knotenströme Morgenspitze 7.00 – 8.00 Uhr, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

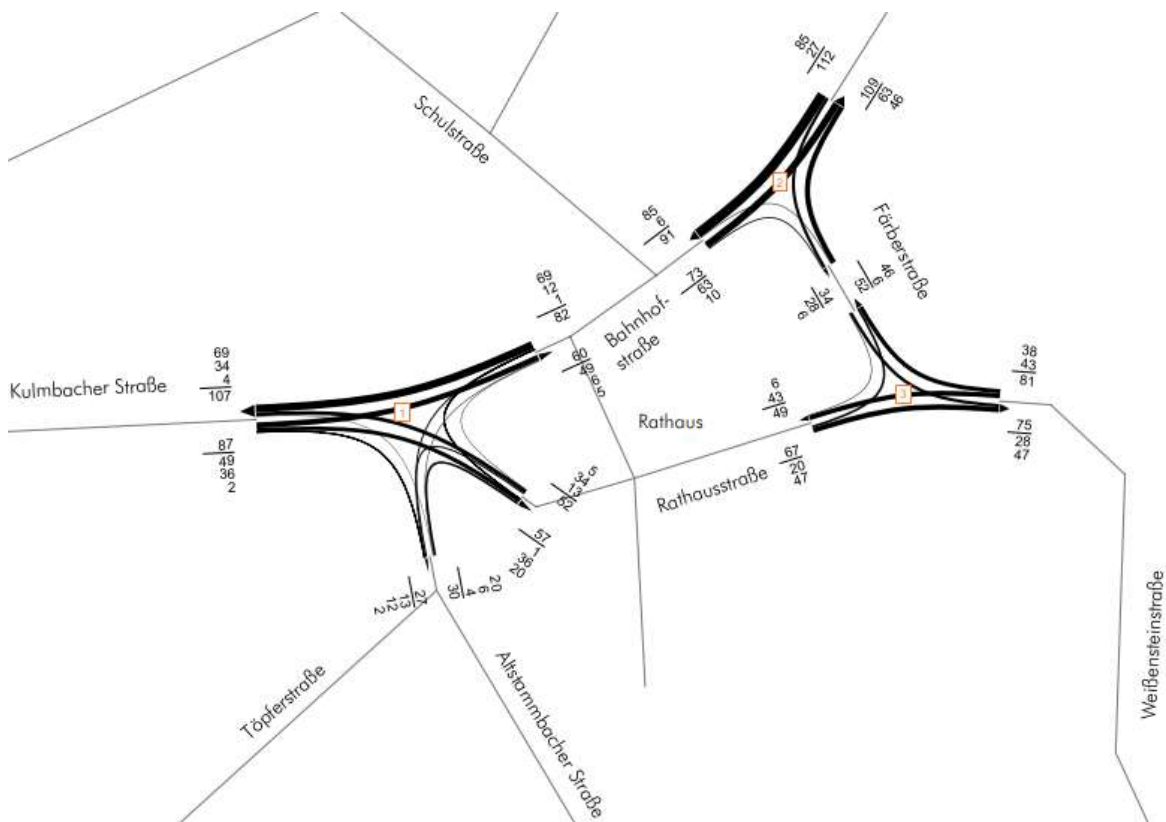


Abbildung 16: Knotenströme Mittagsspitze 11.45 – 12.45 Uhr, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

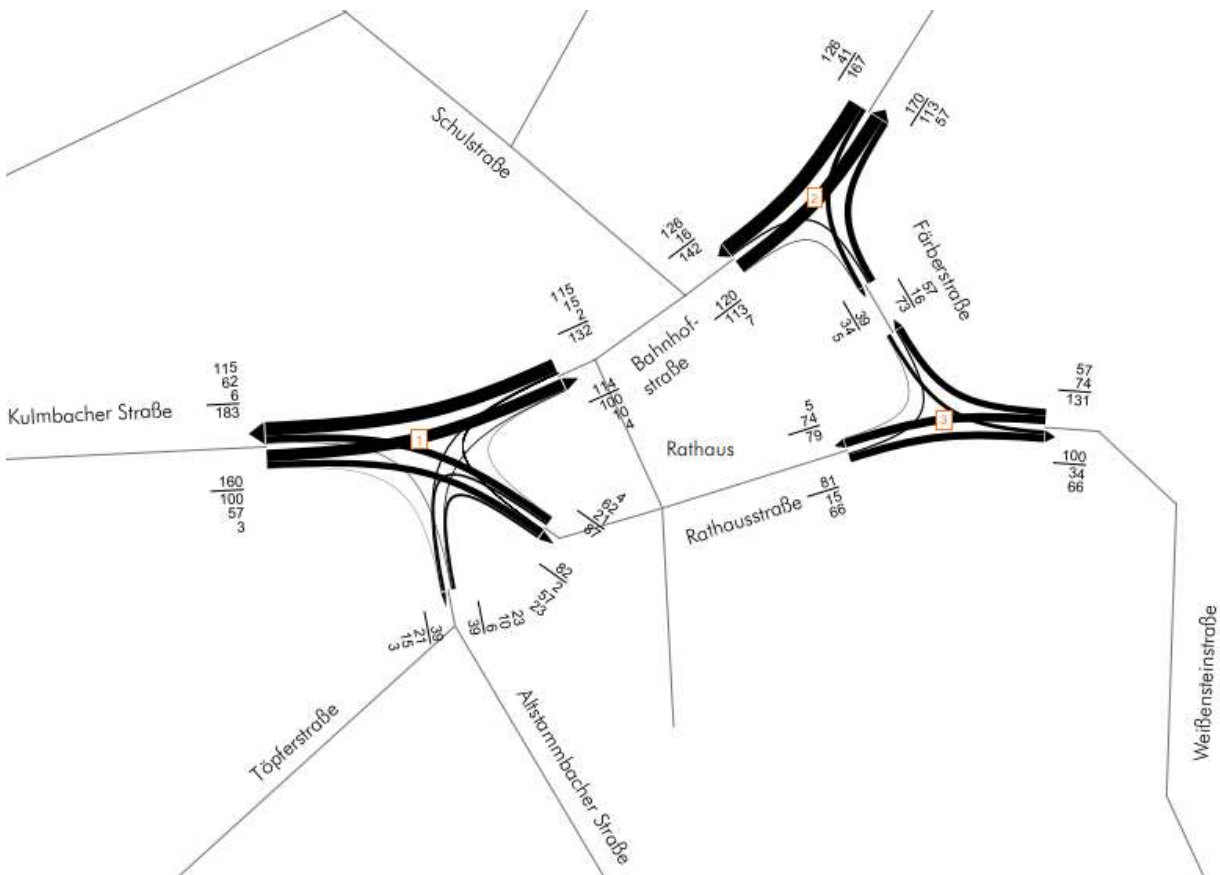


Abbildung 17: Knotenströme Abendspitze 16.15 – 17.15 Uhr, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

Die Lesbarkeit der Darstellungen wird kurz am Beispiel der Abendspitze von K1 (Abbildung 18) erläutert: Aus Richtung der Kulmbacher Straße kommen insgesamt 160 Fahrzeuge, davon biegen 3 in die Töpferstraße ab, 57 in die Rathausstraße und 100 bleiben auf der Vorfahrtsstraße und fahren weiter in die Bahnhofstraße. Aus der Bahnhofstraße kommen 132 Fahrzeuge, von denen 2 nach links zur Rathausstraße abbiegen, 15 in die Töpferstraße und 115 geradeaus in Richtung Kulmbacher Straße fahren. Von der Rathausstraße kommen 87 Fahrzeuge, 44 biegen nach rechts in die Bahnhofstraße und 21 biegen in die Töpferstraße ab und 62 fahren in die Kulmbacher Straße. Aus der Töpferstraße kommen 39 Fahrzeuge, 23 biegen in die Rathausstraße ab, 10 in die Bahnhofstraße und 6 in die Kulmbacher Straße.

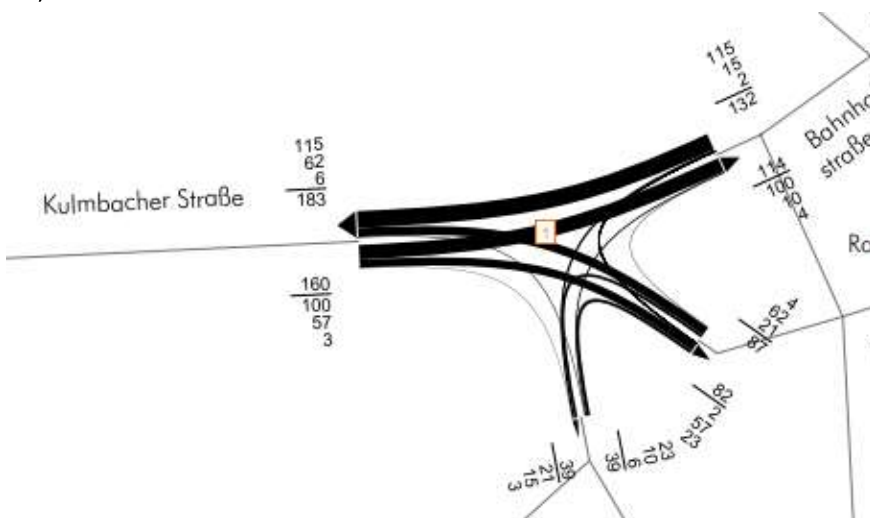


Abbildung 18: Knoten 1 Abendspitze 16.15 – 17.15 Uhr

Streckenbelastungen

Kfz-Streckenbelastung 24 Stunden

Der Verkehr wurde an drei Knotenpunkten über 24 Stunden erfasst und ist in den Abbildungen 19 und 20 enthalten. Für die Darstellung wurde ein Rundungsmodus gewählt.

Abbildung 19 zeigt die Kfz-Streckenbelastungen über 24 Stunden. Es wird deutlich, dass sich der Verkehr hauptsächlich auf die Kulmbacher Straße und die nördliche Bahnhofstraße konzentriert. Die insgesamt höchste Belastung liegt mit ca. 3.650 Kfz-Fahrten/24 Std. an der nördlichen Bahnhofstraße nach der Einmündung der Färberstraße. Das Verkehrsaufkommen kann aber generell als niedrig angesehen werden.

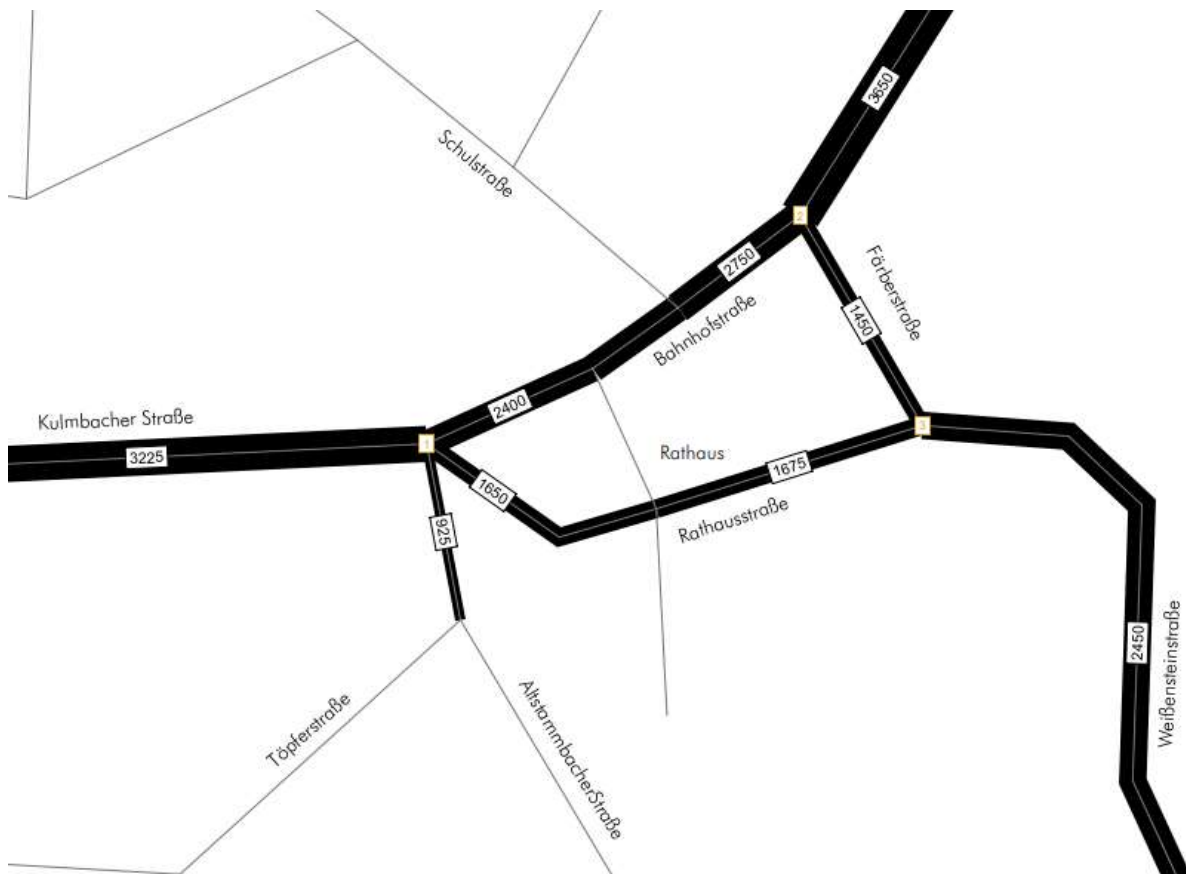


Abbildung 19: Streckenbelastung, Kfz-Verkehr 24 Stunden, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

Schwerverkehrsanteile 24 Stunden

Abbildung 20 enthält die Anteile des Schwerverkehrs. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wird die Darstellung von Promillewerten gewählt. Beispielsweise bedeutet „64“ demnach „6,4%“.

Als Schwerverkehr werden Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufweisen. Dazu zählen auch Linienbusse. Die höchsten Schwerverkehrsanteile werden in der nördlichen Bahnhofstraße (ca. 18%) und in der Kulmbacher Straße (ca. 15%) gemessen, hinzu kommt eine hohe Belastung in der Weißensteinstraße (ca. 12,5%). Insgesamt liegt der Schwerverkehrsanteil – mit Ausnahme der Töpferstraße – überall über 5%. Die Belastung im Schwerverkehr ist im Vergleich zu anderen Gemeinden verhältnismäßig hoch.

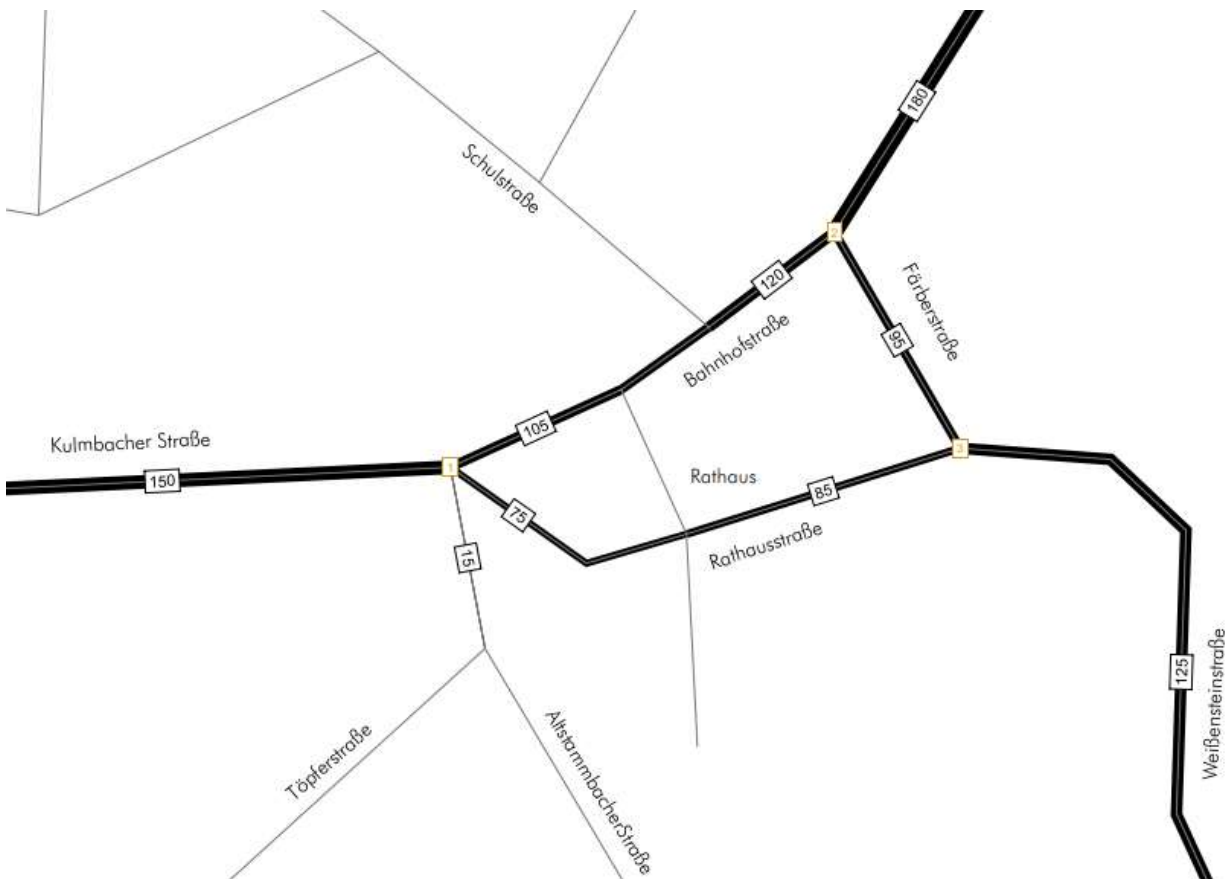
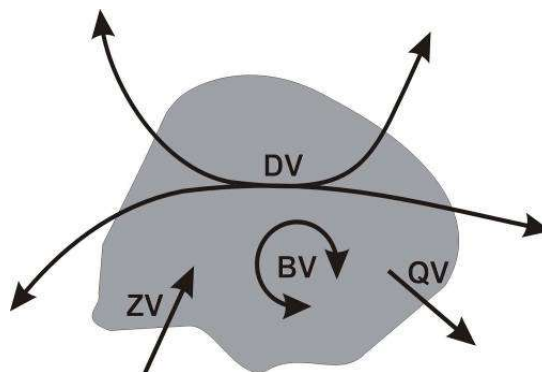


Abbildung 20: Streckenbelastung, Schwerverkehr 24 Stunden, Grundlage Zählung vom 15.09.2020

Verkehrsbefragungen

Da keine Verkehrsbefragungen durchgeführt wurden, können die Verkehrsverflechtungen nur grob geschätzt werden. Die in den Abbildungen 21 und 22 dargestellten Werte sind lediglich Schätzungen anhand der drei Knotenstromzählungen und der Haushaltsbefragung. Aus letzterer konnte der Ziel-/ Quellverkehr (Abbildung 20) der Stammbacher Bevölkerung ermittelt werden. Bei Betrachtung der 24-Std.-Belastungen (Abbildung 21) wird deutlich, dass vor allem im Zuge der HO21 rund jedes zweite Fahrzeug dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist.

Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nachstehenden Grafik erläutern.



- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen. In diesem Fall das von den fünf Befragungspunkten markierte Ortsgebiet Stammbachs.
- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb und das Ziel innerhalb von Stammbach liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.

- Beim Binnenverkehr von Stammbach liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Ortsgebietes.

Ergebnisse:

Folgende Ergebnisse lassen sich zusammenfassen:

Binnenverkehr:

Binnenverkehr der Stammbacher Bevölkerung (1.600 Einw. im Hauptort):

1.425 Kfz-Fahrten/24 Std. (beide Richtungen)

Binnenverkehr von Auswärtigen kann nur grob geschätzt werden:

350 Kfz-Fahrten/24 Std. (beide Richtungen)

Ziel-/Quellverkehr:

Ziel-/Quellverkehr der Stammbacher Bevölkerung (1.600 Einw. im Hauptort):

1.265 Kfz-Fahrten/24 Std. (beide Richtungen)

Ziel-/Quellverkehr zwischen dem Hauptort (1.600 Einw.) und den Ortsteilen (770 Einw.):

355 Kfz-Fahrten/ 24 Std. (beide Richtungen)

Die Bevölkerung Stammbachs (mit Ortsteilen) erzeugt ca. **1.560 Kfz-Fahrten/24 Std.** (vgl. Abbildung 21). Die größten Verkehrsbeziehungen bestehen demnach nach Münchberg und in den Landkreis Wunsiedel.

Ziel-/Quellverkehr von Auswärtigen von/nach Stammbach kann nur grob geschätzt werden:

750 Kfz-Fahrten/24 Std. (beide Richtungen, nicht in der Abbildung enthalten)

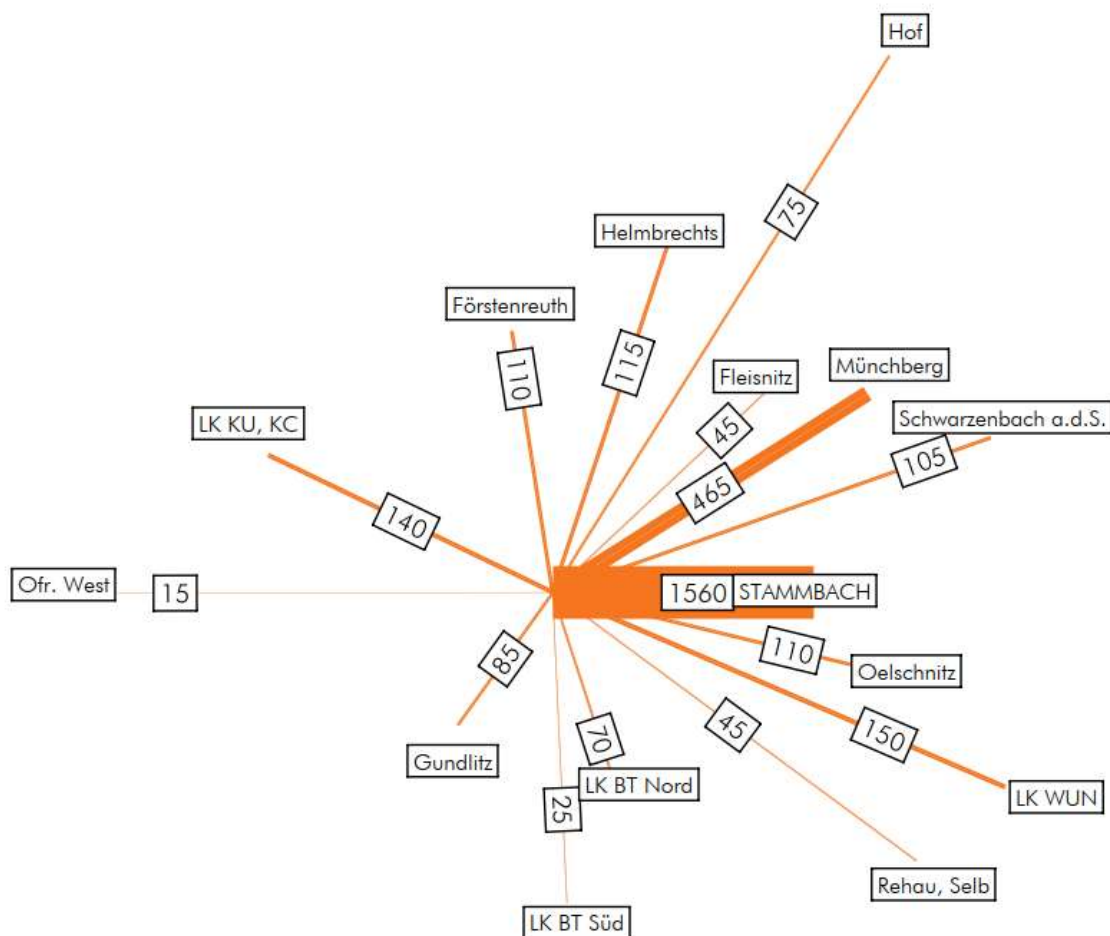


Abbildung 21: Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten, Grundlage Haushaltsbefragung vom 5.11.2020, Kfz/24 Std.

Durchgangsverkehr:

Der Durchgangsverkehr (vgl. Abbildung 22) durch den gesamten Hauptort kann nur grob geschätzt werden: **2.400 Kfz-Fahrten/24 Std.** (beide Richtungen).

Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Stammbach bestehen zwischen der Kulmbacher Straße und der Bahnhofstraße (ca. 950 Kfz-Fahrten/24 Std.). Der Anteil am Durchgangsverkehr ist in der Kulmbacher Straße und der Bahnhofstraße am größten.

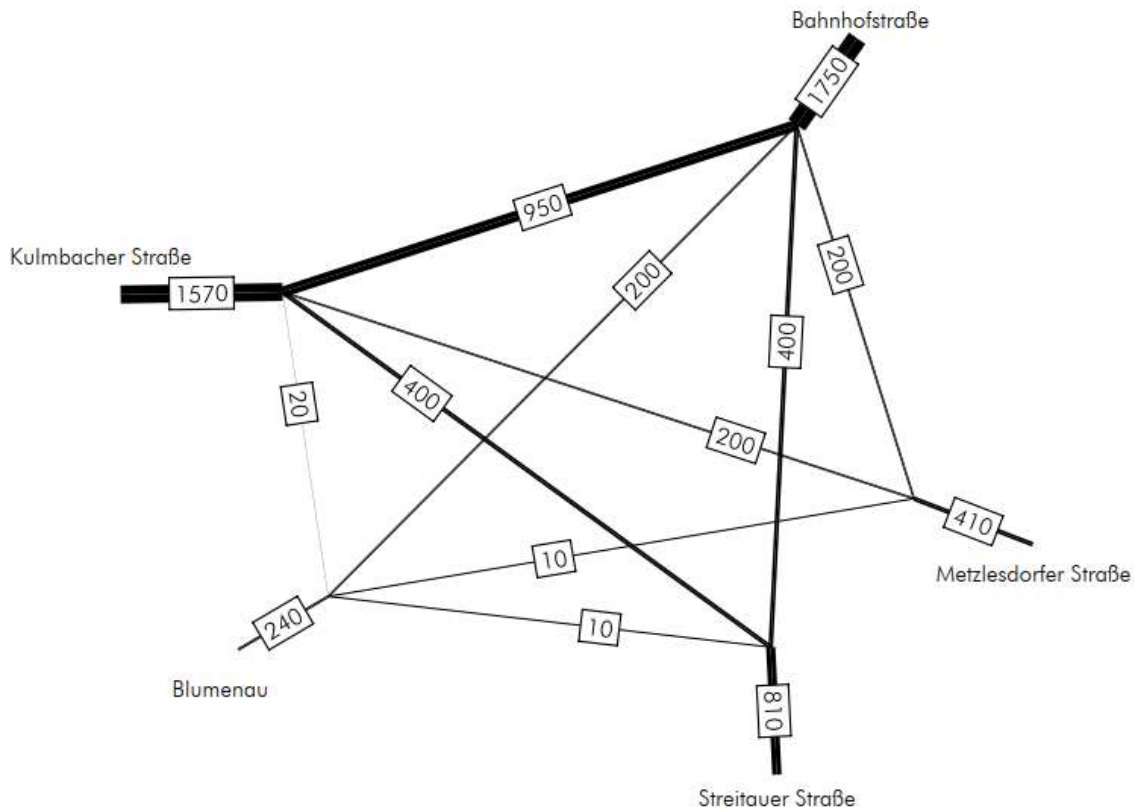


Abbildung 22: Durchgangsverkehr zwischen den drei Zufahrten zur Ortsmitte, Grundlage Zählung vom 15.09.2020, Kfz/24 Std.

Haushaltsbefragung:

Aufgrund des geringen Rücklaufs können die Ergebnisse der Haushaltsbefragung nur bedingt als repräsentativ angesehen werden. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- 1,6 Pkw/Haushalt
- In den meisten Haushalten weniger als ein Fahrrad/HH-Mitglied
- Aber bereits ca. 15% der Haushalte besitzen ein E-bike, ca. 5% sogar 2
- Relativ viele Seniorinnen noch ohne Pkw-Führerschein
- Verkehrsmittelwahl (vgl. Abbildung 22): ca. 70% Pkw, ca. 15% zu Fuß, ca. 13% Pkw-Mitfahrer und je etwa 1% öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad

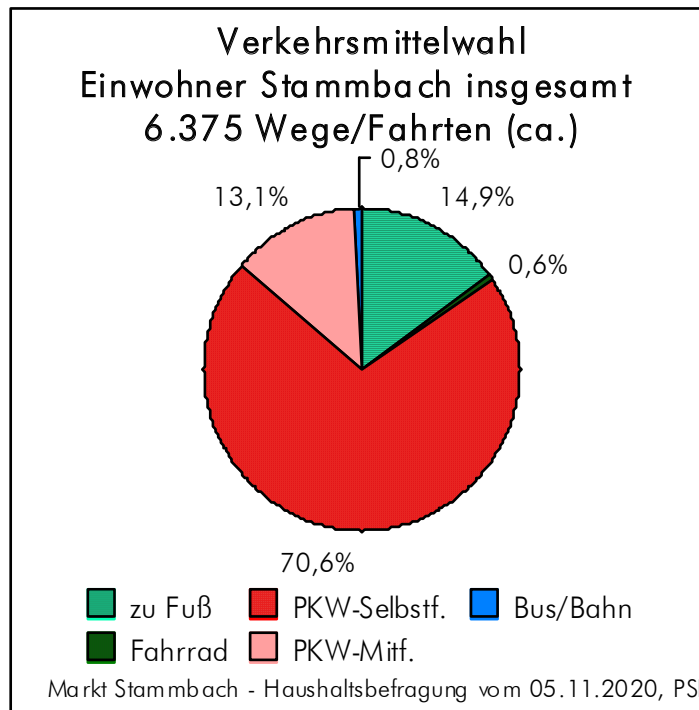


Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl der Stambacher Bevölkerung, Grundlage Haushaltsbefragung vom 5.11.2020

In zwei offenen Fragen konnten die Stambacher Probleme und Wünsche äußern. Eine Auswahl ist auf der folgenden Seite zusammengestellt.

„Mehr Busanbindung.“

„Parkmöglichkeiten in der Nähe von Kulmbacher Straße.“

„Parkmöglichkeiten im Ort schaffen. Verkehrsberuhigung in der Ortsdurchfahrt – vor allem Lkw-Verkehr sollte minimiert werden.“

„Fehlende Parkmöglichkeiten in der gesamten Ortsmitte.“

„Zu viel Verkehr Kulmbacher Straße. Autobahnverkehr bei Stau über Weißensteinstraße. Zu viele hohe Bordsteine (ältere Menschen + Kinderwagen).“

„Taktung des öffentlichen Nahverkehrs.“

„Geschwindigkeitsbegrenzung“

„Keine gute Zugverbindung von Nürnberg nach Stammbach zwischen 17:05 und 22:57 Uhr.“

„Hohe und zu schräge Bordsteine an Einmündungen → schwierig mit Kinderwagen (besonders Bahnhofstraße). Autobahnumleitung über Weißensteinstraße. Zu hohes Tempo Weißensteinstraße + Streitauer Straße.“

„Verbindungen wie 13:05/15:05/17:05 auch im Zeitraum 19:05/21:05.“

„Breitere Gehwege, Lkws draußen halten, genügend Parkplätze für Geschäfte, selbstfahrende Busse einführen für Erschließung Bahnhof und Außenorte.“

„Das Parken mitten am Marktplatz auf der rechten Seite. Kein vernünftiges ‚Ausweichen bei Gegenverkehr‘ möglich.“

„Zu hohe Geschwindigkeit Töpferstraße. Hohes Verkehrsaufkommen in der Kulmbacher Straße.“

„Erwünscht: regelmäßige Busanbindung nach Hof – Bt – Ku.“

„Bordsteine abflachen. Ortsumgehung, -umleitung od. Lkw-Fahrverbot. Radarkontrollen.“

„Zone 20 Mühlstraße abschaffen. Parksituation Kulmbacher Straße.“

„Kreisel/ Einbahnstraßenverkehr/ Parkbuchten/ breitere Straßen + Fußgängerwege entsprechend anpassen.“

„Teilweise Einbahnstraßenregelung, Pflaster raus, breite Gehwege, mehr Fahrradwege, ÖPNV digitalisieren und selbstfahrende Busse, Bahnhof ausbauen.“

„Regelmäßiger Busverkehr, geräumte Straße im Winter.“

„Mitfahrerbank bringt nichts bei festen Terminen.“

„Parkraum in dem Bereich schaffen oder eine Parallelverbindung um die Kulmbacher Straße zu entlasten.“

„Radweg nach Münchberg.“

„Durchfahrprobleme in der Kulmbacher Straße (Hauptstraße).“

„Kleinbusse oder mehr Sammeltaxi (Fahrten nach Hof oder Bayreuth zu Fachärzten sind sehr teuer).“

„Mitfahrerbank am Park aufstellen.“

„Leider ohne Auto kein Wegkommen. Parkplätze Kulmbacher Straße/ Bahnhofsstraße Verkehrsregelungen. Schülerwege besser markieren.“

„Die Kulmbacher Straße, vom Marktplatz bis zur Abzweigung nach Gundlitz, ist wie ein Nadelöhr. Erst recht, wenn die Autobahn gesperrt ist.“

2.3 Prognosen

Nach dem Demographiespiegel des Bayerischen Landesamts für Statistik für den Markt Stamm- bach soll die Einwohnerzahl der Gemeinde von 2380 im Jahr 2018 auf 2230 bis zum Jahr 2033 zurückgehen, dies entspricht rund 6%. Noch in den 70er Jahren lebten über 3.000 Menschen in der Gemeinde. Positive Wachstumsraten sind momentan daher eher unwahrscheinlich. Die Ergebnisse der DTV-Werte (s. Tabelle 1) zeigen für die letzten 20 Jahre auch tendenziell rückläufige Belastungswerte. Eine Stabilisierung der aktuellen Einwohnerzahlen infolge der verschiedenen Maßnahmen zum ISEK Stamm- bach wäre bereits ein großer Erfolg. Eine optimistische An- nahme wäre somit ein deutlich verlangsamter Rückgang der Einwohnerzahlen. Nachdem aber auch in den Nachbargemeinden sehr ähnliche Entwicklungen zu erwarten sind, ist mit Zuwäch- sen des Verkehrsaufkommens auf den Straßen in und um Stamm- bach nicht zu rechnen. Die Be- lastungswerte, die im Oktober 2020 erhoben wurden, dürften in sehr ähnlicher Größenordnung auch in den kommenden zehn Jahren nicht übertroffen werden. Falls der „Hofer Landbus“ auch in Stamm- bach ein Erfolg werden sollte, können damit auch kleine Zuwächse im Individualver- kehr kompensiert werden.

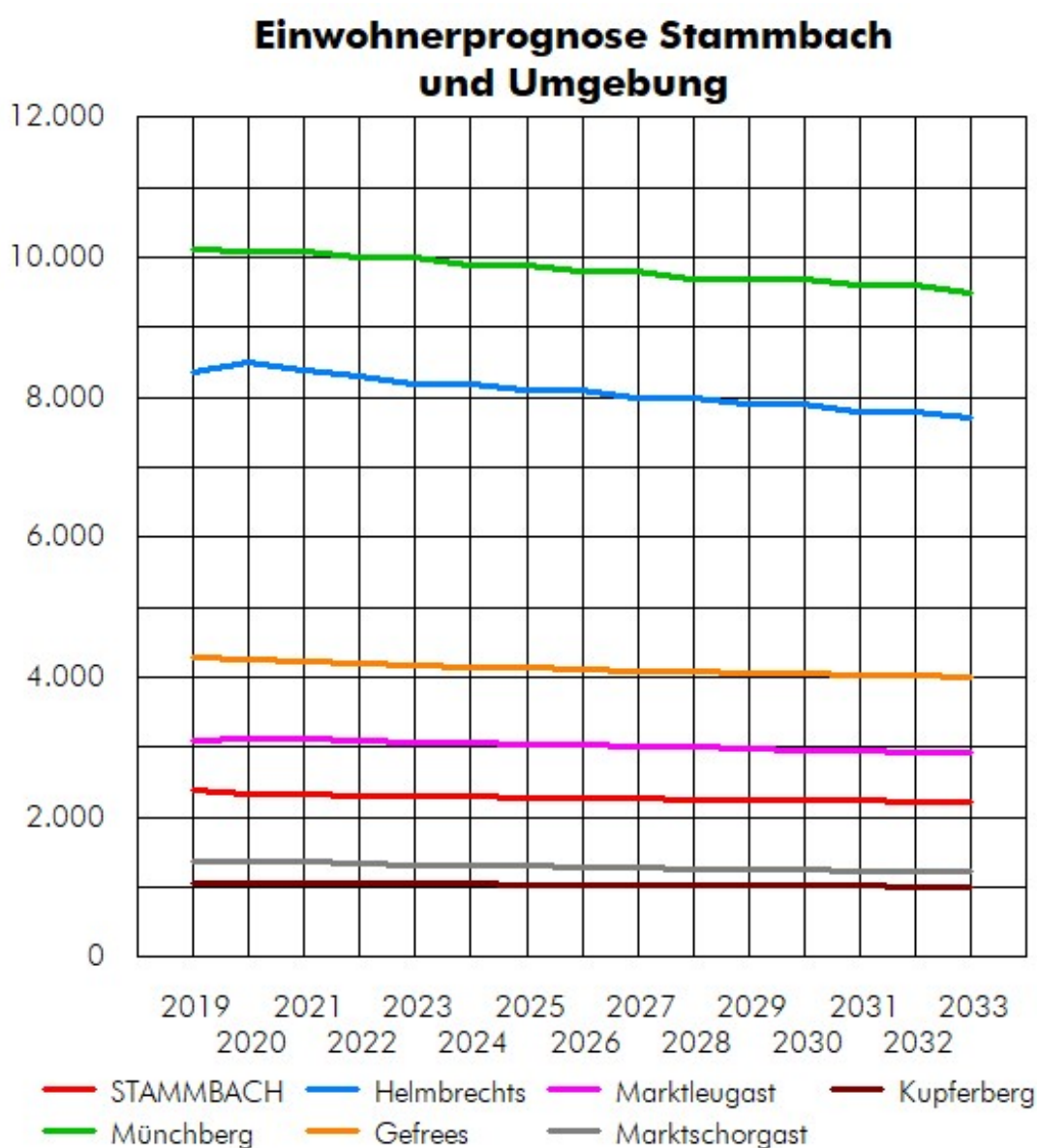


Abbildung 24: Einwohnerprognose Stamm- bach und Umgebung in absoluten Zahlen, Datengrundlage: Bayerisches Statistisches Landesamt

Einwohnerprognose Stammbach und Umgebung

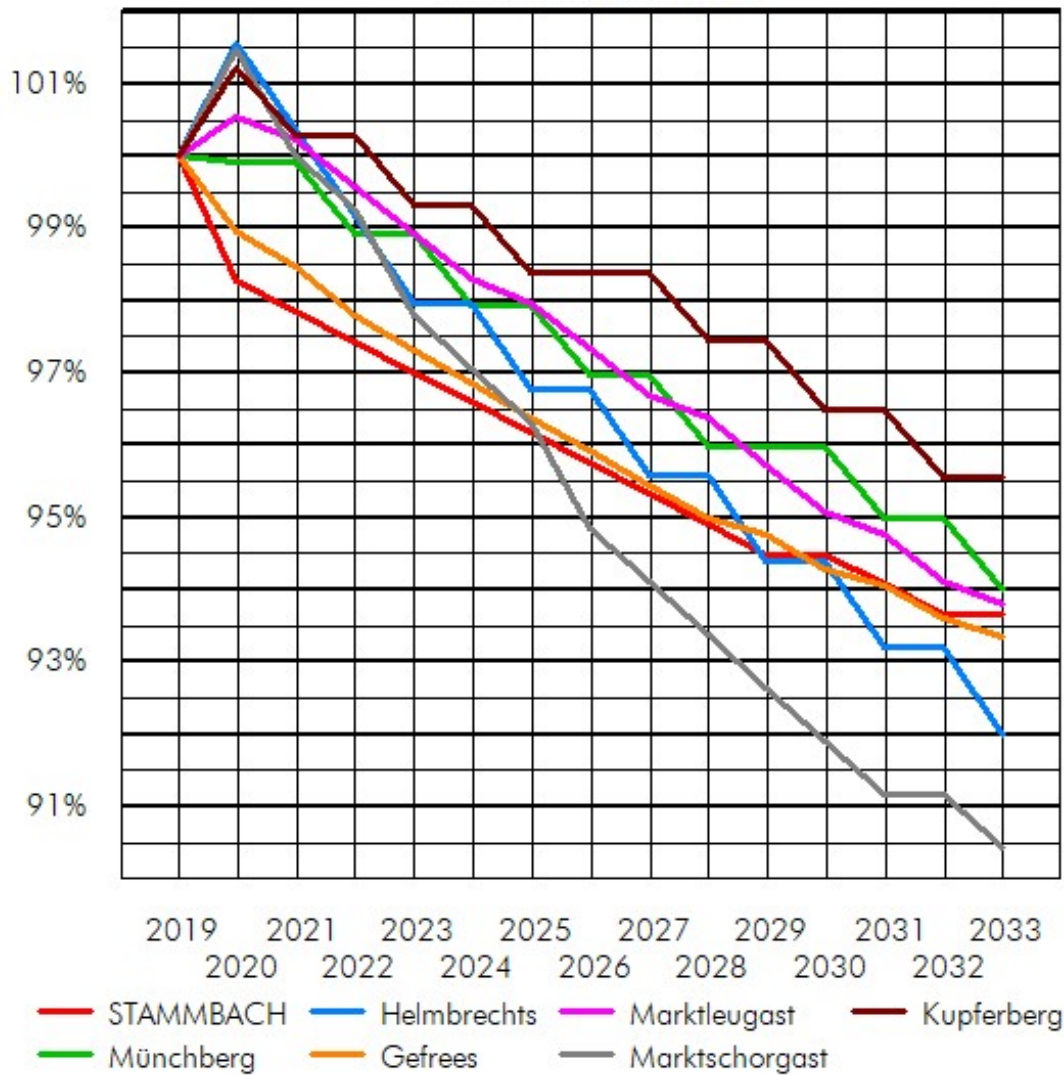


Abbildung 25: Einwohnerprognose Stammbach und Umgebung in Prozentwerten, Datengrundlage: Bayerisches Statistisches Landesamt

2.4 Bewertung der Analyse

Auch wenn keine vollständigen Verkehrserhebungen durchgeführt wurden, so lassen sich doch aus eigenen Beobachtungen und Bestandsaufnahmen vor Ort sowie den Zählungen wichtige Erkenntnisse ableiten.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Stärken und Schwächen, die aus der Bestandsanalyse hervorgehen, nochmals im Überblick zusammen:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - Gute verkehrliche Erreichbarkeit für den Individualverkehr (Autobahn A9, Kreisstraßen) - Vergleichsweise niedriges Verkehrsaufkommen - Ausreichend Parkmöglichkeiten im Ortsgebiet vorhanden - Mitfahrerbänke - Anrufsammeltaxi - Einbindung und Beschilderung von überörtlichen Themenradwegen 	<ul style="list-style-type: none"> - Führung der Hauptverkehrsstraßen durch die Ortsmitte - Bei Sperrung der A9 zwischen Gefrees und Münchberg-Süd verläuft Umleitungsverkehr durch Stammbach - Unattraktiver Bahnhof - Ungünstige, abseitige Lage des Bahnhofs - Ausrichtung des ÖPNV auf Schülerverkehr - Teils unzureichende Abdeckung von Siedlungsgebieten mit Bushaltestellen - Zum Teil schwer verständliche Stadt- und Regionalbuspläne - Unregelmäßiger Taktverkehr Busse - Ungünstige Umsteigezeiten Bus-Bahn - Ungünstige topographische Voraussetzungen für den Radverkehr - Sehr geringer Radfahreranteil am Modal Split - Kaum beidseitige Radwege vorhanden - Lückenhafte Radwegeverbindungen in die Ortsteile und in die Nachbargemeinden - Radfahrer müssen oft im Verkehr mitfahren - Teilweise fehlende Querungshilfen - Wohngebiete überwiegend kein Tempo 30 - Keine E-Bike-Ladestationen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Nahezu abgeschlossene Planung eines straßenbegleitenden Radwegs nach Münchberg - Ausdehnung des Modells „Hofer Landbus“ auch auf Stammbach - Erste Zusagen von Grundeigentümern für die Anlage der Färberwege - Belebung der Ortsmitte durch das Bauvorhaben „Seniorenzentrum“ am Oberen Marktplatz - Belebung der Ortsmitte infolge der geplanten Durchwegung des Rathausquartiers - Bei einer Übergabe der Bahnhofstraße (Rathausquartier) in die öffentliche Hand können einfache Baumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt werden 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegenetz könnte wegen Einsprüchen der Eigentümer evtl. nicht geschlossen werden für den Individualverkehr (Autobahn A9, Kreisstraßen) - neuer Belag in der Bahnhofstraße (anstelle des Pflasters) evtl. nicht kurzfristig finanzierbar - Widerstand von Anwohnern beim Umbaumaßnahmen der Straßen(führung)

Tabelle 2: Stärken und Schwächen aus der Bestandsanalyse

3. Konzept

3.1 Planfälle

Aufgrund der verkehrlichen Problempunkte, die durch den fließenden Kfz-Verkehr hervorgerufen werden, wurden Planfälle entwickelt, die nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern auch verkehrsrechtliche Maßnahmen beinhalten und diese in verschiedener Form kombinieren. Bereits vor Beginn der Arbeiten zum ISEK wurde in der Gemeinde immer wieder über die mögliche Ausweisung von Einbahnstraßen in der Ortsmitte diskutiert. Im Einzelnen wurden folgende Planfälle untersucht:

- Planfall PF0: heutige Regelung
- Planfall PF1: Einbahnstraßenregelung im Ortskern, Bahnhofstraße in Richtung Ost nach West
- Planfall PF2: Einbahnstraßenregelung im Ortskern, Bahnhofstraße in Richtung Ost nach West und Färberstraße in Richtung Süd nach Nord
- Planfall PF3: kompletter Einbahnstraßenring im Ortskern, gegen den Uhrzeigersinn

Planfall PF0: Mittels einer Verkehrsumlegung wird die (modellhafte) Nachbildung des Ist-Zustands angestrebt (sog. „Nullfall“, d.h. ohne Planungsmaßnahmen, vgl. Abbildung 26). Kleine Differenzen zu Abbildung 18 sind methodisch bedingt (z.B. Rundungsdifferenzen, nicht erfasseter Binnenverkehr innerhalb des Gebiets, vereinfachte (modellhafte) Anbindung der Stammbacher Verkehrszellen, etc.).

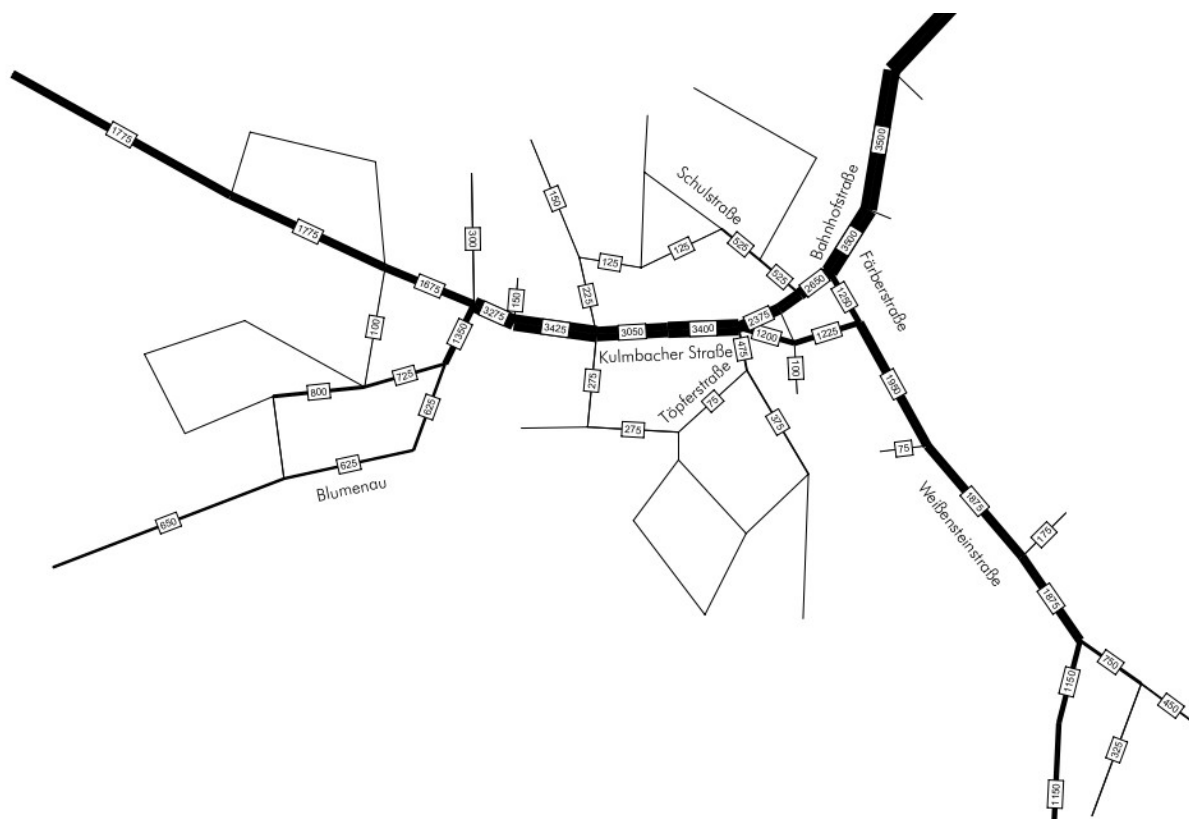


Abbildung 26: Planfall PF0 – heutige Regelungen, Zahlen in Kfz/24 Std.

Planfall PF1: Es wird davon ausgegangen eine Einbahnstraßenregelung im Ortskern einzuführen. Im PF1 verläuft die Einbahnstraße in der Bahnhofstraße in Richtung Ost nach West. Der PF1 bringt vor allem eine Entlastung für die Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Marktplatz und Färberstraße. Die Belastung in der Rathausstraße und in der Färberstraße erhöht sich entsprechend (vgl. Abbildung 27).

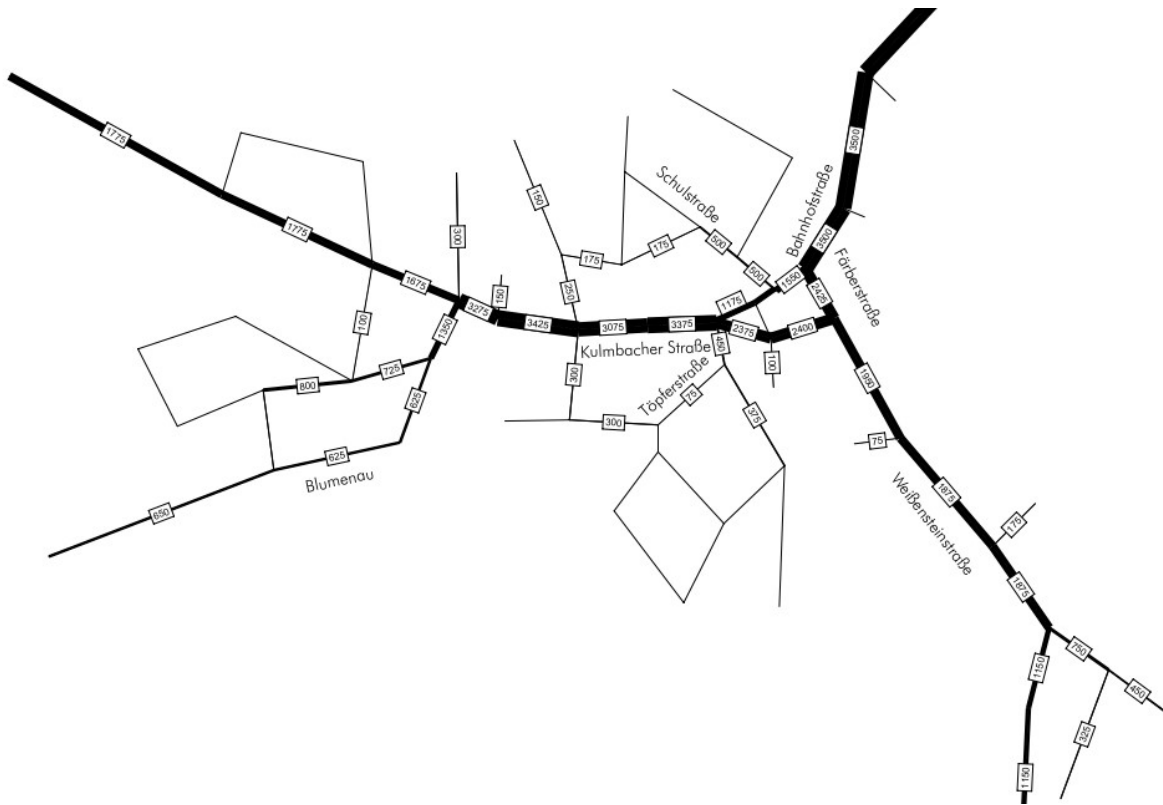


Abbildung 27: Planfall PF1 – Einbahnstraßenregelung im Ortskern, Bahnhofstraße in Richtung Ost nach West, Zahlen in Kfz/24 Std.

Planfall PF2: Im Planfall PF2 wird davon ausgegangen eine Einbahnstraßenregelung im Ortskern einzuführen. Im PF2 verläuft die Einbahnstraße in der Bahnhofstraße in Richtung Ost nach West und in der Färberstraße in Richtung Süd nach Nord. Auch im PF2 wird vor allem die Bahnhofstraße entlastet. Für die Rathausstraße berechnet sich die gleiche Belastung wie im PF1, die Färberstraße deutlich weniger mehr belastet (vgl. Abbildung 28).

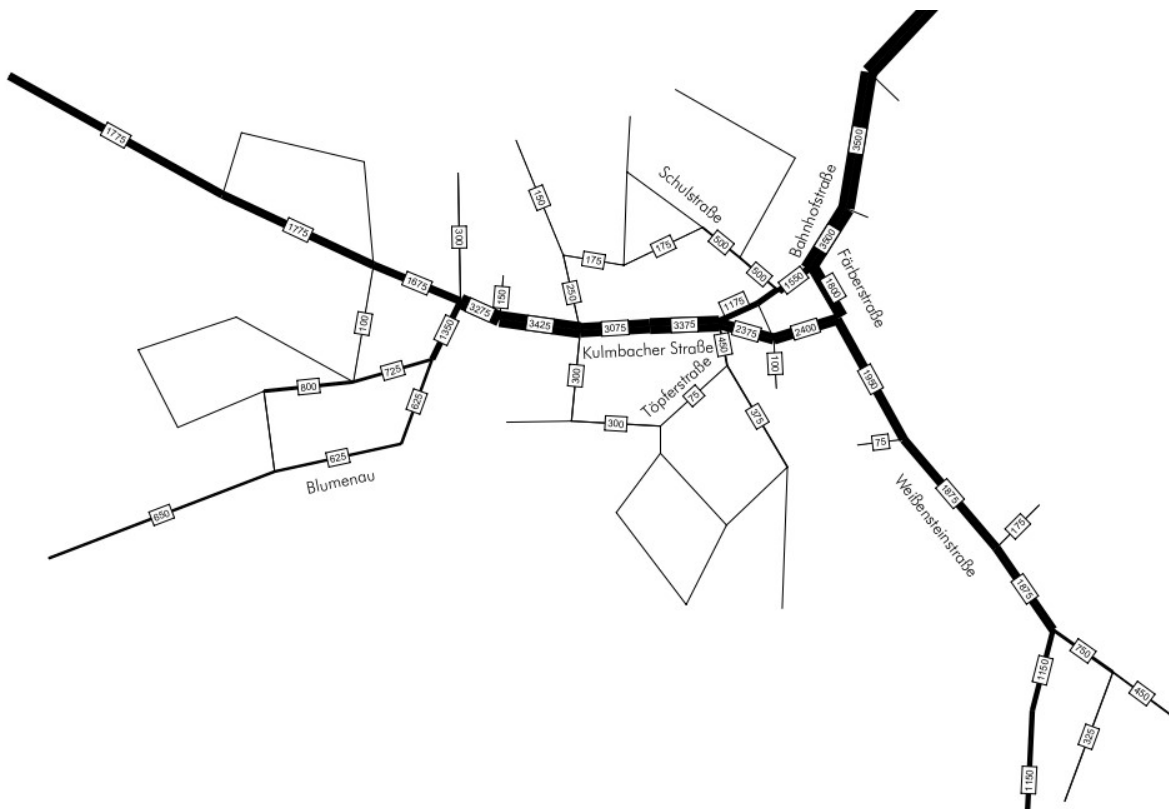


Abbildung 28: Planfall PF2 – Einbahnstraßenregelung im Ortskern, Bahnhofstraße in Richtung Ost nach West und Färberstraße in Richtung Süd nach Nord, Zahlen in Kfz/24 Std.

Planfall PF3: Es wird davon ausgegangen einen kompletten Einbahnstraßenring im Ortskern, gegen den Uhrzeigersinn, einzuführen. Auch im PF3 wird vor allem die Bahnhofstraße entlastet. Die Rathausstraße und die Färberstraße müssen auch im PF3 zusätzlichen Verkehr aufnehmen, aber nicht so viel wie im PF1 (vgl. Abbildung 29).

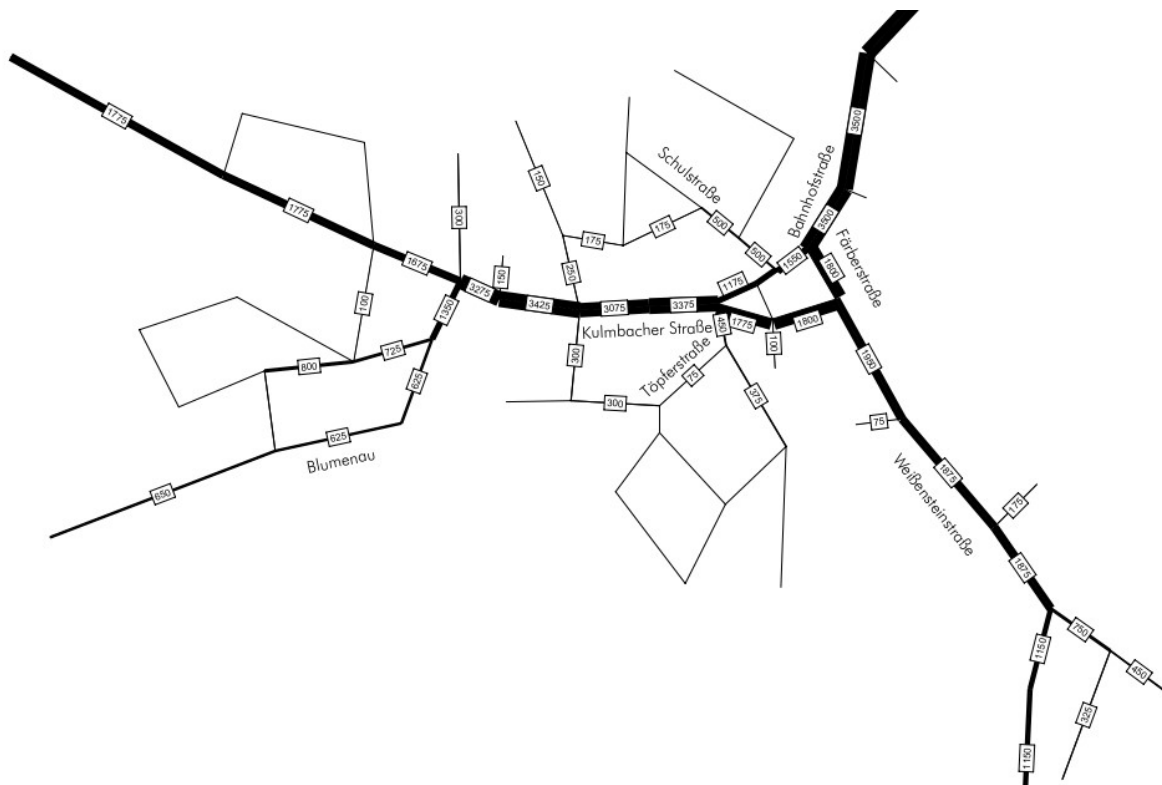


Abbildung 29: Planfall PF3 – kompletter Einbahnstraßenring im Ortskern, gegen den Uhrzeigersinn, Zahlen in Kfz/24 Std.

Belastungsvergleich ausgewählter Straßenabschnitte				
für die Planfälle 0, 1, 2 und 3				
Kfz/24 Stunden				
	Planfall 0	Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3
Straßenabschnitt				
Bahnhofstraße	2.400	1.175	1.175	1.175
Rathausstraße	1.250	2.375	2.375	1.775
Färberstraße	1.225	2.425	1.800	1.800

Generell ist zum Thema Einbahnstraßen festzuhalten, dass es hierbei keine Gewähr für eine spürbare und nachhaltige Reduzierung des Verkehrsaufkommens gibt. Der Verkehr der gesperrten Richtung muss sich eine andere Strecke suchen und belastet dadurch womöglich andere Straßen. Auch erhöht sich bei Einbahnstraßen tendenziell das Geschwindigkeitsniveau. Grundsätzlich wird bei Einbahnstraßen zwar mehr Straßenraum für andere Funktionen und Nutzungen frei, eine Halbierung der Fahrbahn ist allerdings so gut wie nie möglich. Die Mindestbreiten für eine Einbahnstraße mit Berücksichtigung des Flächenbedarfs für den Winterdienst, für die Sicherheit von Radfahrern beim Überholen bringt erfahrungsgemäß allenfalls eine halbe Fahrspurweite an Flächengewinn.

Die Leistungsfähigkeit der drei Knotenpunkte wäre in jedem der Planfälle 1 – 3 nach wie vor gewährleistet, die Vorteile einer Einbahnregelung können jedoch die Nachteile nicht ausgleichen.

Aus diesem Grund wurde vorgeschlagen, stattdessen mit verkehrsberuhigten Einbauten an den problematischsten Stellen die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Gehwege zu verbreitern (vgl. Plan 6). Anhand von drei bereits existierenden Beispielen, davon eines in der Nachbargemeinde Gefrees, soll dies veranschaulicht werden.

An seit langem bestehenden Straßenabschnitten, bei denen die Gehwege entweder völlig fehlten oder deutlich zu schmal waren, wurde die bisherige Fahrbahn verschmälert, so dass ein gleichmäßig und ausreichend breiter Gehweg entstand. Dadurch kam es für den Kfz-Verkehr zu Engstellen, die jeweils nur in einer Richtung passiert werden können.

In Gefrees ist dies an der Hauptstraße 11 – 15 (St2180) der Fall, der stadtauswärts fließende Verkehr ist wartepflichtig. Bei einer Tagesbelastung von rund 9.000 Kfz kommt es dennoch nicht zu nennenswerten Staus.



Abbildung 30: Beispiel Engstelle in Gefrees

Die Gemeinde Burgberg im Oberallgäu hat in ihrer gesamten Ortsdurchfahrt der St2008 (8.000 Kfz/24Std.) konstant breite Gehwege angelegt, die zu zwei Engstellen geführt haben. Diese weisen keine Vorfahrtsregelung auf, die Autofahrer müssen sich mit Handzeichen verständigen um die Vorfahrt zu klären.



Abbildung 31: Beispiel Engstelle in Burgberg

Die Stadt Feuchtwangen hat beim Neubau der Brücke über die Sulzach im Zuge der Unteren Torstraße (ca. 6.000 Kfz/24 Std.) auf eine Zweispurigkeit verzichtet. Auf einer Länge von rund 40 Metern ist die Zufahrt zur historischen Altstadt wechselweise nur in einer Richtung befahrbar. Die Fahrtrichtung stadtauswärts hat Vorrang.



Abbildung 32: Beispiel Engstelle in Feuchtwangen

3.2 Umgestaltung Bahnhofstraße, Oberer Marktplatz, Unterer Marktplatz

Bahnhofstraße

In Stammbach bietet sich eine solche Maßnahme wie im vorangegangenen Abschnitt beschrieben für die Bahnhofstraße geradezu an. Das Verkehrsaufkommen liegt deutlich unter dem der drei oben genannten Vergleichsgemeinden. In Höhe des Pfarramts sowie in Höhe der Anwesen Bahnhofstraße 1/3 führt der Einbau von Engstellen zu einer deutlichen Aufweitung der Gehwege. Der bergauf fahrende Verkehr sollte aus Lärmschutzgründen Vorrang erhalten, da für den bergab fahrenden Verkehr das Anfahren nahezu geräuschlos möglich ist, vor allem für LKW und landwirtschaftliche Fahrzeuge (Plan 6). Auch bei einer Neugestaltung sollte das bereits jetzt angeordnete Tempo-30 bestehen bleiben.

Oberer Marktplatz

Am oberen Marktplatz wird vorgeschlagen, die bergab führende Fahrbahn in Höhe der Einmündung der Färberstraße leicht zu verschwenken, um damit das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Durch die Gestaltung dieses Knotens eröffnet sich auch die Möglichkeit einer abknickenden Vorfahrt von der oberen Bahnhofstraße zur Färberstraße. Der zur Verfügung stehende Platz am Oberen Markt bietet außerdem genügend Raum für den Einbau einer Querungshilfe in Höhe des Anwesens Bahnhofstraße 21 oder kurz unterhalb. Mittels einer Fahrkurvenprüfung wurde auch die Befahrbarkeit durch einen Lastzug bzw. Sattelzug nachgewiesen (vgl. Pläne 7). Durch den voraussichtlichen Bau eines Seniorenzentrums auf diesem Areal und die Schaffung einer direkten Fußwegeverbindung zur Kirchhöhstraße wird das Querungsbedürfnis noch zunehmen, so dass die Querungshilfe grundsätzlich sinnvoll ist.

Unterer Marktplatz

Am unteren Marktplatz ist das Abbiegen von der Kulmbacher Straße zur Rathausstraße durch einen sehr großzügig gestalteten Radius mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit möglich. Durch diesen Radius ist der Aufweitungsbereich, um beispielsweise von der Sparkasse zur Raiffeisenbank zu gelangen, relativ breit. Fußgänger sind damit relativ lang auf der Fahrbahn unterwegs, um die Straßenseite zu wechseln. Eine Verengung des Radius trägt dazu bei, die Geschwindigkeiten zu dämpfen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Gleichzeitig wird der Aufenthaltsbereich rund um den Brunnen neben der Sparkasse vergrößert und es entsteht etwas mehr Abstand zur Fahrbahn. Mittels einer Fahrkurvenprüfung wurde auch die Befahrbarkeit durch einen Lastzug bzw. Sattelzug nachgewiesen (vgl. Pläne 8).

3.3 Maßnahmen Ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Verkehrsberuhigung

Ruhender Verkehr: Parksituation in der Ortsmitte

Die Parkplatzsituation in der Ortsmitte ist derzeit als verhältnismäßig unproblematisch zu bezeichnen, da zwischen dem CAP-Markt und dem oberen Marktplatz einschließlich der Rathausstraße direkt im Straßenraum, aber auch unmittelbar daneben genügend Stellplätze zur Verfügung stehen. An manchen Stellen, wie dem Anwesen Bahnhofstraße 6 in dem eine Paketdienstagentur sowie Schreibwaren, Zeitschriften und Lottoannahme untergebracht sind, ist das Parken derzeit im Straßenraum so gut wie nicht möglich. Die kleine Verbindungsstraße zwischen der Bahnhofstraße und der Rathausstraße bietet derzeit jedoch die Möglichkeit kurzzeitig zu parken. Mit der Umgestaltung des gesamten Rathausquartiers wird diese Straßenverbindung mittel- bis langfristig jedoch aufgegeben werden. Das Grundstück gegenüber dem Rathaus, derzeit im Besitz der Firma Schoepf, bietet sich an für die Errichtung eines Parkdecks, das so-

wohl von den Beschäftigten der Firma Schöpf als auch von Mitarbeitern und Besuchern des Rathauses genutzt werden kann. Am oberen Marktplatz wird das geplante Seniorenzentrum eigene Stellplätze errichten müssen, ansonsten befinden sich hier neben einer Gastwirtschaft auf der Ostseite der Bahnhofstraße keine nennenswerten weiteren Einrichtungen mit Kundenverkehr. Zusätzlich könnte sogar der Stellplatzbedarf zumindest für die Zweitwagen der künftigen Bewohner der geplanten Neubauten an der Bahnhofstraße im Parkdeck abgedeckt werden.

In der Kulmbacher Straße verfügen die dort vorhandenen Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen (Apotheke, Sparkasse, Pizzeria, Einzelhandel, Arztpraxis) so gut wie über keine eigenen Stellplätze für ihre Kunden oder Besucher. Der Straßenraum auf der Nordseite kann jedoch zum Parken genutzt werden, das bestehende Angebot von ca. 18 bis 20 Pkw im Straßenraum ist normalerweise ausreichend. Allerdings parken dort auch Anwohner der Kulmbacher Straße ihre Fahrzeuge, teilweise mangels eigener Stellplätze oder auch aus Bequemlichkeit. Die Einrichtung einer Kurzparkzone mit bis zu maximal zwei Stunden sollte daher eingehend diskutiert werden.

Generell sollte der Markt Stambach die Bewohner der Ortsmitte regelmäßig und eindringlich darauf hinweisen, dass vorhandene Garagen nur zum Abstellen von PKW und nicht zum Lagern von Gartengeräten, alten Möbeln und dgl. vorgesehen sind.

Fußverkehr: Färberwege

Die Färberwege sind eine Idee, die mehrere Aspekte aufgreift. Zum einen wird auf die alte Tradition der Textilfärberei in Stambach hingewiesen, zum anderen wird ein Wegenetz geschaffen, das abseits der Straßen und ihrer teilweise sehr schmalen Gehwege sichere und ruhige Verbindungen innerhalb des Ortes herstellt. Dies ist vor allem mit dem geplanten Seniorenzentrum am Oberen Marktplatz für die fußläufige Erreichbarkeit z. B. des CAP-Marktes oder der nördlichen Wohngebiete von großer Bedeutung. Auch wenn derzeit vielleicht noch nicht alle Grundstücke für die Einrichtung dieser Färberwege zur Verfügung stehen, konnten dennoch mit einigen Grundeigentümern eine erste Vereinbarung geschlossen werden. Die Färberwege führen durch grüne Bereiche und stellen auch einen Rückzugsraum für die Naherholung da. Auch die Begegnung zwischen Menschen wird in solch ruhigen verkehrsfernen Bereichen wesentlich besser ermöglicht. Nördlich des Straßenzugs Bahnhofstraße - Kulmbacher Straße bietet sich vom oberen Marktplatz bis zum Cap-Markt eine derartige Wegeverbindung an. Südlich der Kulmbacher Straße kann im Westen entweder an der Friedhofstraße oder neben der Arztpraxis der große Angerbereich innerhalb der Bebauung Kulmbacher Straße – Töpferstraße – Friedhofstraße erschlossen werden. Im Prinzip können auch beide Möglichkeiten umgesetzt werden. Am unteren Marktplatz muss noch eine Möglichkeit geschaffen werden südlich der Sparkasse zum Marktplatz durchzustoßen. Für das Quartier rund um das Rathaus, zwischen der Rathausstraße und der Bahnhofstraße, bietet sich durch den Erwerb der Anwesen Bahnhofstraße 10 und 12 durch die Marktgemeinde Stambach ebenfalls eine Durchwegung zwischen den beiden Straßen an. Eventuell kann der Weg mittels eines Durchstichs durch die Rückgebäude des Anwesens Bahnhofstraße 14 bis zur Färberstraße verlängert werden und darüber hinaus einen Anschluss an den Fußweg in Richtung Galgenbergweg herstellen. Noch geklärt werden muss, ob es im Bereich der Raiffeisenbank die Möglichkeit gibt vom unteren Marktplatz zur Färberstraße einen derartigen Weg zwischen den Gebäuden anzubieten. Für Radfahrer sind diese Wege tendenziell eher weniger geeignet, vor allem nicht der Weg nördlich der Bahnhofstraße hinunter zur Kulmbacher Straße, hier ist die Topographie zu stark bewegt. Die Intention, die Wege durch eine grüne Zone anzulegen, verträgt sich auch nicht optimal mit der Funktion als schnelle Radwegverbindung.

Verbesserung der Situation für den Radverkehr

Nicht nur die Topographie erschwert derzeit das Radfahren in Stammbach. Die zahlreichen Lücken im Wegenetz schrecken vor einer Nutzung des Fahrrads z. B. in die ehemalige Kreisstadt Münchberg ab. Auch in andere Richtungen sind die Möglichkeiten, Nachbarorte von Stammbach aus mit dem Fahrrad auf sicheren Verbindungen zu erreichen, sehr begrenzt. Teilweise stehen die Planungen jedoch schon fest (z. B. nach Münchberg), so dass in absehbarer Zeit mit einer Realisierung gerechnet werden kann. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

Infrastruktur:

- Ausbau von Radwegeverbindungen in die Nachbargemeinden (z.B. Münchberg, Gefrees)
- Schaffung von sinnvollen Netzverknüpfungen innerorts
- In der Bahnhofstraße, die sich ab dem Unteren Marktplatz mit zunehmender Steigung in Richtung nordwestlichem Ortsausgang zieht, ist ein Fahrradschutzstreifen zumindest für die bergwärts führende Richtung geplant und soll 2022 umgesetzt werden
- Tempo 30 (Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können). Tempo-30 sollte in den Wohngebieten und auch in der Kulmbacher Straße zwischen dem CAP-Markt und dem Unteren Markt angeordnet werden.
- Errichtung von Querungsstellen, insbesondere im Hauptstraßennetz
- Überprüfung der Beschilderung im Hinblick auf den Radverkehr (z.B. durchlässige Sackgassen, Einbahnstraßen oder Z. 250 StVO „Durchfahrt verboten für Fahrzeuge aller Art“)
- Aktionen zur Steigerung des E-Bike Anteils
- Ladestationen für E-Bikes
- Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in der Ortsmitte, an den Verkehrsmagneten und Haltestellen
- Verleihstationen für E-Bikes und Lastenräder
- Aktualisierung von Beschilderung und Kartenmaterial
- „Pausestationen“ für Fahrradtouristen (ähnlich Wartehäuschen)

Strategien:

- Job-Bike
- Innerorts-Lieferdienst mit Fahrradkurier (ggf. mit e-Lastenrad, Trägerschaft wie beim CAP-Markt)
- Fahrradbeauftragter in der Verwaltung
- Marketingkampagne für das Fahrrad, „Stadtradeln“ usw.
- Werbeaktionen des örtlichen Fahrradhandels gemeinsam mit der Gemeinde
- weitere Förderung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr „Vorfahrt für das Rad“

Verbesserung der Situation im ÖPNV

Der öffentliche Nahverkehr fristet momentan ein Schattendasein, da er nahezu ausschließlich auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet ist. Für viele Fahrtwünsche ist der Fahrplan nicht passend. Eine Verdichtung des herkömmlichen Linienbusverkehrs ist kaum finanzierbar, stattdessen stellt der Landkreis Überlegungen an, das Pilotprojekt „Hofer Landbus“ auf den gesamten Landkreis auszuweiten. Dabei sollen sehr flexible Elemente den ÖPNV attraktiver machen. Hierzu zählen eine sprunghafte Ausdehnung der Zahl der Haltestellen, flexible Linienführung und ein dichtes Fahrtenangebot. Die bedeutsamen Haltestellen, vor allem für den Schülerverkehr wie am oberen Marktplatz oder auch in der Blumenau sollten mit einem Wetterschutz

ausgestattet werden. Übersichtliche Informationen an der Haltestelle und nicht unter dem Stichwort „Perspektiven“ versteckt auf der Homepage des Landkreises sind unverzichtbar. ÖPNV mit mehr Flexibilität bei Linienführung, Haltestellen, Fahrplan, Fahrzeugeinsatz, Tarifen (Beispiel Flexibus Krumbach Abbildung 33). Auch eine Kooperation mit Nachbargemeinden für regionale Lösungen ist zu empfehlen. Keinesfalls vergessen werden darf dabei eine entsprechend intensive Öffentlichkeitsarbeit (Werbung und Marketing). Beim System der Mitfahrerbänke hat sich leider herausgestellt, dass ein großer Teil der Bevölkerung darüber bis heute nicht Bescheid weiß. Ein solches Informationsdefizit sollte bei der Ausweitung des Hofer Landbusses nicht eintreten. Eine flankierende Infrastruktur wie Fahrradabstellanlagen, Ladestationen, Barrierefreiheit, Haltestellenausstattung, Wetterschutz, Informationstechnik, ÖPNV-App fürs Smartphone usw. ist unverzichtbar.

FLEXIBUS KRUMBACH

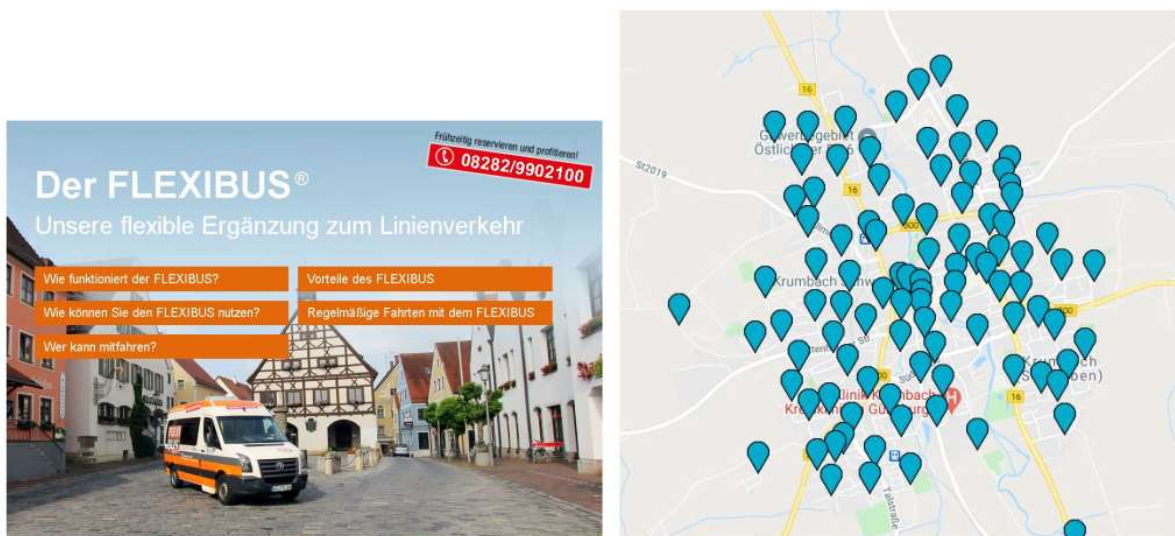


Abbildung 33: Flexibus Krumbach




Verkehrsberuhigung: Tempo 30

Tempo 30 – Zonenregelung oder Temporegelung?

- Allgemeines:
 - Prävention von Unfällen durch Tempo 30
 - Schutz von Fußgängern und Fahrradfahrern
 - Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern und vulnerablen Gruppen
- Zonenregelung:
 - Elemente:
 - Zeichen: Beginn: 274.1; Ende: 274.2
 - Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
 - Rechts-vor-links-Regelung
 - Juristische Grundlagen StVO:
 - §45 StVO, Abs. 1c):
 - Innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten mit hohem Fußgängeranteil (...)
 - Nicht auf übergeordneten Straßen (...)
 - Keine Lichtsignalanlagen, Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien (...)
 - Keine Fußgängerüberwege, Zebrastreifen, Ampeln (...)
 - Flächenhafte Verkehrsplanung der Gemeinde muss zu Grunde liegen (...)
 - §45 StVO, XI
 - Geringe Bedeutung für den Durchgangsverkehr (...)
 - Schutz der Wohnbevölkerung (...)
 - Bauliche Maßnahmen müssen Straßenfunktion entsprechen (...)
 - Abweichung bei stark befahrenen Kreuzungen durch Zeichen 301 (...)
 - Weitere Verdeutlichung durch „30“ Symbol auf der Fahrbahn (...)
 - Auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen (...)
- Temporegelung:
 - Elemente:
 - Zeichen: 274-30
 - Vor Schulen, Kindergärten und Altersheimen



Vergleich der Tempo 30 Regelung und 30-Zone

Tempo – 30 - Regelung	Tempo – 30 – Zone
	 
Punktuell	Großflächig
An Hauptverkehrsstraßen möglich seit 2016	Nicht an Hauptverkehrsstraßen möglich
Fahrradwege, Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen, Radfahrschutzstreifen ggf. möglich vor Schulen oder Altenheimen	Fahrradwege, Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen, Radfahrschutzstreifen nicht möglich
Straßen vor Schulen, Altenheimen, Kindergärten	Ganze Wohngebiete
Schilderwald, Wiederholung an jeder Einmündung	Einsparung von Beschilderung
	Vereinfachung der Verkehrssituation
Schutz von vulnerablen Gruppen	Schutz von vulnerablen Gruppen
	Geringer Aufwand

3.4 Verkehrssimulation

Die Verkehrssimulation kann nicht in Textform abgebildet werden. Sie liegt in digitaler Form (DVD) bei. Hier wurde die Situation nachgestellt, wie sich die angedachten Engstellen in der unteren Bahnhofstraße auf den Verkehrsfluss auswirken können. Nachdem ähnliche Verengungen durch den ruhenden Verkehr bereits in der Kulmbacher Straße bestehen, die sogar deutlich länger sind als die geplanten in der Bahnhofstraße, fällt der Nachweis leicht, dass es bei geringem Verkehrsaufkommen auch in der Bahnhofstraße zu keinen nennenswerten Rückstaus kommt. Die Zweispurigkeit zwischen den beiden geplanten Engstellen an der Bahnhofstraße 1/3 bzw. 7 ist ausreichend lang genug für das Aufstellen mehrerer Fahrzeuge um den Gegenverkehr passieren zu lassen. Die Vorfahrtsregelung für den bergauf fahrenden Verkehr wurde hierbei berücksichtigt.

Anhang 2: Bürgerbeteiligung - Mitmachprojekte

Zur Aktivierung von zurückgehaltenen Flächenreserven wurden zahlreiche Eigentümergespräche geführt. Wesentlich dabei war das Potenzial der „Peunte“ zur Aktivierung von Innenstadtrelevanten Nahbereichen. Mitmach-Projekte wie die Färber-Wege dienen ausschließlich dem Zweck, innerörtliche Flächenpotenziale zusätzlich fußläufig zu erschließen, um sie nachhaltig nutzen zu können (z.B. Familie Frank, Kulmbacher Straße 15, Wegeanschlussoption zur Erschließung der Peunte, oder Gespräche mit Familie Voit, Bahnhofstr. 1, zur Erreichung der Aktivierung von vorhandenen Wegerechten für nordseits liegende Freiflächen). Es wird auf die zusammenfassende Darstellung in der Tabelle ab S. 196f. verwiesen. In allen Eigentümergesprächen wurde gegenüber der Marktgemeinde deutlich gemacht, dass diese Gespräche kontinuierlich mehrmals fortzusetzen und zu qualifizieren sind.

Präsentation Mitmach-Projekte

Öffentlichkeitsarbeit

Präsentation Mitmachprojekte 1+2



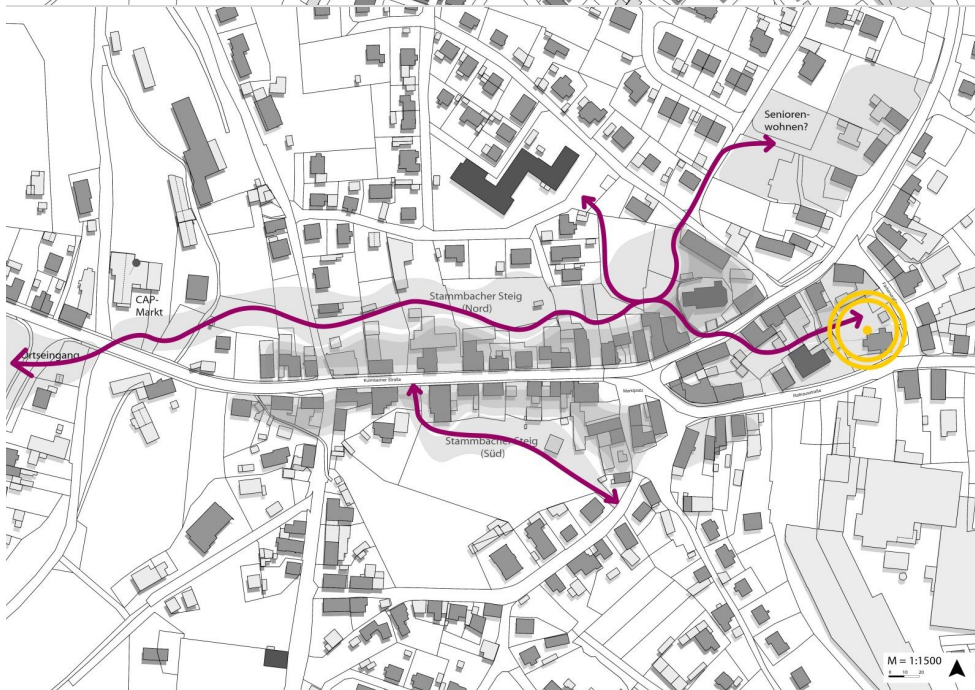
MitmacherInnen gesucht!

Stammbach





Färber-Wege & Färbergarten



Stammbach neu

Färber-Wege 1

Färber-Garten 2

...vom Oberen Markt zum
Cap...

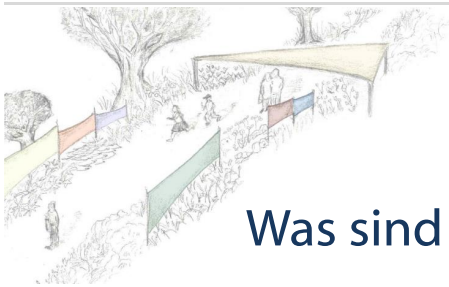
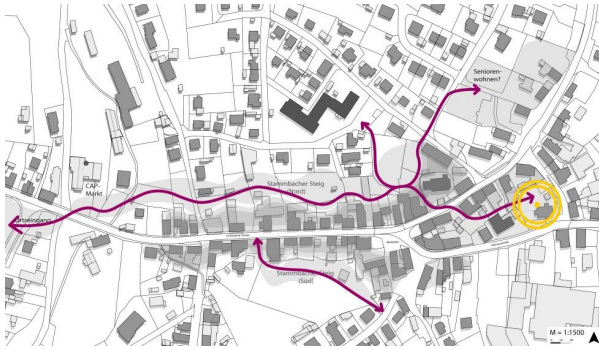
Was bringt das für Stammbach?

- Alleinstellung – Stolz
- Besucher
- schnelle Erfolge in Bürgerhand – sofort realisierbar
- Neubürger können mitmachen

Färberstädtchen Stammbach



1 Die Färber-Wege



Was sind die Färber-Wege?

- sichere und angenehme Fußwege
- bunte Textilien und Färberpflanzen in der Stadt
- sichtbarer Erfolg der Stadtentwicklung



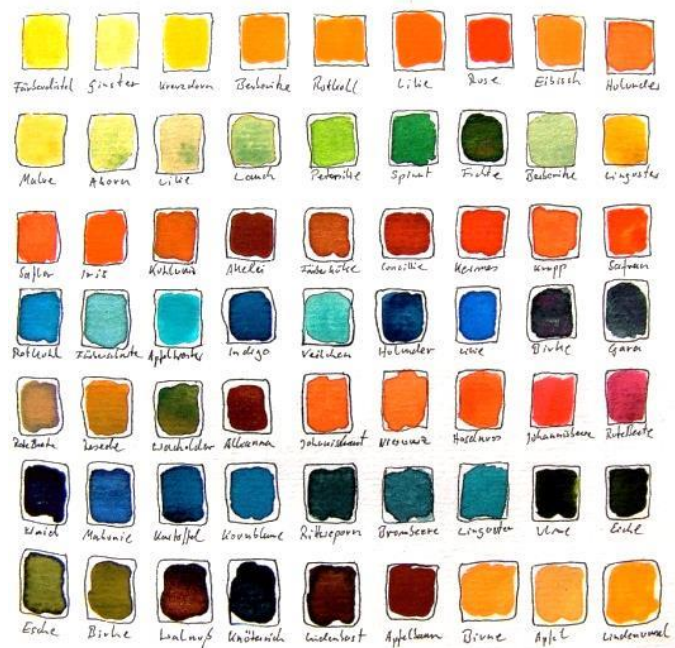
<https://centdegres.ca/magazine/amenagement/securite-aux-abords-des-ecoles-la-situation-sameliore-mais-restons-vigilants/>

https://anstiftung.de/images/downloads/webinar_faerberpflanzen.pdf

Farben selber machen - Textilien färben

Weil's Spaß macht!

Bietet sich perfekt für die Textil-Stadt
Stammbach an!



<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/werkzeuge-der-anpassung/tatenbank/sevengardens-partizipationsmodell>

I. Erckenbrecht, P. Reichenbach 'Farbstark mit sevengardens', Pala Verlag

Färben - eine Tradition mit Zukunft



<https://www.ruhmuseum.de/museum/standort/faerbergarten-zollverein/> https://anstiftung.de/images/downloads/webinar_faerberpflanzen.pdf

I. Erokenbrecht, P. Reichenbach 'Farbstark mit sevengardens', Pala Verlag

Farbenspiele zum Mitmachen



Wilde Möhre



Färberkamille



Mädchenauge

<http://kristinhensel.com/tag/faerberpflanzen/page/3/>

Inspiration Gartenfahnen



https://www.dekovalenz.com/balifahren/sanur_170000_20836 <https://secondhand-exhibition-and-display-equipment.co.uk/listing/52540/100x-festival-flags-bristol>
https://www.garten-bronder-shop.com/Drachen-bunt-5-00-m-verschiedene-Farben.html?combi_id=656&gclid=EAlaIqobChMI3vGH37e-7gIVHawGAB0aNQeWEAQYJSABEgJIMbvD_BwE



Färbergärten sind ein Zeichen bürgerschaftlichen Engagements und der Stärkung von Nachhaltigkeit.

-Bestandteil des nationalen Aktionsplans Deutschlands

-Offizielle Maßnahme der UNESCO-Bildung für nachhaltige Entwicklung

<https://www.unesco.de/bildung/bne-akteure/sevengardens-faerbergarten> <https://internationale-gaerten-dresden.de/blog/faerberpflanzenworkshop> <https://www.unesco.de/bildung/bne-akteure/sevengardens-faerbergarten>

Färbergärten und die 17 Ziele der Nachhaltigkeit (UN)

#4 Hochwertige Bildung

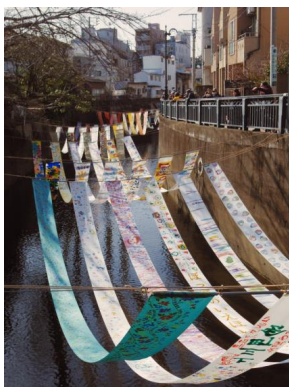
#11 Nachhaltige Städte und Gemeinden

#13 Maßnahmen zum Klimaschutz



<https://www.sos-kinderdorf.de/portal/spenden/als-unternehmen-spenden/sos-kinderdorf-beim-zeit-wirtschaftsforum>

Inspiration Textilien als Wegweiser



Färberfestival ‚Some no Komichi‘ in Nakai, Japan



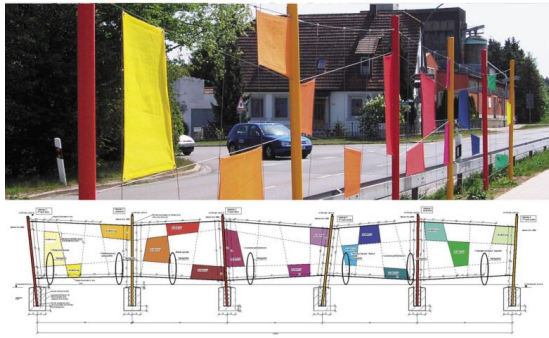
Parc de Wesserling im Elsass, Frankreich

<http://paradisexpress.blogspot.com/2014/04/parc-de-wesserling.html>

<https://www.kanpai.fr/tokyo/some-no-komichi-nakai> <https://www.timeout.com/tokyo/things-to-do/some-no-komichi-traditional-dyeing-festival> <https://kaorisquarefeet.com/2015/03/11/the-some-no-komichi-2015-in-nakai/>

Inspiration

Textilien als Wegweiser



iF Projekt in Roth



iF WBW in
Freudenstadt-Baiersbronn



Ausstellung von Künstlerin Veronika Urban

Helmbrechts Pflanzaktion: Spuren legen als temporäre Veranstaltung



Eigenes iF ideenFinden Projekt in Helmbrechts

Stambbacher Lösung mit Färberpflanzen-Stationen

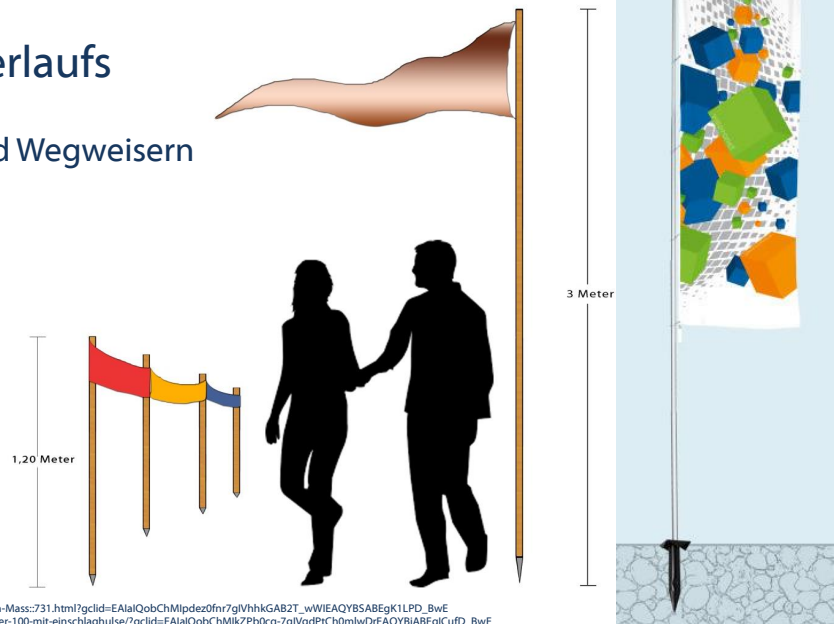


<https://www.mein-schoener-garten.de/gartenpraxis/ziergarten/gartenwege-anlegen-2491#slide-30696-29011> <https://www.gartenpraxis.de/Kiesgarten-aber-richtig.QUIEPTU3MzY4MTQmTUIEPTExNTE.html>
<https://www.mein-schoener-garten.de/kiesgarten-0> <https://www.lokalmatador.de/ausflugsziel/schau-und-sichtungsgarten-hermannshof-weinheim-125/> <https://fassmannsreuther-erde.de/schaugarten.php>

Abstecken eines Wegeverlaufs

z.B. mit Fluchtstäben, Fahnen und Wegweisern

vorläufig - veränderbar - flexibel



https://schutznetze24.de/Baustellenzaeune-und-blenden/Sichtschutznetz-90-Schattierwert-per-m-nach-Mass:731.html?gclid=EAlalQobChMlpezo0nr7gIVhhkGAB2T_wWIEAQYBSABegK1LPD_BwE
https://www.vispronet.de/fahnen-masten/fahnenmasten/mobile/t-pole-100/mobil-fahnenmast-t-pole-100-mit-einschlaghulse/?gclid=EAlalQobChMikZPb0cq-7gIVgdPtCh0mlwDrEAQYBIABEgICuFD_BwE



Schritte zum Ziel

1. Mitmacher finden
2. Besprechung mit den Eigentümern über einen „provisorischen Pfad“
3. „Färbergruppe“ bilden („Färberverein“ oder Stammbach 21)
4. Abmähen und Trampelpfad anlegen
5. Wetterfeste Textilien aus Stammbach besorgen
6. Fahnen lokal nähen
7. Fluchtstäbe kaufen oder selber machen
8. Abstecken eines provisorischen Wegeverlaufs
9. Bei schönem Wetter: spazieren gehen „Trampeltag“
10. Kleine Färberpflanzflächen anlegen

2021

Arbeitsgruppen
Provisorische Pfade
(Abschnitte)



2022

Entwicklung
z.B. Workshops

2023

Präsentation
700 Jahre Jubiläumsfeier

<https://www.gartenjournal.net/gartenweg-rindenmulch> https://www.oldenburger-kunstschule.de/fileadmin/userupload/pdf/Faerbergaerten_Broschuere_komplett_2016.pdf https://anstiftung.de/images/downloads/webinar_faerberpflanzen.pdf

Fördermittel aus dem Stadtumbau für

- Konzept, Zeitplan und Koordination
- Mitmachersuche
- Öffentlichkeitsarbeit
- Ansprechen der Eigentümer
- Dokumentation
- Aktionen gemeinsam und zu Hause

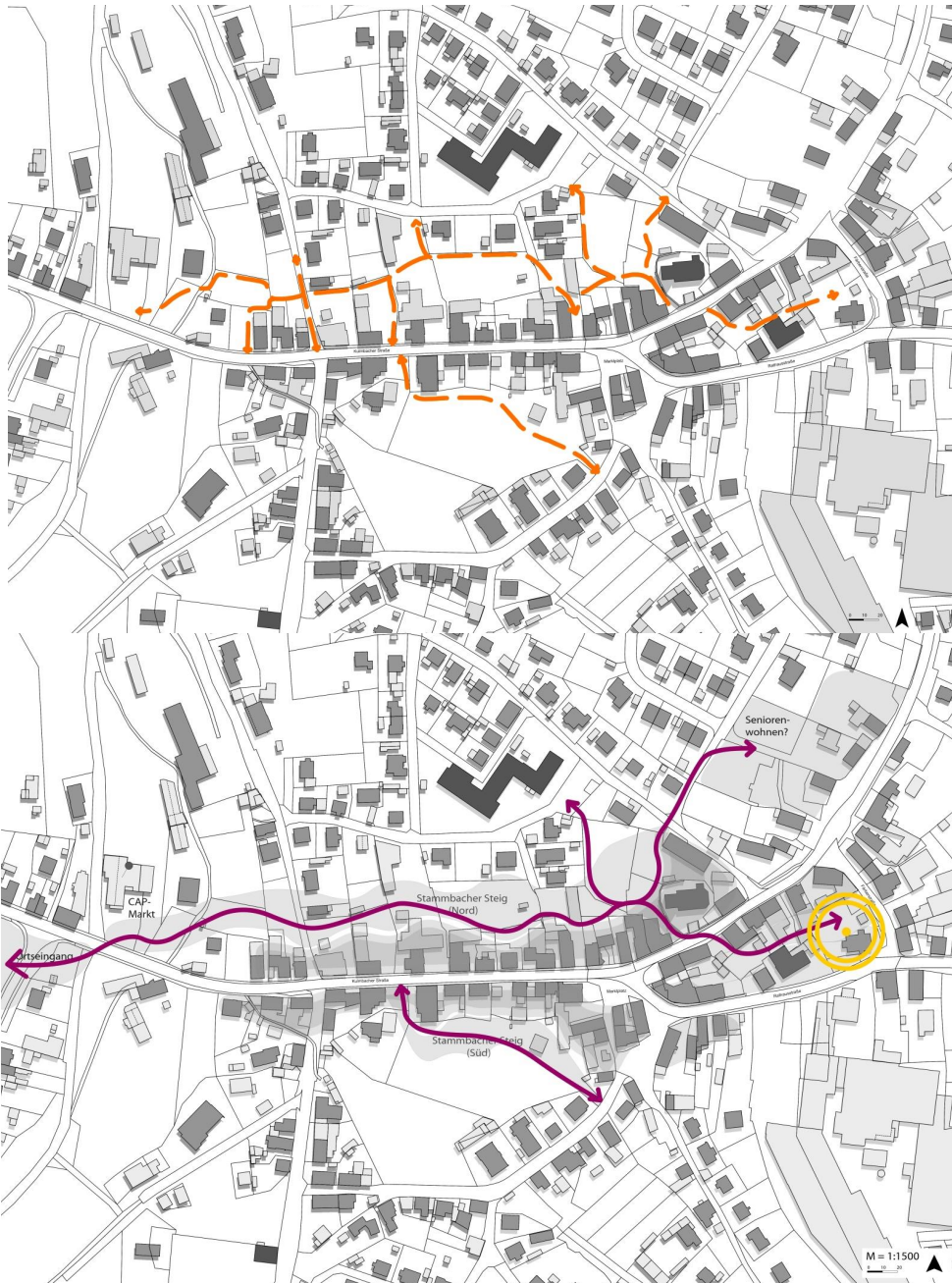


https://www.oldenburger-kunstschule.de/fileadmin/userupload/pdf/Faerbergaerten_Broschue_komplett_2016.pdf
<https://agorarn.com.br/ultimas/ufrn-oferece-capatacao-para-gravacao-de-videos-na-internet/>
<https://so-geht-digital.de/retrospektive/>



Wege finden
in der Ortsmitte

verschiedene Eigentümer

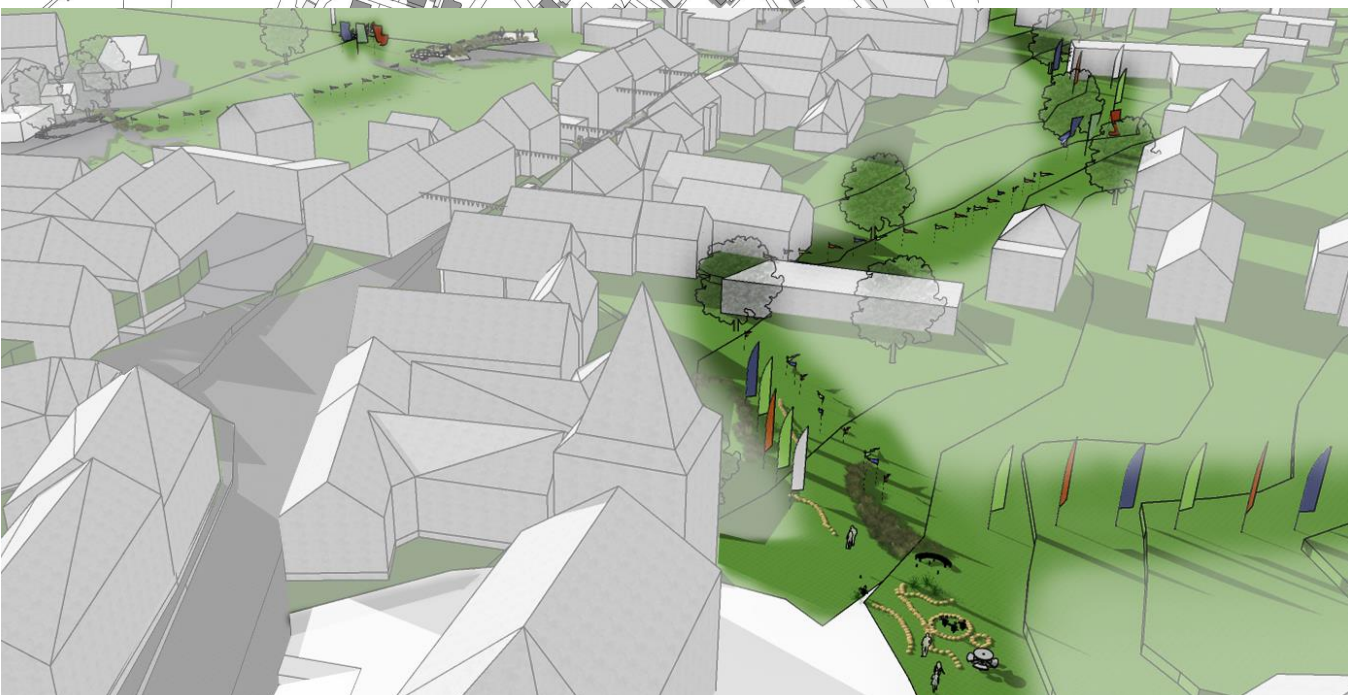


Wege finden in der Ortsmitte

Vision

Färber-Wege 1

Färber-Garten 2

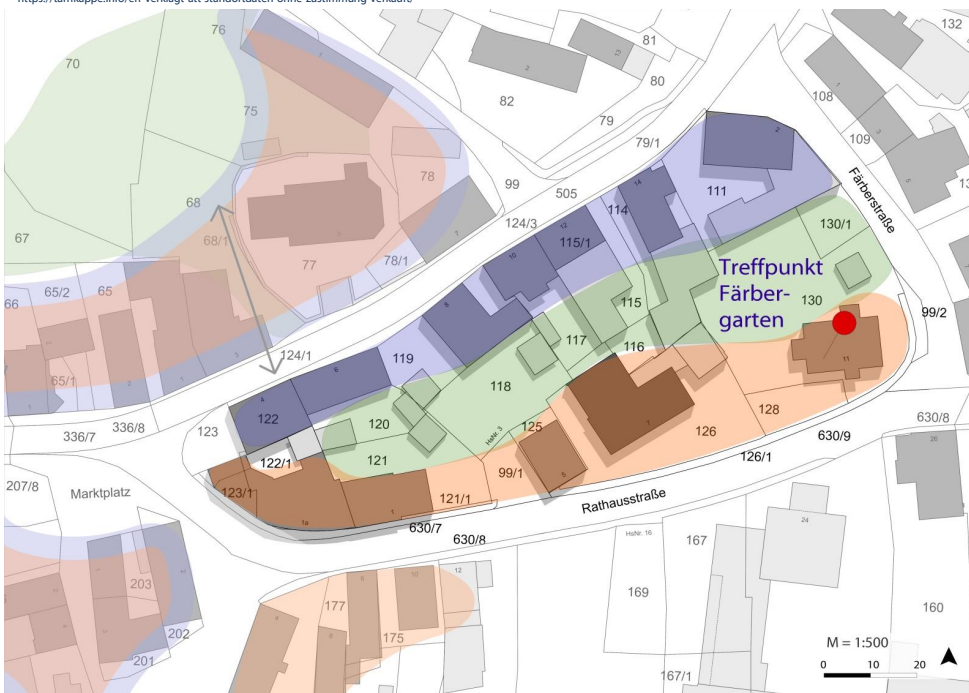


Mitmachprojekt 2

Ort der Begegnung Färber-Garten

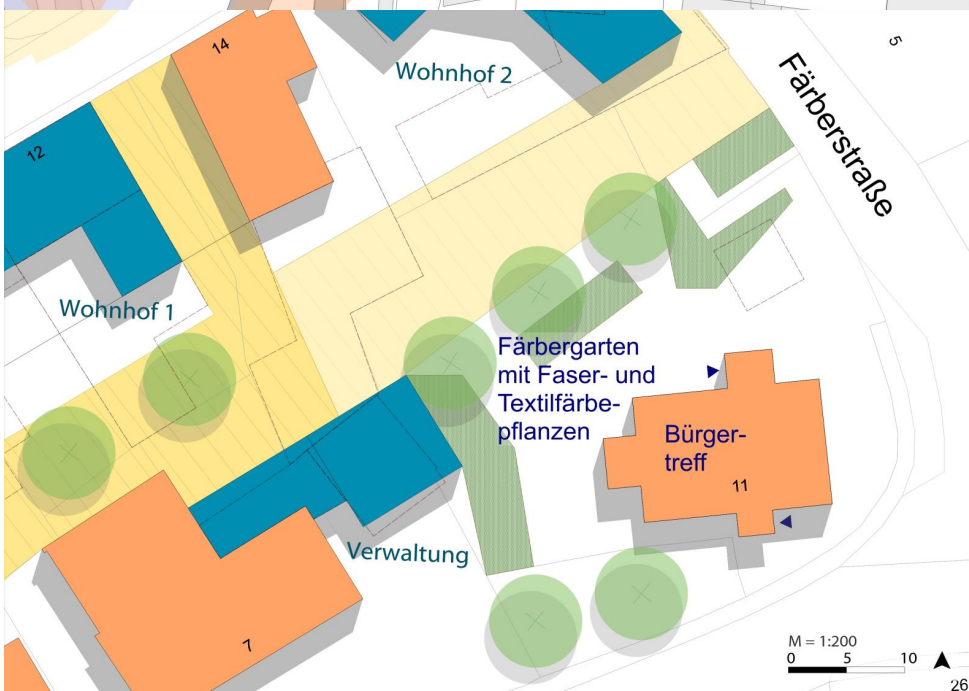


<https://tarnkappe.info/eff-verklagt-att-standortdaten-ohne-zustimmung-verkauf/>



Rathausstr. 11

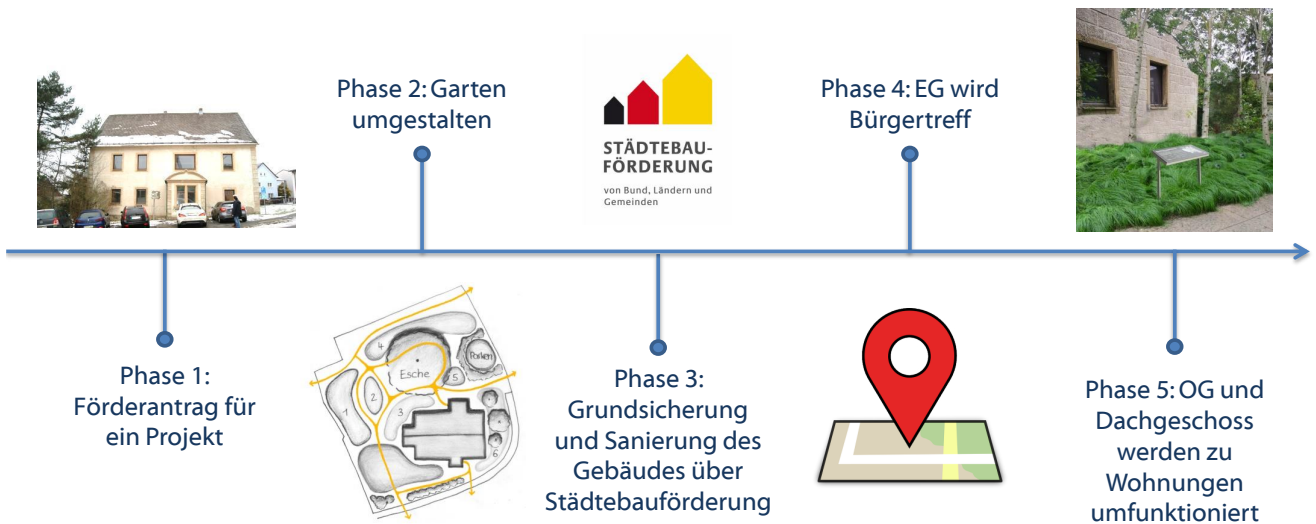
Rathausquartier mit
neuen Aufgaben
und Treffpunkten



Vorschlag für einen
Bürgertreff
und Themengarten



vom Leerstand zum Bürger-Projekt mit Garten in Stambach



<https://tarnkappe.info/eff-verklagt-att-standortdaten-ohne-zustimmung-verkauf/> <https://www.glueckstadt.de/Leben-Freizeit/Leben-Wohnen/St%C3%A4dtebau/F%C3%B6rderung>

Schritte zum Ziel

- Eigentümer → temporäre Vereinbarung → Verein/Genossenschaft
- Gartenarbeiten: Roden, Vorbereiten, provisorischer Weg
- Strom, Wasser, WC
- „Pflanzaktion“, Bepflanzung, Färbepflanzen, Beschilderung
- Sitzbänke, Tisch, Garnituren



<https://www.purovivo.de/gartengestaltung/inspiration/gestaltungsbeispiel-fuer-den-landhaus-garten-mit-gartenbank-aus-metall-an-einem-baum-beete-mit-stauden-blumen/>
<https://www.plantura.garden/gruenes-leben/gaertnern-mit-kindern-paedagogisch-wertvolle-tipps> [https://www.ebay.de/tm/ST195-Garten-Schieferafel-Schild-Namensschild-Schiefer-/163771844562?vtl="](https://www.ebay.de/tm/ST195-Garten-Schieferafel-Schild-Namensschild-Schiefer-/163771844562?vtl=)



Nach der „Gartenphase“: Sanierung des Treffpunkts und „Tür auf“

https://buecherlang.buchhandlung.de/shop/magazine/134250/unsere_buchhandlung.html

<https://tarnkappe.info/eff-verklagt-att-standortdaten-ohne-zustimmung-verkauf/>

Inspiration



Bürgertreff mit Garten



http://gartenparadies.biz/?page_id=77 <https://www.rheumaliga.ch/blog/2020/gartenherapie> <https://www.istockphoto.com/de/grafiken/pruning-shears> <https://www.plantura.garden/gruenes-leben/gaertnern-mit-kindern-paedagogisch-wertvolle-tipps>



„Ort der Begegnung“:

Bürgertreff mit Garten der Färber- und Faserpflanzen

Ideenvorschlag aus dem ISEK Stammbach