

Teil 0

Aufgabe

Funktion

Der Verkehrsentwicklungsplan Bamberg

Aufgabe und Funktion

Die Stadt Bamberg ist heute der Lebensraum für etwa 82.000¹ Menschen. Sie bildet mit den Nachbargemeinden einen zusammenhängenden Funktionsraum mit insgesamt ca. 110.000 Einwohner und ist das Arbeits-, Dienstleistungs-, Verwaltungs-, Einkaufs-, Bildungs- und Kulturzentrum der gesamten Region mit fast 250.000 Einwohnern. Um diese Aufgaben zu erfüllen, müssen die Ziele in Bamberg gut erreichbar sein. Die Anforderungen an die Erreichbarkeit für Bewohner, Beschäftigte und Besucher müssen sich jedoch in der Zielsetzung einer intakten Umwelt und einer hohen Lebensqualität in der Stadt einfügen. Eine gute Erreichbarkeit setzt einen entsprechenden Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur sowie eine abgestimmte Arbeitsteilung der einzelnen Verkehrsmittel im Raum voraus.

Funktion

Dem neuen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bamberg kommen folgende Funktionen zu:

- Darstellung der Entwicklung des Verkehrsgeschehens, seines heutigen Standes und zukünftiger erkennbarer Entwicklungen.
- Erläuterung, Begründung und Bewertung der Entwicklungen unter städtebaulichen, verkehrlichen, ökonomischen und sozialen Gesichtspunkten.
- Formulierung von Zielen, Prioritäten und Randbedingungen für eine stadtverträgliche Verkehrsplanung mit der zukünftig angestrebten Arbeitsteilung der Verkehrsmittel.
- Koordinierung der Verkehrsprojekte im Rahmen einer mittelfristig orientierten Programmplanung als Grundlage für die Entscheidungen bei den Haushaltsberatungen und für die Arbeitsplanung der Verwaltung.
- Grundlage für die Erfolgskontrolle und Fortschreibung.

Der Verkehrsentwicklungsplan Bamberg wird mit dem Beschluß des Stadtrates zum mittel- und langfristig gesicherten Orientierungsrahmen für Politik, Verwaltung und Bevölkerung für den Zeitraum bis 2005 und darüber hinaus.

¹ Erst- und Zweit-Wohnsitz, incl. Amerikanische Streitkräfte, Stand 1997

Grundlagen

Die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Bamberg stützt sich auf umfassende, kontinuierliche und aktuelle Grundlagen.

Es wurden u. a. folgende Untersuchungen berücksichtigt:

- ◆ Verkehrsplan zum Wirtschaftsplan
Stadtplanungsamt, 1961
- ◆ Der Verkehrsplan der Stadt Bamberg und seine Fortschreibung
Stadtplanungsamt, 1975
- ◆ Generalverkehrsplan Bamberg, Entwurf
Billinger, Stuttgart 1982
- ◆ Generalverkehrsplan Bamberg, Zusammenstellung der Stadtratsbeschlüsse
Stadtplanungsamt, 1984
- ◆ Generalverkehrsplan Bamberg, Abschlußbericht
Billinger, Stuttgart 1987, nicht veröffentlicht
- ◆ Verkehrsberuhigungsplanung für das Berggebiet
Planungsgruppe Strunz, Bamberg 1988
- ◆ Verkehrsanalyse Bamberg-Berggebiet
Ing.-Büro V-Plan (Dr.-Ing. Stucke), Nürnberg 1990
- ◆ Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Landkreis Bamberg
Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover 1991
- ◆ Verkehrsuntersuchung Bamberg
Prof. Kirchhoff / Dr. Krasser, München 1992
- ◆ Öffentlicher Personennahverkehr in Bamberg, Analyse und Bewertung der Gutachten
Stadtwerke Bamberg, Verkehrsbetrieb, 1992
- ◆ Innerstädtisches Verkehrskonzept
Stadtplanungsamt, 1992
- ◆ Verkehrskonzept Bamberg-Berggebiet
Ing.-Büro V-Plan (Dr.-Ing. Stucke),, Nürnberg 1992
- ◆ Verkehrskonzept Bamberg (mit ÖPNV-Konzept)
Prof. Kirchhoff / Dr. Krasser, München 1994
- ◆ Überarbeitung des Verkehrskonzeptes für die Stadt Bamberg nach Bürgerbeteiligung
Prof. Kirchhoff / Dr. Krasser, München 1995
- ◆ Straßenverkehrszählung 1995
Straßenbauamt Bamberg 1995
- ◆ Verkehrserhebung mit Befragung auf der A70 (1996) und der A73 (1994)
Autobahndirektion Nordbayern, Nürnberg 1996

- ◆ Kfz-Zählung 1997
Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüro Arnold, Augsburg 1997
- ◆ Untersuchung Kundenverkehr 1996
BAG – Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels,
Köln 1997
- ◆ Haushaltsbefragung der Bamberger Bevölkerung hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens
Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüro Helmert,
Bamberg / Aachen 1997
- ◆ Verkehrskonzept der CSU-Fraktion
Bamberg 1997
- ◆ Verkehrstechnische Untersuchung des Knotenpunktes Hallstadter Straße / Coburger
Straße / Dürsseestraße / Emil-Kemmer-Straße in Bamberg
Prof. Dr.-Ing. W. Brilon u.a., Bochum 1997
- ◆ EDV-gestütztes Verkehrsmodell für die Stadt Bamberg
Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüro Helmert,
Bamberg / Aachen 1997
- ◆ Voruntersuchung Erschließungsstraße St. Getreu mit Umweltverträglichkeitsstudie
Ingenieurbüro Höhnen & Partner, Bamberg und
Ingenieurbüro Emch+Berger, Nürnberg und
Planungsbüro ANUVA, Nürnberg 1997
- ◆ Fahrgastbefragung Stadt und Landkreis Bamberg
Verkehrsverband Großraum Nürnberg GmbH, Nürnberg 1997
- ◆ Teilnahmeverkehrsplan für den Raum Bamberg
Landratsamt Bamberg, Bamberg 1997
- ◆ Nahverkehrsplan für den Raum Bamberg
Landratsamt Bamberg, Bamberg 1997
- ◆ Verkehrsuntersuchung Bamberg NORD
Stadtplanungsamt, 1998
- ◆ Abschätzung der Ruß-/ Benzolbelastung an Hauptverkehrsstraßen bayrischer Städte
TÜV Ecoplan Umwelt GmbH 1998
- ◆ Radverkehrszählung 1998
Stadtplanungsamt 1998
- ◆ Bergverbindungsstraße – ein Überblick
Stadtplanungsamt, 1998
- ◆ Verkehrsuntersuchung Bahntangente
Stadtplanungsamt, 1998
- ◆ Verkehrslärmbelastung im Stadtgebiet von Bamberg
Amt für Umwelt-, Brand- und Katastrophenschutz, Bamberg 1999
- ◆ Fußgängerzählung 1999
Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit der Otto-Friedrich-Universität Bamberg, 1999

- ◆ Wahrnehmung des Tourismus in Bamberg durch die Bürger der Stadt, Bürgerbefragung
Tourismus & Kongreß Service Bamberg, 1999
- ◆ Auslastung der Parkplätze in der Bamberger Innenstadt
Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüro BSV, Aachen 1999

Die Interpretation des Datenmaterials bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Bamberg erfolgt in dem Verständnis, daß der Verkehr in der Stadt eine dienende Funktion hat. Die historisch gewachsene Stadtstruktur, die Ansprüche der in Bamberg lebenden und arbeitenden Menschen und damit die Herausforderung an die Stadt, attraktiver, gesunder und unverwechselbarer Lebensraum zu sein, bilden den Rahmen, in den das Verkehrsgeschehen einzuordnen ist.

Deshalb werden im Verkehrsentwicklungsplan nicht nur die Bedingungen untersucht, die der Verkehrssektor in der Stadt für sich vorfindet, sondern es werden auch die Wirkungen dargestellt und bewertet, die vom Verkehrsgeschehen für die Stadt ausgehen. Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes orientiert sich also an der Erkenntnis, daß Verkehrsplanung in doppeltem Sinn einer integrierten Herangehensweise bedarf:

- Verkehrsplanung ist **e i n** Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung und muß im Gesamtzusammenhang mit den Zielsetzungen der anderen Entwicklungsplanungen gesehen werden.
- Für die Erfüllung der Mobilitätsanforderung stehen verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung, für die eine vernünftige und abgestimmte Arbeitsteilung zu formulieren ist.

Dabei war es eine methodische Maxime, mit Hilfe von quantitativen, zahlenmäßigen Beschreibungen ein qualitatives Handlungskonzept zu entwerfen und zu begründen. Dieser Ansatz stellt eine Qualität bei der Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen dar und unterscheidet sich deutlich von den Planwerken der 60er und 70er Jahre, die sich ausschließlich mit den Anforderungen des Kfz-Verkehrs und zum Teil des ÖPNV befaßt haben.

Dabei muß jedoch immer auch berücksichtigt werden, daß der zunehmende Aufwand im Wirtschafts- und Personenverkehr nicht nur eine Folge des Verkehrsinfrastrukturausbaus und der geringen Mobilitätskosten ist, sondern insbesondere auch eine Folge der ständigen Neuausweisungen von Bauflächen für alle Zwecke und Standortentscheidungen für verkehrsintensive Projekte ist.

Aufbau

Der Verkehrsentwicklungsplan gliedert sich in mehrere Teile:

- ♦ **Teil 0 „Aufgabe und Funktion“**
- ♦ **Teil A „Grundlagen“**
umfaßt eine Darstellung der bisherigen Entwicklung und der heutigen Verkehrssituation.
- ♦ **Teil B „Ziele“**
Gibt einen Ausblick auf Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrsgeschehens in Bamberg. Daraus abgeleitet werden Ziele, Grundsätze und Prioritäten der Verkehrspolitik für Bamberg formuliert.
- ♦ **Teil C „Programmplanung“**
Enthält Teilprogramme für die einzelnen Verkehrsarten, die sich aus den Zielen und Grundsätzen notwendig ergeben. Im integrierten Maßnahmenprogramm „Maßnahmenpakete“ werden schließlich die erforderlichen Maßnahmen für die unterschiedlichen Themenschwerpunkte benannt.
- ♦ **Teil D „Auswirkungen, Reihenfolge, Realisierungsstufen“**
Enthält die Untersuchungsergebnisse für die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmen nach Teil C und stellt die Zusammenhänge und gegenseitigen Abhängigkeiten dar und benennt konkrete Maßnahmen und Realisierungsstufen.
- ♦ **Teil E „Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten“**
Enthält die erste Grobschätzung der Kosten für die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen und nennt Finanzierungsmöglichkeiten.
- ♦ **Teil Anlagen**

In einem ersten Schritt werden in Teil A die Grundlagen und in Teil B die Ziele dargestellt. Weiterhin wurden im Teil C Teilprogramme für die einzelnen Verkehrsarten mit allgemeinen Aussagen erarbeitet. Die weitere Konkretisierung des Teiles C und die Ausarbeitung der Teile D und E soll dann erfolgen, wenn der Stadtrat die Ziele und die allgemeinen Aussagen zu den einzelnen Verkehrsarten gebilligt hat.