

<p><b>Sitzungsvorlage</b></p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt:</p>	<p><b>Vorlage- Nr:</b>      <b>VO/2017/1163-61</b></p> <p>Status:                      öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum:                      06.10.2017</p> <p>Referent:                    Beese Thomas</p>									
<p><b>Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Bamberg</b>  <b>- Phase 2, Prognose / Szenarien / Ziele</b>  <b>- Billigung der Ziele und Leitbilder</b></p>										
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14.11.2017</td> <td>Umweltsenat</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>29.11.2017</td> <td>Stadtrat der Stadt Bamberg</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	14.11.2017	Umweltsenat	Empfehlung	29.11.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
14.11.2017	Umweltsenat	Empfehlung								
29.11.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung								

**I. Sitzungsvortrag:**

(siehe auch mündlicher Bericht von Planersocietät)

**Bisheriger Ablauf**

- 20.10.2016    Beschluss des Bau- und Werksenates, den Auftrag für die Planersocietät zu vergeben
- 09.03.2016    Beschluss des Umweltsenates über die weitere Vorgehensweise und die Zusammensetzung der Lenkungsgruppe
- 09.05.2016    erste Sitzung der Lenkungsgruppe
- 16.06.2016    öffentliche Auftaktveranstaltung mit anschließendem Online-Dialog
- 20.10.2016    zweite Sitzung der Lenkungsgruppe
- 21.03.2017    Bericht im Fahrradforum
- 03.04.2017    dritte Sitzung der Lenkungsgruppe
- 09.05.2017    Bericht im Umweltsenat zur Phase 1: Bestandsaufnahme und –analyse
- 19.06.2017    öffentliche Veranstaltung zum Thema Phase 2: Prognose / Szenarien / Ziele mit anschließendem Online-Dialog
- 16.09.2017    Informations- und Diskussionsstand auf dem Maxplatz im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität
- 21.09.2017    Festvortrag zur Semestereröffnung der VHS: StadtDenkmal und Verkehr – Das Beispiel Freiburg, Ref.: Prof. Dr. Martin Haag

**Überblick**

Die Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan gliedern sich in 4 Phasen:

- Phase 1: Bestandsaufnahme und -analyse
- Phase 2: Prognose / Szenarien / Ziele
- Phase 3: Handlungsfelder / Maßnahmenkonzept
- Phase 4: Integriertes Umsetzungskonzept

## Aktueller Stand

Aufbauend auf die Phase 1: „Bestandsaufnahme und –analyse“ wurde von Planersocietät ein Zielkonzept entwickelt, das sowohl in der Lenkungsgruppe als auch in den öffentlichen Veranstaltungen diskutiert wurde. Das Zielkonzept liegt nun zur Beschlussfassung vor. Damit soll die Phase 2 „Prognose / Szenarien / Ziele“ zum Abschluss kommen.

## Nächste Schritte:

Aufbauend auf den Zielen und Leitbildern werden Maßnahmenpakete entwickelt und sowohl in der Lenkungsgruppe als auch in einer öffentlichen Veranstaltung diskutiert.

Über das Ergebnis wird dem Stadtrat berichtet.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Umweltsenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Umweltsenat empfiehlt dem Stadtrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Stadtrat beschließt die dargestellten Ziele (Anlage 1) als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes.

## 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:
4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

### Anlage/n:

- Anlage 1: Ziele und Leitbilder
- Anlage 2: Dokumentation der 2. Öffentlichen Veranstaltung
- Anlage 3: Veröffentlichung im Rathausjournal
- Anlage 4: Rückmeldungen Online-Dialog

### Verteiler:

# Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030

**Leitziel:** Bamberg ist in seiner Funktion als (über-)regional bedeutsamer Kultur-, Bildungs-, Einkaufs- und Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität sowie einer stadt- und umweltverträglichen Gestaltung der Mobilität weiter zu stärken.

Partizipation

- Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilität für alle
- Förderung des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV)
- Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Regionalverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der guten Erreichbarkeit
- Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten
- Minimierung negativer Umweltauswirkungen und verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs
- Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung
- Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit

Evaluation

*Die sieben Ziele des VEP stehen gleichwertig nebeneinander!*

# Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030

## Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilität für alle

## Oberziel

### - Förderung einer eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

Ermöglichung einer weitestgehend selbstbestimmten Fortbewegung und Erreichbarkeit, unabhängig von Alter, Vermögen, Bildung, Herkunft, Geschlecht oder körperlichen und geistigen Fähigkeiten

### - Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV

### - Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsalternativen

Erreichbarkeit auf allen Wegebeziehungen und -zwecken ohne eigenes Auto – in der Stadt und in die/aus der Region

*Bis 2030 sind sämtliche Wege in der Innenstadt und mindestens je eine wichtige Fußroute in die Stadtteile barrierefrei ausgestaltet\*. Sollte dies nicht möglich sein, stehen entsprechend barrierefreie, umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zur Verfügung.*

*\* unter Rücksichtnahme auf die historische Stadtgestalt und technische Umsetzbarkeit in begründeten Ausnahmen mind. „barrierearm“*

Unterziele und Handlungsansätze



konkrete Zielsetzung

- bedarfsgerechte Infrastruktur (für Schüler, Senioren und Mobilitätseingeschränkte)
- Gewährleistung Einkommens-, alters- und sozialstellungsunabhängiger Mobilität
- Realisierung barrierefreier/-armer Fußrouten mit festen Qualitätsanforderungen
- barrierefreien Haltestellenausbau voranbringen (inkl. Haltestellenumfeld und Zuwege)
- Koordinierung und Beschilderung von barrierearmen Ausweichrouten bei Baustellen

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

# Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030

## Förderung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV)

- **Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr**  
in allen Altersklassen und auf allen Wegezwecken
- **Attraktivierung des ÖPNV**  
in Bamberg und auf den Stadt-Umland-Relationen
- **Förderung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität**  
z. B. Park + Ride, Bike + Ride, Carsharing
- **Bewusstseinsbildung & Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten / Imageverbesserung des Umweltverbunds**



Unterziele und Handlungsansätze

*Drei von vier Wegen der Bamberger Einwohner (75 % des Modal Split) werden 2030 mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt (heute: 41 % MIV zu 59 % Umweltverbund). Zielsetzung konkrete*

- Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen
- Ausbau und Attraktivierung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur
  - Definition von Hauptrouten und Qualitätsstandards für den Rad- und Fußverkehr
  - stärkere Verknüpfung der Verkehrsmittel, Einrichten von Mobilstationen
  - Angebot von umsteigefreien ÖPNV-Anbindungen von den Stadtteilen zu Hbf. und ZOB
  - Bewusstseinschaffung durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
  - Umsetzung von Mobilitätsmanagement (Betriebe, Schulen, Verwaltung)

## Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030

**Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Regionalverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit**

### - Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel

äußere Erreichbarkeit = der Weg in die Innenstadt / das Stadtzentrum mit allen Verkehrsmitteln  
(im Vergleich dazu: innere Erreichbarkeit = die Wege innerhalb des Stadtzentrums, i.d.R. Fußwege)

- Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs
- Funktionsgerechte und stadt-/umweltverträgliche Führung bzw. Abwicklung des Schwer- und Lieferverkehrs

*Die Stadtteile Bambergs sowie die Verflechtungskommunen sind durch ein breites und attraktives Mobilitätsangebot an das Stadtzentrum angebunden. Es gibt mehr umsteigerfreie und konkurrenzfähige ÖPNV-Relationen (Reisezeitverhältnis max. 1:1,5) sowie direkte, schnell und sicher befahrbare Radwegeverbindungen.*

- Stadt- und anwohnerverträgliche Abwicklung des Pendler- und Durchgangsverkehrs
- regelmäßige ÖV-Anbindung der Verflechtungskommunen als attraktive Alternative zum MIV
- Stärkung der Nutzung von Pedelecs auf regionalen Routen (z. B. Bau von Premium-Radwegen)
- weiterer Abbau von Stellplätzen im innerstädtischen, öffentlichen Straßenraum (Verlagerung in Parkbauten)
- Stärkung dezentraler Angebote für den ruhenden Verkehr, attraktiv mit ÖV bzw. Rad angebunden
- spürbare Reduzierung des Schwerverkehrs im Weltkulturerbebereich

Unterziele und Handlungsansätze



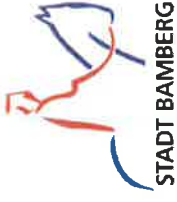
konkrete Zielsetzung

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

# Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030



Planersocietät  
Stadtplanung Verkehrsplannung Kommunikation



STADT BAMBERG

## Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten

## Oberziel

- Wiedergewinnung des öffentlichen Raums durch den Menschen
- Attraktivierung und Vernetzung von Straßen, Wegen und Plätzen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität
- Potenzial von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen

Unterziele und Handlungsansätze



konkrete Zielsetzung

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

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

- innerstädtische Flächenansprüche von Fußgängern und Radfahrern vorrangig berücksichtigen und mit anderen Straßenraumfunktionen in Einklang bringen
- Vernetzung attraktiver Straßenräume
- Nutzung von Freiräumen im Straßenraum durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs (z. B. in dezentrale Parkanlagen)
- Förderung der Nutzung von Carsharing sowie weniger raumbeanspruchenden Verkehrsmitteln

# Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030

## Minimierung negativer Umweltauswirkungen und verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs

### Oberziel

#### - Reduzierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe

insbesondere Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen

#### - Senkung der verkehrsbedingten Lärmbelastung im Stadtgebiet

insbesondere in sensiblen Bereichen (z. B. Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen, Wohn- und Erholungsgebiete)

#### - Nutzung zukunftsfähiger und umweltschonender Fahrzeugtechnologie

*Kurz- bis mittelfristig gibt es keine Überschreitung der EU-Vorgaben bzw. -grenzwerte zur Luftschadstoffbelastung (Stickoxide und Feinstaub) mehr.*

*Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr hat sich bis 2030 um 60 % reduziert (im Vergleich zu heute).*

Unterziele und  
Handlungs-  
ansätze



konkrete  
Zielsetzung

- Beispiele für  
Handlungsfelder  
und Maßnahmen
- deutliche Reduzierung des Anteils von (ineffizienten) Verbrennungsmotoren im Fahrzeugbestand (MIV und ÖV) und insbesondere auf den Straßen im Welterbegebiet
  - Erprobung und Einführung alternativer Antriebe im ÖPNV (z. B. auf Buslinie im Berggebiet)
  - spürbare Senkung der Lärmbelastung an Straßen mit anliegenden Wohn- bzw. Erholungsflächen
  - Durchsetzung weiterer Geschwindigkeitsreduzierungen im Siedlungsgebiet
  - Entwicklung von Lösungsansätzen zur verträglichen Abwicklung von Liefer- und Schwerverkehr



# Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030



Planersocietät  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



STADT BAMBERG

Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung /  
Bestandssicherung und Effizienzsteigerung

Oberziel

- Verbesserung der Abstimmung zwischen Verkehrs-, Flächennutzungs- und Umweltplanung
- bedarfsgerechte und zukunftsfähige Infrastrukturerhaltung & -entwicklung
- effiziente Ausnutzung der bestehenden Infrastrukturf Flächen
- Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote & Mobilitätsalternativen



Unterziele und  
Handlungs-  
ansätze

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

konkrete  
Zielsetzung

- „Innen- vor Außenentwicklung“ und „Stadt der kurzen Wege“
- Einbindung innovativer Mobilitätskonzepte (z. B. Mobilitätsmanagement und Carsharing in Stellplatzsatzung, Logistikkonzepte, z. B. bei Entwicklung der Konversionsflächen)
- Mitdenken von Geh- und Radwegeinfrastruktur (z. B. Querung der Bahntrasse i. R. des Ausbaus der ICE-Strecke)
- Zuteilung entsprechender städtischer Kapazitäten für die Verkehrsplanung und Umsetzung (finanziell, personell)

Beispiele für  
Handlungsfelder  
und Maßnahmen

# Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030

## Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit

### Oberziel

- Kontinuierliche Verringerung der Unfallzahlen und Unfallschwere
- Reduzierung von Konfliktpotenzial und Unfallrisiken
- Stärkung der gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr und Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur
- Abbau von Angsträumen

Unterziele und Handlungsansätze



Langfristiges Ziel ist die Erreichung der „Vision Zero“, d.h. ein Verkehrssystem, in dem niemand getötet oder so schwer verletzt wird, dass daraus lebenslange Schäden resultieren. **konkrete Zielsetzung**

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

- Entschärfung von Unfallschwerpunkten zur Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden
- sichere Führung der Geh- und Radwege (entlang von Straßen und an Knoten)
- Schutz von „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden (Schulwege, Senioren, Rad- & Fußverkehr)
- Aufwertung und Beleuchtung von Unterführungen
- Kampagnen und Kontrollen (z. B. Einhaltung von Geschwindigkeiten, Falschparken)

## 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](http://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](http://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

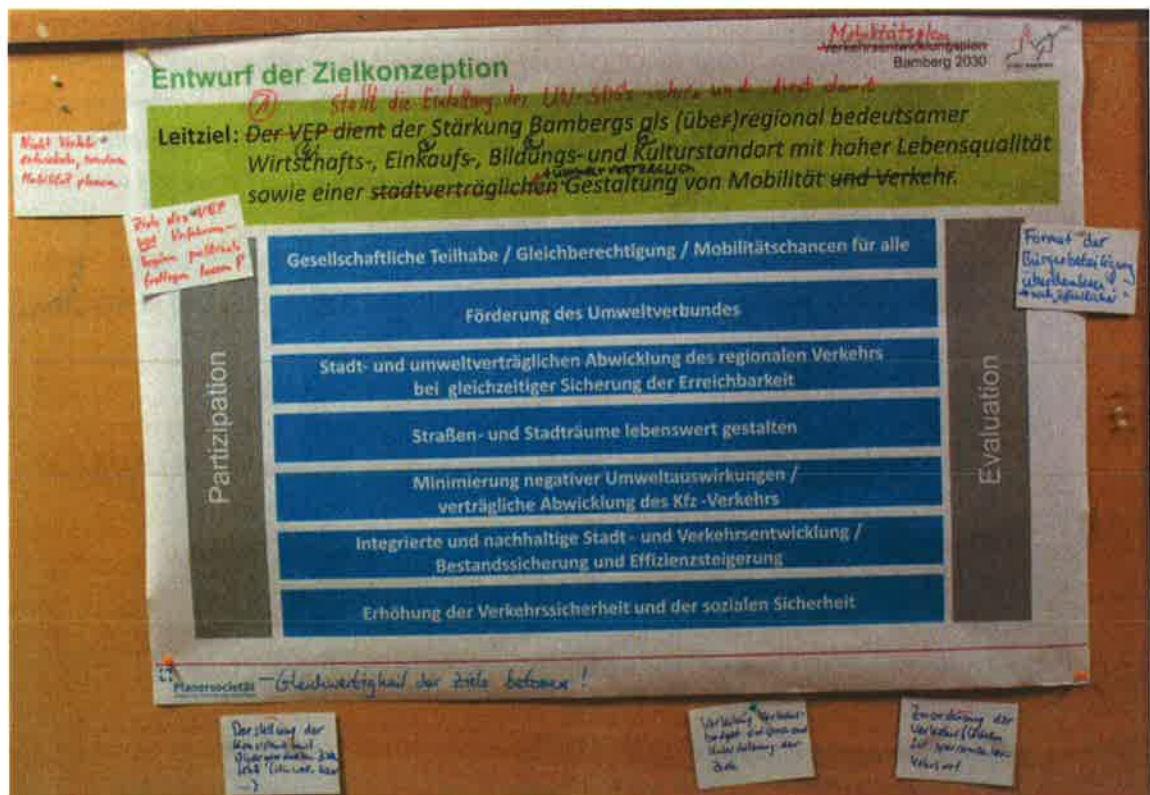
### Anmerkungen im Plenum:

- 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. CO<sub>2</sub>-Ziele)
  - ➔ *Übergeordnete Ziele (Land, Bund, EU) sind in die Ausarbeitung eingeflossen. So sollen z. B. zukünftig keine Emissionsgrenzwerte mehr überschritten werden. Übergeordnete CO<sub>2</sub>-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. Letztlich 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:



- 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

**Unterziele / Handlungsansätze / Strategien**

- Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV
- Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen

*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.*

*Haupttrouten auch für Fußverkehr!!*

**konkrete Zielsetzung**

**Beispiele:**

- bedarfsgerechte Infrastruktur herstellen (für Schüler, Senioren und Mobilitätseingeschränkte)
- Einkommens-, alters- und sozialstellungsunabhängige Mobilität gewährleisten

**Handlungsansätze / Strategien**

*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)*

*Ihre Meinung ist gefragt!*

- 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"> <li>- Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr <i>von Kindesalter an</i></li> <li>- Förderung der Attraktivität des ÖPNV in Bamberg und auf Stadt-Umland-Relationen</li> <li>- Förderung der verkehrsmittelübergreifenden Nutzung (P+R, B+R, Carsharing)</li> <li>- Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes / stärkere Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten</li> </ul> <p>Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split soll sich bis 2030 um <u>20</u> 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"> <li>- Ausbau und Attraktivierung des Fuß- und Radwegenetzes</li> <li>- bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel</li> <li>- Bewusstseinsbildung/ -änderung durch Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>- <i>Kostenlose Fahrradabstellplätze (Fahrrad muss deutlich günstiger sein als Auto!)</i></li> </ul>	<p>Handlungsfelder &amp; Maßnahmenbeispiele</p>

Ihre Meinung ist gefragt!

- **Mobilitätsstationen**  
Carport, F. Bügel, E-bike-Ladestation, Carsharing
- Aufwertung der Wohnquartiere
- Lastenfahrräder fördern
- Verbesserung der "Nachtmobilität" (+Tempokontrollen nachts)
- Akzeptanz des Fahrrad-Mitnahme im Busverkehr
- **Busnetz umstrukturieren, Ø-Linien, Geschwindigkeit erhöhen**
- **50% Radverkehrsanteil bis 2030**
- *Sehr parallele Tangente für Fuß- u. Radverkehr (Kreuzung)*
- Carsharing auf öffentlichen Flächen geht in Freiburg!

- Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr von 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"> <li>- Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel</li> <li>- Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs</li> <li>- Funktionsgerechte und stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs</li> </ul>	Unterziele / Handlungsansätze / Strategien
<p>Jeder Stadtteil Bambergs und die umgebenden Kommunen sollen mit unterschiedlichen und attraktiven Mobilitätsformen an das Stadtzentrum Bamberg angebunden sein. (Erhöhung der umsteigefreien ÖPNV-Relationen und Schaffung direkter Radverbindungen)</p>	konkrete Zielsetzung
<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stadtverträgliche Abwicklung des Pendler- und Durchgangsverkehrs</li> <li>- weitere Verlagerung öffentlicher Parkplätze im Straßenraum in die Parkanlagen</li> <li>- spürbare Reduzierung des Schwerverkehrs im Weltkulturerbebereich</li> </ul>	Maßnahmen und/oder Maßnahmenbeispiele
<p>X über ruhende Verkehr ohne Autostellmöglichkeit muss außerhalb der Innenstadt geparkt werden! (Parkplätze abschaffen) dafür ÖPNV! + Leihfahräder</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

<p><b>- Wiedergewinnen des öffentlichen Raums</b></p> <p><b>- Attraktivierung und Vernetzung von Straßen und Wegen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität</b></p> <p><b>- Potenziale von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen</b></p> <p><i>Flächenparkplätze sind verboten, nur für den öffentlichen Raum</i></p> <p><i>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)</i></p>	<p>Übersicht / Handlungsansätze / Strategien</p> <p>konkrete Zielsetzung</p>
<p><b>Beispiele:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- innerstädtische Flächenansprüche von Fußgängern und Radfahrern vorrangig berücksichtigen und mit anderen Straßenraumfunktionen in Einklang bringen</li> <li>- Vernetzung attraktiver Straßenräume</li> <li>- Nutzung von Freiräumen durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs</li> </ul>	<p>Handlungsmaßnahmen &amp; Maßnahmenbeispiele</p>

Ihre Meinung ist gefragt!

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. B. 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

- 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 gesamten Stadtgebiet

Kurz- bis mittelfristig darf es keine Überschreitungen der EU-Vorgaben bzw. -grenzwerte zur Luftschadstoffbelastung (Stickoxide und Feinstaub) geben.  
Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß soll sich bis 2030 um 40% reduzieren (im Vergleich zu heute).  
80

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 Bundesstraße, ABs nicht erhalten bzw. und der Auto- und Lastverkehr die Anbindung über Wohngebiete nutzt**  
(Gundelsheim z.B.)

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 ✓  
 - bedarfsgerechte & zukunftsfähige Erhaltung & Entwicklung der Infrastruktur ✓  
 - optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur  
 - Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote & Mobilitätsalternativen

*Warum bisher nicht?*  
 Unterziele Handlungsansätze / Strategien

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.

*Wahr*  
 konkrete Zielsetzung

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**

**Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit** Oberziel

Unterziele / Handlungsansätze / Strategien

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

*Ziel für Verkehrstote muss NULL sein.* konkrete Zielsetzung

Die Anzahl schwerverletzter oder getöteter Verkehrsteilnehmender soll sich bis ~~2030~~ 2020 halbieren (gegenüber dem Betrachtungszeitraum 2013-2015).

Beispiele:

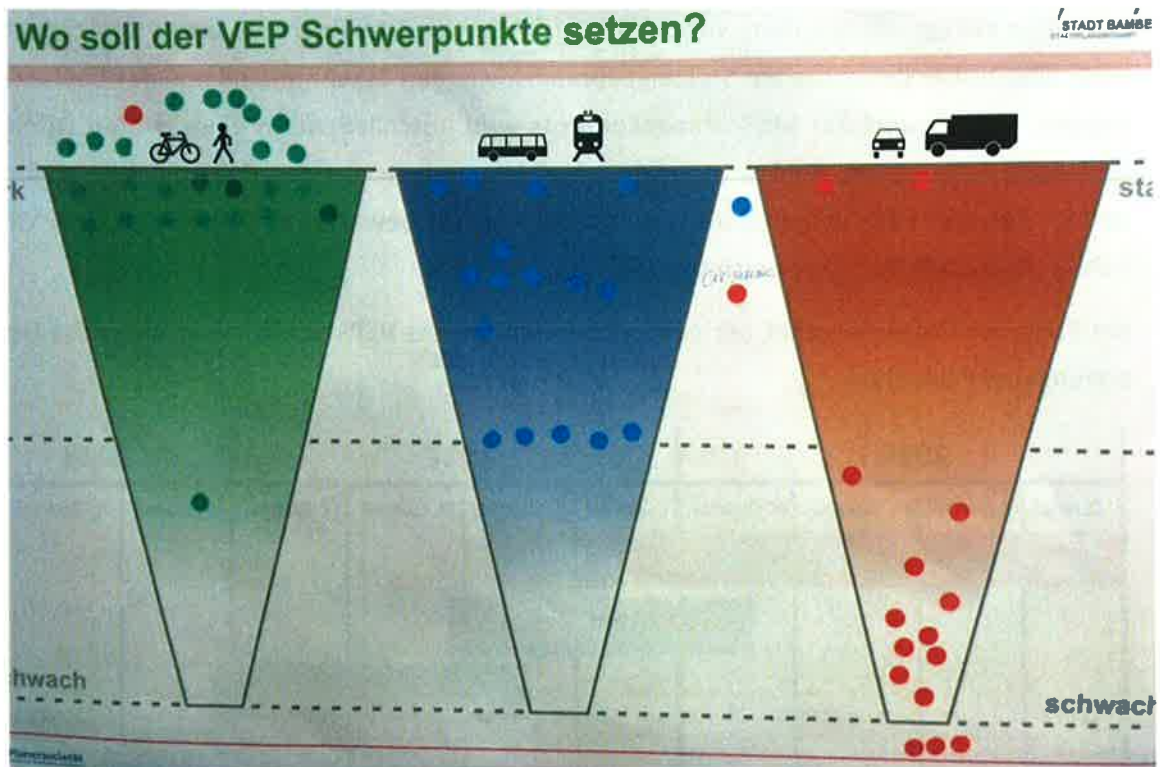
- Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Schutz von „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Senioren, Fußgänger, Radfahrer)

*Ihre Meinung ist gefragt!*

VISION ZERO

- 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.



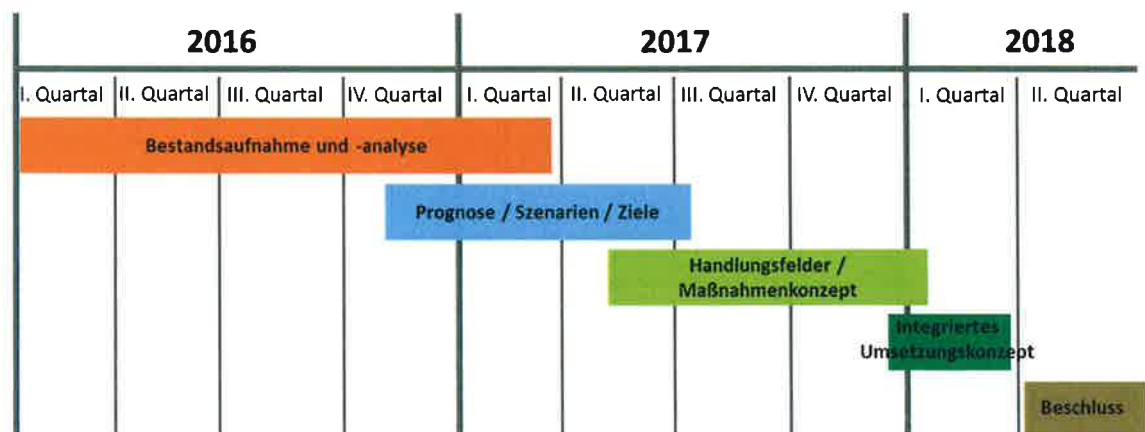
Es wurde deutlich, dass die erwarteten und auszuarbeitenden Maßnahmen des VEP aus Sicht der Anwesenden insbesondere zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs ausfallen sollen. An zweiter Stelle folgt der öffentliche Personenverkehr (Bus & Bahn) inkl. Ansätzen wie Car-sharing. Für Maßnahmen zu Gunsten des MIV 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](http://www.stadt.bamberg.de/vep)

# Millionenförderung für das Kulturquartier Lagarde

Bamberg profitiert vom Bundesförderprogramm Nationale Projekte des Städtebaus

Bamberg profitiert auch in diesem Jahr wieder von finanziellen Zuwendungen aus Berlin: Bundesbauministerin Barbara Hendricks hat nun die 23 „Nationalen Projekte des Städtebaus 2017“ ausgezeichnet. Mit rund 2 Mio. Euro aus dem Bundesförderprogramm wird das Kulturquartier Lagarde unterstützt. Die Fördermittelpaketete nahm Bambergs Bürgermeister Wolfgang Metzner in Berlin entgegen.

Die Schwerpunkte des Nationalen Förderprogramms liegen in diesem Jahr auf dem demographiegerechten und barrierefreien Umbau der Städte und Gemeinden, Maßnahmen zur Konversion von Militärfächen und städtebaulicher Kooperationen. Das Bundesbauministerium fördert die 23 Siegerprojekte mit rund 65

Millionen Euro. Hendricks: „Ich beglückwünsche alle ausgezeichneten Kommunen zu ihren ausgezeichneten Projekten. Ihr Engagement zeigt, dass der deutsche Städtebau innovative und hochwertige Lösungen zu bieten hat.“

„Bamberg ist nicht nur Weltkulturerbe, sondern auch eine lebendige und pulsierende Stadt. Zudem steht sie durch die freiwerdenden Konversionsflächen vor einer großen Herausforderung. Ich freue mich, dass wir mit Ministerin Barbara Hendricks, Staatssekretär Florian Pronold, dem Bamberger Bundestagsabgeordneten Andreas Schwarz und dem Parlamentarischen Staatssekretär und Bamberger Bundestagsabgeordneten Thomas Silberhorn wichtige Freunde Bambergs

in der Bundesregierung haben, die uns bei diesem Anliegen sehr unterstützt haben“, freuten sich Oberbürgermeister Andreas Starke und Bürgermeister und Kulturreferent Dr. Christian Lange. Starke: „Der Zuschuss hilft der Stadt Bamberg enorm bei der Sanierung des Lagarde-Geländes.“



Foto: Bundesbauministerium

Bundesbauministerin Barbara Hendricks mit (v. l.) Staatssekretär Florian Pronold, Bürgermeister Wolfgang Metzner und dem Bamberger Bundestagsabgeordneten Andreas Schwarz.

## Gute Ergebnisse nur mit gemeinsamen Zielen

Bürger diskutieren Verkehrsentwicklungsplan – Online-Beteiligung bis zum 18. August

Zugegeben, die Beteiligung diskussionswilliger Bürgerinnen und Bürger am 19. Juni war geringer als erhofft, aber bei weitem nicht vergebens. Und die Diskussion über Leitbilder und Ziele der künftigen Verkehrsentwicklung in Bamberg ist noch lange nicht am Ende. Bis zum 18. August 2017 kann der Entwurf zum allgemeinen Leitziel und den sieben Oberzielen für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Internet unter [www.stadt.bamberg.de/vep](http://www.stadt.bamberg.de/vep) eingesehen und

kommentiert werden.

Zum zweiten öffentlichen Meinungsaustausch wurden die Ergebnisse der umfassenden Bestandsanalyse vorgestellt. Das Impulsreferat von Michael Adler, Chefredakteur der Zeitschrift fairkehr zum Thema „Stadt für Menschen – Wie wir in Zukunft mobil sein werden“ leitete dann zum Schwerpunkt des Abends über. Deutlich weniger fossil betriebene Autos – so das Fazit des Experten,

aber wie lässt sich dieser Wechsel positiv begleiten? Welche Leitbilder und Ziele sollen städtische Verkehrspolitik und -planung zukünftig mit dem VEP und dem noch zu erarbeitenden Maßnahmenkonzept verfolgen?

Die Verständigung auf ein gemeinsames Zielsystem ist von großer Bedeutung für den laufenden Prozess, die spätere Umsetzung als auch zur Wirkungskontrolle. „Nur mit gemeinsamen Zielen können gute Ergebnisse umgesetzt werden“ – so Bürgermeister Wolfgang Metzner.

Ergänzend zu dem vorliegenden Meinungsbild steht das Zielkonzept nun auch im Internet bis zum 18. August 2017 bereit und kann allgemein kommentiert werden. Die Zusammenfassung aller Meinungsäußerungen soll dann zunächst als gemeinsame Grundlage des VEP im Stadtrat beschlossen werden. Daran anschließend erfolgt die Ableitung von Handlungsfeldern und konkreten Maßnahmen



Foto: Planersocietät

unter Berücksichtigung aller bisher gesammelten Stellungnahmen, sowie den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse. Auch der Entwurf des Maßnahmenkonzepts steht dann im dritten Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung erneut auf dem Prüfstand.

Es wird aber noch bis etwa Mitte 2018 dauern, ehe die politische Diskussion mit Beschluss und schrittweiser Umsetzung folgt. Aus dem derzeit gültigen VEP konnten übrigens rund 60 Prozent der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden. Nun gilt es aber, zunächst das Ergebnis des laufenden Dialogprozesses abzuwarten.

### Der Entwurf

... umfasst ein Leit- und sieben Oberziele, die jeweils relevante Handlungsansätze und Strategien beinhalten. „Der VEP dient der Stärkung Bambergs als (über)regional bedeutsamer Wirtschafts-, Einkaufs-, Bildungs- und Kulturstandort mit hoher Lebensqualität, sowie einer stadtverträglichen Gestaltung von Mobilität und Verkehr“, heißt es im vorgelegten Arbeitspapier, zu dem Anregungen, Ergänzungs- und Änderungsvorschläge ausdrücklich erwünscht sind.

Insgesamt 58 Beiträge wurden am Ende zu den sieben Kernthemen

- „Mobilitätschancen für alle“
- „Förderung des Umweltverbundes“
- „stadt- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung“
- „lebenswerte Straßen- und Stadtraumgestaltung“
- „Minimierung negativer Umweltauswirkungen“
- „integrierte Planung“ und
- „Verkehrssicherheit“

festgehalten. Als Botschaft wurde deutlich, dass Rad-, Fußverkehr und öffentlicher Personenverkehr vorrangig zu verfolgen sind.

**Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg**  
Rückmeldungen zu den Zielen via Internet

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Zentrum Welterbe Bamberg	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	zu den Oberzielen des VEP können wir Folgendes einbringen: Die Reduzierung des Schwerlastverkehrs im Welterbebereich wäre sehr wünschenswert. Insbesondere am ZOB leidet die Bausubstanz sichtlich unter den Einwirkungen des Schwerlastverkehrs.
Bürgerverein Mitte	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	siehe eigenes Blatt
VCD	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	siehe eigenes Blatt
Bürger 1	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	Der Bereich Multi- und Intermodalität wird in Zukunft eine wesentlich stärkere Rolle spielen, als bislang. Dieser Bereich sollte deshalb ein gesondertes Oberziel erhalten. Ich schlage vor die Ziele um ein achtzes zu erweitern und wie folgt zu formulieren: Ziel 8: "Förderung von Multi- und Intermodalität" - Unterziele / Handlungsansätze / Strategien: Schaffung von intermodalen Mobilitätsknotenpunkten - Konkrete Zielsetzung: Die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen soll die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel attraktiver machen. Beispiele (Handlungsfelder & Maßnahmenbeispiele): - Schaffung von Fahrradstellplätzen in unmittelbarer Nähe relevanter Bushaltestellen - Schaffung von Car-Sharing-Parkplätzen in unmittelbarer Nähe relevanter Bushaltestellen"
Bürger 1	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	Aktuell lautet der Entwurf für das Leitziel: Der VEP dient der Stärkung Bambergs als (über-)regional bedeutsamer Wirtschafts-, Einkaufs-, Bildungs- und Kulturstandort mit hoher Lebensqualität sowie einer stadtvträglichen Gestaltung von Mobilität und Verkehr. Dieses Ziel ist so relativ allgemein formuliert und könnte auch über genauso über allen möglichen anderen Plänen und Konzepten stehen. Meine Anregung ist, da es sich ja um einen Verkehrsentwicklungsplan handelt, das Ziel stärker auf den Inhalt "Mobilität" zu fokussieren.
Bürger 1	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	Das Leitziel muss lauten: Der VEP dient der stad- und umweltverträglichen Gestaltung von Mobilität und Verkehr, der Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität und damit verbunden der Stärkung Bambergs als (über-) regional bedeutsamer Wirtschafts-, Einkaufs-, Bildungs- und Kulturstandort.
Bürger 4	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	Bedauerlich ist, dass die Ergebnisse und Ergänzungen der Bürgerbeteiligung von der Veranstaltung in der Blauen Schule im Frühjahr nicht schon in die Unterlagen eingearbeitet waren. Da wurden auch neue Oberziele formuliert. Viele Punkte sind viel zu vage formuliert und lassen sich nach Verabschiedung bequem auf die lange Bank schieben. Wichtig wäre hier ein Anfang, indem für die ersten z. B. 5 Jahre die erforderlichen Fortschritte im Jahresrhythmus mal notiert sind. Zu ergänzen wäre auch, wie übergeordnete Ziele der Stadt auf den VEP wirken (z. B. Umweltziele). Auch über die Finanzierung oder ggf. Priorisierung der Maßnahmen steht nichts im Konzept, Da das Geld in der Stadt solch eine wichtige Rolle spielt, würde eine Darstellung helfen, welche monetären Vorteile die Stadt und ihre Bürger von den Maßnahmen erwarten können (neben verbesserter Mobilität und sauberer Umwelt).
Bürger 4	Entwurf der Zielkonzeption	Der Begriff "stadtvträglich" ist nicht aussagefähig, da nicht im Konsens mit Werten belegt. Hier sollten eher aussagekräftige Adjektive wie umweltverträglich, klimaverträglich, sozialverträglich stehen, die allgemein verständlich und teilweise sogar mit messbaren Zielen aus übergeordneten Programmen quantifizierbar sind (z. B. Klimaziele, Schadstoffgrenzen, Nachhaltigkeitsziele der UN). Auch sollte die Mobilität zuerst in der Reihe der Ziele stehen, da es sich ja um einen VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN handelt. Danach die Lebensqualität, dann die Standortqualität.
Bürger 4	Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle	Beim ersten Oberziel "Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für Alle" sollte das erste Unterziel leicht umformuliert werden und zwar wie folgt (Änderungen hervorgehoben): "Förderung der eigenständigen und zugleich umweltverträglichen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen"
Bürger 4	Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle	Konkrete Zielsetzung: Ersetze barrierearm durch barrierefrei
Bürger 4	Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle	Die konkrete Zielsetzung ist viel zu unkonkret. Bis 2030 sind es 13 Jahre und mindestens 2 Stadtratswahlen. Jährliche Ausbauraten könnten hier helfen. Außerdem würde eine Vorgabe für die Verwendung des Verkehrsbudgets helfen, dass diejenigen Verkehrsmittel vorrangig gefördert werden, die beim Bürger am wenigsten Mobilitätskosten verursachen, so dass bei der Mobilität keine Barrieren durch hohe Kosten entstehen. Grundsätzlich könnte als Leitsatz auch gewählt werden, dass kein Bürger Bambergs aufgrund von Mängeln in der Infrastruktur ein Verkehrsmittel mit höheren Mobilitätskosten für Stadt und Bürger wählt/wählen muss.
Bürger 4	Förderung Umweltverbund	Beim zweiten Oberziel "Förderung des Umweltverbundes" sollten aus dem einen Unterziel "Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr" zwei Unterziele formuliert werden, um die Bedeutung der beiden Verkehrsmittel hervorzuheben, d.h. also - "Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr" und - "Aktivierung der Potenziale im Radverkehr" Die konkrete Zielsetzung ist aus meiner Sicht viel zu niedrig angesetzt und wenig ambitioniert und müsste ambitionierter ausfallen. Ich schlage deshalb als konkrete Zielsetzung folgendes vor: "Der Anteil des Umweltverbundes am innerstädtischen Modal Split soll bis 2030 bei 75% liegen (derzeitiges Verhältnis beim Modal Split: 41% MIV zu 59% Umweltverbund)" und "Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split des Pendelverkehrs soll sich bis 2030 verdoppeln."



**Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg**  
Rückmeldungen zu den Zielen via Internet

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 4	Förderung Umweltverbund	<p>Unterziele: - Radverkehr gesondert nennen Konkrete Zielsetzung: Der Anteil des Umweltverbundes am innerstädtischen Modal Split soll bis 2030 bei 75% liegen (derzeitiges Verhältnis beim Modal Split: 41% MIV zu 59% Umweltverbund) Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split des Pendelverkehrs soll sich bis 2030 verdoppeln. Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split auf 40% bis 2030 Beispiele: <del>Ersetzen vertikales Halteaufstellens der Ziele der Bürgerverkehrs Bedarfsstudie Bamberg</del></p>
Bürger 4	Förderung Umweltverbund	<p>Die Reduzierung des MIV fällt viel zu gering aus. Wenn die Mobilität auch nur um 2% pro Jahr wächst, was allein durch den Bevölkerungszuwachs der Stadt schon weitgehend erreicht wird, dann ist der Absolutwert des MIV auch in 13 Jahren noch so hoch wie heute - mit dem entsprechenden Flächenbedarf, Umweltverschmutzung etc. Gleichzeitig ist dann die Mobilität per Umweltverbund um 50 % gestiegen. Das kann auf den vorhandenen Flächen nicht funktionieren! Die Frage muss sein, wie ich die knappe verfügbare Fläche auf die Verkehrsmittel verteile, so dass eine noch weiter erhöhte Mobilität überhaupt noch abgewickelt werden kann. Daraus muss dann folgen, dass Verkehrsmittel mit effizienter Flächennutzung bevorzugt werden, um den Kollaps zu vermeiden. Für eine Detailbetrachtung fehlen mir die Werkzeuge, aber eine Zielrichtung von 80 % Umweltverbund könnte aus meiner Sicht vielleicht gerade noch Platz in unserer Stadt finden, so dass da auch noch Leute wohnen, arbeiten und einkaufen wollen.</p>
Bürger 5	Förderung Umweltverbund	<p>Einer der Punkte ist die „Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen“ diesen fasse ich mit dem Punkt „Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr“ sowie „Förderung der Attraktivität des ÖPNV in Bamberg und auf Stadt-Umland-Relationen“ und „Förderung der verkehrsmittelübergreifenden Nutzung“ zusammen: Um die Alternativen zum Kfz zu fördern kann einiges getan zu werden. Die Bahn ist z.B. ein sehr leistungsfähiges Verkehrsmittel. Leider verfügen nicht alle Ortschaften über einen Bahnanschluss. Hier kommt das Fahrrad zur Überbrückung der letzten Meile ins Spiel. Leider gibt es bei der S-Bahn vor 9 Uhr einen Fahrradausschluss, d.h. vor 9 Uhr darf kein Rad mitgenommen werden. Zitat von der Webseite des VGN <a href="http://www.vgn.de/fahrradmitnahme/">http://www.vgn.de/fahrradmitnahme/</a> „Zu beachten: Keine Beförderung von Fahrrädern montags bis freitags von 6 bis 8 Uhr - in S-Bahnen, - in Regionalzügen, wenn kein Mehrzweckabteil mit Fahrradsymbol (aus DB-Fahrplanausgang ersichtlich) vorhanden ist.“ Möchte nun jemand früh z.B. in die Nähe von Eggolsheim kann er diese nicht per Rad erreichen, da in Eggolsheim nur die S-Bahn hält. Möchte er aber nach Erlangen oder Hirschaid, kann er den Regionalexpress nehmen in welchem er sein Rad mitnehmen kann. Für das Stadtgebiet Nürnberg mag es Sinn machen Fahrräder in der S-Bahn auszuschließen, aber nicht in der Region Bamberg</p>
Bürger 5	Förderung Umweltverbund	<p>Weiterhin bedarf es für eine Förderung der Bahn eines kostenlosen Parkplatzes für Bahnkunden. Die Bahn ist leider schon teuer genug und ab zwei Personen in einem Auto ohne Sonderangebote schon nicht mehr wirtschaftlich. Daher bedarf es zu deren Förderung kostenlose KFZ-Parkplätze für Bahnkunden. Selbstverständlich gilt das auch für Radfahrer. Ein teures Radhaus ist hier fehl am Platz. Hinzukommt, dass man durch das nervige Ticketziehen, bezahlen usw. einfach viel länger gegenüber einem normalen Fahrradstellplatz braucht.</p>
Bürger 5	Förderung Umweltverbund	<p>Zur Förderung des Radverkehrs: Auch hier lässt sich vieles mit kleinen Maßnahmen verbessern. Gerade in letzter Zeit werden den Leuten auf Veranstaltungen harmlose Getränke wie Mineralwasser in ungefährlichen PET-Plastikflaschen weggenommen. Man begründet dies mit angeblichen Sicherheitsrisiken, nur inwiefern geht von Wasser in Plastikflaschen ein Risiko aus? Die ausgeschenkten Getränke sind meistens deutlich teurer als in einer Gastwirtschaft und das bei Selbstbedienung! Spielt hier das Kommerzinteresse nicht eine viel höhere Rolle? Teilweise darf man noch nicht einmal mehr Rucksäcke oder größere Taschen mitnehmen. Ich weiß nicht in wieweit Sie längere Strecken mit dem Rad zurücklegen, deswegen lassen Sie mich kurz erläutern. Gerade an abendlichen Veranstaltungen wird es nach Einbruch der Dunkelheit sehr schnell kühl oder auch so können sich die Wetterverhältnisse ändern, sodass man oftmals zusätzliche Klamotten als Radfahrer dabei haben muss. Gerade im Sommer, der Hauptsaison des Rads muss man auf eine ausreichende Flüssigkeitszufuhr achten. Wenn Sie nun auf eine Veranstaltung wie beim Jazz- und Bluesfestival auf die Böhmerwiese nur nicht einmal mehr Wasserflaschen mitnehmen dürfen, glauben Sie nicht, dass der potentielle Fahrgastfahrer (bevorzugt aus dem Umland?) dazu</p>
Bürger 5	Förderung Umweltverbund	<p>Für die Förderung des Radverkehrs ist es ebenso förderlich, wenn der Autofahrer ein positives Gefühl gegenüber Radfahren hat, da er so selbst viel wahrscheinlicher aufs Rad umsteigt. Wenn man nun wie in der Langen Straße den Radweg abreißt bzw. vor Abriss ihn auch noch mit Blumenkübeln verstellt und so die Radfahrer auf die Straße nötigt, glauben Sie, dass man damit den Radverkehr fördert? Was hätte man von dem eingesparten Geld nur an andere Stelle für die Förderung des Radverkehrs erreichen können? Welchen Sinn macht es an einem Radweg ein Schild „Fahren auf der Straße erlaubt“ anzubringen? Kennt man als Autofahrer nicht oft genug die Situation das Radfahrer auf der Landstraße fahren, trotz super Radweg nebdrand. Dort wo Autos mit 100 km/h ankommen und so unschöne, wenn nicht gar gefährliche Situationen entstehen. Denken Sie das hebt das Image des Radfahrers beim Autofahrer, sodass er selbst mal aufs Rad steigt?</p>
Bürger 5	Förderung Umweltverbund	<p>Zum Punk „Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes / stärkere Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten“ Leider ist seit einiger Zeit zu beobachten, dass Bushaltestellen umgebaut werden, sodass keine Haltebucht mehr zur Verfügung steht. Dies führt dazu, dass die Autos nicht einfach vorbeifahren können, sondern auf freie Fahrt beim Gegenverkehr warten müssen und natürlich völlig unnötigerweise Abgase ausstoßen, Teilweise ist noch schlimmeres zu beobachten, da wird eine Verkehrsinsel in unmittelbarer Nähe der Bushaltestelle mit blauem Verkehrszeichenpfahl platziert, sodass ein legales Vorbeifahren gar nicht möglich ist. Glauben Sie, dass Autofahrer durch solche Maßnahmen den Bus mögen werden? Trägt es dazu bei Autofahrer auf den Bus umsteigen zu lassen, wenn sie ihn nicht mögen?</p>
Bürger 5	Förderung Umweltverbund	<p>Die genannten Ziele und Maßnahmen sind zu unterstützen. Sie bleiben jedoch nur unverbindliche Absichtserklärungen, solange sie nicht mit entsprechenden Umsetzungsvorschlägen und Finanzmitteln hinterlegt werden. Dazu gehören unter anderem: - eine deutliche Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Das heißt konkret: Reduzierung der Fahrspuren für den MIV zugunsten von Rad, Bus und Fußgängern; deutliche Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Raum; Bewirtschaftung aller Parkplätze im öffentlichen Raum. - die Schaffung einer förderlichen Radverkehrsinfrastruktur (siehe dazu z.B. die Forderungen des gerade eingeleiteten Bürgerbegehrens). Dafür müssen auch entsprechende Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. - erhebliche Verbesserungen beim Busverkehr, sowohl bei den Taktzeiten als auch im Netz. Die Linienpläne der Stadtbusse sind im wesentlichen seit der Einführung des ZOB unverändert. Es bedarf dringend einer Neustrukturierung des Busnetzes, das den Entwicklungen seither Rechnung trägt. Dazu gehören z.B. eine Ringlinie und Tangentialverbindungen (ich nenne als Beispiel eine Direktverbindung der Universitätsstandorte in Bamberg-Ost und Gaustadt sowie eine Direktverbindung der Stadtteile im Bamberger Süden mit dem Bahnhof - früher einmal durch die Linie 3 gewährleistet). Außerdem bedarf es dringend einer Verbesserung der Nachtlinien, sowohl was den Takt betrifft (zumindest Rückkehr zum früheren 30-Minuten-Takt) und der Linienführung, die derzeit zu immensen Umwegen und eigentlich unzumutbaren Fahrtzeiten führt. - eine echte Verknüpfung des ÖPNV in der Region und in der Stadt in Form eines Regionalen Omnibusbahnhofs am Bahnhof (Vorschläge hierfür liegen seit langem vor!). Zusammenfassend lässt sich dies alles nur durch eine Kombination von Push- &amp; Pull-Maßnahmen (Einschränkungen des MIV bei gleichzeitigen Verbesserungen für den Umweltverbund) erreichen, für die eine entsprechende Finanzierung vorhanden sein muss.</p>

**Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg**  
Rückmeldungen zu den Zielen via Internet

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 5	Abwicklung regionaler Verkehr	<p>Beim dritten Oberziel "Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des regionalen Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit" fehlt im ersten Unterziel eine klare Festlegung auf den umweltverträglichen Verkehr. Beließe man es bei der jetzigen Formulierung "Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel" würde das bedeuten, dass der MIV nach wie vor von außerhalb ("äußere Erreichbarkeit") ungestört bis in den Kern der Innenstadt gelangen muss. Unter der äußeren Erreichbarkeit wird die Verkehrserschließung eines Zielgebietes vom Einzugsbereich aus verstanden, also z.B. die Fahrt von der Wohnung zur Innenstadt. Ziel des VEP darf es nicht sein, dass diese Wege bis zum Innenstadtkern mit dem MIV erreichbar sein müssen. Entweder verwendet einen anderen Begriff als "äußere Erreichbarkeit" oder man formuliert das Unterziel um, z.B. in:</p> <p>"Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle (umweltfreundlichen) Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für notwendigen Lieferverkehr und Anwohnerverkehr."</p> <p>In der konkreten Umsetzung muss es dann folgerichtig lauten:</p> <p>"Jeder Stadtteil Bambergs und die umgebenden Kommunen sollen mit umweltfreundlichen Mobilitätsformen an das Stadtzentrum Bambergs angebunden sein. (Erhöhung der umsteigefreien ÖPNV-Relationen und Schaffung direkter, kreuzungsfreier Radverbindungen)"</p> <p>Bei den Beispielen (Handlungsfelder &amp; Maßnahmenbeispiele) sollte es lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Pendler- und Durchgangsverkehrs</li> <li>- weitere Verlagerung öffentlicher Parkplätze im Straßenraum in die Parkierungsanlagen</li> <li>- spürbare Reduzierung des Schwerverkehrs im Weltkulturerbebereich</li> <li>- Parkraumbewirtschaftung"</li> </ul>
Bürger 5	Abwicklung regionaler Verkehr	<p>Unterziele:</p> <p>Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für notwendigen Lieferverkehr und Anwohnerverkehr.</p> <p>Beispiele:</p> <p>Ich gehe davon aus, dass öffentliche PP nicht in Parkanlagen, sondern in Parkierungsanlagen verlegt werden sollen.</p> <p>Es fehlt die konsequente Parkraumbewirtschaftung</p>
Bürger 5	Stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des regionalen Verkehrs	<p>Die Stadtverträglichkeit wird oft genannt und nirgends definiert. Hier sollte die Rückgewinnung des Straßenraums für die Anwohner ruhig mal deutlich erwähnt werden.</p> <p>Bei den direkten Radverbindungen sollten Qualitätsmerkmale aufgenommen werden wie z. B. Mindestbreiten, Kreuzungsvorrang, passende Ampelschaltungen, Abstellanlagen, damit Fahrräder tatsächlich auch gegenüber dem Auto Attraktivitätsvorteile aufweisen können.</p> <p>Eine stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs sollte den Bedarf an ruhendem Verkehr als Ziel aufnehmen, entweder weil andere Verkehrsmittel aus Attraktivitätsgründen gewählt werden oder weil Autos geteilt werden und damit weniger parken. Eine Entlastung könnte auch dadurch erfolgen, dass in der Stellplatzordnung der Stadt weniger (teure) Autostellplätze gefordert werden und mehr (kostengünstigere) Fahrradabstellplätze.</p>
Bürger 6	Stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des regionalen Verkehrs	<p>Diese Ziele sind nur durch eine spürbare Verringerung des MIV erreichbar.</p> <p>Dafür sind zumindest folgende Punkte notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der ÖPNV im Raum Bamberg muss verbessert und ergänzt (Mitfahrgelegenheit, zumindest perspektivisch: autonome Kleinbusse für Schwachlastzeiten und Orte mit geringer Nachfrages als Zubehörsatz werden)</li> </ul>
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	<p>Bei der konkreten Zielsetzung im Oberziel Nummer 4 sollte auch eine Verbesserung des wenig verträglichen Straßenraums als Ziel formuliert werden, deshalb:</p> <p>"Die in der Bestandsanalyse hinsichtlich der Straßenraumverträglichkeit als „nicht verträglich“ und „wenig verträglich“ bewerteten Abschnitte sollen sich um mindestens zwei Qualitätsstufen verbessern." (Die Zahl der Straßenkilometer müssten entsprechend angepasst werden).</p>
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	<p>Konkrete Zielsetzung:</p> <p>Die in der Bestandsanalyse hinsichtlich der Straßenraumverträglichkeit als nicht verträglich und wenig verträglich bewerteten Abschnitte sollen sich um mindestens zwei Qualitätsstufen verbessern</p>
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	<p>Bei der Parkraumbewirtschaftung gab es fast 20 Jahre einen Gebührenstopp. Das ist eine gravierende Benachteiligung anderer Verkehrsarten und Beispiel für das Setzen falscher Anreize. Die Parkgebühren sollten daher an die Preissteigerungen der ÖPNV-Tickets gekoppelt werden (Preisbasis 1999). Es gibt keinen Grund, auf diese Gebühren zugunsten des MIV zu verzichten.</p> <p>Der Parkbedarf könnte auch durch stärkere Unterstützung von Carsharing gefördert werden (z. B. Bereitstellung öffentlicher Flächen, geht in Ulm und Freiburg).</p> <p>Die Attraktivierung und Vernetzung von Straßen und Wegen zugunsten der Aufenthaltsqualität hat vor allem in den Stadtteilen das Potenzial, die Nahversorgung zu stärken. Dies sollte auch explizit als Ziel oder Handlungsfeld auftauchen.</p> <p>Für die Aufenthaltsqualität ist es erforderlich, die geltenden Umweltmissionen jederzeit einzuhalten (Feinstaub, Stickoxide, Lärm etc.).</p>
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	<p>Um zu zeigen wie komplex diese Thematik ist, betrachten wir das Thema Bäume in der Stadt.</p> <p>Kommen wir nun zu einem weiteren, unglaublichen CO2 Verursacher, der auch noch in Konkurrenz mit der optimalen Ausnutzung der öffentlichen Flächen steht.</p> <p>Bestimmt geht es Ihnen so wie es mir bis vor ca. einem Jahr ging und Sie glauben, dass Bäume in der Stadt gut fürs Klima sind, da sie CO2 binden. Leider werden wir bitter enttäuscht und Bäume führen in der Stadt in Summe zu mehr CO2 als ohne Bäume. Nehmen wir <a href="http://www.wald.de/wie-viel-kohlendioxid-co2-speichert-der-wald-bzw-ein-baum/">http://www.wald.de/wie-viel-kohlendioxid-co2-speichert-der-wald-bzw-ein-baum/</a> Dort ist das Beispiel einer 120jährigen Buche genannt, die 3,5 Tonnen CO2 im Laufe ihres Lebens gespeichert hat. Das sind umgerechnet lediglich 80 Gramm CO2 was die Buche täglich speichert. 80 Gramm CO2 ist praktisch nichts, der Mensch stößt pro Stunde rund 44 Gramm CO2 aus. Also reicht die CO2-Aufnahme einer Buche nicht einmal für einen Menschen für 2 Stunden. Die Bäume müssen gepflegt werden, die umfasst mindestens Wässern, Schädelchen Schnitt und mehrmaliges Laubfahnen. Allein bei diesen Tätigkeiten wird eine Menge CO2 frei. Stellt</p>
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	<p>Sehr ärgerlich für Radfahrer sind auch künstliche Hindernisse im Straßenbelag, alias Bodenwellen, wie am Weidendamm. Genauso ärgerlich ist das Haingebiet mit seinen künstlichen Straßenverengungen. Wenn da ein Auto entgegenkommt, muss man als Radfahrer ebenso anhalten. Zum Thema rechts vor links gehe ich an anderer Stelle nochmals ein.</p>
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	<p>Den nächsten Punkt den ich aufgreifen möchte ist „Potenziale von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen“ sowie den Punkt „optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur“ teilweise behandeln.</p> <p>Auch hier gibt es sehr viel Potenzial. So wurden erst kürzlich in der Ringleinsgasse ca. 4 Parkplätze weggenommen und die ganze Straße mit Pfosten versperrt. Finden Sie das einen verantwortungsbewussten Umgang mit Steuergeldern? Diese weggenommenen Parkplätze führen nur zu mehr Parksuchverkehr. Ähnlich verhält es sich mit dem Pfahlplätzchen. Auch hier konnte man bis vor einiger Zeit legal parken, bis jemand per Schild einfach eine Fußgängerzone daraus gemacht hat. Es gibt noch zahlreiche weitere Stellen, die ich Ihnen gerne nennen kann wo man Potentiale ausschöpfen kann.</p>
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	<p>In einer Stadt wie Bamberg, die im Kern mittelalterlich ist und noch dazu Weltkulturerbe, lassen sich diese Ziel nur durch eine Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus) erreichen. Bei den Parkplätzen darf es nicht um eine Verlagerung gehen, sondern um eine spürbare Verringerung. Das heißt: KEIN Ersatz von Straßenparkplätzen durch Tiefgaragen und Parkhäuser!</p>
Bürger 5	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	<p>Hier ist mehr Klartext angesagt. Die erwähnten weiteren Verbesserungen sind zu weich formuliert. Es sollte klar werden, dass eine zunehmende Gesamtmobilität nicht mehr mit dem heutigen Modalsplit abgewickelt werden kann. Dafür hat die Stadt keinen Platz. Außerdem könnten mit dem aktuellen Modalsplit Umweltgrenzwerte zukünftig immer schwieriger nur eingehalten werden. Es muss deutlich gemacht werden, dass signifikante Änderungen im Mobilitätsverhalten erforderlich sind, um Zwangsmaßnahmen wie Fahrverbote zu vermeiden.</p> <p>Wünschenswert wäre aus meiner Sicht ein klarer Bezug zu übergeordneten Zielsetzungen, die für Bamberg verbindlich gelten: Klimabündnis, UN-Klimavertrag, EU-Schadstoff- und Lärmwerte, UN-Nachhaltigkeitsziele etc.</p>

**Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg**  
Rückmeldungen zu den Zielen via Internet

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 6	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	Unter dem Oberziel Nummer 5 sollten folgende konkrete Beispiele (Handlungsfelder und Maßnahmebeispiele) ergänzt werden: "Elektrifizierung der gesamten Busflotte der städtischen Verkehrsbetriebe bis 2030" und "Ausbau der Ladeinfrastruktur"
Bürger 6	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	Konkrete Zielsetzung: Die Mobilität im Bereich des Weiterbes soll bis 2030 emissionsfrei sein. Beispiele: Elektrifizierung der gesamten Busflotte bis 2025. Geeignete Maßnahmen zur Reduktion des MIV an Straßen, wo die Stickoxid- und Feinstaubbelastung weiterhin die Grenzwerte überschreitet.
Bürger 6	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	Konkrete Zielsetzung: Die Mobilität im Bereich des Weiterbes soll bis 2030 emissionsfrei sein. Beispiele: Elektrifizierung der gesamten Busflotte bis 2025. Geeignete Maßnahmen zur Reduktion des MIV an Straßen, wo die Stickoxid- und Feinstaubbelastung weiterhin die Grenzwerte überschreitet.
Bürger 3	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	wir sind Anwohner des Kreuzungsbereiches Geisfelder-Str./Berliner Ring. Tagtäglich erleben wir die ohnehin starke Verkehrsbelastung des Berliner Rings in Form von starkem Verkehrslärm sowie auch Feinstaubauswirkungen. Gerade in verkehrsärmeren Zeiten (Abend- und Nachtstunden der Wochenenden) vernehmen wir, dass verstärkt Auto- und Motorradfahrer mit getunten Fahrzeugen bzw. Auspuffanlagen den Berliner Ring als Rennstrecke benutzen und das bis weit in die Nacht hinein (1-2 Uhr morgens). Wir fühlen uns durch den mutwillig verursachten Lärm in unserer Lebensqualität beeinträchtigt und in der Nachtruhe gestört.  Hiermit beziehe ich mich auf den Punkt: "Minimierung negativer Umweltauswirkungen u. verträgliche Abwicklungen des Verkehrs" Unser Vorschlag: Regelmäßige Kontrollen illegal getunter Fahrzeuge bzw. schärfere Konsequenzen illegaler Fahrzeugenbetriebsnahme! Dieser Zustand mutwilliger Lärm- und Umweltbelastung ist dauerhaft nicht hinnehmbar und fordert Handlungsbedarf!!
Bürger 3	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	Die nächsten Punkte sind „Reduzierung der verkehrsbedingten Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen“ und „Senkung der Lärmbelastungen insbesondere in sensiblen Bereichen“, sowie „optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur“. Das ganze Thema Verkehrspolitik ist sehr komplex und greift sehr ineinander über, deswegen verweise ich hier auf jeden Fall auf die bereits oben genannten Punkte. Rechts vor links ist leider genauso ein unglaublicher Klimakiller, denn man muss vor jeder Einmündung bremsen und beschleunigen. Dies geht mit Lärm, Mehrspritverbrauch und damit klimaschädlichem CO2 einher. Hinzu kommt durch das Bremsen der Bremsstaub und Reifenabrieb, was die Feinstaubbelastung natürlich sogar erhöht. Vorfahrtsberechtigten Straßen haben sich seit langem bewährt. Die Förderung des Radverkehrs ist doch Teil des Verkehrsentwicklungsplans. Selbst als Radfahrer ist man deutlich lieber auf der Vorfahrtstraße unterwegs, da man dort viel zügiger und entspannter vorankommt. Mit rechts-vor-links wird Radfahren viel anstrengender und führt wohl leider dazu, dass einige Fahrten mit dem Auto statt mit dem Rad erledigt werden. Rechts vor Links sollte aus diesem Grund stark eingeschränkt und vorfahrtsberechtigten Straßen ausgewiesen werden. Kommen wir zu Tempo 30, einem weiteren Klimakiller. Je höher der Gang, desto niedriger ist der Verbrauch pro 100 Kilometer. Wenn Sie einen Boardcomputer haben, lassen Sie sich den momentanen Verbrauch anzeigen und fahren Sie eine gerade Straße einmal mit 30 und einmal mit 50 km/h und schauen Sie sich den Verbrauch pro 100 Kilometer an. Sie werden feststellen, dass sie mit 50 km/h sparsamer unterwegs sind. 50 km/h kann man im höchsten Gang fahren, 30 nicht. Der Lärm kann sogar steigen, da man nun in einem niedrigeren Gang fährt. Je schneller das Auto wieder von der Straße ist, desto mehr Fahrzeuge können diese im gleichen Zeitabschnitt passieren, was die Verkehrskapazität erhöht und durch eine abgestimmte grüne Welle (diese hat in Bamberg leider erheblichen Optimierungsbedarf) enorme Mengen an CO2 eingespart werden. Insbesondere Kreuzungen sind mit Tempo 50 wesentlich schneller passiert, was den Verkehrsfluss deutlich erhöht.
Bürger 3	Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung	Beim Oberziel Nummer 6 sollte die konkrete Umsetzung wie folgt ergänzt werden: "Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden bei Planung und Umsetzung der Infrastruktur bevorzugt behandelt." bei den Beispielen und Handlungsfeldern sollte ergänzt werden: "- Car Sharing" "- Neufassung Stellplatzsatzung"
Bürger 3	Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung / Effizienzsteigerung	Konkrete Zielsetzung: Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden bei Planung und Umsetzung der Infrastruktur bevorzugt behandelt.
Bürger 3	Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung / Effizienzsteigerung	Bestandssicherung heißt mehr Verkehr auf den gleichen Straßen und Wegen. Dies würde bei zunehmender Mobilität den sicherheitsgefährdenden Druck an den Schnittstellen zwischen Verkehrsarten erhöhen und damit steigende Unfallzahlen und Aggressivität im Verkehr begünstigen. Effizienzsteigerung bedeutet hier schon eher, die vorhandenen Flächen am ehesten den flächeneffizientesten Verkehrsmitteln zuzuteilen und nur die Flächen dem MIV öffnen, die danach noch verfügbar sind. Das werden noch genug sein. Außerdem muss die Effizienz der verträglichsten Verkehrsmittel gesteigert werden, um sie noch attraktiver zu machen und die Menschen zum Umstieg zu ermutigen. In der Kommunikation müssen die verträglichsten Verkehrsmittel positiv dargestellt werden, um deren Prestige und damit Attraktivität zu verbessern.

**Fortschreibung des VEP für die Stadt Bamberg**  
Rückmeldungen zu den Zielen via Internet

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 3	Stadt-und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung / Effizienzsteigerung	<p>Die nächsten zwei Punkte „Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel“ sowie „Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs“ fasse ich ebenfalls in folgendem Abschnitt zusammen.</p> <p>Um die Erreichbarkeit zu verbessern und den Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, ist eine Verbindung zwischen Stegaurach/B22 und Gaustadt oder Bischberg mehr als sinnvoll.</p> <p>Für die äußere Erreichbarkeit sind auch freie und kostenlose Parkplätze ein entscheidendes Kriterium. Ich hole ein bisschen weiter aus. Anwohnerparkplätze laufen diesem Ziel und weiteren gesellschaftspolitisch wünschenswerten Zielen zuwider. Anwohner stellen sich oftmals auf auch auf „unbeschränkte“ Parkplätze in ihrem Lizenzgebiet. Das führt dazu, dass der Umlandbewohner keinen Parkplatz bekommt und auf der Suche nach Parkplätzen kreisen muss. Der eigentliche Anwohnerparkplatz steht über große Teile des Tages leer, der öffentliche Raum wird nicht sinnvoll genutzt. Dies belastet Anwohner mit Lärm und Abgasen, die Umwelt und erhöht natürlich das Unfallrisiko, denn je mehr Kilometer zurückgelegt werden, desto wahrscheinlicher passiert etwas. Aus dem gleichen Grund sollten Kurzzeitparkplätze an möglichst vielen Stellen in Parkplätzen ohne Zeitbegrenzung umgewandelt werden, da sonst nach der abgelaufenen Zeit man kurven muss bis man den nächsten Parkplatz hat, denn ein einfaches Weiterdrehen der Parkscheibe ist ja nicht erlaubt und würde sicher vom strengen Bamberger Parküberwachungsdienst geahndet werden.</p> <p>Gleichzeitig verleiten Anwohnerparkplätze die Leute eher dazu sich ein eigenes Auto zuzulegen. Gerade Stadtbewohner können in vielen Fällen auf ein eigenes Auto verzichten. Durch Freigabe der Anwohnerparkplätze für alle Autofahrer tritt hier eine wesentlich gerechtere Verteilung ein. Sollte am Wohnort tatsächlich Parkplatzmangel herrschen, wird dies viele Anwohner die Entscheidung für ein eigenes KFZ deutlich überdenken lassen. Um niemanden zu enteignen, kann man z.B. keine neuen Anwohnerparkausweise mehr ausstellen und mit Ablauf des Gültigkeitsdatums für das Lizenzgebiet, wird das Anwohnerparkschild entfernt.</p> <p>Leider ist genauso oft zu beobachten das wertvolle Parkplätze durch Anhänger blockiert werden. Hier sollte eine Regelung getroffen werden, dass ein Anhänger maximal 7 Tage am Stück auf öffentlichen Parkplätzen im Stadtgebiet abgestellt werden darf, danach muss er auf privatem Grund unterkommen. Die Regelung im Stadtgebiet bedeutet, dass der Eigentümer keine Zeit gewinnt, wenn er auf die Idee kommen sollte den Anhänger im Wochenrhythmus von A nach B zu bewegen. Am Stück heißt, dass erst nach einer Unterbrechung von weiteren 30 Tagen der Anhänger wieder für 7 Tage auf öffentlichen Stellplätzen geparkt werden darf.</p> <p>Gleiches gilt für Wohnmobile, es sei denn man wohnt drinnen, dann darf man maximal 4 Wochen am Stück im Stadtgebiet auf öffentlichem Grund stehen (gilt natürlich nicht für spezielle Wohnmobilparkplätze wie am Heinrichsdamm).</p>
Bürger 3	Stadt-und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung / Effizienzsteigerung	<p>Die Steigerung der Geschwindigkeit führt zu einer optimalen Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur, ein weiterer wichtiger Aspekt um diese besser zu nutzen ist im folgenden Abschnitt behandelt:</p> <p>Auch die Totzeiten von Ampeln sind in den letzten Jahren leider erheblich gestiegen. Die Ampel zeigt immer länger für alle Verkehrsteilnehmer rot an, was die Kapazität der Straße erheblich reduziert. Ist es Ihnen auch schon aufgefallen? Durch Reduktion der Totzeiten kann die Grünphase länger aufrechterhalten werden und pro Umlaufzeit mindestens ein bis drei Fahrzeuge je Richtung (insgesamt mindestens vier bis 12 Fahrzeuge pro Umlaufzeit) mehr passieren. Dadurch kommt es zu einer Reduktion von Stau und Abgasen. Auch gibt es zahlreiche Ampeln wo die Fußgänger einige Sekunden früher Grün bekommen als die Autofahrer, die in dieselbe Richtung fahren. Auch hier kann durch eine frühere Grünphase viel fürs Klima getan werden. Genauso wie die Leute für die Rettungsgasse sensibilisiert werden, sollten sie auf zügiges Anfahren an Ampeln sensibilisiert werden. Wenn Sie in Bamberg und Nürnberg fahren, werden Sie einen erheblichen Unterschied feststellen wie viele Fahrzeuge durch eine Grünphase selber Dauer passen. In Nürnberg wird an der Ampel deutlich weniger geschlafen als in Bamberg.</p>
Bürger 3	Stadt-und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung / Effizienzsteigerung	<p>Die angesprochene Zielsetzung, "neue Entwicklungsflächen (Wohnen, Gewerbe, Einkaufen, Freizeit) (...) zukünftig nur noch dort" auszuweisen, "wo attraktive Mobilitätsalternativen zum Kfz bestehen oder diese im Zuge der Planung geschaffen werden", soll ausdrücklich unterstützt werden. Dies würde allerdings ein komplettes Umdenken in der bisherigen, bauherrenorientierten Stadtplanungspolitik der Stadt Bamberg erfordern. Möglich wäre das beim entsprechenden politischen Willen: ab SOFORT!</p>
Bürger 3	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit	<p>Die konkrete Zielsetzung beim Oberziel Nummer 7 muss aus meiner Sicht anspruchsvoller formuliert werden. Als Ziel die "Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten" in eine VEP aufzunehmen empfinde ich als makaber. Ziel aller Planungen MUSS es sein, dass es KEINE Verkehrstoten gibt. Als Formulierungsvorschlag könnte dienen:</p> <p>"Die Stadt Bamberg verpflichtet sich der "Vision Zero" und trägt durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge, dass durch den Straßenverkehr Schwerverletzte oder getötete Verkehrsteilnehmenden der Vergangenheit angehören."</p>
Bürger 2	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit	<p>Konkrete Zielsetzung:</p> <p>Die Stadt Bamberg verpflichtet sich der Vision Zero und trägt durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge, dass durch den Straßenverkehr Schwerverletzte oder getötete Verkehrsteilnehmenden der Vergangenheit angehören.</p> <p>Beispiele:</p> <p>Kommt es zu schweren Unfällen mit Personenschaden und ist die jeweilige Ausgestaltung des Unfallortes für den Unfall (mit-) verantwortlich, verpflichtet sich die Stadt Bamberg, den Unfallort innerhalb von sechs Monaten durch entsprechende bauliche Maßnahmen zu entschärfen.</p>
Bürger 2	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit	<p>Das Sicherheitsziel im Verkehr kann nicht anders sein als Null Verkehrstote. Natürlich gibt es Zwischenziele, aber daran, dass es letztlich keine Verkehrstote mehr geben soll, kann es keine Zweifel geben.</p> <p>Wesentliche Hebel neben Infrastrukturmaßnahmen sind auch kostengünstige Kommunikationsmaßnahmen zur Sensibilisierung und z. B. Fahrradstreifen, um gerade im langsamen Verkehr eine Disziplinierung aller zugunsten aller zu erreichen.</p>



# **Zum VEP 2030**

## **Ebene 2: Ziele und Leitbilder**

### **Anregungen des Bamberger VCD**

Es gehört zu den herausragenden Aufgaben von Stadtrat und Stadtverwaltung, eine Organisation von Mobilität und Verkehr herzustellen, die zu Menschen, Umwelt und Stadt passt. Die geforderten Qualitäten fallen leider nicht vom Himmel; sie brauchen zielbewusste Entscheidungen. Der VEP soll dafür eine Hilfestellung sein, auch durch klare und massive Leitbilder.

In unseren ANREGUNGEN vom Juli 2016 haben wir bereits einige Leitbilder und Ziele umrissen. Heute legen wir eine Schippe nach, mit Konkretisierung und Detaillierung.

Die Verkehrszahlen, Verkehrsgefährdungen und Verkehrsbelastungen in unserer Stadt sind zu groß. Für die Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger hat unsere Stadt reiche Potentiale, durch ihre vorzeitliche Platzierung und ihr vielfältiges Erbe aus 10 Jahrhunderten. Soll der Verkehr diese Potentiale weiter sabotieren und ruinieren? Nein.

*Die Verkehrszahlen, Verkehrsgefährdungen und Verkehrsbelastungen müssen kleiner werden.*

Gewinner werden Wohn- und Aufenthaltsqualität sein, Stadtqualität und Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger.

Die folgenden Ziele und Leitbilder tun etwas dazu.

#### **Leib und Leben: Luftdreck und Audiomüll**

Bis 2030 ist die Luftbelastung deutlich unter die von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen Schwellenwerte gedrückt

(Selbstverständlich lassen wir uns nicht mit den Messwerten der LfU-Station an der Frischluftschneise Löwenbrücke ablenken. Es geht vor anderem um die Dreckfracht in den verkehrlich überlasteten Straßenschluchten der Innenstadt.)

Die Lärmgrenzwerte werden auch in allen Hauptverkehrsstraßen ff. spürbar unterschritten

#### **Leib und Leben: Unfälle**

In unserer Stadt gibt es zu viele Unfälle. Die besonders Leidtragenden sind Kinder, Fußgänger und Radler. Bambergs Verkehr muss sicherer werden

Der VEP-Analysebericht von 2016 verstieg sich zu dem Urteil „Die Verkehrssicherheit ist in der Stadt Bamberg insgesamt nicht als kritisch zu bewerten“; das ist ein grober Missgriff. Zumal sich die Autoren schon mit dem nächsten Satz selbst widersprechen: „Jedoch liegt die Verunglücktenrate in einem vergleichsweise erhöhten Wertebereich“ (S. 146).

Bagatellisierung hilft der Malaise nicht ab, und gedrechselte Formulierungen auch nicht

Zugleich mit der Verabschiedung des VEP 2030 bindet der Stadtrat die Gestaltung des Stadtverkehrs in Vision Zero ein. Bis 2030 sind alle unfallträchtigen Orte und Strecken wirksam entschärft und die Zahlen der Verletzten sind auf die Hälfte reduziert

Bisher schämt sich eine Mehrheit des Stadtrates nicht, Veränderungen von Straßenbau und

Verkehrsführung, die der Verkehrssicherheit wegen geboten sind, zum Beispiel wegen des Wegfalls von ein paar Stellplätzen für Motorfahrzeuge abzulehnen (Pointstraße/Egelseestraße, ...). Das ist eine moralische Bankrotterklärung.

Bis 2030 akzeptiert eine Mehrheit der Stadträtinnen und Stadträte das Prinzip „Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor“.  
(Dieses Prinzip ist *allen* Bundesbürgern durch die VwV-StVO verpflichtend vorgegeben.)

## **Barrieren**

Lange vor 2030 sind die Gehsteige in der ganzen Stadt in einem Zustand, der auch Rollstuhl und Rollator als gleichberechtigte Verkehrsmittel anerkennt

Die Gehsteige halten mindestens die dann gültige Mindestbreite ein. Wo das nicht möglich ist, hat der Straßenraum höhengleiche Verkehrsfläche (bei herabgesetzter Höchstgeschwindigkeit)

Gehsteige sind frei von behindernd abgestellten Fahrzeugen aller Art

Sitzgelegenheiten und Wasserspender gibt es in kurzen Abständen

Taktile Leitsysteme u. Ä. gewährleisten ein durchgängiges sicheres Wegenetz

Toiletten gibt es in genügender Dichte

Der Busverkehr ist bereits bis 2022 vollkommen barrierefrei  
(auch der ZOB ...)

## **Mobilitätsmanagement**

Bis 2030 sind die verkehrsmindernden Chancen von Mobilitätsmanagement voll genutzt, in allen sich bietenden Bereichen: In Betrieben aller Größen, Schulen aller Formen, Verwaltung aller Ämter, für interessenbezogene Bürgergruppen (wie Neubürger, Studierende, Senioren, ...), Touristen aller Klassen, ...

Alle verkehrstreibenden Einrichtungen (Dekanate, Stadtverwaltung, Versicherungen, ...) und Unternehmen (Bosch, Stoschek, Wieland, ...) sind eingebunden in Mobilitätsmanagementsysteme

## **Straßengestaltung**

Die städtebaulichen Prioritäten, die im Lauf der 50er Jahre entwickelt worden sind, haben den privaten Pkw an die Spitze gehoben, und auf ihn hin sind die Straßen optimiert worden. Mit dieser Straßengestaltung sind Pkw-Interessen zu bedienen, nicht aber die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.

Deswegen werden Straßenräume bis 2030 nach einem anderen Prinzip gestaltet: sie werden als Aufenthaltsräume betrachtet und „Von außen nach innen“ angelegt

Es ist die Perspektive des Fußgängers, die für Stadtqualität bürgt. Stadt- und Verkehrsplanung haben nun den Fußgänger als Bezugspunkt

Neue Straßen werden nicht mehr gebaut, Versiegelungen für motorisierte Infrastruktur schrittweise rückgebaut. Der Erhalt der vorhandenen Straßen ff. verschlingt einen solchen Anteil an den Haushaltsmitteln, dass es im Stadtrat nur noch für Reduzierung von Asphaltflächen Mehrheiten gibt. Politische Splittergruppen, die weiter Wahlprozente durch Anbiederung an hard core-Automobilisten zu ergattern suchen, splintern weiter auf.

## **Flächenverteilung**

Die Struktur des Verkehrs ist an den Verteilungsschlüssel für die Verkehrsflächen gebunden. Verkehrswissenschaftler und Verkehrstechniker empfehlen eine Straßeneinteilung im Verhältnis 30 : 40 : 30. Der Stadtrat beschließt mit Verabschiedung des VEP 2030 einen Fahrplan, die Straßen auf diesen Schlüssel hin umzubauen.

Im Jahr 2030 sind die Fortschritte bereits augenfällig: Die Umverteilung gemäß 30 : 40 : 30 ist eine Frischzellenkur. Sie gibt der Stadt ein neues Gesicht und Straßen und Plätzen neues Leben.

## **Der ruhende Verkehr ...**

### **• ... der Fußgänger**

Lange vor 2030 haben die Stadträtinnen und Stadträte (fast) alle den Fußverkehr als Segment und Säule der Verkehrspolitik entdeckt. Das Zu-Fuß-Gehen wird nicht mehr nur in Sonntagsreden beschwafelt, sondern als gleichwertige Verkehrsform anerkannt. In Senaten und Vollsitzung sind einschlägigen Anträgen sachkundige Aussprachen und klare Mehrheiten sicher

Die Fußgänger sind keine homogene Gruppe, sondern eine Vielzahl sehr verschiedener Gruppen. Die Mobilität von älteren Menschen, Sportlern, Kindern, Erwachsenen mit Kindern, Spaziergängern, Menschen mit Bewegungseinschränkungen, ... gleichermaßen zu unterstützen, hat der Stadtrat zielgruppenspezifische Maßnahmen maßschneidern lassen

Zum Beispiel auch Sitzgelegenheiten in kurzen Abständen  
(was gut ist für Eltern mit Kindern und für Senioren, ist gut für alle)  
(der demographische Wandel unterstreicht das)

Spielorte für Kleine und Große gibt es auch in der Innenstadt  
(um zum Beispiel Einkaufsgänge zu erleichtern, zum Verweilen zu locken, ...)

### **• ... der Radler**

Lange vor 2030 gibt es auch ausreichend viele Radstellplätze, rad- und nervenschonend, dezentral in kleinen Gruppen, und nahe an den Orten, wo sie gebraucht werden

Abstellanlagen auch für hochwertige Räder

E-Räder finden an vielen Stellen Ladesäulen

Gehwege sind frei von behindernd abgestellten Rädern

### **• ... des mIV**

Stadtprägende Straßen sind frei von parkenden Motorfahrzeugen (Lange Straße, Kranen, Königstraße, ...)

im Besonderen die Straßen im Berggebiet

und ebenso die Plätze rund um Kirchen

Alle Parkstreifen sind durch ausreichende Sicherheitstrennstreifen von Radwegen und Radstreifen getrennt

(Wo das nicht möglich ist, sind die Parkstreifen aufgelassen)

Das Halteverbot auf Radwegen und Radstreifen wird beachtet

Gehwege sind tabu



Die Stellplatzverordnung wird so genutzt, dass alternative Mobilitätsangebote gefördert und Stellplätze für private Pkw's überflüssig werden

Die Tiefgarage Maxplatz ist Quartiersgarage für Anlieger

Das Parkleitsystem ist umgebaut zu einer Wegweisung, die überflüssigen Fahrten vorbeugt (Ein Negativbeispiel heute ist die irre Wegweisung zum Parkhaus Maxplatz)

Es gibt wirksame P&R-Angebote für Pkw-Pendler aus Richtung Hallstadt und aus Richtung Troisdorf/Bischberg

Carsharing gewinnt durch Stellplätze im öffentlichen Raum, dezentral und verteilt über das ganze Stadtgebiet

Falls es dabei bleibt, dass das E-Auto als nächster Standard durchgesetzt wird: Eine ausreichende Ladeinfrastruktur ist installiert, an öffentlichen und nicht-öffentlichen Stellplätzen

#### ● ... der Touristen

Durch deutliche Verkleinerung der Zahl der Tagestouristen und noch deutlichere Verkleinerung der Zahl der anreisenden Pkw ist der Adrenalinausstoß rund um die (Bus- und Pkw-) Stellplätze halbiert

Viele Stellen bieten Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck, Einkäufe, ...

Die vielen weit verteilten Sitzbänke werden gerne genutzt

## **Der bewegte Verkehr**

Bis 2030 ...

ist die Bausubstanz unserer Stadt vor verkehrlichen Erschütterungen wirksam geschützt (besonders in der Altstadt, besonders im Berggebiet)

Statt des bisherigen Flickenteppichs gibt es großräumige Verkehrsanordnungen (Je häufiger die Anordnungen wechseln, umso mehr ist der Fahrer abgelenkt und verunsichert. Selbstverständlich treibt das die Unfallzahlen nach oben und geht auf Kosten auch der anderen Verkehrsteilnehmer)

Tempo 30 ist Basisgeschwindigkeit, mit nötigen Abweichungen nach unten (Berggebiet, Königstraße, Lange Straße, ...) und verantwortbaren Abweichungen nach oben (50 km/h vielleicht am Berliner Ring und am Münchner Ring)

Das Format Shared Space (im Sinn etwa der österreichischen Begegnungszone, mit angepasster Geschwindigkeit, bei maximal Tempo 20) ist offensiv genutzt (Es ist eine Verkehrsform, die für unsere Stadt geradezu geschaffen ist)

So lange die StVO dabei nur stückweise mitspielt, werden verkehrsberuhigte Bereiche (heute oft in Bonsai-Format) zu nennenswerter Größe erweitert und neue Bereiche eingerichtet (Matern & Sutte, rund um St. Getreu, Judenstraße mit Stephansberg, ...)

Viele Experimente zu alternativen Mobilitätsangeboten in anderen Städten sind sorgfältig studiert und adaptiv abgekupfert

Etliche Bushaltestellen sind zu Mobilitätsstationen ausgebaut. Sie lassen reibungslos von einer Verkehrsart in eine andere wechseln

Alle Mobilitätsstationen sind, mit voller Absicht, als verkehrspolitische Denk-mal-e für umweltverträgliche Mobilität eingesetzt

Auf ihre gestalterische Wirkung ist besonderer Wert gelegt. Sie bringt optische Werbewirksamkeit für Umweltverbund und Carsharing

## **Der bewegte Verkehr: Der Umweltverbund**

Ein Umweltverbund *ist realisiert*: Die Teilsysteme Fuß-, Rad-, Bus-, Bahnverkehr sind zu einem Gesamtsystem entwickelt

Der Umweltverbund tritt als umfassendes Vernetzungsangebot auf und ist auf multimodale/intermodale Nutzungsketten ausgelegt. Er unterstützt den flotten Wechsel der Verkehrsarten allgemein, und besonders durch die differenzierten Mobilitätsstationen

Im Modalsplit ist der Umweltverbund um 10 Prozentpunkte gestiegen auf 70 %

Großveranstaltungen finden ohne zusätzlichen mIV statt

### **• Der Umweltverbund: Die Fußgänger**

„Die Gehwegbreiten sind i. d. R. ausreichend“ heißt es auf Seite 106 des Analyseberichts. Ja - wo haben die Rechercheure denn recherchiert?

Auf vielen Strecken sind heute die Wegbreiten nicht ausreichend. Auf ebenso vielen Strecken sind die baulichen Wegbreiten ausreichend, aber durch geduldetes oder angeordnetes Gehwegparken (halbseitig, ganzseitig) den Fußgängern entzogen und durch den mIV missbraucht. Beides zusammen ergibt für die Fußgänger ein ganz anderes Bild

Bis 2030 soll es tatsächlich so sein: „Die Gehwegbreiten sind i. d. R. ausreichend“ und entsprechen den Regelwerken

Die Flächen für die Fußgänger sind nicht mehr die Restflächen, sondern - entsprechend RAST 06, RAST XY, und des Prinzips „Straßenraumgestaltung von außen nach innen“ - die Anker der Verkehrsführung

Das Wegenetz für Fußgänger ist flächendeckend und ohne Lücken

Das Wegenetz nutzt zahlreiche Abkürzungen (Block-Durchwegungen, ...), optimiert Mfz-freie „Schleichwege“ und minimiert die Störungen durch andere Verkehrsgruppen

Das eigenständige Grüne Wegenetz wird intensiv und exzessiv genutzt. Was manchen überrascht

Es gibt ein Wege-Monitoring, das die Wege in Schuss hält

„Die Innenstadt ist autofreie Fußgängerzone“ steht auf Seite 36 des Analyseberichts. Das ist eine gewagte Vision. Der VCD ist dabei

Residenzstraße, Karolinenstraße und Domplatz sind Fußgängerzonen *ohne* mIV

Die heute vorhandenen Querungshilfen sind vollzählig erhalten

Weitere sichtbar nachgefragte Querungshilfen sind eingerichtet (Mittlerer Kaulberg, ...)

Alle Querungshilfen sind sicherheitstechnisch first class

Die Wartezeiten für Fußgänger an den Ampeln sind spürbar verkürzt. Krasse Fälle (wie bisher zum Beispiel am Pfahlplätzchen) sind seit langem abgestellt

An Kreuzungen ist das Rundum-Grün Standard, bei akzeptabler Wartezeit für die Fußgänger.

Die Anzeige der Wartezeit hat sich als deutliche Hilfe erwiesen, Warten erträglicher zu machen

Am Berliner Ring ist für die Fuß- und Radquerungen an allen Ampeln Exklusiv-Grün geschaltet

Alle Unterführungen (Bahn, Berliner Ring, ...) sind so umgebaut, dass man sie auch als

Fußgänger ungefährdet und angstfrei benutzen kann

Gehwege sind an einschlägigen Stellen gegen rücksichtslose Parker besonders geschützt

Rücksichtslos abgestellte Fahrräder gibt es auf Gehwegen nicht mehr

Auf den gemeinsamen/getrennten Geh- und Radwegen bleiben Fußgänger ohne Gefährdung durch Radler (Regnitzuferwege, ...)

Fußgänger, Spaziergänger und Wanderer haben im Bereich der Gartenstadt einen eigenen Autobahnübergang

Fußgänger, Spaziergänger und Wanderer bewegen sich in den umliegenden Naherholungsgebieten ohne Gefährdung durch Fahrzeuge, auch ohne Gefährdung durch Radler und Mountainbiker (Hauptsmoorwald, Michelsberger Wald, Hain, Bruderwald, ...)

Die Mülleimer im ganzen Stadtgebiet haben ausreichendes Fassungsvermögen und ausreichende Leerungsfrequenzen. In Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen stehen sie (mindestens) in Sichtweitenabstand

Die Beleuchtung der Wege ist ausreichend, aber nicht mehr als nötig

Für die Räumung aller Fußwege im Winter ist Sorge getragen. Dem Winterdienst für die Fahrbahnen ist es selbstverständlich, dass der Platz für die Fußgänger frei bleibt (statt den Schnee der Fahrbahn auf den Gehsteig zu räumen)

#### • **Der Umweltverbund: Die Radler**

Die Infrastruktur wird heute dem hohen Radverkehrsanteil nicht gerecht, und dem hohen Radverkehrspotential noch weniger

Bis 2030 ist dieses Missverhältnis korrigiert

Alle Radverkehrsführungen sind dann (mindestens) regelwerkkonform und genügen den Trends der Rechtsprechung

Alle City-Routen sind ohne Lücken, in richtliniengerechten Breiten, mit Sicherheitstrennstreifen überall wo zweckmäßig

Alle angeordneten Radwege und Radführungen werden auch den Anforderungen der vielen E-Radler gerecht

Alle Radverkehrsanlagen (Hochborde/ Streifen/...) sind frei von baulichen Hindernissen (Ampelmasten, Verkehrsschilder, ...)

und frei von rücksichtslos abgestellten Mülltonnen, Sperrmüll und Mfz

Beim Streit Radstreifen oder Hochbord wird das Sicherheitsgefühl der Radler selbstverständlich berücksichtigt. Ebenso selbstverständlich ist, dass die objektiven Befunde zu Gefährdung und Sicherheit durch baulich abgetrennte Radwege dadurch nicht ausgehebelt werden. Entscheidungen werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten getroffen

Die Radwege zu den Gemeinden im Umland sind so ausgebaut, das sie den Fußgängern Platz lassen, die Nutzungsfrequenzen steigern und Radler und Fußgänger sicher führen

Die Radwege im gesamten Stadtgebiet werden vom Winterdienst frei gehalten; die Cityrouten werden bevorzugt geräumt

Durch geduldiges Zureden und nach vielen kostenpflichtigen Verwarnungen respektieren auch (fast) alle Radler die Gehwege als Gehwege

### • **Der Umweltverbund: Der Busverkehr**

Bis 2030 ist ein GUTER ÖPNV-STANDARD realisiert. Auch die Defizite in den Schwachlastzeiten sind behoben; die Takte zum Beispiel in den Nachtzeiten sind verdichtet.

Alle innerstädtischen Relationen zu ZOB und Bahnhof bieten einen Fahrpreis-/Fahrzeit-Indikator  $< 1,0$  und damit eine HOHE VERBINDUNGSQUALITÄT

Die Zahl der nötigen Umstiege ist  $\leq 1$

Auch die Gaustadter haben nun eine attraktive Verbindung zum Bahnhof

Das Haltestellennetz bietet (fast) allen Einwohnern maximal 300 m zur nächsten Haltestelle. Aber nicht 300 m virtuelle Luftlinie wie bisher, sondern 300 m als echte Weglänge

An etlichen Haltestellen (auch neben den Mobilitätsstationen) gibt es Abstellanlagen für Räder

Die Haltestellen bleiben frei von rücksichtslos parkenden Motorfahrzeugen

Die Busbeschleunigung ist deutlich wirksam, besonders an Ampeln

Ein Nahverkehrsplan ist umgesetzt, der diesen Namen wirklich verdient. Dadurch gib es attraktive Angebote auch für Pendler und auch in den Schwachlastzeiten

Die Verbindungen für Pendler zu ZOB und Bahnhof bieten ebenfalls HOHE VERBINDUNGSQUALITÄT (Indikator  $< 1,0$ ), die Zahl der nötigen Umstiege ist weiter  $\leq 1$ .

Die Umsteigezeiten sind gut akzeptabel

Lange vor 2030 fahren die Stadtbusse ohne Verbrennungsmotor

### • **Der Umweltverbund: Die Bahn**

VDE 8.1 hat einen schonenden Ausbau im Bestand gefunden, mit großzügigem Lärmschutz für alle, ohne mehr oder weniger wirkungslose überzogene Maßnahmen

Der Bahnhaltelpunkt Bamberg-Süd ist fußgänger- und radlerfreundlich angebunden und entlastet Bamberg-Süd vom motorisierten Verkehr

Der Bahnverkehr ist gut mit dem Busverkehr verzahnt

Der Bahnhofsvorplatz ist die reibungsfrei funktionierende Schnittstelle von Fuß, Rad, Bus und Bahn

und durch die lebendige und grüne Gestaltung ein attraktiver Willkommensgruß an die Ankommenden

### **Der bewegte Verkehr: Pkw und Lkw**

Der motorisierte sogenannte „Individualverkehr“ ist um  $\frac{1}{4}$  reduziert

der Lkw-Verkehr um  $\frac{1}{2}$

(City-Logistik – bitte mit Hirn)

das mIV-Pendeln um  $\frac{1}{4}$

Im Modalsplit der Stadt ist der mIV um 10 Prozentpunkte gemäßig auf 30 %

Die in der Stadt ständig verkehrenden Flotten (Busse, Taxis, Fahrzeuge der Betriebe und Einrichtungen) fahren ohne Verbrennungsmotor

Dank offensiven Promotings wird ein erheblicher Anteil des innerstädtischen Güterverkehrs durch Lastenfahrräder bewältigt („letzte Meile“)

Die Schulen sind ohne Eltern-Taxis

Die Blechkolonnen durch Lange Straße und Königstraße sind halbiert

In allen Straßen mit Fußgängern und Radlern, in denen Gehsteig oder Radweg unmittelbar an die Fahrbahnen von Pkw und Lkw anschließen, ist die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder kleiner

### **Der bewegte Verkehr: Die Fliegerei**

Seltsamerweise fehlt diese Sparte von Ärgernis & Belastung & Gefährdung im Analysebericht. Ist das die Ankündigung, dass ab 2030 der Luftraum Bambergs frei gehalten wird? Dann begrüßen wir das sehr.

Falls nicht, dann sollte wenigstens das sein:

Alle Anträge von Stoschek & Combattanten auf Anhebung des Flieger-Höchstgewichts und auf Zulassung zusätzlicher Maschinen sind abgelehnt. Eine Flugschule für Hubschrauber gibt es nicht

Der Flugunterricht der Polizeischule findet im Bereich des Flugplatzes Breitenau statt und lässt alle Siedlungsgebieten in Ruhe

Der Luftraum über allen Wohngebieten und allen Verkehrsräumen ist frei von Drohnen aller Art

### **Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrsentwicklung: Die Akteure**

Der VEP wird in Federführung einer externen Firma erstellt. Für diese Entscheidung danken wir Stadtrat und Stadtverwaltung. Nur so haben wir die Chance, uns das Leitbild zu setzen „Kindische Streitereien um partei- und verwaltungspolitische Vor- und Nachwürfe bleiben aus“. Danke!

Die Wegweisung für die Schritte der Realisierung des Plans ist Sache der Stadträtinnen und Stadträte. Selbstverständlich liegt es in der Hand der jeweiligen Mehrheiten, welchen Plan sie verabschieden – und was von dem verabschiedeten Plan sie zur Realisierung kommen lassen. Unser Leitbild heißt: Bis 2030 ist ein auf das Wohl von Menschen, Umwelt und Stadt hin ambitionierter VEP 2030 *umgesetzt* und alle Vorhaben sind gediegen finanziert.

Die Arbeit der Realisierung liegt beim Baureferat. Für die aufwändigen Aufholarbeiten – etliche der Ziele und Maßnahmen des VEP 2001 sind bis heute nicht umgesetzt – und den weiteren Fortgang reicht die bisherige Stellenausstattung nicht. Die forcierte Entwicklung des Radverkehrs und noch mehr des neu in Angriff zu nehmenden Fußverkehrs können nicht neben einem Sammelsurium anderer Aufgaben erledigt werden. Fuß- und Radverkehr brauchen einen neuen Anlauf und neuen Schwung – die Abteilung Verkehrsplanung braucht dafür eine eigene Stelle Fußverkehrsbeauftragter und eine eigene Stelle Radverkehrsbeauftragter.

Unser Leitbild heißt: Gerne dürfen das auch eine Fußverkehrsbeauftragte sein und eine Radverkehrsbeauftragte.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten eine gute Hand!

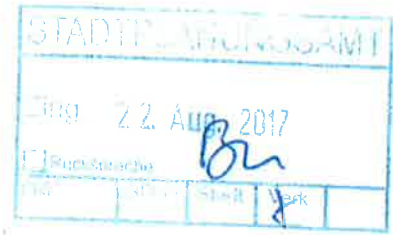
Bamberg, im August 2017



Bürgerverein  
Bamberg Mitte e.V.

Bürgerverein Bamberg-Mitte e.V. | Weide 7 | D-96047 Bamberg

Bernhard.Leiter  
Stadtplanungsamt/Verkehrsplanung  
Untere Sandstraße 34  
96049 Bamberg



19. August 2017

Verkehrsentwicklungsplanung 2030  
Kurze Stellungnahme des BV Mitte

Sehr geehrter Herr Leiter,

wir haben im Vorstand des Bürgervereins Mitte e.V. den auf der Website der Stadt Bamberg hinterlegten Verkehrsentwicklungsplan besprochen. Die aufgeführten Ziele erscheinen uns sinnvoll und ausgewogen. Bei der konkreten Ausgestaltung wird es sicher den ein oder anderen Konfliktpunkt geben, aber das sollte die Gesamttrichtung nicht in Frage stellen. Wir wünschen viel Erfolg bei der Umsetzung!

Mit freundlichen Grüßen

Sabine Sauer  
1. Vorsitzende

Reiner Dietz  
2. Vorsitzender



GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

## Für die Sitzung des Umwelt- und Verkehrssenats am 14.11.2017

TOP: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Bamberg - Phase 2,  
Prognose / Szenarien / Ziele - Billigung der Ziele und Leitbilder

## ANTRAG

Wir beantragen, den Entwurf „Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030“ in folgenden Punkten zu ändern bzw. zu ergänzen (*Änderungen/Ergänzungen kursiv*).

### 1. Betrifft: Oberziel 2 „Förderung des Umweltverbunds“

Ziel des Änderungsantrags: **Wir schaffen mehr! Beispiel: Die Radverkehrsstrategie der Stadt Bamberg setzte den Anstieg des Radverkehrs auf 30% für das Jahr 2020 als Ziel – erreicht wurden die 30% schon 2015, und das trotz wenig radverkehrsfördernder Rahmenbedingungen. Deshalb sollte das Ziel für den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr engagierter sein: 80% (statt der 75% im Entwurf).**

Konkrete Änderungen im VEP:

Unterziele (zusätzlich): *Stärkung des Umweltverbunds auf Schulwegen*

Konkrete Zielsetzung: *Der Anteil des Umweltverbunds am innerstädtischen Modal Split soll bis 2030 bei 80% liegen. Der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split des Pendelverkehrs soll sich bis 2030 verdoppeln. Erhöhung des innerstädtischen Radverkehrsanteils am Modal Split auf 50% bis 2030. Bis 2030 sollen 90% der innerstädtischen Schulwege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt werden.*

Beispiele (zusätzlicher Punkt): - *Kontinuierliche Weiterverfolgung der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid Bamberg“*

### 2. Betrifft: Oberziel 3 „Regionalverkehr“

Ziel des Änderungsantrags: **Die Stadt, insbesondere die Innenstadt, muss für alle Menschen erreichbar sein, nicht für alle Verkehrsmittel! Gefördert werden soll deshalb die umweltverträgliche Erreichbarkeit der Innenstadt.**

Konkrete Änderungen im VEP:

Unterziele: Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle *umweltfreundlichen* Verkehrsmittel.  
*Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für notwendigen Lieferverkehr und Anwohnerverkehr.*



Beispiele: - weitere Verlagerung öffentlicher Parkplätze im Straßenraum in die *vorhandenen Parkierungsanlagen*  
- *flächendeckende Parkraumbewirtschaftung*

### **3. Betrifft: Oberziel 5 „Umweltauswirkungen“**

Ziel des Änderungsantrags: **Die Verkehrswende muss auch kommunal gestaltet und angeschoben werden. Die Schadstoffbelastung in städtischen Straßen ist durch innovative Technik und verkehrslenkende Maßnahmen zu senken.**

Konkrete Änderungen im VEP:

Konkrete Zielsetzung (zusätzlich): *Die Mobilität im Weltkulturerbe soll bis 2030 emissionsfrei sein.*

Beispiele (zusätzlich): - *Elektrifizierung der gesamten Busflotte bis 2030.*

- *Ausbau der Ladeinfrastruktur*

- *Geeignete Maßnahmen zur Reduktion des MIV an Straßen, wo die Stickoxid- und Feinstaubbelastung weiterhin die Grenzwerte überschreitet.*

### **4. Betrifft: NEUES Oberziel 8 „Förderung von Multi- und Intermodalität/ verbesserte Verknüpfung aller Verkehrsmittel“**

Ziel des Änderungsantrags: **Die Mobilität von morgen setzt auf intelligente, situations- und bedarfsgenaue Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Eine moderne Verkehrsplanung muss das Ziel haben, diese optimal zu kombinieren.**

Konkrete Ergänzung im VEP (zusätzlich):

Unterziele: *Schaffung von intermodalen Mobilitätsknotenpunkten*

Konkrete Zielsetzung: *Die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen soll die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel attraktiver machen.*

Beispiele: - *Schaffung von Fahrradstellplätzen in unmittelbarer Nähe relevanter Bushaltestellen*

- *Schaffung von Car-Sharing-Parkplätzen in unmittelbarer Nähe relevanter Bushaltestellen*

- *Mobilitätskarte*

Gertrud Leumer

Tobias Rausch