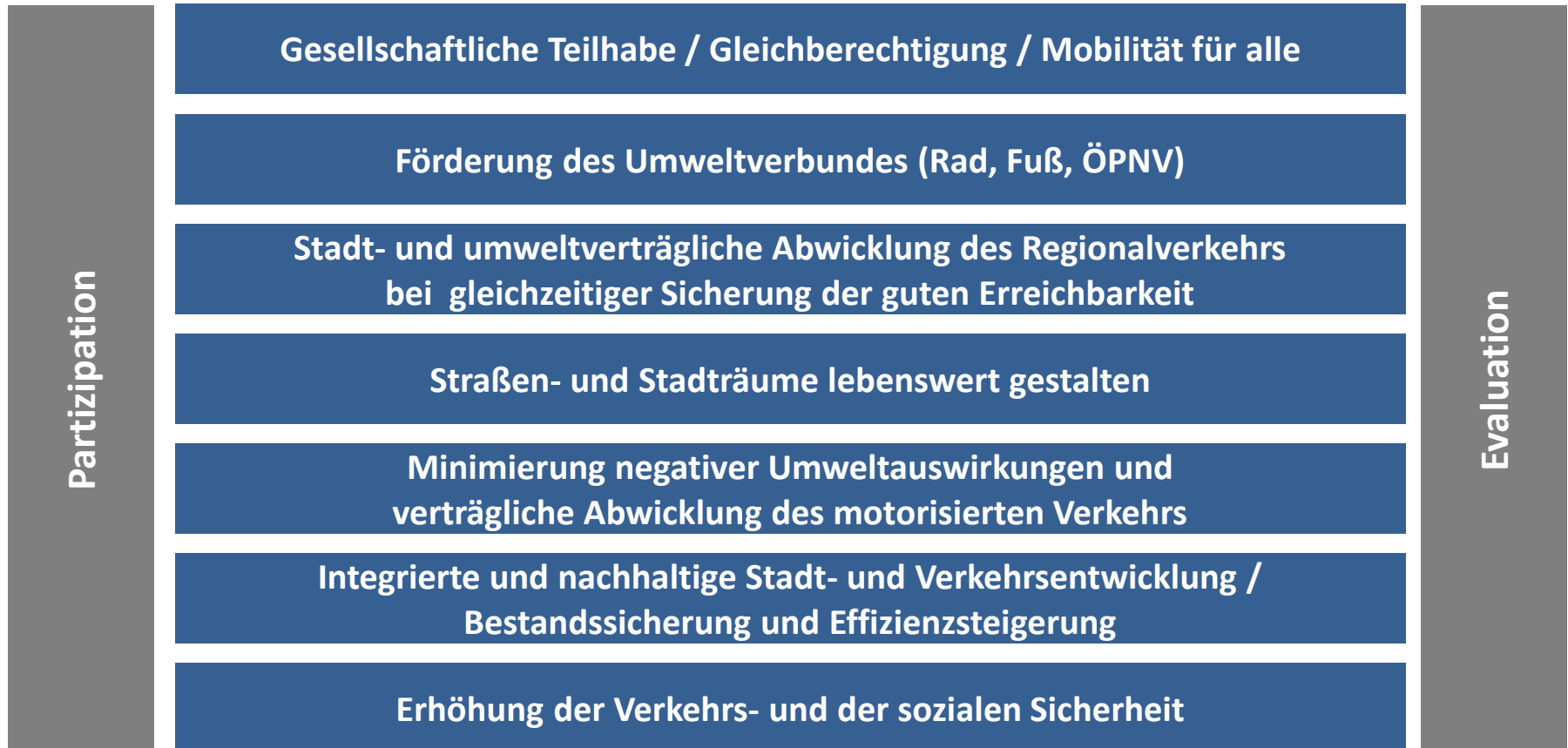


Leitziel: *Bamberg ist in seiner Funktion als (über-)regional bedeutsamer Kultur-, Bildungs-, Einkaufs- und Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität sowie einer stadt- und umweltverträglichen Gestaltung der Mobilität weiter zu stärken.*



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

Unterziele und
Handlungs-
ansätze



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.*

konkrete
Zielsetzung

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

- 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

Förderung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV)

Oberziel

- **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
- **Stärkung des Umweltverbunds auf Schulwegen und Wegen zu Kitas**
- **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).

konkrete Zielsetzung

- *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*
- *Bewusstseins-schaffung durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit*
- *Umsetzung von Mobilitätsmanagement (Betriebe, Schulen, Verwaltung)*

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

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

Oberziel

- Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit* für alle Verkehrsmittel (insbesondere für die des Umweltverbunds)
- Gewährleistung der äußeren Erreichbarkeit für notwendigen Liefer- und Anwohnerverkehr
- Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs
- Funktionsgerechte und stadt-/umweltverträgliche Führung bzw. Abwicklung des Schwer- und Lieferverkehrs

Unterziele und Handlungsansätze



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

konkrete Zielsetzung

- 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

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

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

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



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).

konkrete Zielsetzung

- *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*

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

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 CO₂-Ausstoß im Verkehr hat sich bis 2030 um 60 % reduziert (im Vergleich zu heute).*

Unterziele und Handlungsansätze



konkrete Zielsetzung

- deutliche Reduzierung des Anteils von (ineffizienten) Verbrennungsmotoren im Fahrzeugbestand (MIV und ÖV) und insbesondere auf den Straßen im Weltkulturerbe
- Erprobung und Einführung alternativer Antriebe im ÖPNV (z. B. auf Buslinie im Berggebiet), Elektrifizierung der gesamten Busflotte der Stadtwerke
- Ausbau der Ladeinfrastruktur (Elektromobilität)
- Maßnahmen zur Reduktion des MIV an Straßen, wo weiterhin Grenzwertüberschreitungen (NO_x, Feinstaub) vorliegen
- 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

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen

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 Infrastrukturflächen
- 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, u. a. 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

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

- 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)

Beispiele für Handlungsfelder und Maßnahmen