

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt:</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2010/1417-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum: 03.11.2010</p> <p>Referent: Harald Lang</p> <p>Amtsleiter: Harald Lang</p> <p>Sachbearbeiter: Bernhard Leiter</p>						
<p>Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet"</p> <p>- Vorstellung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens</p> <p>- Billigung des weiteren Vorgehens</p> <p>- erste Schritte der Umsetzung</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 45%;">Gremium</td> <td style="width: 40%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>23.11.2010</td> <td>Stadtentwicklungssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	23.11.2010	Stadtentwicklungssenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
23.11.2010	Stadtentwicklungssenat	Entscheidung					

I. Sitzungsvortrag:

1. Sachstand

In der Sitzung des Stadtrates am 28.11.2007 wurde das Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" auf den Weg gebracht.

Mit diesem Verfahren wurden folgende Ziele verfolgt:

- Aufweichen der verhärteten Fronten zugunsten eines konstruktiven Miteinander.
- Aufbrechen des jahrzehntelangen Stillstands.
- Vorschlag zur Lösung der Verkehrsproblematik im Berggebiet, der von einer breiten Basis getragen wird.

Um das Verfahren handhabbar zu gestalten, wurde das Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" räumlich abgegrenzt:

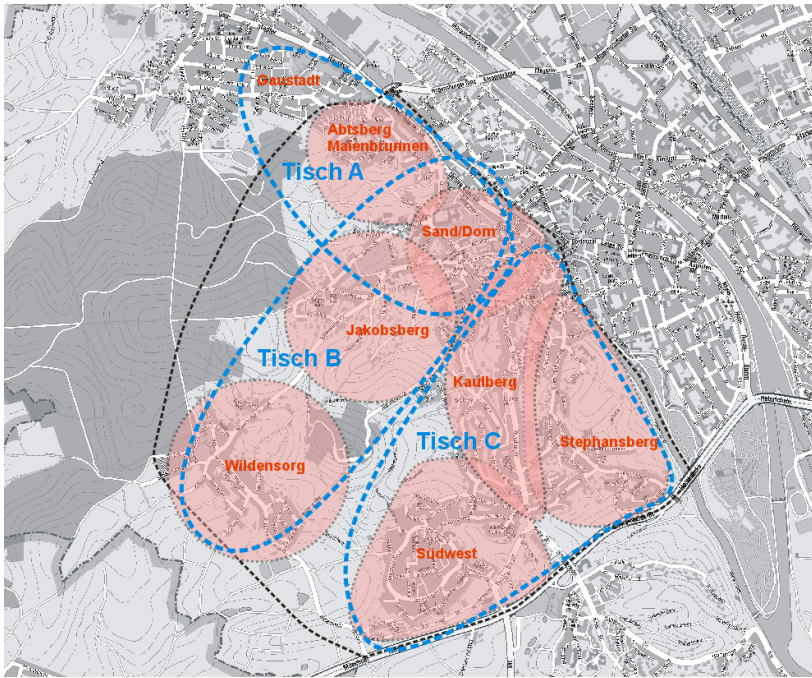


Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung des Mediationsverfahrens "Mobilität im Berggebiet"

Das Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" dauerte länger als ursprünglich veranschlagt. In insgesamt 10 Treffen zwischen 4.7.2009 und November 2010 haben 36 Teilnehmer insgesamt über 1.500 ehrenamtliche Arbeitsstunden eingebracht. Dazu kommen noch ungezählte Stunden für die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen.

Mit den Unterschriften unter die Konvention (siehe Anlage 1) konnte das Verfahren am 11.11.2010 abgeschlossen werden.

1.1. Ablauf des Verfahrens

Der Ablauf gliedert sich wie folgt:

- Vorbereitung (Aufbereitung vorhandener Unterlagen, Verkehrserhebungen)
- Durchführung des Mediationsverfahrens
- Begleitende Untersuchungen
- Öffentliche Bürgerwerkstätten

Durch Rückkopplung mit der Lenkungsgruppe aus Verwaltungsspitze und Stadtrat und durch einen Zwischenbericht im Stadtentwicklungssenat am 23.6.2010, bei dem auch die Erhebungsergebnisse präsentiert wurden, wurde die Vernetzung mit der Politik sichergestellt. Weiterhin fand am 24.6.2010 eine gemeinsame Werkstatt mit Vertretern des Stadtrates statt.

Die einzelnen Schritte und die chronologische Abfolge sind in Anlage 3 zusammengestellt.

Mediationsverfahren und Bürgerbeteiligung			
	Mediationsverfahren		Bürgerbeteiligung
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Versachlichung der Diskussion • Offenlegung der Interessen • Lösungsmöglichkeiten • Erarbeitung eines Konsenspapiers • Empfehlungen für Stadtrat 	<p>← Einspielen in das Mediationsverfahren</p> <p>→ Kommunikation der Mediationsergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedürfnisse äußern • Schwachpunkte aufzeigen • Lösungsvorschläge nennen
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgewählte Repräsentanten als Abbild der Interessenslagen • Zugeloste Bürger/innen aus dem Gebiet • Experten und Fachleute 		<ul style="list-style-type: none"> • Alle interessierten Bürger/innen
Methode	<ul style="list-style-type: none"> • Diskussion in einem geschützten Raum • Konfliktmoderation 		<ul style="list-style-type: none"> • Schwächen & Chancen Abfrage • Vertiefende Plenumsdiskussion
Zeitrahmen	<ul style="list-style-type: none"> • 5-6 eintägige Werkstätten über ein Jahr 		<ul style="list-style-type: none"> • Abendveranstaltungen nach Bedarf

© IDENTITÄT & IMAGE Coaching AG

Abbildung 2: Mediationsverfahren und Bürgerbeteiligung beim Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" (Grafik: Identität & Image Coaching AG)

1.2. Ergebnis des Verfahrens

Das Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" konnte mit einer Konvention (siehe Anlage 1) abgeschlossen werden.

Was der Prozess leisten kann und was nicht:

Aus dem Verfahren heraus können Vorschläge für Strategien und Maßnahmen entwickelt werden, die eine möglichst große Schnittmenge an Zustimmung unter den Beteiligten finden. Es wird aber auch deutlich werden, wo Dissens besteht. Das ehrliche Aussprechen von Interessenslagen und Motiven und die Suche nach Kompromissen sind Grundvoraussetzungen für einen erfolgreichen Prozess. Das Mediationsverfahren liefert Empfehlungen für die politische Entscheidungsfindung, kein Gutachten oder ausgefeilte Planungen. Der räumliche Umgriff ist auf das Berggebiet (vgl. Abbildung 1) fokussiert, ohne notwendige Vernetzungen zu leugnen.

Der Prozess ist ergebnisoffen, stützt sich dabei auf empirische und fachliche Daten und Fakten sowie die fachlichen Aussagen der Experten.

In der Konvention „Mobilität im Berggebiet“ beschreibt die Präambel die Aufgabenstellung in ihrer Komplexität und den Weg zur Lösung. Sie zeigt die Möglichkeiten, aber auch Grenzen des Verfahrens auf und macht die zugrundeliegende Philosophie der Herangehensweise transparent.

Sie stellt das Verfahren in den Vordergrund, ist kein inhaltliches Manifest.

Die sechs Oberziele bündeln die 59 Maßnahmen (davon 36 einstimmig) unter thematischen Leitsätzen. Die Kernaussagen sind in einem kurzen Textteil wiedergeben. Dieser beinhaltet auch Gedanken, die sich nicht als konkrete Maßnahme beschreiben ließen, sondern die gewünschte Entwicklung umreißen. Die Maßnahmen konkretisieren die praktische Umsetzung zur Erreichung der Oberziele. Eine Auswahl an Pilotprojekten (Projektbeschreibungen siehe Anlage 2) soll den Einstieg in die Umsetzung erleichtern. Durch die vertiefende Erläuterung der Projektidee und eines Fahrplans zur Realisierung mit Teilschritten und geschätztem Ressourcenbedarf ist die inhaltliche Grundlage für ein professionelles Projektmanagement gelegt.

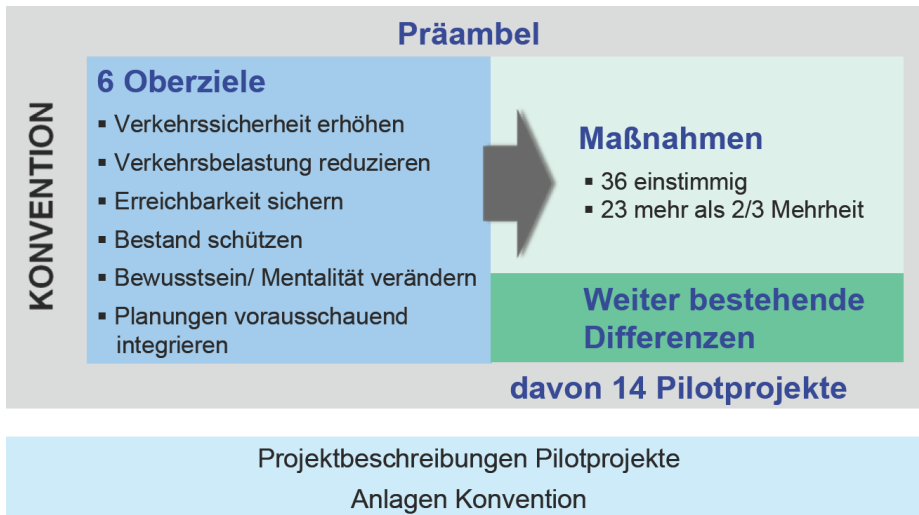


Abbildung 3: Struktur der Konvention (Grafik: Identität & Image Coaching AG)

1.2.1. Erzielte Gemeinsamkeiten

Im Verlauf des Mediationsverfahrens "Mobilität im Berggebiet" wurde schnell klar, dass es für die Verkehrsprobleme im Berggebiet nicht eine große Lösung und auch keinen Königsweg gibt (vgl. Anlage 4). Die Lösung liegt vielmehr in vielen kleinen Maßnahmen, dem Durchsetzen von vorhandenen Verkehrsregeln und auch bei entsprechender Sensibilität und Augenmaß bei strukturellen Entscheidungen. Weiterhin wird einem veränderten Verkehrsverhalten viel Bedeutung zugemessen.

Man war sich einig, dass alles getan werden muss, um den Bestand zu schützen und um Planungen weitsichtig vorausschauend zu integrieren.

Einigkeit bestand auch darüber, dass an einigen Stellen nachgebessert werden muss. Insbesondere muss Vorhandenes (z.B. Einhaltung von Verkehrsregeln) besser ausgeschöpft und Bewusstsein verändert werden. Dies geht jedoch nicht ohne Angebotserweiterung im Umweltverbund und nicht ohne restriktive Maßnahmen.

Eventuelle Neubaumaßnahmen, soweit sie denn überhaupt zielführend sind, stehen erst am Ende der Kette.

1.2.2. Verbliebene Differenzen

Es liegt in der Natur der Sache, dass nicht in allen Punkten Einigkeit hergestellt werden konnte. Zwischen den Werkstätten und besonders nach der Schlussabstimmung der Konvention am 23.9.2010 fanden vielfältige intensive Abstimmungsgespräche mit Einzelnen und Gruppen statt. Die Abstimmung gestaltete sich schwierig. Trotz verschiedenster und weitgehender Kompromissformulierungen etc. ist es jedoch nicht geglückt, Formulierungen zu finden, die alle Teilnehmer mittragen.

Die verbleibenden Differenzen wurden ebenfalls in der Konvention dokumentiert (siehe Seiten 21 ff der Konvention, Anlage 1).

Sie betreffen im Wesentlichen folgende Punkte:

1.2.2.1. **Verkehrsversuch**

Von den 36 Teilnehmern können 8 dieser Maßnahme nicht zustimmen.

Beim Projekt 34: „Verkehrsversuch Berggebiet“ wird ein befristeter Verkehrsversuch im Berggebiet vorgeschlagen, der im Wesentlichen aus folgenden Eckpunkten besteht:

- Keine Durchfahrtsbeschränkung in der Karolinenstraße; Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 10 km/h oder Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (Zeichen 325/326 StVO)
- Keine Durchfahrt am Ottoplatz (Ausnahme Busse, Notdienste und Radler [Schrankenanlage])
- Keine Durchfahrt in der Storchgasse (Ausnahme Busse, Anwohner, Notdienste und Radler [Schrankenanlage])

- Umdrehen der Einbahnrichtung am Maienbrunnen

Die Teilnehmer waren sich einig, dass Probephasen mit klarer Zielformulierung als Chance für die Gewinnung von neuen Erkenntnissen dienen sollen und der Mut vorhanden sein muss, etwas auszuprobieren. Nicht einstimmig war jedoch die Entscheidung für den Verkehrsversuch im Berggebiet, der für einige Teilnehmer über einen für sie tragbaren Kompromiss hinausging.

Unbestreitbar ist, dass zum derzeitigen Stand noch nicht empfohlen werden kann, die vom Verkehrsversuch vorgeschlagene Verkehrsführung als endgültig einzuführen. Unbestreitbar ist auch, dass es Härten geben wird, für die eine Lösung gesucht werden muss. Unbestreitbar ist weiterhin, dass es zu Verkehrsverlagerungen kommen wird, deren Dimension mit Hilfe des Verkehrsmodells für die Stadt Bamberg abgeschätzt wurde.

Richtig ist aber auch, dass diese Abschätzung lediglich ein Anhaltspunkt sein kann und z.B. noch nicht die Verhaltenänderung der Menschen berücksichtigt. Auch sagt eine Zahl alleine noch nicht alles aus, da es sich hier nur um Tageswerte handelt. Wichtig ist auch, wie sich die Veränderungen in den Spitzenzeiten auswirken.

Entscheidend ist, dass durch diesen Verkehrsversuch wichtige Erkenntnisse über das Potential an Verkehrs- und Verhaltensänderung im Berggebiet gewonnen werden können – selbst dann, wenn man nach dem Verkehrsversuch zur Meinung kommt, dass die probierte Verkehrsführung keine Dauerlösung sein kann. Entscheidend ist auch, dass die im Verkehrsversuch vorgeschlagene Lösung in der Summe die Chance für eine Verkehrsberuhigung im Berggebiet in sich birgt. Eine Chance, die man nutzen sollte.

1.2.2.2. Pfortnerampel

Von den 36 Teilnehmern können 6 dieser Maßnahme nicht zustimmen.

Beim Projekt 36 „Ampel Würzburger Straße: Pfortnerfunktion aktivieren“ wird vorgeschlagen, durch entsprechende Steuerung der Lichtsignalanlage den zufließenden Verkehr in den Spitzenstunden so zu dosieren, dass im nachfolgenden Straßennetz Staus vermieden werden. Die Pfortnerampel ist nicht zeitgleich während der Durchführung des Verkehrsversuches vorgesehen.

Aus den Begründungen zur Ablehnung dieser Maßnahme lässt sich erkennen, dass hier Ängste bestehen, die noch nicht ausgeräumt werden konnten.

Deshalb nochmals eine kurze Beschreibung des Prinzips „Pfortnerampel“:

Bei diesen besonderen "Ampeln" wird versucht durch Festlegen eines maximalen Zuflusses einen Engpassabschnitt (in diesem Fall den Kaulbergfuß) zu entlasten. Dies geht in der Regel einher mit Staus vor den Pfortnerampeln. Das Ziel ist hier, die Verkehrsstärke im Engpass nicht über seine Kapazität steigen zu lassen, da ein Stau an dieser Stelle noch nachteiliger wäre als vor der Pfortnerampel. Im Sinne einer intelligenten Verkehrssteuerung ist es also oft hilfreich, nur soviel Fahrzeuge in den Engpass hineinzulassen, dass dieser staufrei mit maximaler Leistung funktionieren kann. Zwar kann es dann an den 'Pfortnerampeln' zu Rückstauungen kommen, insgesamt ist das Straßennetz mit einer solchen Steuerung aber leistungsfähiger und die durchschnittliche Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmer ist geringer.

Nachfolgend ein Beispiel für eine Hinweisbeschilderung die zeigt, dass auch andernorts für den Sinn einer Pfortneranlage geworben werden muss:



Abbildung 4: Beispiel für Hinweisbeschilderung auf eine Pfortnerampel in Altmannsdorf

1.2.2.3. Keine Nachverdichtung

Von den 36 Teilnehmern können 7 diesem Ziel nicht zustimmen.

Bei dem Oberziel „Planungen vorausschauend integrieren“ ist in der Konvention formuliert:

- *Verdichtung über vorhandenes Baurecht hinaus ist grundsätzlich zu vermeiden.*

Diese absolute Formulierung mit der generellen Ablehnung von Nachverdichtung ging einigen Teilnehmern zu weit. Einigkeit bestand jedoch darüber, dass eine weitere Verdichtung über bestehendes Baurecht hinaus besonders sensibel und mit Augenmaß für den Einzelfall entschieden werden muss.

1.2.2.4. Ergebnis Mediation grundsätzlich und Vernetzung mit anderen Mediationsverfahren

Von den 36 Teilnehmern können 3 die Konvention nicht unterzeichnen.

Das Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" konnte nach deren Meinung keine durchgreifenden Lösungen für die Verkehrsprobleme aufzeigen. Die Vorsitzenden der Bürgervereine Gaustadt, Kaulberg und des Bildungszentrums für Sprachbehinderte und Hörgeschädigte sehen sich deshalb nicht in der Lage, die Konvention zu unterzeichnen und begründen daher gemeinsam ihre Haltung zu den einzelnen Punkten (siehe Anlage 5). Der Bürgerverein Stephansberg hat ähnliche Vorbehalte, stimmt der Konvention jedoch unter Einschränkungen zu (vgl. Anlage 6).

Einige in diesen Stellungnahmen gemachten Aussagen und Behauptungen bedürfen eines Kommentars bzw. einer Gegendarstellung. Dies soll im Folgenden versucht werden:

In beiden Stellungnahmen wird unterstellt, dass seit Kriegsende Fahrzeugbestand und Fahrleistungen zugenommen haben und ein Ende dieser Entwicklung nicht abzusehen ist. Daraus wird abgeleitet, dass das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen wird. Dies entspricht jedoch nicht den Tatsachen.

Abgesehen davon, dass vom Fahrzeugbestand nicht direkt auf die Fahrleistungen im Straßenverkehr geschlossen werden kann, ergeben Zählungen ein anderes Bild:

Im Vergleich der sehr detaillierten Verkehrserhebungen von 1989 und 2009 im Berggebiet ergibt sich, dass die Gesamtverkehrsbelastung im Berggebiet in diesen 20 Jahren unverändert geblieben ist. Dies ist nicht nur im Berggebiet so.

Aus nachfolgender Abbildung lässt sich ablesen, dass sich die Verkehrssituation im Berggebiet in den letzten

20 Jahren in der Summe praktisch nicht verändert hat.

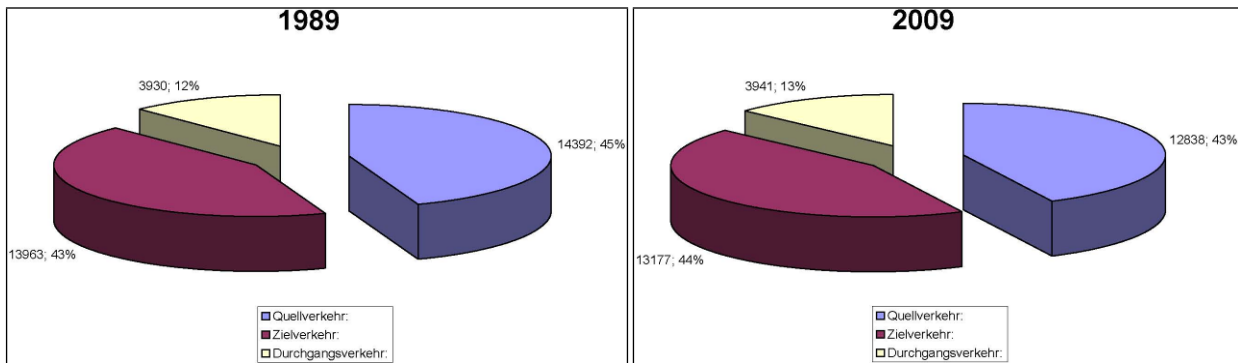


Abbildung 5: Verkehrsentwicklung Berggebiet Bamberg 1989 - 2009

Aus nachstehender Grafik lässt sich weiterhin ablesen, dass auch die Gesamtbelastung der Innenstadt von Bamberg seit über 40 Jahren nahezu konstant ist. Verkehrszunahmen im Straßenverkehr gab es lediglich im Bereich des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs. Dies ist nicht nur in Bamberg so, sondern auch in anderen Städten, wie z.B. vorliegende Zahlen aus Erlangen, Nürnberg und Ansbach zeigen.

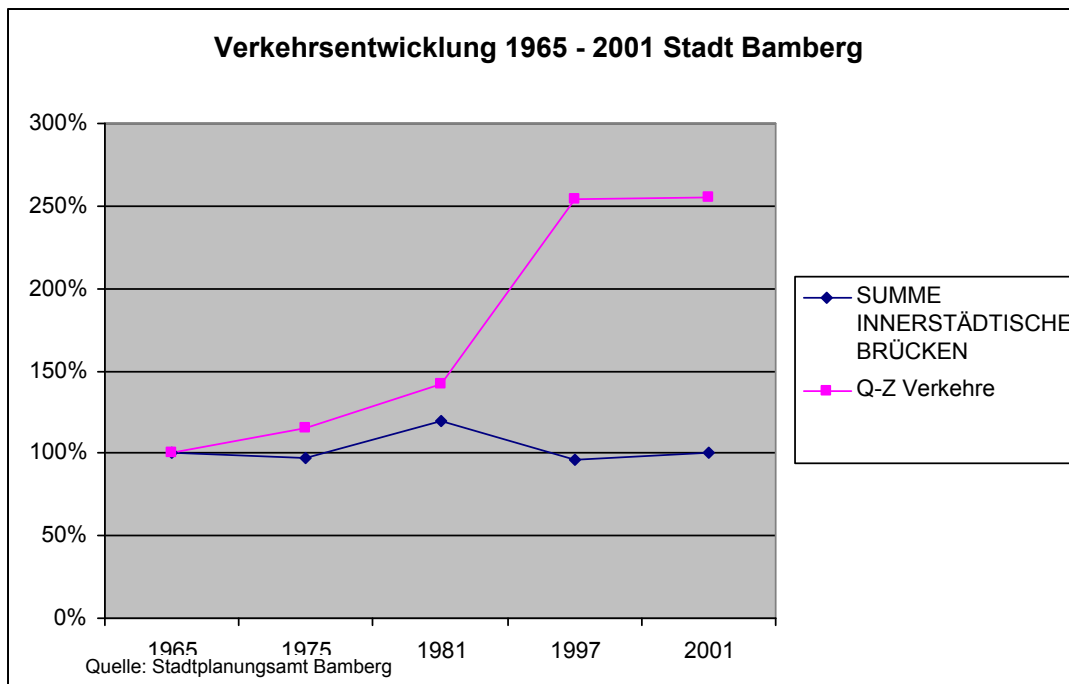


Abbildung 6: Verkehrsentwicklung Bamberg seit 1965

In den Stellungnahmen wird auch bemängelt, dass die Vernetzung mit anderen Verfahren fehlt. Dies ist nicht der Fall. Es wurde immer sehr sorgfältig darauf geachtet, Auswirkungen auf andere Stadtteile zu erkennen und auch zu benennen. Es werden in der Konvention keine Maßnahmen vorgeschlagen, die negative Auswirkungen auf andere Stadtteile haben. Beim Verkehrsversuch – bei dem man solche Auswirkungen unterstellen könnte – sollen im Rahmen eines Versuches diese Auswirkungen ermittelt werden. Erst dann wird in Kenntnis der tatsächlichen Auswirkungen eine Entscheidung getroffen. Immer wieder – so auch in den Stellungnahmen der Bürgervereine – wird angeführt, dass der Radverkehr im Berggebiet aufgrund der Topografie nur eine geringe Rolle spielen kann. Hier wird die Bedeutung des Radverkehrs im Berggebiet unterschätzt. Der Radverkehrsanteil im Berggebiet liegt bei 19% und damit höher als in Gaustadt (17%) und der Wunderburg (16%). Durch neue Technik (E-Bike) kann dieser Anteil sogar noch steigen.

Des Weiteren wird angeführt, dass alle Maßnahmen zur Verkehrslenkung sozial verträglich sein müssen. Dieser Gedankengang impliziert, dass der heutige Zustand sozial verträglich ist. Dies wird jedoch von vielen Anwohnern anders gesehen.

Beim Thema Pförtnerrampe werden Befürchtungen vorgebracht, die unbegründet sind. Darauf wurde bereits im Absatz 1.2.2.2 Pförtnerrampe eingegangen.

1.2.2.5. Sonstiges

Weitere, immer wieder auftretende Fragen und die dazugehörigen Antworten wurden in einer Tabelle zusammengefasst (vgl. Anlage 9).

2. Weiteres Vorgehen

Der grundsätzliche Ablauf ist in nachfolgender Abbildung dargestellt. Sobald ein Beschluss des Stadtentwicklungssenats vorliegt, soll mit der Umsetzung begonnen werden. Dabei kommt den Pilotprojekten (vgl. Anlage 2) eine besondere Bedeutung zu.

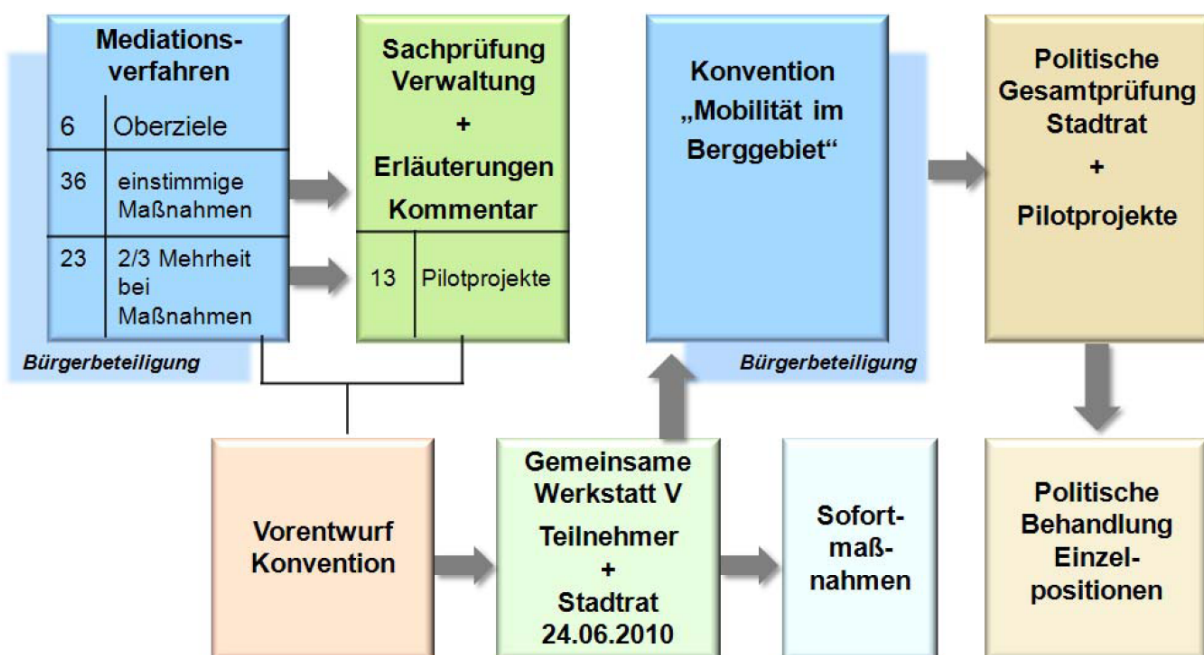


Abbildung 7: Weiterer Ablauf (Grafik: Identität & Image Coaching AG)

2.1. Pilotprojekte

Wie bereits eingangs dargelegt, soll eine Auswahl an Pilotprojekten den Einstieg in die Umsetzung erleichtern. Die einzelnen Pilotprojekte sind in Anlage 2 erläutert. Durch die vertiefende Erläuterung der Projektidee und eines Fahrplans zur Realisierung mit Teilschritten und geschätztem Ressourcenbedarf ist die inhaltliche Grundlage für ein professionelles Projektmanagement gelegt.

Bei der Auswahl der Projekte ist der Mix wichtig. Ein verändertes Verkehrsverhalten kann nur durch eine Mischung aus Bewusstseinsbildung, Alternativangeboten und restriktiven Maßnahmen erreicht werden.

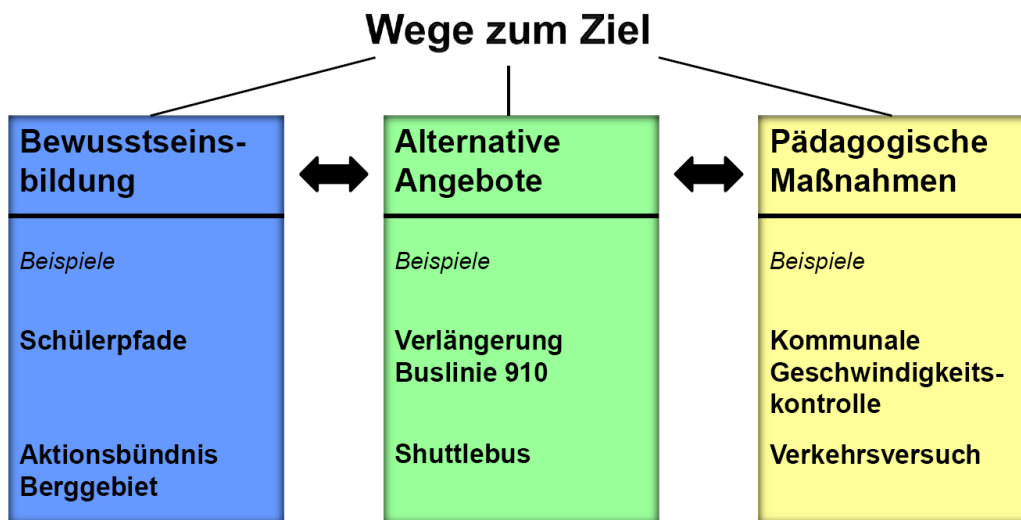


Abbildung 8: Bausteine für ein verändertes Verkehrsverhalten
(Grafik: Identität & Image Coaching AG)

2.1.1. Kommunale Geschwindigkeitskontrolle

Die Durchsetzung der Einhaltung bestehender Regeln war ein zentrales Anliegen der Teilnehmer. Allein die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Berggebiet würde die Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs im Berggebiet deutlich verbessern. Durch die Einführung einer kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung soll neben der Kontrolle des ruhenden Verkehrs durch den PÜD auch die Einhaltung der Regeln des fließenden Verkehrs kontrolliert werden.

Eine Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit wird nicht nur von den Teilnehmern des Mediationsverfahrens "Mobilität im Berggebiet" gefordert. Auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Lange Straße und anderer Veranstaltungen ist dies eine immer wieder vorgebrachte Forderung.

Die Möglichkeit der Übertragung der Befugnis der Geschwindigkeitsüberwachung auf Kommunen ist seit dem 1994 gegeben. Seither haben sich verschiedenen Gremien des Stadtrates immer wieder mit dem Thema beschäftigt. Die Rahmenbedingungen sind bekannt. Letztmals wurde dieses Thema am 8.10.2008 im Stadtentwicklungssenat behandelt. Damals wurde die Einführung einer kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung in Bamberg abgelehnt.

2.1.2. Zebrastreifen an neuralgischen Punkten

Die Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Besonders schwierig ist oft das Queren (stark) befahrener Straßen. Durch geeignete Maßnahmen (wie z.B. Zebrastreifen aber auch andere Maßnahmen wie Mittelinseln etc.) sollen die Wege für Fußgänger sicherer werden. In einem ersten Schritt wird eine Mängelanalyse durchgeführt. Dann werden Abhilfemaßnahmen untersucht und dem Stadtentwicklungssenat zur Beschlussfassung vorgelegt.

2.1.3. Häufigere Grünphasen für Fußgänger an Lichtsignalanlage Kaulbergfuß

Die lange Wartezeit für Fußgänger im Bereich der Lichtsignalanlage am Kaulbergfuß ist ein Ärgernis und provoziert viele Rotlichtverstöße. Ziel ist es, die Grünzeiten für Fußgänger zu erhöhen, ohne die Busbeschleunigung an dieser Stelle zu konterkarieren. Hier sollen Lösungsvorschläge erarbeitet und dem Stadtentwicklungssenat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

2.1.4. Fußgängersicherheit Torschuster

Die Engstelle am Torschuster ist ein Dauerbrenner bei der Diskussion der Verkehrsproblematik im Berggebiet. Es sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fußgänger entwickelt werden. Erste Entwürfe liegen vor, sie sollen weiter detailliert, die Kosten ermittelt und die Planungen dem Stadtentwicklungssenat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

2.1.5. Schülerpfade

Viel Unmut und Probleme entstehen durch Hol- und Bringverkehr vor Schulen. Am Kaiser-Heinrich-Gymnasium soll eine Alternative ausprobiert werden: Die Schüler werden nicht mehr vor der Schule abgesetzt, sondern an einem Haltepunkt im Bereich der Kreuzung Panzerleite/Artur-Landgraf-Straße und laufen dann den Rest des Weges zu Fuß.

2.1.6. Restriktive Haltung gegenüber Ausnahmegenehmigungen Domberg

In der Vergangenheit war ein verstärktes Befahren des Domplatzes durch Reisebusse zu beklagen. Dies soll durch eine restriktive Haltung bei der Vergabe von Ausnahmegenehmigungen und bessere Kontrollen eingedämmt werden.

2.1.7. Verkehrsversuch Berggebiet

Der Verkehrsversuch ist ein zentraler Bestandteil der Konvention. Er soll dazu dienen, neue Erkenntnisse zu gewinnen und die Jahrzehnte lange Tradition des Nichtstuns aufzubrechen. Er ist bewusst auf 12 Monate befristet und endet automatisch.

Die Durchführung ist ab 1.4.2011 für eine Dauer von 12 Monaten vorgesehen. Der Verkehrsversuch endet noch vor dem Beginn der Landesgartenschau. Während der Landesgartenschau ist die Durchführung des Verkehrsversuches nicht möglich.

Um den Verkehrsversuch 2011 durchführen zu können, ist neben den notwendigen finanziellen Mitteln (150.000 €) ein verkehrspolitischer Beschluss noch im Jahr 2010 zwingend notwendig.

2.1.8. Zeitliche Beschränkung Parkraum

Parksuchverkehr ist in vielen der engen Gassen im Berggebiet eine Belastung. Es wird deshalb eine Bewirtschaftung der Stellplätze vorgeschlagen. Konkret werden Maßnahmen in der Sternwartstraße und am Jakobsberg vorgeschlagen (vgl. Anlagen 7 und 8).

Jakobsberg (Haus St. Elisabeth):

Hier bestehen Einrichtungen, die Verkehr anziehen. Derzeit bestehen dort kein Bewohnerparken und keine Parkraumbewirtschaftung.

Derzeit finden auf dem Gelände des Elisabethenheims Bauarbeiten statt. Die Fachakademie für Sozialpädagogik (FAKS) ist deshalb ausgelagert. Im Rahmen der Umbaumaßnahmen wurde ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Als flankierende Maßnahme sind u.a. die Einführung eines Shuttle-Verkehrs und die Einführung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung im Umfeld vorgesehen. Die Parkraumbewirtschaftung soll das wilde Parken in der gesamten Umgebung eindämmen; mit dem Shuttle soll eine Alternative zum Auto angeboten werden.

Mit Beginn des zweiten Schulhalbjahres 2010/11 werden die Einrichtungen (FAKS und Altenpflegeschule) wieder in die umgebauten Räume einziehen. Die ebenfalls auf dem Gelände befindlichen Wohngruppen werden bis zu diesem Zeitpunkt geschlossen oder verlagert.

Sternwartstraße:

Die Dauerstellplätze in der Sternwartstraße ziehen viel Parksuchverkehr an.

Im vorhandenen Lizenzgebiet werden die Dauerparkplätze für Bewohner und Kurzparken reserviert. Diese Maßnahme unterstützt das Projekt 60 (Pilotphase Shuttle Stephansberg).

2.1.9. Bahntangente

Bei der Neuordnung des Bamberger Straßennetzes kommt der Bahntangente eine hohe Bedeutung zu. Diese Nord-Südverbindung wird in Zukunft die wichtigste leistungsfähige innerstädtische Nord-Süd - Achse sein. Ihre Funktion besteht dann darin, den innenstadtbezogenen Ziel- und Quellverkehr zu sammeln und gebündelt auf die nördliche und südliche Innenstadtangente zu leiten, sowie die Verbindung zwischen den nördlich und südlich gelegenen Stadtteilen herzustellen.

Beschlüsse zur Bahntangente sind bereits im Rahmen der Rahmenplanung Bahnhof gefasst worden. Weiterhin gibt es bereits einen rechtskräftigen Bebauungsplan für den Verknüpfungspunkt Bahntangente / Pfisterberg.

Planungen im Abschnitt zwischen Pfisterberg und Geisfelder Straße werden derzeit im Rahmen der Planungen für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg erstellt bzw. bereits vorhandene Planungen überarbeitet.

2.1.10. Verlängerung Linie 910 bis Parkplatz Würzburger Straße

Durch diese Maßnahme kann der Parkplatz Würzburger Straße ans westliche Berggebiet (Jakobsberg, St. Getreu, Dom, Haus St. Elisabeth) angebunden werden. Weiterhin wird die Anbindung des Neubaugebietes Giselastraße an den ÖPNV verbessert. Außerdem kann mit einer solchen Busverbindung das Nahversorgungszentrum an der Würzburger Straße von Wildensorg aus mit dem ÖPNV erreicht werden. Dazu ist es notwendig, die Linie 910 über Wildensorg hinaus bis zum Parkplatz an der Würzburger Straße im 30-min-Takt zu verlängern. Im Bereich des Neubaugebietes Giselastraße wird eine Haltestelle eingerichtet. Dazu ist in Fahrtrichtung zum Münchner Ring ein kurzes Teilstück eines Gehsteigs herzustellen. Im Bereich des Nahversorgungszentrums wird ebenfalls eine Haltestelle für die Linie 910 eingerichtet. Hier sind keine baulichen Maßnahmen notwendig, hier ist bereits eine Haltestelle vorhanden.

2.1.11. Runder Tisch Shuttle

Ziel ist die Reduzierung der Verkehrsbelastung des Berggebietes durch den MIV, d.h. Wege, die bisher mit dem Pkw zurückgelegt wurden, sollen in Zukunft mit dem Bus zurückgelegt werden. Dazu ist zielgruppenorientiert ein Bus-Shuttle zu den Zielen im Berggebiet vorgesehen.

In einer ersten Stufe erfolgt eine Bedarfsermittlung und es wird ein Rohkonzept für das Mobilitätsmanagement im Berggebiet erstellt. Dazu wird ein externer Berater mit entsprechenden Erfahrungen eingeschaltet.

Abhängig von den Ergebnissen der Stufe 1 wird dann das Konzept verfeinert und ein Mobilitätsmanagement aufgebaut. Dies kann dann auch auf andere Teile des Stadtgebietes ausgedehnt werden.

Die Erfahrungen des Pilotversuchs am Stephansberg sind mit einzubeziehen.

2.1.12. Pilotphase Shuttle

In einer Testphase am Stephansberg soll ermittelt werden, wie groß das Potential für einen Bus-Shuttle ist.

2.1.13. Aktionsbündnis Berggebiet

Das Aktionsbündnis ist eine ständige Plattform zur Artikulation der Interessen im Berggebiet. Neben der Vermittlung der Interessenslagen in den politischen Raum und gegenüber der Öffentlichkeit fungiert das Aktionsbündnis aber auch als „Selbsthilfeorganisation“ im Gebiet selbst und leistet Beiträge in der Projektumsetzung.

2.1.14. „Lex-Berggebiet“ als Konvention beschließen

Durch Beschluss des Stadtentwicklungssenates soll die Konvention aus dem Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" der Handlungsleitfaden für die Stadt Bamberg werden.

2.2. Weitere Maßnahmen

Die Pilotprojekte sollen vordringlich bearbeitet werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass nicht auch die anderen Maßnahmen weiter verfolgt werden. Wo immer sich eine Gelegenheit ergibt, werden diese Projekte weiter betrieben. Nachfolgend einige Beispiele:

- Im Rahmen der Aufstellung des gemeinsamen Nahverkehrsplans von Stadt und Landkreis Bamberg werden weitergehende verkehrspolitische Ziele diskutiert (vgl. Konvention, Oberziel „Verkehrsbelastung reduzieren“).
- Die Domschule hat im Schuljahr 2010/11 bereits mit Erfolg die Zeiten für den Schulanfang verschoben (vgl. Konvention, Projekt 25 „Arbeitszeiten und Zeittakt der Schulen entzerren“).
- Im Rahmen der Aufstellung des gemeinsamen Nahverkehrsplans von Stadt und Landkreis Bamberg wird die Verbesserung des ÖPNV im Berggebiet diskutiert (vgl. Konvention, Projekt 66 „Im gemeinsamen Nahverkehrsplan mit Landkreis die Erreichbarkeit des Berggebietes mit dem ÖPNV verbessern“).

3. Kosten

Nachfolgend sind die Kosten der Pilotprojekte zusammengestellt, gegliedert nach Planungskosten, Investitionskosten und laufende Kosten.

Die Kosten, die im Haushaltsjahr 2011 anfallen würden, sind in der letzten Spalte ausgewiesen.

Nr.	Kurztitel	Kosten Planung	Kosten Investition	Kosten jährlich	davon Kosten im Jahr 2011
1	Kommunale Geschwindigkeitskontrolle	--	95.000 €	130.000 €	
11	Zebrastrreifen an neuralgischen Punkten	5.000 €	?	--	5.000 €
12	Häufigere Grünphasen für Fußgänger an Lichtsignalanlage Kaulbergfuß	--	?	--	
18	Fußgängersicherheit Torschuster	--	100.000 €	--	
26	Schülerpfade	1.000 €	--	--	1.000 €
27	Restriktive Haltung gegenüber Ausnahmegenehmigungen Domberg	--	--	--	
34	Verkehrsversuch Berggebiet	--	150.000 €	--	150.000 €
39	Zeitliche Beschränkung Parkraum	--	3.500 €	--	3.500 €
43	Bahntangente auch abschnittsweise realisieren	In anderen Planungen bereits berücksichtigt			
53	Verlängerung Linie 910 bis Parkplatz Würzburger Straße	--	5.000 €	155.000 €	5.000 €
55	Runder Tisch Shuttle	5.000 €	--	80.000 €	
60	Pilotphase Shuttle	--	--	25.000 €	25.000 €
84	Aktionsbündnis Berggebiet	--	--	--	
94	„Lex-Berggebiet“ als Konvention beschließen	--	--	--	
	Summen:	11.000 €	353.500 €	390.000 €	189.500 €

Die Kosten für das Jahr 2011 sollen wie folgt gedeckt werden:

Aus der Haushaltsstelle 61000.63010 „Planungskosten Verkehrsplanung“:

Nr. 11: 5.000 €

Nr. 26 1.000 €

Summe: 6.000 €

Aus der Haushaltsstelle 63000.95080 „Umsetzung Verkehrsentwicklungsplan“:

Nr. 60 25.000 €

Nr. 53 5.000 €

Nr. 39 3.500 €

Summe: 33.500 €

Aus der neu zu schaffenden Haushaltsstelle NEU „Verkehrsversuch Berggebiet“:

Nr. 34 150.000 €

Entsprechende Mittelanmeldungen, die diese Summen enthalten, wurden in die Vorbereitung der Haushaltsberatungen eingebracht.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtentwicklungssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis
2. Der Stadtentwicklungssenat beschließt die Konvention aus dem Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" als Handlungsleitfaden für die Stadt Bamberg.
3. Der Stadtentwicklungssenat beschließt (vorbehaltlich der Mittelbereitstellung) folgende weitere Vorgehensweise und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung:
 - 3.1. In Bamberg wird eine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung eingeführt. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Schritte einzuleiten.
 - 3.2. Im Berggebiet ist ein Gesamtkonzept „Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an Straßen“ zu entwickeln. Das Ergebnis ist dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.
 - 3.3. An der Lichtsignalanlage Balthasargäßchen ist zu untersuchen, wie die Grünzeit für Fußgänger optimiert werden kann. Die Ergebnisse sind dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.
 - 3.4. Die Planungen für die Umgestaltung der Engstelle am Torschuster sind weiter voranzutreiben und dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.
 - 3.5. Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung des Domplatzes für Reisebusse sind nur noch in begründeten Einzelfällen zu genehmigen.
 - 3.6. Ab dem 1.4.2011 wird ein auf maximal 12 Monate befristeter Verkehrsversuch durchgeführt. Die Auswirkungen dieses Verkehrsversuchs sind zu dokumentieren. Im Stadtentwicklungssenat wird ein Zwischenbericht sowie nach Abschluss der Maßnahme ein Erfahrungsbericht erstattet werden.
 - 3.7. Die Stellplätze in der Sternwartstraße werden in Stellplätze für Bewohner und Kurzzeitparker [Höchstparkdauer 3 Stunden] umgewidmet.
 - 3.8. Das Lizenzgebiet „Jakobsberg“ wird im Bereich der Bildungseinrichtungen im Haus St. Elisabeth am Jakobsberg gemäß Plan des Stadtplanungsamtes vom 23.11.2010 erweitert.
 - 3.9. Der Stadtentwicklungssenat empfiehlt dem Aufsichtsrat der Stadtwerke, die Verlängerung der Linie 910 bis zum Parkplatz an der Würzburger Straße zum nächsten Fahrplanwechsel umzusetzen.
 - 3.10. Der Stadtentwicklungssenat billigt die probeweise Einführung eines Bus-Shuttles am Stephansberg. Über die Erfahrungen ist im Stadtentwicklungssenat zu berichten.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
X	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren Haushaltsjahr 2011: 190.000 € Haushaltsjahr 2012: 175.000 € Sowie jährlichen Folgekosten von 390.000 €

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des Finanzreferates:

Im Entwurf des Haushaltsplanes 2011 konnten im Vermögenshaushalt die für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes (HSt. 63000.95080) angeforderten 150.000 € aufgrund der Haushaltssituation nicht eingestellt werden. Selbst unter Auflösung aller freien Rücklagen können dort keine neuen Maßnahmen dargestellt werden, die nicht absolut notwendig sind. Für wünschenswerte Projekte steht derzeit kein Euro zur Verfügung.

Lediglich im Verwaltungshaushalt konnten für die Planungskosten der Verkehrsplanung (61000.63010) insgesamt 22.500 € bereitgestellt werden.

Aufgrund des derzeit erkennbaren Defizits in den Finanzplanungsjahren 2012 bis 2014 (jeweils um die 10 Mio. €) kann die Stadt Bamberg auch die im Sitzungsvortrag genannten jährlichen Folgekosten von 390.000 € nicht schultern.

Die Umsetzung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens „Mobilität im Berggebiet“ ist deshalb mittelfristig nicht möglich.

Bamberg, 10.11.2010
Finanzreferat

Bertram Felix
Berufsm. Stadtrat

Amt 20 _____
Peter Distler

SG 200 _____
Thomas Friedrich

(Harald Lang)
stv. Baureferent

Stadtplanungsamt:
(Harald Lang)

.....
(Bernhard Leiter)

Anlagen:

- Anlage 1:** Konvention des Mediationsverfahrens "Mobilität im Berggebiet"
- Anlage 2:** Projektbeschreibungen der Pilotprojekte
- Anlage 3:** Ablauf des Mediationsverfahrens "Mobilität im Berggebiet"
- Anlage 4:** Vortrag von Prof. Lang im Rahmen des Mediationsverfahrens "Mobilität im Berggebiet"
- Anlage 5:** Stellungnahme BV Gaustadt, BV Kaulberg, Bildungszentrum Stephansberg
- Anlage 6:** Stellungnahme BV Stephansberg
- Anlage 7:** Lageplan Parkraumbewirtschaftung Sternwartstraße
- Anlage 8:** Übersichtsplan Erweiterung Lizenzgebiet Jakobsberg
- Anlage 9:** Einwandserwiderung

Verteiler:

- Alle Stadträte
- Alle Referate, Stadtwerke Bamberg
- Amt 20 zur Haushaltsakte