

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Bamberg

Rückmeldungen via Internet zu Zielen

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 achttes 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 stadtverträglichen 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. Mein Textvorschlag lautet: "Der Verkehrsentwicklungsplan hat das Ziel, die Mobilität aller Menschen in unserer Stadt und unserer Besucher zu sichern, gleichzeitig ökologischen und sozialen Ansprüchen an unser Mobilitätsverhalten gerecht zu werden und die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen."
Bürger 1	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	Das Leitziel muss lauten: Der VEP dient der stadt- 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.

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 4	Entwurf der Zielkonzeption / Leitziel	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>
Bürger 4	Entwurf der Zielkonzeption	<p>Der Begriff "stadtverträglich" 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).</p> <p>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.</p>
Bürger 4	Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle	<p>Beim ersten Oberziel "Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für Alle" sollte das erste Unterziel leicht umformuliert werden und zwar wie folgt (Änderungen hervorgehoben):</p> <p>"Förderung der eigenständigen und zugleich umweltverträglichen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen"</p>
Bürger 4	Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle	<p>Konkrete Zielsetzung: Ersetze barrierearm durch barrierefrei</p>
Bürger 4	Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilitätschancen für alle	<p>Die konkrete Zielsetzung ist viel zu unkonkret. Bis 2030 sind es 13 Jahre und mindestens 2 Stadtratswahlen. Jährliche Ausbauraten könnten hier helfen.</p> <p>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.</p> <p>Grundsätzlich könnte als Leitsatz auch gewählt werden, dass kein Bürger Bamberg aufgrund von Mängeln in der Infrastruktur ein Verkehrsmittel mit höheren Mobilitätskosten für Stadt und Bürger wählt/wählen muss.</p>
Bürger 4	Förderung Umweltverbund	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr" und - Aktivierung der Potenziale im Radverkehr" <p>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:</p> <p>" Der Anteil des Umweltverbundes am innerstädtischen Modal Split soll bis 2030 bei 75% liegen (derzeitiges Verhältnis beim Modal Split: 41% MIV zu 59% Umweltverbund)"</p> <p>und</p> <p>"Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split des Pendelverkehrs soll sich bis 2030 verdoppeln."</p>

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 4	Förderung Umweltverbund	<p>Unterziele: - Radverkehr gesondert nennen</p> <p>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</p> <p>Beispiele: Ergänze: Kontinuierliche Weiterverfolgung der Ziele des Bürgerbegehrens Radentscheid Bamberg</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.</p> <p>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:</p> <p>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 http://www.vgn.de/fahrradmitnahme/ „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-Fahrplanaushang ersichtlich) vorhanden ist.“</p> <p>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>

Anonym	Themenfeld	Kommentar
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 wie weit 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 nun nicht einmal mehr Wasserflaschen mitnehmen dürfen, glauben Sie nicht, dass das potentielle Fahrradfahrer (besonders aus dem Landkreis) dazu veranlasst lieber mit dem Auto hinzufahren, da sie so weder zusätzliche Kleidung noch Getränke brauchen?</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?</p> <p>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 nebendran. 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 Punkt „Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes / stärkere Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten“</p> <p>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 Verkehrszeichenpfeil 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>

Anonym	Themenfeld	Kommentar
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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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- & Pull-Maßnahmen (Einschränkungen des MIV bei gleichzeitigen Verbesserungen für den Umweltverbund) erreichen, für die eine entsprechende Finanzierung vorhanden sein muss.
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 & Maßnahmenbeispiele) sollte es lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Pendler- und Durchgangsverkehrs - weitere Verlagerung öffentlicher Parkplätze im Straßenraum in die Parkieranlagen - spürbare Reduzierung des Schwerverkehrs im Weltkulturerbebereich - Parkraumbewirtschaftung"

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 5	Abwicklung regionaler Verkehr	<p>Unterziele: Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für notwendigen Lieferverkehr und Anwohnerverkehr.</p> <p>Beispiele: Ich gehe davon aus, dass öffentliche PP nicht in Parkanlagen, sondern in Parkieranlagen verlegt werden sollen. 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. Dafür sind zumindest folgende Punkte notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der ÖPNV im Raum Bamberg muss verbessert und ergänzt (Mitfahrgelegenheit, zumindest perspektivisch: autonome Kleinbusse für Schwachlastzeiten und Orte mit geringer Nachfrage als Zubringer) werden. - bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (dazu gehört z.B. auch ein besseres Angebot für Bahnfahrer, die am Abend in Bamberg ankommen). - Die Verringerung der Parkplätze im öffentlichen Raum darf nicht mit der Schaffung neuer Kapazitäten in Parkhäusern und/oder Tiefgaragen verbunden sein. Die vorhandenen Kapazitäten sind völlig ausreichend. perspektivisch sollte auch die Tiefgarage unter dem Maxplatz nur für Anwohner zur Verfügung stehen. - Für Logistikdienstleister müssen umwelt- und stadtverträgliche Lösungen gesucht werden (E-Mobilität, Lastenfahrräder usw.).
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: "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: Die in der Bestandsanalyse hinsichtlich der Straßenraumverträglichkeit als nicht verträglich und wenig verträglich bewerteten Abschnitte sollen sich um mindestens zwei Qualitätsstufen verbessern</p>

Anonym	Themenfeld	Kommentar
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 Umweltimmissionen 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.</p> <p>Nehmen wir http://www.wald.de/wie-viel-kohlendioxid-co2-speichert-der-wald-bzw-ein-baum/ 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, dies umfasst manchmal Wässern, jährlichen Schnitt und mehrmaliges Laubkehren. Allein bei diesen Tätigkeiten wird eine Menge CO2 frei. Steht wegen eines Baumes ein Parkplatz weniger zur Verfügung und fahren nur 10 Autos am Tag deswegen 100 Meter mehr, haben allein diese Autos schon mehr CO2 ausgestoßen als der Baum überhaupt bindet. Bedenken Sie auch, dass Bäume durch ihr Harz Autos verschmutzen und auch Vögel gerne dort druntergeparkte Autos zukoten. Nicht nur auf der Fahrt zur Waschanlage wird jede Menge CO2 ausgestoßen, auch noch bei der Autowäsche selbst. Hinzu kommt natürlich der Effekt der Verschattung vor Fenstern, wodurch häufiger das Licht eingeschaltet wird, was wiederum zu mehr CO2 führt, vom erhöhten Heizwärmebedarf durch Verschattung im Winter ganz zu schweigen.</p> <p>Ich möchte Bäume in der Stadt nicht verteufeln, sie haben sicherlich an gewissen Stellen ihre Berechtigung. Diese Betrachtung soll vielmehr aufzeigen wie komplex die Zusammenhänge sind.</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>

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 6	lebenswerte Straßen- und Stadträume	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!
Bürger 6	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	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. 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.
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 Welterbes 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 Welterbes 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 Fahrzeuginbetriebnahme! Dieser Zustand mutwilliger Lärm- und Umweltbelastung ist dauerhaft nicht hinnehmbar und fordert Handlungsbedarf!!

Anonym	Themenfeld	Kommentar
Bürger 3	Umweltauswirkungen / verträgliche Abwicklung Kfz-Verkehr	<p>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.</p> <p>Rechts vor Links sollte aus diesem Grund stark eingeschränkt und vorfahrtsberechtigten Straßen ausgewiesen werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Bürger 3	Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung	<p>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"</p>
Bürger 3	Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung / Effizienzsteigerung	<p>Konkrete Zielsetzung: Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden bei Planung und Umsetzung der Infrastruktur bevorzugt behandelt.</p>
Bürger 3	Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung / Effizienzsteigerung	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>In der Kommunikation müssen die verträglichsten Verkehrsmittel positiv dargestellt werden, um deren Prestige und damit Attraktivität zu verbessern.</p>

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 Parkplätze 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>

Anonym	Themenfeld	Kommentar
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.</p> <p>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 Verkehrsoffer. Natürlich gibt es Zwischenziele, aber daran, dass es letztlich keine Verkehrsoffer 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>