

# **Teil B**

## **Ziele**

## **1 Zusammenfassung**

### **Zusammenfassend läßt sich für die Situation in der Stadt Bamberg feststellen:**

Die Funktionsabläufe innerhalb der Stadt und die oberzentrale Funktion Bambergs verursachen ein vielfältiges Verkehrsgeschehen, dabei werden die Wege der Bamberger Bevölkerung zumindest 1997 noch überwiegend (61 %) mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln (Umweltverbund) abgewickelt<sup>1</sup>. Andererseits ist der Kfz-Verkehr immer noch das wichtigste Verkehrsmittel in der Stadt. Dem muss insofern Rechnung getragen werden, dass dieses Verkehrsmittel auch im Sinne der oberzentralen Funktion Bambergs und seiner wirtschaftlichen Bedeutung seine Verkehrsfunktion erfüllen kann. Angesichts der durch den Kfz-Verkehr verursachten erheblichen Störungen, Behinderungen und Belästigungen für das funktionale, gestalterische und ökologische Erscheinungsbild der Stadt und für die anderen Verkehrsarten muss der städtische Kfz-Verkehr im Sinne einer Arbeitsteilung hauptsächlich dort seine Bedeutung erhalten, wo er als notwendiges Verkehrsmittel wichtige Funktionen erfüllt. Das bedeutet keine Politik gegen das Auto, sondern im Sinne einer Umverteilung in Abhängigkeit von den jeweiligen räumlichen Bedingungen den Einsatz des jeweils sinnvollsten Verkehrsmittels zu fördern. Immer das Verkehrsmittel soll vorrangig zum Einsatz kommen, das für die jeweilige Transportaufgabe am besten geeignet ist.

### **1.1 Ausblick**

Die zukünftige Entwicklung des Verkehrsgeschehens hängt zwar von vielen äußeren, von der Stadt nicht oder kaum beeinflussbaren Bedingungen ab, läßt aber für eine kommunale Verkehrspolitik noch erhebliche Spielräume.

#### **◆ Allgemeine Rahmenbedingungen**

Bei den allgemeinen Rahmenbedingungen kann bis zum Jahr 2010 von folgendem ausgegangen werden:

- Die Bevölkerungszahl in der Stadt wird insgesamt leicht abnehmen.
- Die Motorisierung der Bamberger Bevölkerung wird noch zunehmen, insbesondere werden sich die Frauen und alten Menschen stärker motorisieren als in der Vergangenheit. Insgesamt ist jedoch der Sättigungsbereich erreicht. Bei Fortschreibung der vergangenen Zuwachsraten ist in Bamberg bezogen auf 2010 mit ca. 51.000 PKW für die Bamberger Bevölkerung zu rechnen, das sind ca. 7.500 mehr als heute. Dies würde einer Motorisierung von über 700 PKW je 1.000 Einwohner gegenüber 518 in 1998 entsprechen.
- Sofern es gelingt, die Anzahl der Arbeitsplätze in Bamberg zu stabilisieren bzw. zu erhöhen, zeichnet sich vor dem Hintergrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung ab, daß diese Arbeitsplätze zunehmend von Beschäftigten besetzt werden, die nicht in Bamberg wohnen. Daraus würde ein erhöhtes Pendleraufkommen resultieren.
- Hinsichtlich der Fahrzeugstruktur ist mit einer durchgreifenden Veränderung im Bereich der Lkw im Rahmen der Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs-

---

<sup>1</sup> Bezieht man den nach Bamberg einströmenden Verkehr ein, dann dreht sich das Verhältnis um: ca. 62 % aller Wege (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) werden mit dem Kfz ausgeführt.

marktes zu rechnen. Über Preiskonkurrenz und Rationalisierungsdruck werden dadurch große Lkw (mit Anhänger) vermehrt auf die Straßen drängen.

- Durch die diskutierten bzw. bereits in Aussicht genommenen Entwicklungen am Laubanger, am Bahnhof, im Süden Bambergs und in der Innenstadt und durch das geplante Gewerbegebiet zwischen B 26 und A 70 werden Kunden und Besucher und damit zusätzlicher Verkehr nach Bamberg gezogen. Aufgrund der besonders im Norden Bambergs - aber auch an den anderen Standorten - sehr autoorientierten Planungen werden diese zusätzlichen Fahrten größtenteils durch den motorisierter Individualverkehr (mIV) geleistet. Dies bedeutet, daß sich der ModalSplit zu Lasten der übrigen Verkehrsarten in Richtung motorisierter Individualverkehr (mIV) verschiebt.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten für Verkehrswegeinvestitionen werden durch die Plafondierung der Mittel aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz nicht mehr mit den bisherigen Zuwachsraten zur Verfügung stehen. Daraus resultiert die Notwendigkeit eindeutiger Prioritätensetzung für investive Maßnahmen in allen Verkehrsbereichen.

Vor diesem Hintergrund sind grundsätzlich zwei Szenarien der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010 denkbar. Dabei geht es im wesentlichen um die Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsarten und vor allem um die Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt und in der Region.

### **Szenario 1: Trend 2010**

Trend 2010-Entwicklung heißt: Es wird eine Entwicklung unterstellt, bei der heutige Vorstellungen und Verhaltensweisen ungebrochen auch für die Zukunft gelten. Mit steigender PKW-Verfügbarkeit, unverändertem Verhalten der Bevölkerung und einer weiterhin auf die Autoerreichbarkeit ausgerichteten Siedlungsentwicklung wird verstärkt das private Auto auch für solche Wege genutzt, die heute noch mit anderen Verkehrsmitteln erledigt werden. Danach würde der Anteil des Kfz-Verkehrs<sup>1</sup> an den Wegen um ca. 6 % ansteigen. Im Zusammenhang mit der Zunahme der Wege insgesamt bedeutet dies, daß die Anzahl Wege mit dem Auto um ca. 35 % höher<sup>2</sup> sein würden als 1997.

Die Handlungsschwerpunkte kommunaler Verkehrspolitik liegen bei diesem Szenario der Verkehrsentwicklung in den Bereichen

- Straßenausbau und Straßenneubau (Umgehungsstraßen, Tangenten),
- Knotenpunktsausbau (u.a. zweigeschossige Kreuzungsbauwerke),
- Stellplatzausbau in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren (zusätzliche Tiefgaragen/Parkhäuser).
- Optimierung der Verkehrssteuerung für den Kfz-Verkehr.

Das verkehrliche Szenario der Status-quo-Entwicklung hat für die Stadt und den Stadtverkehr deutlich erkennbare Auswirkungen:

- Gravierende Zunahme der Wege mit dem Auto und damit auch der Flächeninanspruchnahme, der Lärmbelastung, der Luftverschmutzung, der Unfallgefahr, der Be-

---

<sup>1</sup> Die Zunahme der Wege der einzelnen Verkehrsmittel findet bei diesem Szenario nicht gleichmäßig, sondern zum überwiegenden Teil beim mIV und hier fast ausschließlich beim ein- bzw. ausstrahlenden Verkehr statt.

<sup>2</sup> Dies zeigt sich auch an der Erhöhung der gefahrenen Fahrzeugkilometer von ca. 950.000 Fahrzeugkilometer 1997 auf ca. 1.300.000 Fahrzeugkilometer im Szenario Trend 2010 (Zahlenangaben ohne Autobahnen).



einträchtigung des Wohnumfeldes und des Stadtbildes und der städtischen Funktionen.

- Benachteiligung der anderen Verkehrsarten: steigende Produktionskosten bei abnehmender Fahrgastzahl für den ÖPNV; Zunahme der Behinderungen, Belästigungen und Gefährdungen für den Fußwege- und Fahrradverkehr.
- Zunehmende Mittelbindung im städtischen Investitionshaushalt allein für Straßenbau und -unterhaltung

Letztendlich ist also mit einem steigenden Defizit bei den STVP, einer erneuten Abwanderung von Stadtbewohner ins Umland und daher mit erheblichen stadtwirtschaftlichen Problemen zu rechnen.

### **Szenario 2: Umverteilung**

Die Politik der Umverteilung im Stadtverkehr anerkennt durchaus die Bedeutung des Autoverkehrs angesichts der vorhandenen Siedlungsstruktur, der bestehenden Infrastruktur und der bisherigen Gewohnheiten für den Stadtverkehr, geht aber davon aus, die anderen – bisher benachteiligten – Verkehrsmittel gegenüber dem Autoverkehr zu bevorzugen und gleichzeitig die bisherigen Privilegien des Autoverkehrs im Sinne einer echten Arbeitsteilung zurückzunehmen.

Bei der Erreichung von Zielen sollen immer diejenigen Verkehrsmittel vorrangig zum Einsatz kommen, die für die jeweilige Transportaufgabe am besten geeignet sind. Eine solche, als sinnvoll erachtete Arbeitsteilung geht von einer Rangfolge der einzelnen Verkehrsmittel nach ihrer ökonomischen, städtebaulichen und ökologischen Verträglichkeit aus:

1. Umweltverbund (Fußgängerkehr, Fahrradverkehr, öffentliche Verkehrsmittel),
2. notwendiger Kfz-Verkehr (Geschäftsverkehr, Güterverkehr, Teile des Kunden- und Besorgungsverkehrs sowie des Freizeit- und Besuchsverkehrs).
3. nicht notwendiger Kfz-Verkehr (große Teile des Berufs- und Ausbildungsverkehrs, Teile des Kunden- und Besorgungsverkehrs sowie des Freizeit- und Besuchsverkehrs).

Bei einer solchen Entwicklung wird das Auto sinnvoller genutzt, z.B. durch Mitfahren, der Besetzungsgrad erhöht sich deutlich. Je nach Maßnahmenansatz – am wirksamsten sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur ÖPNV-Förderung und zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer in Kombination – ist eine Reduzierung des Anteils des städtischen Kfz-Verkehrs an allen Wegen bis zu 20 % gegenüber 1997 denkbar.

Bei einem Szenario der Umverteilung liegen die Schwerpunkte kommunaler Verkehrspolitik in den Bereichen

- Ausbau der Verkehrsanlagen für den ÖPNV, Fußwege- und Fahrradverkehr (Umweltverbund),
- Umgestaltung von Straßenräumen zur besseren Integration des Kfz-Verkehrs und notwendige Straßennetzergänzungen,
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus des Kfz-Verkehrs in der Stadt,

- Begrenzung und Neuordnung des Parkplatz- und Stellplatzangebotes, insbesondere in der Innenstadt.
- Optimierung der Verkehrssteuerung für den ÖPNV, Fußwege- und Fahrradverkehr.

Für das Szenario der Umverteilung sind aufgrund von Erfahrungen zum Stadtverkehr im In- und Ausland folgende Auswirkungen erkennbar:

- Deutliche Zunahme der umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsarten und damit Reduzierung der Flächeninanspruchnahme, der Lärmbelastung, der Luftverschmutzung, der Unfallgefahr, Aufwertung der städtischen Funktionen, des Stadtbildes und des Wohnumfeldes.
- Reduzierung des Reisezeitvorteils des Erreichbarkeitsprivilegs im Kfz-Verkehr und damit Reduzierung des Anteils des Kfz-Verkehrs an allen Wegen.
- Mittelbindung im städtischen Investitionshaushalt vorrangig für den Ausbau des ÖPNV und der Infrastruktur für den Fußwege- und Fahrradverkehr.

Letztendlich ist also mit einer besseren Wirtschaftlichkeit (stabilere Einnahmen, stabile Angebot) bei der STVP, einer Erhöhung des Wohnwertes in Bamberg und schließlich damit zu rechnen, daß der Verkehrssektor nicht zum stadtwirtschaftlichen Dauerrisiko wird.

### **Szenario 3: Plafondierung**

Das Szenario Plafondierung unterstellt einen ähnlich großen prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsarten (ModalSplit) wie heute. Dies bedeutet nicht, dass dann weniger Wege in Bamberg zurückgelegt werden.

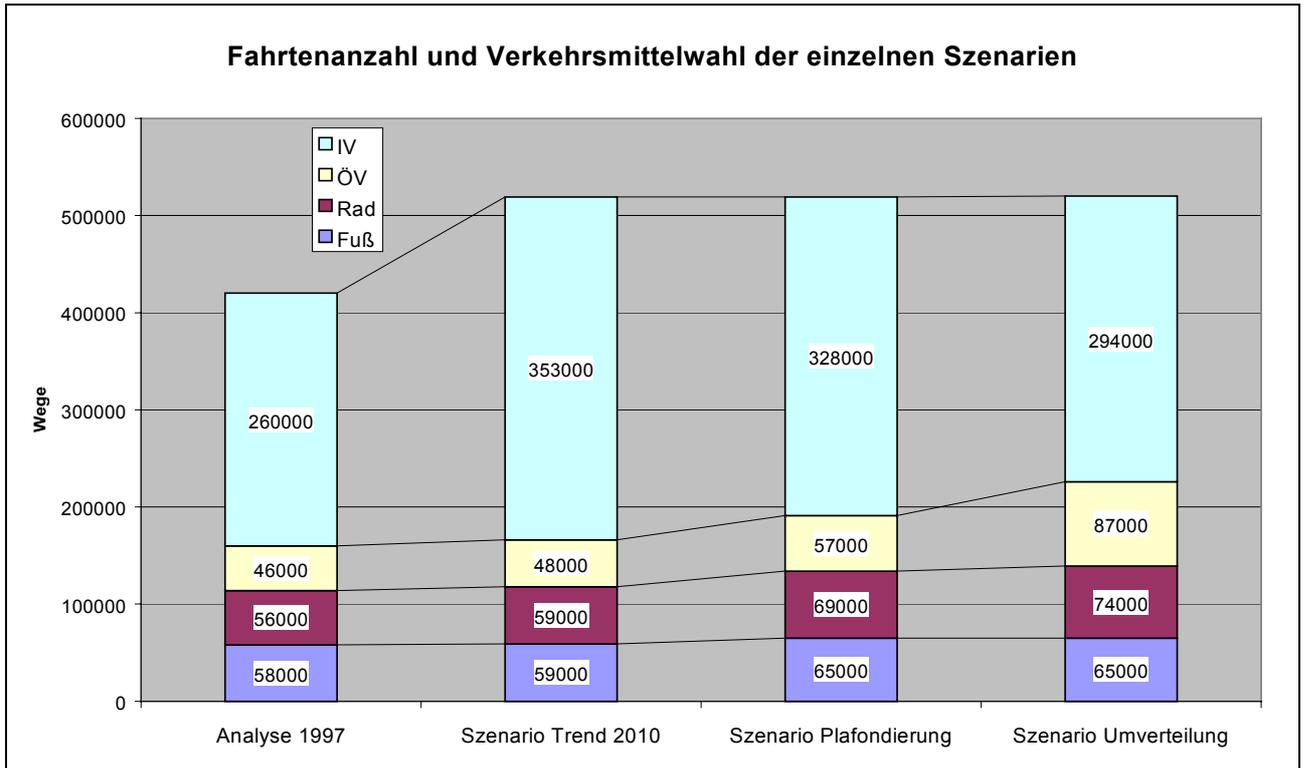
Aber die prognostizierte Zunahme um 90.000 Kfz-Fahrten soll zu 1/3 auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes, also die öffentlichen Verkehre, die eigenen Füße oder das Fahrrad gelenkt werden.

Das Szenario Plafondierung liegt zwischen den Szenarien Trend 2010 und Umverteilung.

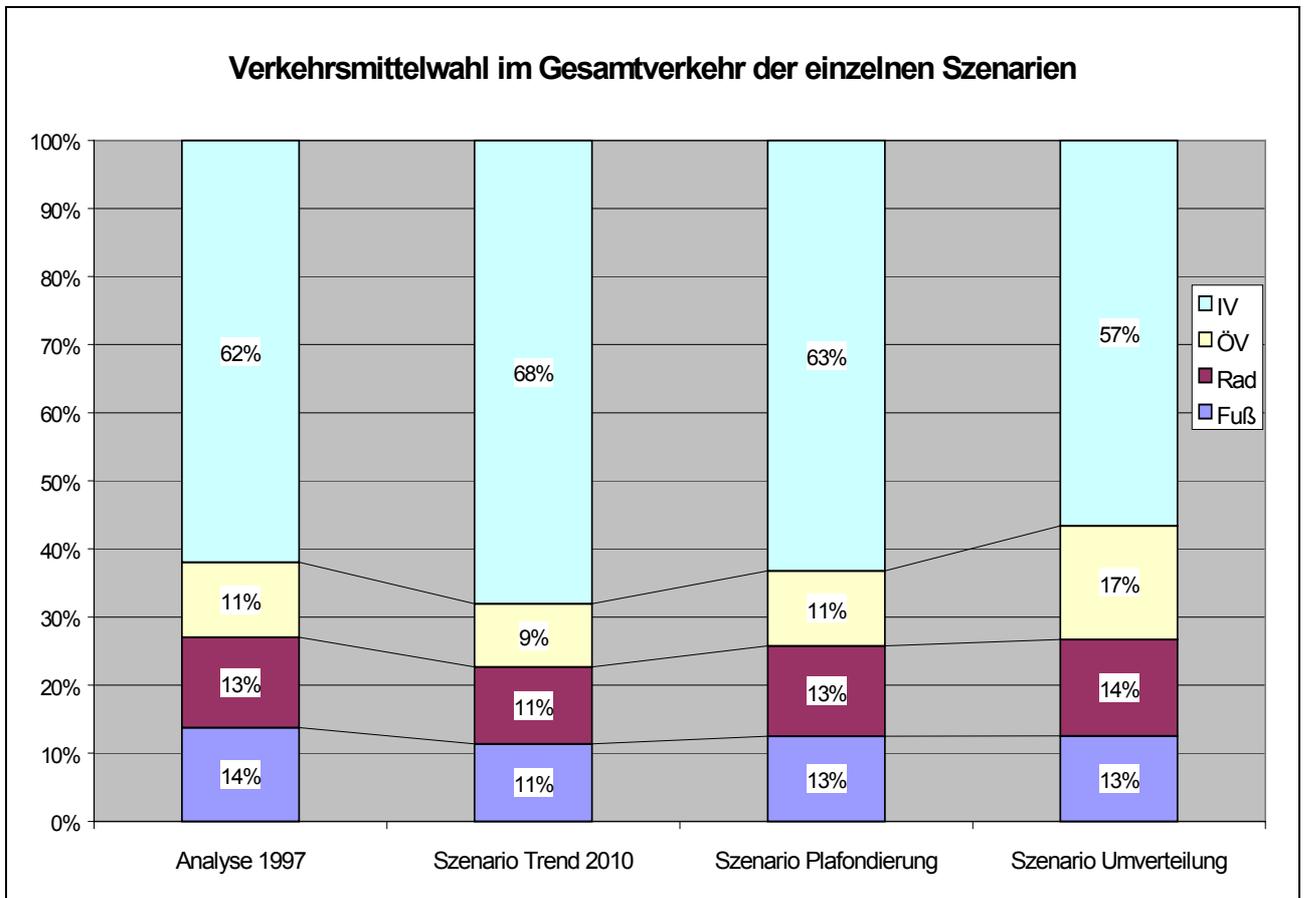
Das Szenario Plafondierung wird als verkehrspolitisches Mindestziel empfohlen.

#### **Hinweis:**

Der Verkehrssenat hat in seiner Sitzung vom 21.03.2001 das Zielszenario „Plafondierung“ als verkehrspolitisches Leitbild beschlossen.



**Grafik 1** Entwicklung der Anzahl der Wege und der Verkehrsmittelwahl bei den beiden Szenarien



**Grafik 2** Entwicklung der Verkehrsmittelwahl bei den einzelnen Szenarien

## 1.2 Fazit für den Verkehr in der Stadt Bamberg

Eine Bewertung der beiden Entwicklungsszenarien kommt zu folgendem Ergebnis:

### **Die Umverteilung ist notwendig.**

Allein ein Konzept der Umverteilung in der Verkehrsarbeit bietet die Aussicht, die vorhandenen und anstehenden Verkehrsprobleme in Bamberg zu lösen und die unterschiedlichen städtebaulichen, ökologischen, sozialen und stadtwirtschaftlichen Anforderungen in der Stadt miteinander zu verbinden.

### **Die Umverteilung findet in Bamberg zum Teil günstige Voraussetzungen vor und hat schon begonnen.**

Auch für Bamberg gibt es konkrete Hinweise und Beispiele für die Erfolgsaussichten für eine Verkehrspolitik der Umverteilung:

- Schon heute ist auch in Bamberg etwas mehr als die Hälfte aller Wege im Personenverkehr höchstens 5 km lang und dauert durchschnittlich 15 Minuten. Damit bieten sich im Stadtverkehr auch andere Verkehrsmittel als das Auto bei diesen Wegen an.
- Die bisherigen Maßnahmen im Bereich des ÖPNV zeigen erste Erfolge bei der Umverteilung:
  - Direktere Linienführungen im Zuge der Netzorganisationen der letzten Jahre,
  - Verdreifachung der Fahrgastzahlen innerhalb der letzten 12 Jahre
  - eine gezielte Zeitkartenpolitik bei der STVP und
  - eine offensive und selbstbewusste Darstellung der Rolle des ÖPNV im Verkehrsgeschehen haben jeweils Fahrgast- und zum Teil auch Einnahmenezuwächse zum Ergebnis.
- Die Parkraumbewirtschaftung war bislang hauptsächlich auf eine Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt ausgerichtet. Sie bildet aber auch eine wichtige Grundlage für eine Anpassung des Angebotes an Parkplätzen an die Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Kfz-Verkehrs. Für den Bereich der Parkgebührenzone II<sup>1</sup> zeichnen sich erste Erfolge ab, indem weniger Parkplätze von dauerparkenden Berufspendlern genutzt werden.

Eine weitere und umfassendere Umverteilung erfordert, aufbauend auf den bisherigen Ansätzen, eine konsequente Bevorzugung des ÖPNV, Fußwege- und Fahrradverkehrs bei allen Investitionen in Verkehrsanlagen und bei allen verkehrsregelnden und verkehrssteuernden Maßnahmen.

Eine Umsetzung des Zieles der Umverteilung ist möglich, wenn in Bamberg die Autofahrer z.B.

- 50 % der Autofahrten, die kürzer als 5 km sind und
- 65 % der Autofahrten, die kürzer als 3 km sind und
- fast alle Autofahrten, die kürzer als 1 km sind

nicht mit dem Kfz sondern mit anderen Verkehrsmitteln erledigen würden und es gelingen würde, z.B. dass die Pendler aus den Nachbargemeinden, die einen recht guten

---

<sup>1</sup> Ca. 400 m breite Zone um die Kernstadt, siehe Anlage 20 der Langfassung.

Anschluss an den ÖPNV haben, diesen auch verstärkt nutzen bzw. auf Park + Ride umsteigen, wenn sie keinen annehmbaren Anschluss an den ÖPNV haben.

Dieser Weg der Verkehrspolitik bringt überwiegend Vorteile für die Stadt.

**Im Sinne des Weges der Umverteilung werden die Ziele, Grundsätze und Prioritäten für die Verkehrspolitik der Stadt Bamberg für die nächsten Jahre formuliert.**

## **2 Verkehrspolitik für Bamberg**

### **Ziele, Grundsätze, Prioritäten**

#### **2.1 Ziele**

Die Bamberger Verkehrspolitik ordnet sich dem Oberziel der Weiterentwicklung Bambergs als einer lebenswerten Stadt und eines attraktiven Arbeitsplatz-, Einkaufs-, Dienstleistungs-, Bildungs- und Kulturzentrums unter. Die verkehrlichen Voraussetzungen dafür sind

- die Anbindung an die anderen überregionalen Wirtschaftsräume,
- die Erreichbarkeit der Stadt aus der Region und
- die Sicherung der Mobilität in der Stadt.

Der Stadtverkehr muß dabei

- umweltverträglich sein, d.h. flächensparend, leise und sauber,
- sich in die gewachsenen städtebaulichen Strukturen in den Stadtteilen und in die Straßenräume integrieren lassen,
- sozialverträglich sein, d.h. für alle zugänglich und benutzbar, bezahlbar und sicher sein und
- stadtwirtschaftlich vertretbar, d. h. auch langfristig finanzierbar sein.

Diese Ziele sind nur auf der Basis eines vernünftigen Umgangs mit dem Auto in der Stadt erreichbar.

#### **2.2 Grundsätze**

Grundlage der Verkehrspolitik der Stadt Bamberg ist eine Umverteilung der Verkehrsarbeit vom Kfz-Verkehr auf den ÖPNV, Fußwege- und Fahrradverkehr (Umweltverbund). Dabei ist zwischen notwendigem und nicht notwendigem Kfz-Verkehr zu unterscheiden:

- Nicht notwendiger Kfz-Verkehr umfaßt hauptsächlich Verkehre, die ganz unterlassen oder mit anderen Verkehrsmitteln besser erledigt werden können. Der nicht notwendige Kfz-Verkehr hat keinen Anspruch auf Berücksichtigung bei der Dimensionierung von Verkehrsanlagen, um so mehr müssen die Alternativen, insbesondere im ÖPNV, verstärkt und ausgebaut werden.
- Notwendiger Kfz-Verkehr ist in der Regel nicht umverteilbar. Er wird auch in Zukunft stattfinden und muss auch entsprechend seiner Bedeutung berücksichtigt werden (z.B. notwendige Netzergänzungen). Diese Verkehrsart wird allerdings die Stadt und ihre Bewohner weiter belasten, vor allem an den Hauptverkehrsstraßen. Diese Belastung ist auf ein verträgliches Maß zu reduzieren.

### 2.3 Prioritäten

Aus den Zielen und Grundsätzen der Verkehrspolitik leiten sich folgende Prioritäten ab:

#### **1 Ausbau und Verknüpfung des gesamten Systems der öffentlichen Verkehre als leistungsfähige Alternative zum Kfz-Verkehr:**

- Sicherung eines attraktiven Schienengrundnetzes in der Region als Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bamberg und seinen zugeordneten Zentren und Ergänzung durch leistungsfähige Regionalbusse,
- weiterer Ausbau des stadtgrenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs mit städtischen Angebotsqualitäten,
- weiterer Ausbau des Park & Ride-Angebotes in der Stadt und in der Region,
- bedarfsorientierte Ergänzung des ÖPNV-Angebotes durch Sonderformen wie Anruf-Sammel-Taxen, auch im Theaterverkehr, Nachtschwärmerbusse usw.,
- Abbau von Behinderungen für den ÖPNV,
- Stärkung der Verkehrsgemeinschaft Bamberg,
- Beteiligung von Bund, Land und Nachbargemeinden an der Finanzierung des ÖPNV im Raum Bamberg.

#### **2 Ausbau des vorhandenen Fußwege- und Radwegesystems als Voraussetzung für eine Förderung der umweltschonenden und flächensparenden individuellen Fortbewegungsarten:**

- Beseitigung von Unfallschwerpunkten, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen;
- Anlage von gesicherten Überquerungsmöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen;
- Sicherung der Schulwege
- Ausbau des Netzes fahrradfreundlicher Verbindungen;
- Aufstellung weiterer innenstadtverträglicher Fahrradabstellanlagen, insbesondere an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV (Bike & Ride) sowie in der Innenstadt;
- Ergänzung des Wegweisersystems für den Fahrradverkehr.

#### **3 Integration des Kfz-Verkehrs im Straßenraum und Schaffung der notwendigen Netzergänzungen**

- Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens in der Innenstadt;
- Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus (Tempo 30 in Wohngebieten, Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Aufmerksamkeitszonen),
- stadtverträgliche Straßen- und Platzgestaltung mit Aufmerksamkeitszonen<sup>1</sup> für den Kfz-Verkehr,
- notwendige Ergänzungen des Straßennetzes
- Beseitigung von Unfallschwerpunkten,
- Pflege des Straßennetzes für den notwendigen Kfz-Verkehr.

---

<sup>1</sup> Umgestaltung des Straßenraumes im Bereich von sensiblen Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser, wichtige Fußgängerquerungen)

### **4 Integration des Parkraumangebotes in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren**

- Erhalt und Ausbau von Möglichkeiten zur Steuerung des Angebotes an öffentlichen und privaten Abstellplätzen,
- Sicherung des Parkraumangebotes für Anwohner und den notwendigen Kfz-Verkehr (Geschäftsverkehr, Güterverkehr, Teile des Kunden- und Besorgungsverkehrs sowie des Freizeit- und Besucherverkehrs).
- Umwandlung des statischen Parkinformationssystems in ein dynamisches Parkleitsystem
- Neuordnung der räumlichen Verteilung der Abstellplätze,
- weitere Reduzierung der Parkmöglichkeiten für Dauerparker in der Innenstadt, in den Parkhäusern und in der Parkgebührenzone II,
- Beseitigung von Gehwegparken.

Für eine Umsetzung der Verkehrspolitik der Umverteilung sind alle Instrumente, die der Stadt zur Verfügung stehen, konsequent einzusetzen (Stadtentwicklungs- und Stadtteilplanung, Bauleitplanung, Investitionsplanung, Straßenraumgestaltung, Verkehrsregelung, Verkehrssteuerung, Verkehrsüberwachung, Öffentlichkeitsarbeit).