

2. Veranstaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bamberg

Dokumentation der Veranstaltung zur
Entwicklung der verkehrspolitischen Ziele des VEPs

am 19. Juni 2017
in der Graf-Stauffenberg-Schule Bamberg

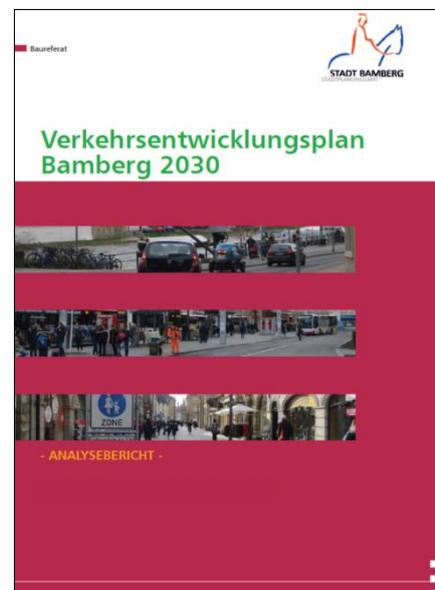


Einführung

Das Büro Planersocietät aus Dortmund erarbeitet im Auftrag der Stadt Bamberg bis voraussichtlich Anfang 2018 eine Neufassung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Darin sollen die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung für die nächsten 15 bis 20 Jahre festgelegt werden.

Die Erarbeitung des VEP wird durch einen intensiven Dialogprozess begleitet, indem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, politischen Vertretern sowie mit Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen diskutiert und gemeinsam zukunfts- und tragfähige Lösungen entwickelt werden sollen.

Die Auftaktveranstaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung fand vor einem Jahr im Juni 2016 in Form eines Bürgerforums statt. Außerdem wurde im Nachgang eine Onlinebeteiligung freigeschaltet. Mehrere Bürgerinnen und Bürgern nutzen diese erste Möglichkeit, sich zu informieren und Anregungen und Hinweise für die Erarbeitung des VEP einzubringen. Seitdem wurde seitens der Planersocietät der Verkehr und die Infrastruktur in der Stadt Bamberg ausführlich unter die Lupe genommen und eine umfassende Bestandsanalyse durchgeführt. Der über 170-seitige Bericht plus Kartenband kann unter www.stadt.bamberg.de/vep heruntergeladen werden.



Die gedruckte Version befindet sich momentan in Realisierung.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden auf der 2. Veranstaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung zusammengefasst dargestellt. Der Fokus lag dann jedoch auf der Definition von Leitbildern und Zielen, welche die Verkehrsplanung und Politik Bambergs zukünftig mit dem VEP und dem noch zu erarbeitenden Maßnahmenkonzept verfolgen sollen.

Zur Veranstaltung fanden sich diesmal rd. 25 engagierte Bürgerinnen und Bürger in der „Blauen Schule“ ein, um angeregt mit Verwaltung und Gutachtern zu diskutieren. Bamberger Politik (z. B. Mitglieder des Stadtrats) war nicht anwesend, da an diesem Abend der Fokus ausschließlich und unbeeinflusst auf die Meinung der Bürgerschaft gelegt werden sollte. Die Politik wird außerdem regelmäßig über die VEP-Lenkungsgruppe beteiligt und hatte den seitens der Gutachter vorgeschlagenen Entwurf des Zielsystems bereits vorab diskutiert. Abschließend wird es dann im weiteren Verlauf Aufgabe der Gutachter sein, die vielfältigen Interessen zusammen zu bringen und ein gemeinsames Zielsystem zu entwickeln, von dem dann schließlich die Maßnahmen des VEP abgeleitet werden können.



Begrüßung, Einordnung und Rückblick Analyse

Die Begrüßung erfolgte durch den **3. Bürgermeister der Stadt Bamberg, Herrn Wolfgang Metzner**. Er betonte u. a. die Bedeutung des Verkehrs in einer Stadt wie Bamberg und den Stellenwert, den die nun zu entwickelnden Ziele des VEP auf die zukünftige Ausgestaltung und Realisierung einer stadt- und menschenverträglichen Mobilität haben werden.

Als erster Vortragender begrüßte **Herr Christian Bexen**, Projektleiter bei der **Planersocietät**, die Anwesenden. Er gab einen knappen Überblick über die bisherigen und kommenden Arbeitsschritte auf dem Weg zum neuen VEP und stellte zunächst die grundlegendsten Ergebnisse der Bestandsanalyse vor.

Daraufhin ordnete er das Thema des heutigen Abends - „**Ein Zielsystem für den VEP – Wie soll Bamberg sich zukünftig im Bereich Verkehr und Mobilität entwickeln?**“ - in das Gesamtprojekt ein. Obwohl der Themenkomplex um die Ziele nicht immer ganz einfach greif- bzw. vermittelbar sei, besitze er doch eine enorme Bedeutung für den Prozess und für die spätere Umsetzung sowie die effiziente Wirkungskontrolle und Evaluation. Umso wichtiger sei es, das Zielsystem gemeinsam mit einer breiten Öffentlichkeit - mit Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und weiteren Akteuren der Stadt – zu entwickeln und laufend rückzukoppeln. Denn nur mit gemeinsamen Zielen können gute Ergebnisse umgesetzt werden.





Gastvortrag: „Stadt für Menschen – Wie wir in Zukunft mobil sein werden“

Im zweiten Vortragsteil hielt der Gastredner **Herr Michael Adler**, Geschäftsführer der **Agentur für nachhaltige Kommunikation tippingpoints**, einen anregenden Input-Vortrag über die Stadt und den Verkehr von Morgen. Unter dem Titel „*Stadt für Menschen – Wie wir in Zukunft mobil sein werden*“ zeigte Adler anhand von Beispielen aus aller Welt auf, was denn bereits heute machbar ist, um zurückzufinden zu einer menschenfreundlichen Stadtmobilität – mit deutlich weniger (fossil betriebenen) Autos. Neben aktuell thematisierten technischen Innovationen wie Elektromobilität und autonomem Fahren referierte er mit anschaulichen Bildern über die Chancen von Sharing-Modellen, einem sich wandelnden Mobilitätsverhalten und dem anhaltenden Trend zur Fahrradnutzung in den Städten. Der Verzicht auf das eigene Auto als städtisches Verkehrsmittel mit stark negativen Einflüssen auf Umwelt, Mensch und Flächenverbrauch sei zukünftig unausweichlich. Wichtig sei, dass dabei nicht der Verzicht als negatives Gefühl der Wegnahme im Vordergrund stehe, sondern dass die zahlreichen Vorteile betont werden und bei Bürgern und Politik als positive Effekte ankommen. Denn ohne breiten Rückhalt aus Bevölkerung und Politik bzw. Verwaltung wird der Wechsel nicht machbar sein.

Dies diene als passende Überleitung zurück zum Zielsystem des VEP, mit dem z. B. ein solcher Wechsel eingeleitet werden könne.

Zwischenfragen und Rückmeldungen aus dem Publikum

Während und nach den Vorträgen gab es mehrere Gelegenheiten für inhaltliche Anmerkungen und Verständnisfragen. Es handelt sich dabei um Wortmeldungen einzelner Menschen, welche nicht unbedingt die Meinung des gesamten Plenums widerspiegeln müssen. Zum Teil wurden die Anmerkungen seitens einiger Anwesenden sehr impulsiv vorgetragen, was in diesen Fällen auf ein hohes Maß an genereller Unzufriedenheit mit den bisherigen Mediations- und Beteiligungsverfahren sowie dem Umgang mit den Ergebnissen daraus seitens der Bamberger Politik schließen lässt. Diese generelle Unzufriedenheit und Enttäuschung wurde von mehreren Anwesenden bestätigt. Die wichtigsten Fragen und Anmerkungen (mit Bezug zum VEP) sind im Folgenden kurz festgehalten (*Antworten in kursiv*):

Anmerkungen und Rückfragen zur Bestandsanalyse:

- Die fußläufige Erreichbarkeit des Einzelhandels sei in Bamberg nicht immer gut. Teils gebe es Barrieren und Umwegezwänge. Es wird das Beispiel Cherbonhof angeführt.
 - ➔ *Dies ist im Analysebericht auch so erkannt worden. Insgesamt ist die fußläufige Erreichbarkeit des Einzelhandels in Bamberg aber als gut zu bewerten. Am Cherbonhof ist die Erreichbarkeit gegeben.*
- Die Analyse falle insgesamt zu positiv aus und bleibe zu oberflächlich.
 - ➔ *Da die Veranstaltung auf die Entwicklung der Ziele ausgelegt ist, konnte nur ein Teil der Analysen kurz und knapp dargelegt werden. Der Bericht enthält deutlich mehr Details und natürlich auch Kritikpunkte.*
- Es ist mehr Verkehrsüberwachung erforderlich (z. B. Einhalten der Geschwindigkeiten und Kontrolle des ruhenden Verkehrs).
 - ➔ *Dies ist eine Forderung für die noch zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption. Es sollte nicht das Ziel sein, den Verkehr zu überwachen, sondern vielmehr, dass ein friedliches Miteinander auch ohne Kontrolle funktioniert.*

Anmerkungen und Rückfragen zum Prozess:

- Die Beteiligung ist ein Baustein der VEP-Erstellung. Aber in wie fern fließt die hier geäußerte Meinung letztendlich in das Ergebnis ein? Wird die öffentliche Meinung – wie in Bamberg leider üblich – hinterher wieder durch die Politik „einkassiert“?
 - ➔ *Das Leistungsbild des VEP ist inhaltlich ergebnisoffen gestaltet. Nach Beteiligung und Anhörung der unterschiedlichen Akteure (BürgerInnen, Politik, Verwaltung, Verbände, etc.) ist es die Aufgabe der Gutachter, daraus ein gemeinsames Zielsystem zu entwickeln, das einen mehrheitsfähigen Beschluss und somit eine bestmögliche Umsetzung der daraus abzuleitenden Maßnahmen zur Folge hat. Dabei wird es immer auch Kompromisse geben müssen, grundsätzlich stehen jedoch alle Meinungen erst einmal gleichberechtigt neben-*

einander, egal ob aus Bürgerschaft oder Politik. Die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung haben erfahrungsgemäß einen hohen Stellenwert bei der politischen Durchsetzung eines VEPs. Letztendlich wird es jedoch die Entscheidung der politischen, gewählten Mehrheit im Rat sein, welche die Ziele und Maßnahmen festlegt.

- Es werden Rückberichte aus der Arbeit Lenkungsgruppe gewünscht. Welche Meinungen und Absichten gibt es dort? Wie wird dort mit den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit umgegangen? (einigen Anwesenden sei zu Ohren gekommen, dass die Bürgerbeteiligung von manchen Lenkungsgruppenmitgliedern als „nicht repräsentativ“ erachtet wurde).
- ➔ *Die Diskussionsverläufe und -inhalte in der Lenkungsgruppe sind nicht öffentlich. Dies soll einen freien und offenen Meinungs austausch ermöglichen. Bislang verliefen die Treffen der Lenkungsgruppe weitgehend harmonisch und ohne gravierenden inhaltlichen Dissens. Auch die Meinungen aus der Bürgerbeteiligung wurden entweder geteilt oder ihnen zumindest nicht einstimmig widersprochen. Der aktuell vorliegende Zielentwurf wird von den Mitgliedern der Lenkungsgruppe unterstützt.*

Anmerkungen und Rückfragen zum Vortrag Adler:

- Die Botschaft des Beitrags („Das fossile Auto hat ausgedient“) sollte an die Bamberger Politik gehen. Es wird beklagt, dass die öffentliche Meinung seitens der Politik nicht ernst genommen werde. Bezeichnend dafür sei, dass niemand der PolitikerInnen anwesend ist.
- ➔ *Es bedarf einer provokativen und kreativen Umverteilung weg vom Auto. Um Kritiker (in Politik und Bevölkerung) zu überzeugen sollte der Gewinn betont werden, anstatt der Verlust. Das Gefühl der Wegnahme muss genommen werden. Die geringe Beteiligung von Mitgliedern des Stadtrats an diesem Abend entsprach der Zielsetzung der Veranstaltung (Beteiligung der Bürgerschaft).*
- Es wird kritisiert, warum lange Vorträge gehalten werden, anstatt konkret zu handeln. Was sollen einem hehre Zielsetzungen und Visionen bringen, wenn hinterher seitens der Politik und Verwaltung nichts beschlossen bzw. umgesetzt wird?
- ➔ *Es wird selbstkritisch ergänzt, dass die Impulsreferate einen zu hohen Zeitanteil in Anspruch genommen haben. Der offene Diskussionsteil hat sich dadurch zu weit nach hinten verschoben. Nichts desto trotz war es wichtig, der Zielfindung einen gemeinsamen Rahmen- und Wissenshintergrund zu geben.*
- ➔ *Um eine weitere Zunahme des (fossilen) Kfz-Verkehrs zu verhindern, müsse deutlich mehr getan werden, als nur den Status-Quo fortzuschreiben. Aus diesem Grunde sei es von Bedeutung, positive Visionen zu entwickeln und damit Kritiker zu überzeugen. Optimismus als Grundeinstellung bringe hier mehr als Pessimismus.*
- Elektromobilität und autonomes Fahren werden kritisch bewertet. Diese Technologien führen im Gegenteil zu mehr Autos, anstatt Entlastung zu bringen.

- *Anbieter dieser Technologien möchten natürlich möglichst viele Fahrzeuge verkaufen. Daher müssen Angebote geschaffen werden, welche den Eigenbesitz eines Autos überflüssig machen. Politische Steuerung sei notwendig, um Wildwuchs zu verhindern und die technischen Möglichkeiten positiv zu gestalten.*

Entwicklung eines gemeinsamen Zielsystems für den VEP

Herr Bexen stellte zum Abschluss des plenaren Teils der Veranstaltung den derzeitigen Arbeitsstand zum Entwurf eines Zielsystems für den Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030 vor. Dieser Entwurf wurde zuvor seitens des Gutachterbüros in Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Bamberg entwickelt und im Rahmen der Lenkungsgruppe diskutiert und überarbeitet. Durch die heutige Rückkopplung mit der Öffentlichkeit sollen weitere Anregungen, Prioritäten und konkrete Änderungsvorschläge aufgenommen und in den endgültigen Zielentwurf aufgenommen werden. Die Anmerkungen zum Zielsystem konnten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung z. T. durch Rückfragen im Plenum, als auch im Anschluss der Vorträge an eigens dafür vorbereiteten Stellwänden im direkten Dialog diskutiert und notiert werden.

Des Weiteren besteht noch bis zum 18. August 2017 die Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme (online unter stadt.bamberg.de/VEP oder per Post an: Stadtplanungsamt/Verkehrsplanung, Untere Sandstraße 34, 96049 Bamberg).

Der anfängliche Entwurf sowie die Anmerkungen und Rückmeldungen der Anwesenden dazu sind aus der folgenden Dokumentation ersichtlich. Die endgültige Überarbeitung wird zu gegebenem Zeitpunkt veröffentlicht und soll dann politisch verabschiedet werden.



Dokumentation der Diskussionen im Plenum und an den Stellwänden

Anmerkungen im Plenum:

- Es fehle der Begriff „umweltverträglich“ im Leitziel.
- Die Formulierung „Verkehr“ werde als „Kfz-Verkehr“ ausgelegt und solle daher gestrichen werden.
 - ➔ *Diese Ansicht wird seitens des Gutachters nicht geteilt. Unter Verkehr subsummiert sich allgemein üblich sowohl der Kfz- als auch der öffentliche Verkehr bzw. der Rad- und Fußverkehr.*
- Wenn Wirtschaft, Einkauf, Bildung und Kultur gleichwertig im Leitziel nebeneinanderstehen sollen, warum können die beiden ersteren dann nicht zuletzt genannt werden? Die jetzige Formulierung lasse auf eine Bevorrangung von Wirtschaft und Einkauf schließen.
- Verständnisfragen zu folgenden Begriffen: „eigenständige Mobilität“; Unterschied zwischen „Mobilität“ und „Verkehr“; „Bestandssicherung“
- Die Ziele des Vorgänger-VEP zum Modal Split-Anteil des Radverkehrs wurden deutlich übertroffen. Die Ziele des neuen VEP sollten daher deutlich visionärer sein.
- Wie können Bürger die Oberziele noch beeinflussen? Die Beteiligung erfolge mit Blick auf den Ausarbeitungsstand zu spät.
 - ➔ *Noch ist nichts festgelegt, der vorliegende Entwurf stellt lediglich einen Arbeitsstand dar.*
- Es werden Konkretisierungen vermisst, wodurch die Ziele erreicht werden können. Der VEP-Prozess sei zu langsam.
 - ➔ *Die Einzelziele beinhalten jeweils auch möglichst eindeutig messbare Indikatoren. Eine Konkretisierung in Form von Maßnahmen erfolgt im nächsten Arbeitsschritt.*

- Sind die VEP-Ziele von übergeordneten Zielen abgeleitet worden? (insb. CO₂-Ziele)
 - ➔ *Übergeordnete Ziele (Land, Bund, EU) sind in die Ausarbeitung eingeflossen. So sollen z. B. zukünftig keine Emissionsgrenzwerte mehr überschritten werden. Übergeordnete CO₂-Reduktionsziele (z. B. Bundesebene) lassen sich jedoch mit blick auf die Effizienz nicht immer 1:1 auf den Verkehrssektor übertragen. Es gibt auch Sektoren, wo mit demselben Aufwand mehr erreichbar ist.*
- Es handle sich um viele, schwer messbare qualitative Ziele. Es sollen mehr Vorschläge zu harten Faktoren (z. B. Flächenanteile der Radwege: 10%) gemacht werden.
- Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit einer Umsetzung dieser Ziele?
 - ➔ *Es sollten ehrgeizige, aber erreichbare und keine utopischen Ziele definiert werden. Letzlich hängt die Umsetzung insbesondere vom Willen einer Gesellschaft (Politik und Bevölkerung) sowie natürlich auch von den finanziellen und anderen Rahmenbedingungen ab.*
- Die Politik solle bei der Entwicklung der Ziele mit dabei sein.
 - ➔ *Die Politik ist i. R. der Lenkungsgruppe eingebunden. Abschließend entscheidet der Rat.*
- Die Forderungen des Bamberger Radentscheids müssen als gewichtiger Baustein in das Zielkonzept einfließen.
 - ➔ *Die Forderungen sind den Gutachtern bekannt und werden selbstverständlich als ein Teil der gesamten Eingaben (zumindest teilweise) auch in das Zielsystem einfließen.*

Anmerkungen auf den Plakaten:

Die folgenden Fotos und Notizen zeigen den Entwurf des Zielsystems (Stand: 19.06.2017) sowie die einzelnen Oberziele mit Anmerkungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Entwurf der Zielkonzeption

Stellt die Einhaltung der UN-SDGs sicher und dient damit

Leitziel: Der VEP dient der Stärkung Bambergs als (über)regional bedeutsamer Wirtschafts-, Einkaufs-, Bildungs- und Kulturstandort mit hoher Lebensqualität sowie einer umweltverträglichen Gestaltung von Mobilität und Verkehr.

Nicht Verkehr entwickeln, sondern Mobilität planen.

Ziele des VEP vor Verfahrensbeginn politisch festlegen lassen!

Format der Bürgerbeteiligung überdenken -> noch „öffentlicher“

Gleichwertigkeit der Ziele betonen!

Darstellung der Konsistenz mit übergeordneten Zielen fehlt (Umwelt, sozial...)

Verteilung Verkehrsbudget wird gerade und Unterstützung der Ziele

Zuordnung der Verkehrsflächen für sparsamste Verkehrsart

Mobilitätsplan Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030

Partizipation

Evaluation

Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle

Förderung des Umweltverbundes

Stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des regionalen Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit

Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten

Minimierung negativer Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung des Kfz -Verkehrs

Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung

Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit

Planersocietät

- Nicht Verkehr entwickeln, sondern Mobilität planen.
- Ziele des VEP vor Verfahrensbeginn politisch festlegen lassen!
- Zuordnung der Verkehrsflächen für sparsamste Verkehrsart
- Verteilung Verkehrsbudget entsprechend Unterstützung der Ziele
- Darstellung der Konsistenz mit übergeordneten Zielen fehlt (Umwelt, sozial...)
- Format der Bürgerbeteiligung überdenken -> noch „öffentlicher“
- Gleichwertigkeit der Ziele betonen!
- Formulierungsvorschlag Leitziel: „Der VEP/Mobilitätsplan stellt die Einhaltung der UN-SDGs [Anm.: sustainable development goals] sicher und dient damit der Stärkung Bambergs als (über-)regional bedeutsamer Kultur-, Bildungs-, Einkaufs- und Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität sowie einer umweltverträglichen Gestaltung von Mobilität.“

Oberziel: Gesellschaftliche Teilhabe/Gleichberechtigung/Mobilitätschancen für alle

Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle		Oberziel
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen - Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV - Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen 		Unterziele / Handlungsansätze / Strategien
<p><i>Müssen</i> <i>in die Stadt + Stadtteile</i> <i>- und Fahrrad-</i></p> <p>Bis 2030 sollen sämtliche Wege in der Innenstadt und auf den wichtigen Fußrouten in die Stadtteile zumindest barrierefrei ausgestaltet und nutzbar sein oder über entsprechend barrierearme Alternativen verfügen.</p> <p><i>Haupttrouten auch für Fußverkehr !!</i></p>		konkrete Zielsetzung
<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bedarfsgerechte Infrastruktur herstellen (für Schüler, Senioren und Mobilitätseingeschränkte) - Einkommens-, alters- und sozialstellungsunabhängige Mobilität gewährleisten 		Handlungsfelder & Maßnahmenbeispiele
<p><i>Steigerung der Attraktivität von umweltbewusster Mobilität</i></p> <p>→ <i>Aufklärung, Kampagnen schon von Kindesbeinen an denn die Kinder sind die Autofahrer von morgen!</i></p> <p>→ <i>Schüler ab der 5. Klasse wollen nicht mehr zu Fuß und mit Bus unterwegs sein sondern mit dem Fahrrad</i></p> <p>→ <i>Regelmäßige Kontrollen von Baustellen (korrekt beschildert + barrierefrei)</i></p> <p><i>Tempo 30 innerorts + ständige flächendeckende Kontrollen !!! (Digitalanzeigen)</i></p> <p><i>Ihre Meinung ist gefragt!</i></p>		

- Bis 2030 müssen sämtliche Wege in der und in die Innenstadt und Stadtteile und auf den wichtigsten Fuß- und Fahrradrouten in die Stadtteile barrierefrei ausgestaltet und nutzbar sein (oder über entsprechende barrierearme Alternativen verfügen)
- Haupttrouten auch für Fußverkehr!!
- Steigerung der Attraktivität von umweltbewusster Mobilität -> Aufklärung, Kampagnen schon von Kindesbeinen an denn die Kinder sind die Autofahrer von morgen!
- Schüler ab der 5. Klasse wollen nicht mehr zu Fuß und mit dem Bus unterwegs sein, sondern mit dem Fahrrad
- Regelmäßige Kontrollen von Baustellen (korrekt beschildert + barrierefrei)
- Tempo 30 innerorts + ständige flächendeckende Kontrollen!!! (Digitalanzeigen)

Oberziel: Förderung des Umweltverbundes

Förderung des Umweltverbundes	Oberziele
<ul style="list-style-type: none"> - Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr <i>von Kindesalter an</i> - Förderung der Attraktivität des ÖPNV in Bamberg und auf Stadt-Umland-Relationen - Förderung der verkehrsmittelübergreifenden Nutzung (P+R, B+R, Carsharing) - Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes / stärkere Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten <p>Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split soll sich bis 2030 um ²⁰ 10 Prozentpunkte erhöhen (derzeitiges Verhältnis beim Modal Split: 41% MIV zu 59% Umweltverbund)</p>	<p>Unterziele / Handlungsansätze / Strategien</p> <p>konkrete Zielsetzung</p>
<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau und Attraktivierung des Fuß- und Radwegenetzes - bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel - Bewusstseinsbildung/ -änderung durch Öffentlichkeitsarbeit - <i>Kostenlose Fahrradabstellplätze (Fahrrad muss deutlich günstiger sein als Auto!)</i> 	<p>Handlungsfelder & Maßnahmenbeispiele</p>
<p><i>Ihre Meinung ist gefragt!</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mobilitätsstationen</i> Carport, F. Bügel, E-bike-Ladestation, Carsharing • <i>Aufwertung der Wohnquartiere</i> • <i>Lastenfahrräder fördern</i> • <i>Verbesserung der "Nachtmobilität"!</i> (+Tempokontrollen nachts) • <i>Akzeptanz der Fahrrad-Mitnahme im Busverkehr</i> • <i>Busnetz umstrukturieren, Ø-Linien, Geschwindigkeit erhöhen</i> • <i>50% Radverkehrsanteil bis 2030</i> • <i>Bahnparallele Tangente für Fuß- u. Radverkehr (Kreuzungspunkt)</i> • <i>Carsharing auf öffentlichen Flächen geht in Freilegung!</i> 	

- Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr vom Kindesalter an
- Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split soll sich bis 2030 um 20 Prozentpunkte erhöhen
- Kostenlose Fahrradabstellplätze (Fahrrad muss deutlich günstiger sein als Auto!)
- Mobilitätsstationen (Carport, Fahrradbügel, E-Bike-Ladestation, Carsharing)
- Aufwertung der Wohnquartiere
- Lastenfahrräder fördern

-
- Verbesserung der „Nachtmobilität“ ! (+ Tempokontrollen nachts)
 - Akzeptanz der Fahrrad-Mitnahme im Busverkehr
 - Busnetz umstrukturieren, Durchmesser-Linien, Geschwindigkeiten erhöhen
 - 50 % Radverkehrsanteil bis 2030
 - Ergänzende Karteikarte: hohe Bedeutung der Cityroute 8 (Schulen, Vereine, Bäder), Verkehrssicherheit erhöhen und im Radroutenkonzept berücksichtigen
 - bahnparallele Tangente für Fuß- und Radverkehr (Kreuzungsfrei)
 - Carsharing auf öffentlichen Flächen geht in Freiburg!

Oberziel: Stadt- und Umweltverträgliche Abwicklung des regionalen Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit

Stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des regionalen Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit		Oberziel
<ul style="list-style-type: none"> - Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel x - Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs - Funktionsgerechte und stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs 		Unterziele / Handlungsansätze / Strategien
<p>Jeder Stadtteil Bambergs und die umgebenden Kommunen ^{Müssen} sollen mit unterschiedlichen und attraktiven Mobilitätsformen an das Stadtzentrum Bamberg angebunden sein. (Erhöhung der umsteigefreien ÖPNV-Relationen und Schaffung direkter Radverbindungen)</p> <p style="text-align: right;">-> konkret!</p>		konkrete Zielsetzung
<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stadtverträgliche Abwicklung des Pendler- und Durchgangsverkehrs - weitere Verlagerung öffentlicher Parkplätze im Straßenraum in die Parkanlagen - spürbare Reduzierung des Schwerverkehrs im Weltkulturerbebereich 		Handlungsfelder & Maßnahmenbeispiele
<p>x der ruhende Verkehr ohne Autostellmöglichkeit muss außerhalb der Innenstadt geparkt werden! (Parkplätze abschaffen!) dafür ÖPNV! + Leihfahrräder</p> <p>x Bitte bei der Planung der Verbindungswege (Rad, Fuß) die „Barriere“ Bahn berücksichtigen und visionär denken! -> mutige bauliche Maßnahmen...</p> <p>x Unterführungen fahrradsicher gestalten + gut beleuchten</p> <p>x Recht auf Erreichbarkeit der Stadt für Region ist gleichberechtigt zum Recht auf Ruhe für Stadtbewohner. -> massive Förderung Umweltverbund für Regionalverkehr, Potenziale e-bikes heben</p> <p style="text-align: right;">Ihre Meinung ist gefragt! </p>		

- Jeder Stadtteil Bambergs und die umgebenden Kommunen müssen mit unterschiedlichen und attraktiven Mobilitätsformen an das Stadtzentrum Bambergs angebunden sein. (Erhöhung der umsteigefreien ÖPNV-Relationen und Schaffung direkter (->konkrete!) Radverbindungen)
- Der ruhende Verkehr ohne Autostellmöglichkeiten muss außerhalb der Innenstadt geparkt werden (Parkplätze abschaffen), dafür ÖPNV! + Leihräder
- Bitte bei der Planung der Verbindungswege (Rad, Fuß) die „Barriere“ Bahn berücksichtigen und visionär denken! -> mutige bauliche Maßnahmen...
- Unterführungen fahrradsicher gestalten + gut beleuchten
- Recht auf Erreichbarkeit der Stadt für Region ist gleichberechtigt zum Recht auf Ruhe für Stadtbewohner -> massive Förderung Umweltverbund für Regionalverkehr, Potenzial E-Bikes heben

Oberziel: Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten

- Wiedergewinnen des öffentlichen Raums

- Attraktivierung und Vernetzung von Straßen und Wegen *→ Plätzen* zu Gunsten der Aufenthaltsqualität

- Potenziale von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen

Flächenparkplätze (PKW) verbieten → Parkdecks am Stadtrand.

Die in der Bestandsanalyse hinsichtlich der Straßenraumverträglichkeit als „nicht verträglich“ bewerteten Abschnitte sollen sich um mindestens zwei Qualitätsstufen verbessern (dies betrifft etwa 10 km des Bamberger Straßennetzes)

Unterziele / Handlungsansätze / Strategien

konkrete Zielsetzung

Beispiele:

- innerstädtische Flächenansprüche von Fußgängern und Radfahrern vorrangig berücksichtigen und mit anderen Straßenraumfunktionen in Einklang bringen
- Vernetzung attraktiver Straßenräume
- Nutzung von Freiräumen durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs

Handlungsfelder & Maßnahmenbeispiele

Bei der Gestaltung öffentlichen Raums Bamberg-Ost nicht (wieder) vergessen – hier wohnen die meisten Menschen!! (Und Straßen wie Zollner-, Starkenfeld-, Memmelsdorfer-Str. etc. haben keine Aufenthaltsqualität!!)

Öffentlichen Raum für Bürgerliche Gestaltung (Bäume, Bepflanzung usw.) zugänglich machen. Beteiligung der Anwohner fördern. urban gardening

mehr Straßenübergänge für Fußgänger und Radfahrer (z. Bsp. Lange Straße) und niveaugleiche Führung v. Pkw/Fahrrad- und Fußverkehr mit Übergängen s.o.

Anwohnerparkplätze verringern + Raum neu gestalten.

Nicht immer die günstigste Ausschreibung wählen, sondern die sinnvollste. Straßenbeläge nicht nur hübsch – komfortabel/angenehm zu befahren

Ihre Meinung ist gefragt!

- Attraktivierung & Vernetzung von Straßen Wegen und Plätzen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität
- Flächenparkplätze (PKW) verbieten → Parkdecks am Stadtrand
- Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums Bamberg-Ost nicht (wieder) vergessen – hier wohnen die meisten Menschen!! (und Straßen wie Zollner-, Starkenfeld-, Memmelsdorfer Straße etc. haben keine Aufenthaltsqualität!!)
- Öffentlichen Raum für Bürgerliche Gestaltung (Bäume, Bepflanzung usw.) zugänglich machen. Beteiligung der Anwohner fördern. urban gardening
- Mehr Straßenübergänge für Fußgänger und Radfahrer (z. B. Lange Straße) und niveaugleiche Führung von Pkw/Fahrrad- und Fußverkehr mit Übergängen s.o.
- Anwohnerparkplätze verringern + Raum neugestalten
- Nicht immer die günstigste Ausschreibung wählen, sondern die sinnvollste
- Straßenbeläge nicht nur hübsch – komfortabel/angenehm zu befahren

Oberziel: Minimierung negativer Umweltauswirkungen & verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

- Reduzierung der verkehrsbedingten Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen ✓

- Senkung der Lärmbelastungen insbesondere in sensiblen Bereichen
im ganzen Stadtgebiet

Kurz- bis mittelfristig darf es keine Überschreitungen der EU-Vorgaben bzw. -grenzwerte zur Luftschadstoffbelastung (Stickoxide und Feinstaub) geben.
Der CO₂-Ausstoß soll sich bis 2030 um ⁸⁰40 % reduzieren (im Vergleich zu heute).

Beispiele:

- deutliche Reduzierung des Anteils von (ineffizienten) Verbrennungsmotoren im Fahrzeugbestand (MIV und ÖV)
- Senkung der Lärmbelastung an Straßen mit anliegenden Wohn- bzw. Erholungsflächen

↳ flächendeckend Tempo 30 (mit Überwachung!), senkt nachgewiesen die Lärmbelastung!
↳ Lkw-Durchfahrverbote müssen auch kontrolliert werden...

bis 2030 keine Verbrenner mehr im Welterbe

Transparente Darstellung der Flächennutzung (PKW / Fahrräder, Fußgänger, Aufenthalt)

Feinstaubkonzentration lokalisieren und lokal reduzieren
z. Bsp. Starkenfeldstraße

Zusammenarbeit mit angrenzenden Gemeinden, die seit Jahrzehnten ihre direkte Anbindung an Bundesstr. ABs nicht erhalten bzw. und der Auto- und Lastverkehr die Anbindung über Wohngebiete nutzt
(Gundelsheim z.B.)

Unterziele / Handlungsansätze / Strategien

konkrete Zielsetzung

Handlungsfelder & Maßnahmenbeispiele

Ihre Meinung ist gefragt!

- Zustimmung zu „Reduzierung der verkehrsbedingten Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen“
- Senkung der Lärmbelastungen (insb. in sensiblen Bereichen) im gesamten Stadtgebiet
 - > Flächendeckend Tempo 30 (mit Überwachung!), senkt nachgewiesen die Lärmbelastung!
 - > Lkw-Durchfahrten müssen auch kontrolliert werden...
- Bis 2030 keine Verbrenner mehr im Welterbe
- Transparente Darstellung der Flächennutzung (Pkw/Fahrräder/Fußgänger/Aufenthalt)
- Feinstaubkonzentration lokalisieren und lokal reduzieren (z. B. Starkenfeldstraße)
- Zusammenarbeit mit angrenzenden Gemeinden, die seit Jahrzehnten ihre direkte Anbindung an Bundesstraße, ABs nicht erhalten bzw. und der Auto- und Lastverkehr die Anbindung über Wohngebiete nutzt (Gundelsheim z. B.)

Oberziel: Integrierte und nachhaltige Stadt. Und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung

- Abstimmung von Verkehrs-, Flächennutzungs- & Umweltplanung *Warum bisher nicht?* Unterziele Handlungsansätze / Strategien

- bedarfsgerechte & zukunftsfähige Erhaltung & Entwicklung der Infrastruktur ✓

- optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur

- Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote & Mobilitätsalternativen

Dürfen konkrete Zielsetzung

Neue Entwicklungsflächen (Wohnen, Gewerbe, Einkaufen, Freizeit) sollen zukünftig nur noch dort ausgewiesen werden, wo attraktive Mobilitätsalternativen zum Kfz bestehen oder diese im Zuge der Planung geschaffen werden.

Beispiele:

- „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“

- Berücksichtigung innovativer Mobilitätskonzepte in der Planung (z. B. Mobilitätsmanagement und Carsharing bei Stellplatzabläse, Logistik- und Mobilitätskonzepte) Handlungsfelder & Maßnahmenbeispiele

City-Logistik + Lieferdienste (Rikscha-Dienste) Ihre Meinung ist gefragt!

Planung der neuen Bahntrasse mit gleichzeitiger Neuausrichtung der Verkehrsführung (Über- und Unterquerungen der Bahntrasse) ✓

- Warum bisher keine Abstimmung von Verkehrs-, Flächennutzungs- & Umweltplanung!?
- Zustimmung zu: bedarfsgerechte & zukunftsfähige Erhaltung & Entwicklung der Infrastruktur
- Neue Entwicklungsflächen dürfen zukünftig nur noch dort ausgewiesen werden, [...]
- City-Logistik + Lieferdienste (Rikscha-Dienste)
- Planung der neuen Bahntrasse mit gleichzeitiger Neuausrichtung der Verkehrsführung (Über- und Unterquerung der Bahntrasse)

Oberziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit

The slide is titled "Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit" and "Oberziel". It lists three main goals with checkmarks:

- Kontinuierliche Reduktion der Unfallzahlen und -schwere / Reduktion von Konflikten und Unfallrisiken ✓
- Stärkere gegenseitige Rücksichtnahme durch Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur ✓
- Abbau von Angsträumen ✓

Handwritten notes include: "Ziel für Verkehrstote muss NULL sein." and "konkrete Zielsetzung". Below the goals, it states: "Die Anzahl schwerverletzter oder getöteter Verkehrsteilnehmenden soll sich bis 2020 halbieren (gegenüber dem Betrachtungszeitraum 2013-2015)."

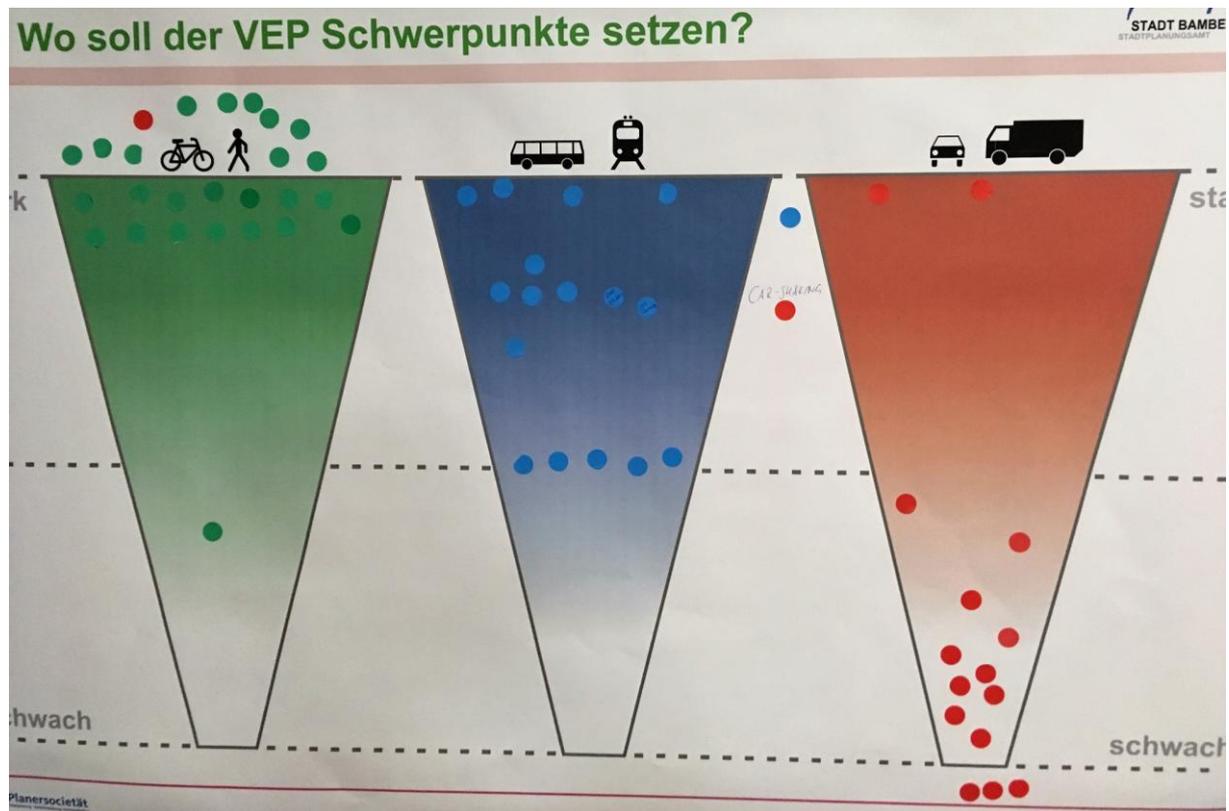
Under "Beispiele:", it lists:

- Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Schutz von „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Senioren, Fußgänger, Radfahrer)

Handwritten notes include: "Ihre Meinung ist gefragt!" and "Vision Zero" with a drawing of a car.

- 2x Zustimmung zu: Kontinuierliche Reduktion der Unfallzahlen und -schwere / Reduktion von Konflikten und Unfallrisiken
- Zustimmung zu: Stärkere gegenseitige Rücksichtnahme [...]
- Zustimmung zu: Abbau von Angsträumen
- Ziel für Verkehrstote muss NULL sein.
- Die Anzahl schwerverletzter oder getöteter [...] soll sich bis 2020 halbieren [...]
- Vision Zero!

Abschlussfrage: Jede/r der Teilnehmenden wurde abschließend gebeten, jeweils einen grünen (Rad/Fuß), blauen (Bus & Bahn) und roten (Kfz und Lkw) Klebepunkt auf folgendes Poster zu kleben. Grundsätzlich behandelt der VEP zwar alle Verkehrsmittel gleichberechtigt nebeneinander, aber je weiter oben der Punkt geklebt wurde, desto stärker soll dieser Verkehrsträger bei der Ausgestaltung des VEP und des Maßnahmenkonzepts im Vordergrund stehen.



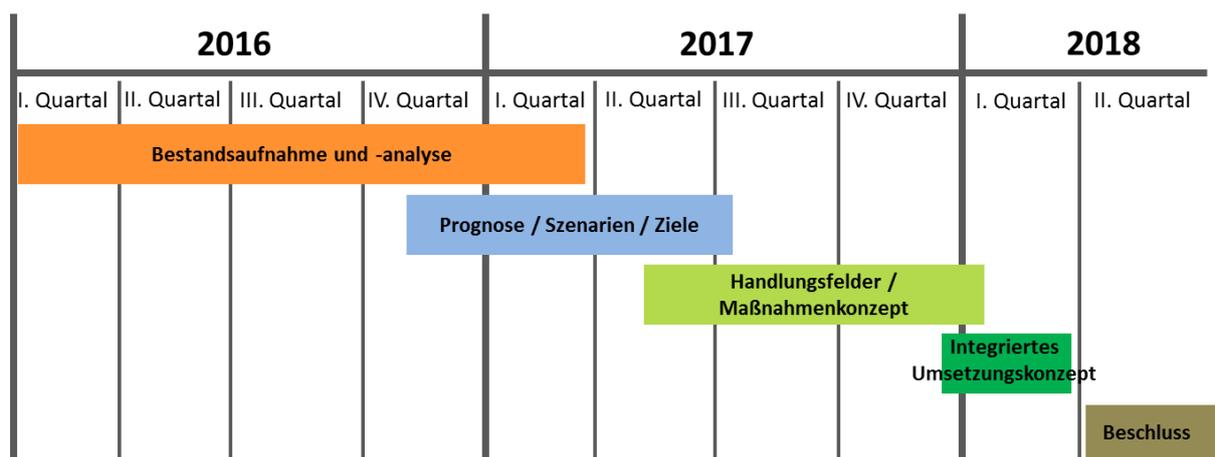
Es wurde deutlich, dass die erwarteten und auszuarbeitenden Maßnahmen des VEP aus Sicht der Anwesenden insbesondere zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs ausfallen sollen. An zweiter Stelle folgt der öffentliche Personenverkehr (Bus & Bahn) inkl. Ansätzen wie Car-sharing. Für Maßnahmen zu Gunsten des MIV und Schwerverkehrs wurden hingegen keine Schwerpunkte gesetzt.

Ausblick

Die Gutachter werten die gesammelten Stellungnahmen (inkl. Rücklauf aus der Onlinebeteiligung) aus und entwickeln ein überarbeitetes Zielkonzept. Dieses soll als gemeinsame Grundlage des VEP politisch beschlossen werden.

Daraufhin erfolgt die Ableitung von Handlungsfeldern und Maßnahmen unter Berücksichtigung aller bisher gesammelten Stellungnahmen sowie den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse. Der Entwurf des Maßnahmenkonzepts wird abschließend in einer dritten Öffentlichkeitsbeteiligung um Konkretisierungen und Anregungen aus der Öffentlichkeit ergänzt und im Rahmen eines integrierten Umsetzungskonzepts bewertet und priorisiert (u.a. Verhältnis aus Kosten und Zielerreichung).

Am Ende des Prozesses steht der politische Beschluss des VEPs sowie die schrittweise Umsetzung und Evaluation.



Die Stadt Bamberg sowie die Planersocietät bedanken sich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die bisherige Mitarbeit und würde sich freuen, Sie auch in der dritten Beteiligungsrunde wieder begrüßen zu dürfen.

www.stadt.bamberg.de/vep