

# Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030



- Ziel- und Maßnahmenbericht -



# Impressum

Herausgeber: Stadt Bamberg  
Amt für Verkehrsplanung  
Untere Sandstraße 34  
96049 Bamberg  
  
verkehrsplanung@stadt.bamberg.de  
www.bamberg.de/Verkehrsplanung



Bearbeitung: Planersocietät  
  
Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleiter)  
Dipl.-Ing. Thomas Mattner



Stand: Juni 2022

Abbildungen:  
& Tabellen Planersocietät; Stadt Bamberg  
(sofern nicht anders angegeben)

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	5
Grußwort	6
1    Prozess und Dialog	8
2    Mobil in Bamberg Rückblick auf Analyse und Status Quo	10
3    Zielsetzung	15
4    Handlungsfelder und Maßnahmen	24
4.1    Straßennetze & Kfz-Verkehr (St)	30
4.2    Wirtschaftsverkehr (Wi)	39
4.3    Effiziente Mobilität (Ef)	43
4.4    Radverkehr (Rv)	45
4.5    Fußverkehr & Barrierefreiheit (Fb)	58
4.6    Einkaufs-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr (Et)	65
4.7    Öffentlicher Verkehr (Öv)	68
4.8    Mobilitätsmanagement & -kultur (Mm)	72
4.9    Sichere Mobilität (Si)	75
4.10    Multi- & Intermodalität (Mi)	79
4.11    Maßnahmen im Rahmen des Bahnausbaus	83
5    Umsetzung und Evaluation	84

### Anhang:

Karten: Schlüsselmaßnahmen

Karte: zukünftiges Radroutennetz

Listung der im Mobilitätssenat am 17.5.2022 beschlossenen Änderungsanträge

seperater Anhang: Maßnahmentabelle

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Oberbürgermeister und Mobilitätsreferent	6	Abb. 28: Kasten „LogSpaze - Stuttgart...“	41
Abb. 2: Straßenszene in Bamberg	7	Abb. 29: Kleines, alternatives Lieferfahrz.	42
Abb. 3: Ablaufschema VEP	9	Abb. 30: E-Ladesäule in Bamberg	44
Abb. 4: Wie läuft's in Bamberg als Bamberger:in?	12	Abb. 31: Radverkehr abseits der Straßen	45
Abb. 5: Wie I... Person mit Mobilitäseinschränkung?	13	Abb. 32: Radverkehrsführung gem. ERA	49
Abb. 6: Wie I... Pendler:in?	13	Abb. 33: Übersicht Mindeststandards...	49
Abb. 7: Wie I... Mobile Innovator?	14	Abb. 34: Typ. Querschnitte Radschnellweg	50
Abb. 8: Wie I... Tourist:in?	14	Abb. 35: Kasten „Dialog Fahrradstraßen“	52
Abb. 9: Zielkonzept des VEP Bamberg	15	Abb. 36: Überf. Abstellanlage am Kranen	54
Abb. 10: kurzgefasste Zieldarstellung	16	Abb. 37: Kasten „Metropolradweg N- BA“	57
Abb. 11: Oberziel „Gesellschaftl. Teilhabe...“	17	Abb. 38: geschmückte Austraße	61
Abb. 12: Oberziel „Förderung Umweltverbund“	18	Abb. 39: Querungsanlagen Friedrichstr.	64
Abb. 13: Oberziel „Region. Erreichbarkeit“	19	Abb. 40: Bamberg vom Wasser aus ...	67
Abb. 14: Oberziel „Lebensw. Straßen- u. Stadtr.“	20	Abb. 41: Bahnhof Bamberg	69
Abb. 15: Oberziel „Minimierung Umweltauswirk.“	21	Abb. 42: Kasten „ÖPNV für 99 Cent“	71
Abb. 16: Oberziel „Bestandssicherung und Effizienz“	22	Abb. 43: Kasten „Schulumfeld“	76
Abb. 17: Oberziel „Sicherheit“	23	Abb. 44: Aufgew. Radaufstellstreifen	77
Abb. 18: Ziele und Handlungsfelder	25	Abb. 45: Kidical Mass in Bamberg	78
Abb. 19: Handlungsk. u. Schlüsselm. als Landkarte	26	Abb. 46: Flexibel mobil - per App	80
Abb. 20: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 1	29	Abb. 47: Kasten „Mobilstationen im Lk BA“	80
Abb. 21: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 2	29	Abb. 48: meiAudio-Carsharing	82
Abb. 22: Lichtsignalanlagen lenkend nutzen	32	Abb. 49: Bahngleise in Bamberg	83
Abb. 23: Tempo 30 am Kaulberg	34	Abb. 50: Indikatoren zur Umsetzung...	86
Abb. 24: Kasten: „Lebenswerte Innenstadt“	35	Abb. 51: Indikatoren Zielerreichung... 1/2	87
Abb. 25: Engstelle Torschuster	36	Abb. 52: Indikatoren Zielerreichung... 2/2	88
Abb. 26: Kasten „Reallabor Stadtterrassen“	38	Abb. 53: Schlüsselmaßnahmen	90
Abb. 27: Schwerer Lieferverkehr in der Innenstadt	39	Abb. 54: Schlüsselmaßn. u. Zielerreichung	91

# Grußwort

Abbildung 1: Oberbürgermeister Andreas Starke (l.)  
Mobilitätsreferent Jonas Glösenkamp (r.)



**N**un liegt er vor: der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Bamberg, kurz „VEP Bamberg“. Er gibt die strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung und -politik für die nächsten 10 bis 15 Jahre vor. Der VEP ist ein „Fahrplan“ für Politik und Verwaltung, wie wir die Verkehrswende gestalten wollen.

Der VEP entstand im Zuge einer detaillierten Analyse durch ein Planungsbüro, der Entwicklung und Prüfung von Lösungs- und Handlungsansätzen sowie eine – im Vergleich zu ähnlichen Prozessen in anderen Städten – überdurchschnittliche Partizipation der Bürgerschaft, unter anderem durch Informations- und Diskussionsveranstaltungen, Infostände, Workshops sowie eine Online-Beteiligung. Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger war uns sehr wichtig. Schließlich soll sich der Großteil der Bamberger Bevölkerung in den Inhalten des VEP wiederfinden.

Damit ist ein Problem schon angesprochen: Wir werden nicht alle Anliegen der Bürgerschaft aufgreifen und realisieren können. Dies schon ist im Hinblick auf die zahlreichen Herausforderungen, wie z. B. Bahnausbau, Konversion, Klimaschutz, Digitalisierung und steigende Einwohnerzahlen, und den damit einhergehenden unterschiedlichen Interessenlagen schlichtweg nicht möglich. Der VEP weist in diesem Spannungsfeld jedoch den Weg, wie der Verkehr in und um Oberfrankens größter Stadt künftig zu gestalten ist. Bamberg soll auch in Zukunft eine lebenswerte und attraktive Stadt sein. Dazu müssen wir jedoch Mobilitätsbedürfnisse und Lebensqualität stärker in Einklang bringen, indem wir die Mobilität stadtverträglicher gestalten. Die Stärkung des Umweltverbundes (also ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) in Bamberg selbst, aber auch zwischen Stadt und Region, ein Mehr an alternativen Mobilitätsangeboten,

eine stärkere Verknüpfung der einzelnen Verkehrssysteme aber auch eine abnehmende Dominanz des Kfz-Verkehrs sind nur einige der im VEP enthaltenen Ansätze.

Jetzt starten wir in die spannende Phase der Umsetzung. Dabei werden wir neue technische Entwicklungen und Trends nicht aus dem Auge verlieren, ebenso die weitere Einbeziehung

und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger. Der VEP setzt den Rahmen, die konkrete Ausgestaltung bleibt aber weiterhin in den Händen der gesamten Stadtgesellschaft. Daher ist unser Dank an alle gerichtet, die bei der Erstellung des VEP mitgemacht haben, verbunden mit der Bitte, sich weiter zu engagieren. Alle, die bisher nicht dabei waren, laden wir herzlich ein, sich ebenso einzubringen.

Andreas Starke  
Oberbürgermeister

Jonas Glüsenkamp  
Referent für Mobilität



Abbildung 2: Straßenszene in Bamberg

# 1 Prozess und Dialog

## Der Weg zum VEP

**D**er Verkehrsentwicklungsplan (kurz: VEP) ist ein Rahmenplan sowie ein Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Bamberg (und teils über die Stadtgrenze hinaus). Mit ihm werden Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität für die nächsten 10-15 Jahre definiert. Er löst den bisherigen VEP aus dem Jahr 2002 ab.

Mit dem VEP bereitet sich die Stadt Bamberg auf die einsetzenden Veränderungen und die sich wandelnden Rahmenbedingungen vor (u. a. Umgang mit den Konversionsflächen, demografischer Wandel und Bevölkerungszunahme, Folgen des Klimawandels, alternative Antriebsformen), um die Mobilität in Bamberg zukunftsgerichtet, nachhaltig und stadtverträglich zu gestalten, eine Kongruenz mit weiteren Zielen der Stadtentwicklung zu erreichen und die Lebensqualität in Bamberg langfristig weiter zu erhöhen. Dementsprechend werden Handlungsprioritäten in Richtung einer Mobilitätswende gesetzt.

Im Rahmen des VEP wurden alle Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit etc.) und alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) betrachtet. Zudem wurden auch Querschnittsthemen wie Inter- und Multimodalität, Mobilitätsmanagement und -kultur, effiziente Mobilität (verkehrsreduzierende Stadtentwicklung, alternative Antriebe) und Verkehrssicherheit behandelt.

Der VEP liefert damit eine handlungsorientierte Mobilitätsstrategie für die Stadt Bamberg, die zum einen verkehrsmittelübergreifend Handlungserfordernisse, Pro-

jekte und Maßnahmen definiert und als Orientierungsrahmen dient. Zum anderen soll der Verkehrsentwicklungsplan kein „Schubladenwerk“ werden, sondern ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrsplanung in den nächsten Jahren darstellen. Hierzu wurde ein Maßnahmen- und Umsetzungskatalog erarbeitet, der unter Abwägung der Dringlichkeit und der Finanzierbarkeit eine realistische Umsetzung ermöglicht und in den nächsten Jahren sukzessive angegangen werden kann.

### Vorgehensweise & Arbeitsphasen

Mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans wurde die Planersocietät als Gutachterbüro Ende 2015 beauftragt. Zunächst wurde eine umfassende Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt; der zugehörige Zwischenbericht wurde Mitte 2017 veröffentlicht. In der zweiten Phase wurden Leitbild und Ziele formuliert; das daraus hervorgegangene Zielkonzept wurde Ende 2017 durch den Stadtrat beschlossen.

Danach folgte die (lange) Etappe der Maßnahmenentwicklung und -bewertung; hierbei galt es, auf Basis der ermittelten Stärken und Schwächen sowie der gesetzten Ziele allumfassende Handlungsansätze zusammenzutragen, die sämtliche Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Nach Prüfung von Zusammenhängen und Wechselwirkungen wurden diese Handlungsansätze in ein Umsetzungskonzept subsumiert.

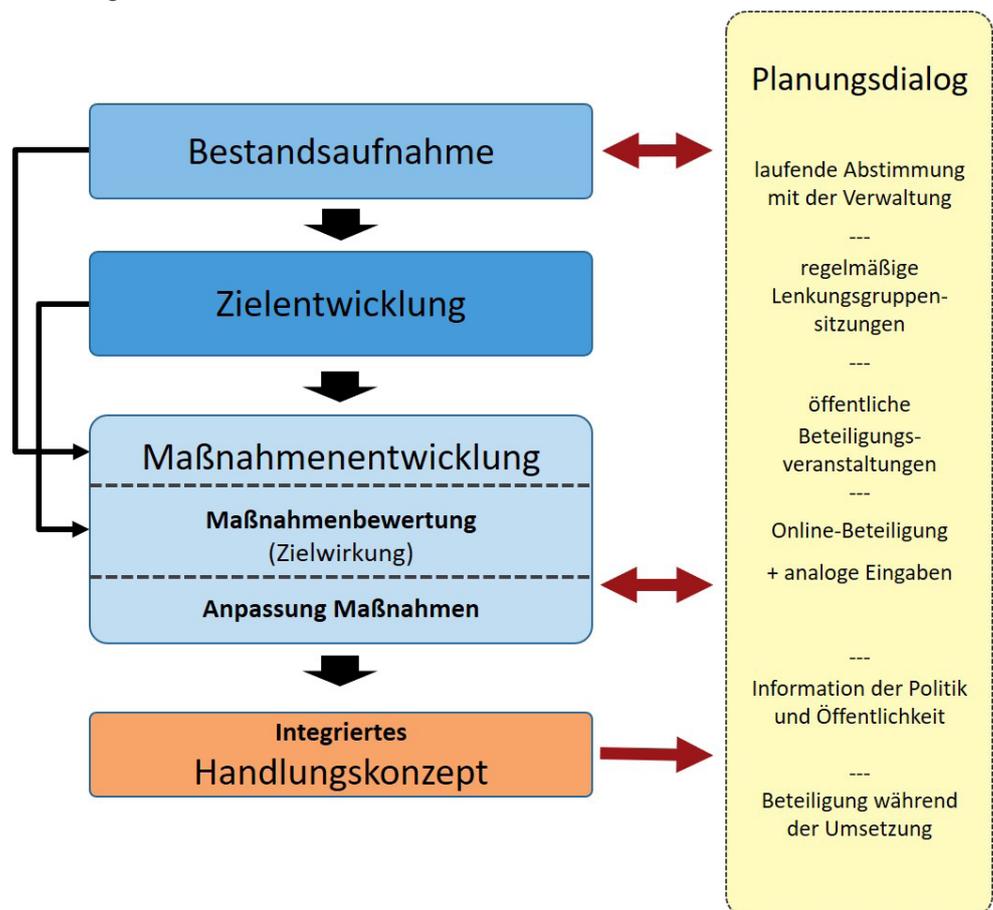
Der finalisierte VEP wurde am 18. Mai 2022 vom Stadtrat beschlossen.

### Partizipation & Beteiligung

Begleitet wurde die Erarbeitung des VEP durch einen umfangreichen Kommunikationsprozess. Dazu gehörte zunächst eine projektbegleitende Lenkungsgruppe, die sich v.a. aus Vertreterinnen und Vertretern der politischen Parteien und der Verwaltung zusammensetzte. Diese Projektgruppe hat im Laufe des Prozesses insgesamt elf mal getagt und Zwischenergebnisse diskutiert.

Weitere wichtige Elemente des Planungsdialogs waren u. a. öffentliche Veranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern, Workshops und Gespräche mit lokalen und regionalen Akteuren (Verkehrs-, Kultur- und Sozialverbände, Bürgervereine, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften sowie Landkreis und Umlandgemeinden) sowie die 2021 zuletzt durchgeführte Online-Beteiligung.

Abbildung 3: Ablaufschema VEP



Durch die Mitwirkung weiter Teile der Stadtgesellschaft konnten Ausrichtung und Inhalte des VEP wesentlich geschärft sowie Hinweise und Ideen in Hinblick auf die Umsetzung gesammelt werden.

## 2 Mobil in Bamberg

### Rückblick auf Analyse und Status Quo

Der VEP besteht neben dem vorliegenden Bericht außerdem aus einem umfangreichen Analyse- und Zwischenbericht. Die Analyseergebnisse des Zwischenberichts können wie folgt zusammengefasst werden:

Das meistgenutzte Verkehrsmittel der Bambergerinnen und Bamberger ist (noch immer) das Auto. Kurz dahinter folgen aber bereits das Fahrrad und das Zufußgehen. Die Tatsache, dass mehr als 80 % der Wege, die die Bambergerinnen und Bamberger täglich zurücklegen, Binnenwege darstellen – also Wege innerhalb Bambergs – spricht für die hohe Bedeutung der Nahmobilität.

Das Verkehrsgeschehen in Bamberg ist jedoch auch von Menschen, die außerhalb Bambergs wohnen, geprägt; sei es als Einpendler:innen zur Arbeit (ca. 40.000)<sup>1</sup>, als Personen aus dem Umland, die zu Freizeit- und/oder Einkaufszwecken nach Bamberg kommen, oder als Tourist:innen aus dem In- und Ausland. Bei diesen Wegen wirkt sich erwartungsgemäß die gute Autobahnanbindung Bambergs aus. Auf kürzeren Strecken in die direkten Nachbarkommunen könnte aber durchaus auch das Fahrrad mithalten. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist stark abhängig vom gewählten Ein-/Ausstiegshaltepunkt und den dadurch entstehenden Warte-/Umstiegszeiten; auf gewissen Beziehungen sind Bus & Bahn mit dem Auto konkurrenzfähig (z.B. Erlangen, Schweinfurt, Haßfurt).

Die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen ist weitgehend erfolgreich. So sind zwar auf dem Ring die Verkehrsbelastungen seit Ende der 1990er Jahre weiter gestiegen;

gleichzeitig sind im restlichen Straßennetz überwiegend Plafonierungen oder Rückgänge festzustellen. Nichtsdestotrotz existieren Bereiche, wo mehrere Nutzungen (z.B. Fuß- und Radverkehr, Aufenthalts-/Wohnfunktion) mit dem Kfz-Verkehr in Konkurrenz um den z.T. beengten Straßenraum treten und sich die Kfz-Belastungen in einem nicht mehr verträglichen Ausmaß bewegen; beispielhaft ist hier das Berggebiet zu nennen, wo sich eine verhältnismäßig große Menge an Ziel- und Quellverkehr durch eine nicht dafür ausgelegte Siedlungs- bzw. Straßenstruktur zwingt.

Beim Radverkehr bestehen grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen, z.B. eine Raum- und Siedlungsstruktur mit tendenziell kurzen Entfernungen im Binnenverkehr und die hohe Anzahl an Studierenden (also einer fahrradaffinen Zielgruppe). Durch die zunehmende Differenzierung des Angebots an Fahrradtypen und -antrieben (Lastenräder, Elektro-Unterstützung) können heute noch hemmende Faktoren (Topografie, Stadt-Umland-Verkehr) zukünftig kompensiert werden, sodass hier noch weitere Potenziale hinsichtlich der Bedeutungszunahme des Radverkehrs bestehen. Trotz einiger Lücken (z.B. Nürnberger Straße, Gaustadter Hauptstraße) ist der Netzzumfang vom Grundsatz her als ausreichend zu bewerten; es bestehen aber vielerorts Schwächen in der Qualität der vorhandenen Infrastruktur (insbesondere vorhandene Wegebreiten) und in Bezug auf die gewählte Führungsform (häufig gemeinsamer Geh-/Radweg und Gehweg, Radfahrer frei mit entsprechendem Konfliktpotenzial). Das derzeitige Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten muss als nicht ausreichend bezeichnet werden.

<sup>1</sup> Diese Zahl hat sich seit der Erstellung des Zwischenberichts 2015 erwartungsgemäß weiter erhöht. Im Zwischenbericht waren es noch ca. 35.000 Einpendler:innen.

Die kompakte Stadtstruktur stellt auch für den Fußverkehr eine Stärke dar. Hinzu kommt, dass zahlreiche Räume in Bamberg eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen (u.a. Uferwege, Promenaden, Plätze, Grünanlagen). Hauptverkehrsstraßen weisen aufgrund ihrer dominierenden Verkehrsfunktion demgegenüber häufig Einschränkungen auf; die Überquerung von Fahrbahnen bzw. Verkehrsachsen stellt für den Fußverkehr vielerorts ein Problem dar. Nachholbedarf besteht auch beim Thema Barrierefreiheit, vor allem im Bestand (u.a. nur punktuell Leitsysteme für Sehbehinderte, problematische Oberflächenstrukturen in Teilen des Berggebiets und der Innenstadt für Gehbehinderte).

Bamberg verfügt über ein leistungsfähiges, umfassendes Stadtbusnetz mit einem tagsüber angemessenen Takt; in der Schwachverkehrszeit ist die Bedienungsqualität – der Nachfrage angepasst – eingeschränkt. Die Verbindung von Bamberg nach Nürnberg/Erlangen ist gut, ebenso zur Hauptverkehrszeit von den meisten umliegenden Kommunen nach Bamberg. Des Weiteren ist das Stadtgebiet gut durch regelmäßig bediente Bushaltestellen erschlossen. Durch die Zugehörigkeit zum VGN existiert zudem ein gutes Ticketsortiment mit angemessenen Preisen und Sonderkarten (Bamberger Einkaufs- und Familienkarte). Demgegenüber stehen einige Schwächen. So ist die Verbindungsqualität auf innerstädtischen Relationen im Vergleich zum Kfz überwiegend mäßig; aus den Bamberger Stadtteilen zum Bahnhof, zu Zielorten in anderen Stadtteilen (z.B. Einkaufsgebiet Laubanger) und auch ins Umland ist die Verbindungsqualität, insbesondere bedingt durch teils mehrfache

Umsteigezwänge und unregelmäßig verkehrende Regionalbuslinien, niedrig. Viele Haltestellen weisen noch keinen barrierefreien Ausbaustandard auf. Abschließend ist die unzureichende verkehrliche und städtebauliche Situation des Bahnhofsvorplatzes zu nennen.

Die P+R-Parkplätze Kronacher Straße und Heinrichsdamm (zusammen ca. 1.200 Stellplätze) bieten mit dem kombinierten Park- und ÖPNV-Ticket einen guten Anreiz zur Intermodalität; hinzu kommt der P+R-Standort Brennerstraße auf der Ostseite des Bahnhofs sowie das benachbarte Radhaus (330 Fahrradabstellplätze), deren Angebote sich vorrangig an Auspendler:innen richten. Bezüglich B+R besteht insgesamt noch Ausbaupotenzial (häufig fehlende oder überlastete Anlagen).

Für Touristen (im Durchschnitt über 1.000 ankommende Übernachtungsgäste pro Tag) steht sowohl bei der Anreise als auch bei der Bewegung vor Ort eine umfassende Infrastruktur zur Verfügung: ein Reisebusleitsystem mit innenstadtnahem Ein-/Ausstieg an der Mußstraße, ein Fernbushalt, günstige ÖPNV-Tagestickets, die „Entdeckerlinie 910“ (Linienbus mit Verlauf durch Inselstadt und Berggebiet), ein Fußgängerleitsystem und Informationstafeln. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem ist hingegen nicht vorhanden; es existieren lediglich private Anbieter und ‚Call a bike‘ der DB AG.

Andere Sharing-Angebote sind in Bamberg seit geraumer Zeit vertreten. Neben dem klassischen, stationsbasierten Carsharing, das über das Stadtgebiet verteilt angeboten wird, steht mittlerweile beim etablierten Anbieter mei-

audio (der in Kooperation mit der DB-Tochter Flinkster agiert) auch ein Lastenrad zur Ausleihe bereit. Des Weiteren können über das ehrenamtliche Projekt „Dein Lastenrad“, das 2017 ins Leben gerufen wurde, drei unterschiedliche Lastenräder ausgeliehen werden.

In Bezug auf das Thema Mobilitätsmanagement, das dazu dient, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten (besonders durch bessere Information, Koordination und Beratung), existieren in Bamberg bisher nur vereinzelte Ansätze, sodass hier noch ein erhebliches Ausbaupotenzial - v. a. auch als Chance für eine Verkehrsreduzierung im Berggebiet - besteht.

## Wie läuft's in Bamberg als...?

Die folgenden Schaubilder fassen die Analyseergebnisse und Stärken bzw. Schwächen der relevanten Verkehrsarten noch einmal abschließend aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Personengruppen zusammen. Der Datenstand bezieht sich auf Abschluss der Analysephase in 2015-2017.



Abbildung 4: Wie läuft's in Bamberg als...

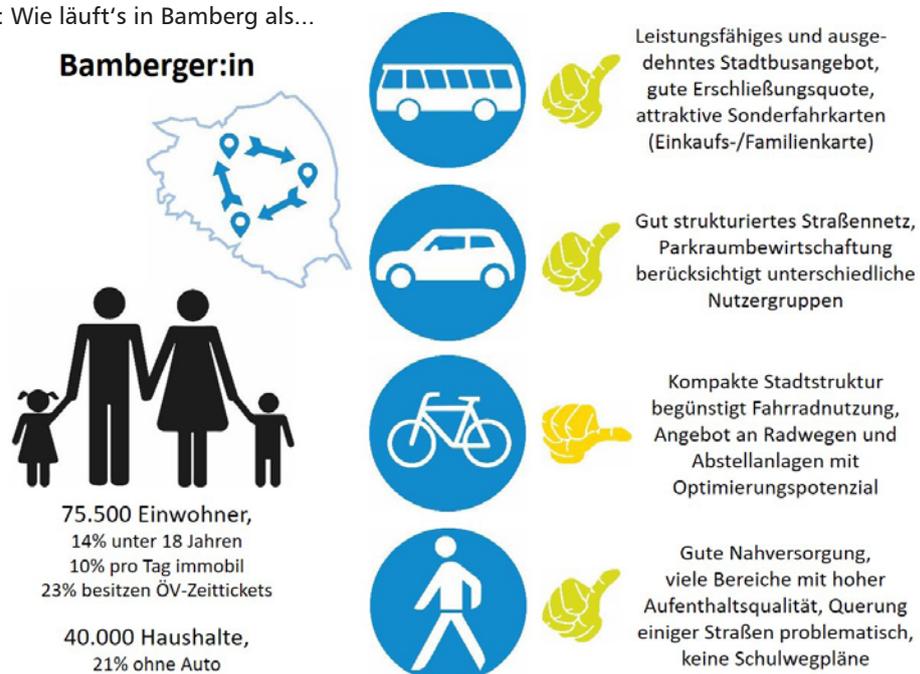
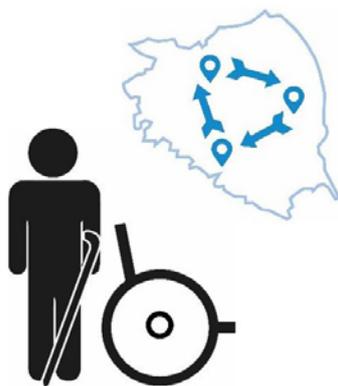


Abbildung 5: Wie läuft's in Bamberg als...

## Person mit Mobilitätseinschränkung



9.600 Behinderte  
(nur Bamberger:innen)



Barrierefreiheit an Haltestellen  
bisher noch oftmals unzu-  
reichend, Stadtwerke-Fuhrpark  
durchweg Niederflurfahrzeuge



Adäquates Angebot  
an Behindertenstellplätzen  
(Anzahl und Verteilung)



Nachholbedarf im gesamten  
Stadtgebiet, kein barrierefreier  
Stadtplan, bei Neuplanungen  
Barrierefreiheit als integraler  
Bestandteil, technischer Leitfaden  
vorhanden

Abbildung 6: Wie läuft's in Bamberg als...

## Pendler:in Arbeit/Einkauf/Freizeit Ziel = Innenstadt



Ø pro Tag (2015):  
35.000 Einpendler  
(nur beruflich)



Gutes Angebot im  
Nah- und Fernverkehr,  
Entfernung  
Bahnhof-Maxplatz < 1km



Viele Regionalbuslinien  
verkehren unregelmäßig,  
z.T. geringe  
Beförderungsqualität



Ausreichendes Stellplatz- und  
P+R-Angebot, adäquate  
Parktarife (auch für Dauerparker),  
dynamisches Parkleitsystem,  
Verkehrsfluss i.d.R. unproblematisch



Beschränktes B+R-Angebot im  
Landkreis (i.d.R. nur  
Schienenhaltepunkte),  
Direkttrouten z.T. mit  
Infrastrukturdefiziten /  
Alternativrouten oft umwegig

Abbildung 7: Wie läuft's in Bamberg als...

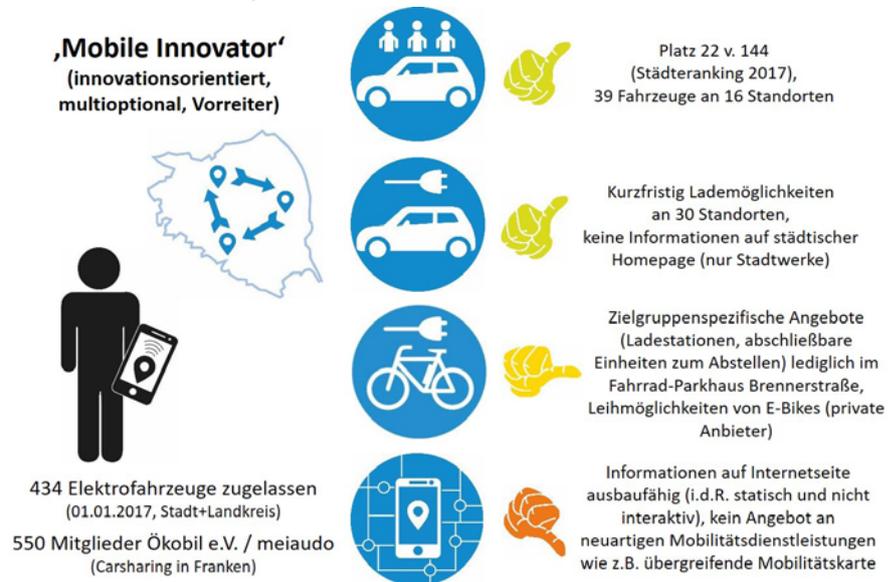
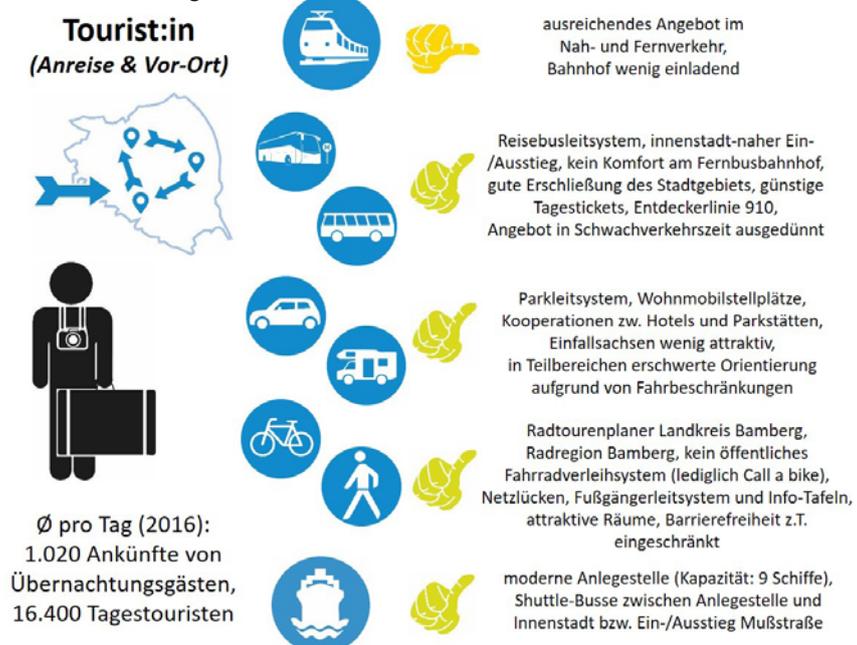


Abbildung 8: Wie läuft's in Bamberg als...



## 3 Zielsetzung

### für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität

**D**urch den VEP wurden strategische Weichenstellungen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Bamberg getroffen.

Die Ziele wurden aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie übergeordneten Handlungserfordernissen und Vorgaben abgeleitet; hierbei wurden Aussagen zu allen Verkehrsträgern sowie zu Querschnittsthemen formuliert.

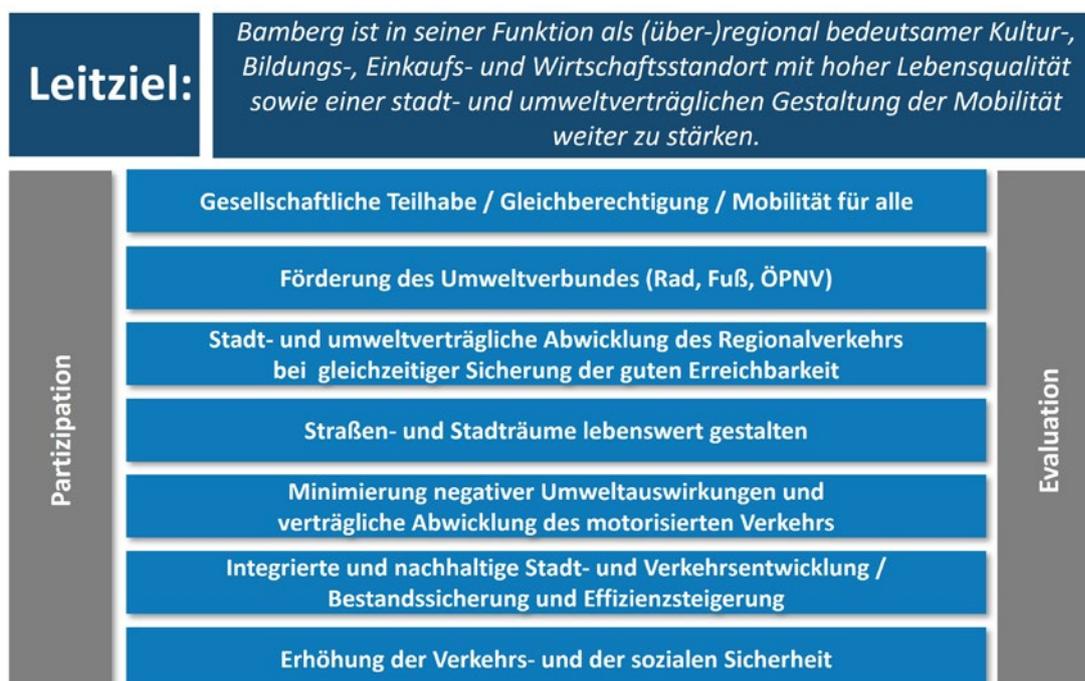
Die Ziele bilden einerseits die Grundlage und den Bewertungsmaßstab für die Herleitung und Definition von Handlungsfeldern und Maßnahmen und sind somit als sogenannte „Planungsprämissen“ zu sehen; anderer-

seits sollen sie auch die Basis für eine spätere Evaluation sein (vgl. Evaluationskonzept).

Die Ziele des Mobilitätskonzepts sind insofern ein „roter Faden“, der den Rahmen für den gesamten Prozess und die Umsetzung festlegt. Sie wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses intensiv diskutiert und vom Stadtrat am 29.11.2017 beschlossen.

Neben dem Leitziel sind **sieben Oberziele** formuliert worden, denen jeweils mehrere Unterziele bzw. Handlungsansätze zugeordnet wurden (vgl. Abbildung 9). Alle Oberziele stehen gleichwertig nebeneinander und sind nicht gewichtet.

Abbildung 9: Zielkonzept des VEP Bamberg



Die Oberziele werden von zwei wesentlichen Grundbedingungen eingerahmt:

**Partizipation:** Hierbei geht es um eine fortlaufende und offene Kommunikation mit der Stadtgesellschaft sowie deren Beteiligung, die die Grundvoraussetzungen für die Akzeptanz und Unterstützung kommunaler Planungen und Projekte bilden. Diese Vorgehensweise soll bei der Umsetzung der Inhalte des VEP gelebt und, wo erforderlich und möglich, verbessert werden.

**Evaluation:** Eine regelmäßige Evaluation des VEP bzw. dessen Umsetzung unterstützt das Erreichen der gesetzten Ziele. Hierbei ist zwischen Wirkungszielen (also eine Art Messung des Erreichungsgrades der gesetzten Ziele

im Rahmen eines fortlaufenden Monitorings des Bamberger Verkehrsgeschehens) und Umsetzungszielen (also der Umsetzungsfortschritt der im VEP enthaltenen Maßnahmen und Handlungsansätze) zu unterscheiden. Unter Umständen erwächst eine Anpassung des VEP aus den daraus hervorgehenden Erkenntnissen und Erfordernissen.

Nachfolgend werden die Inhalte der sieben Oberziele dargestellt. Neben den bereits erwähnten Unterzielen bzw. Handlungsansätzen, die das jeweilige Oberziel präzisieren und mit Inhalt füllen, enthält jedes Oberziel auch ein bis zwei konkretere, überprüf-/messbare Zielsetzungen; diese sind im Sinne von Indikatoren bzw. Messgrößen zu betrachten (vgl. Kapitel Evaluation).

## Die 7 Leitziele des VEP

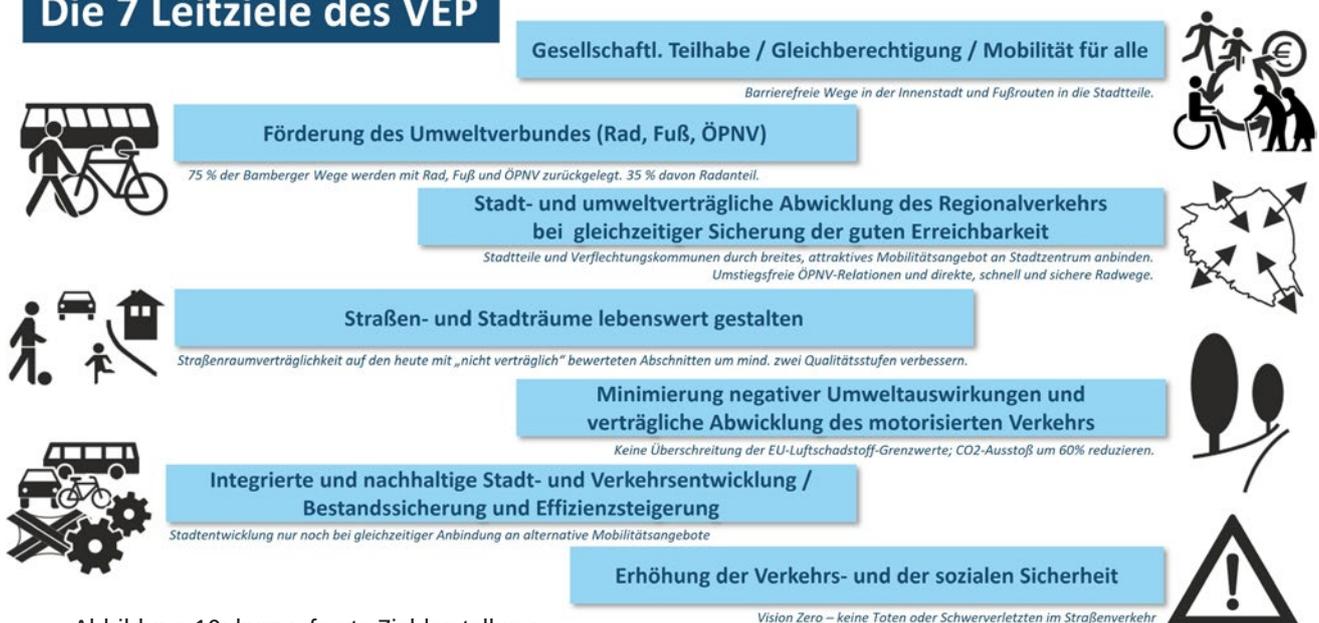


Abbildung 10: kurzgefasste Zieldarstellung

Abbildung 11: Oberziel „Gesellschaftl. Teilhabe...“



## Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilität für alle

### Oberziel:

### Unterziele & Handlungsansätze:

- **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

### konkrete Zielsetzung:

Bis 2030 sind sämtliche Wege in der Innenstadt und mindestens je eine wichtige Fußroute in die Stadtteile barrierefrei ausgestattet\*. Sollte dies nicht möglich sein, stehen entsprechend barrierefreie, umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zur Verfügung. Der VEP soll primär für die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen Verbesserungen bringen. Hierzu gehören neben den Fußgänger:innen, vor allem auch Menschen mit Behinderung. Hierbei wird betont, dass Barrierefreiheit sich nicht nur auf bauliche Gegebenheiten bezieht, sondern auch auf Erreichbarkeit mit sämtlichen Verkehrsmitteln.

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

Abbildung 12: Oberziel „Förderung Umweltverbund“



## Oberziel:

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

### Unterziele & Handlungsansätze:

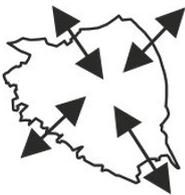
- **Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr**  
In allen Altersklassen und auf allen Wegezwecken
- **Attraktivierung des ÖPNV**  
in Bamberg und auf den Stadt-Umland-Relationen
- **Förderung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität**  
z. B. Park + Ride, Bike + Ride, Carsharing
- **Stärkung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

### konkrete Zielsetzung:

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

Bis 2025 erreicht Bamberg einen Radverkehrsanteil von 35% des Modal Splits (Beschluss des Umweltsenats vom 27.11.2018).

Abbildung 13: Oberziel „Region. Erreichbarkeit“

**Oberziel:**

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

**Unterziele &  
Handlungsansätze:**

- **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**

**konkrete  
Zielsetzung:**

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.

Abbildung 14: Oberziel „Lebenswerte Straßen- und Stadträume“



### Oberziel:

## Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten

### Unterziele & Handlungsansätze:

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

### 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).

Abbildung 15: Oberziel „Minimierung Umweltauswirkungen“

**Oberziel:**

## Minimierung negativer Umweltauswirkungen und verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs

**Unterziele & Handlungsansätze:**

- **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 Erholungsgebieten)
- **Nutzung zukunftsfähiger und umweltschonender Fahrzeugtechnologien**

**konkrete Zielsetzung:**

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).

Abbildung 16: Oberziel „Bestandssicherung und Effizienz“



### Oberziel:

## Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung

### Unterziele & Handlungsansätze:

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

### konkrete Zielsetzung:

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.

Abbildung 17: Oberziel „Sicherheit“



### Oberziel:

## Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit

### Unterziele & Handlungsansätze:

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

### konkrete Zielsetzung:

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.

# 4 Handlungsfelder und Maßnahmen

## Was nun zu tun ist...

**B**asierend auf den Analyseergebnissen, den gesetzten Zielen und unter Beteiligung der breiten Bamberger Öffentlichkeit, Verwaltung sowie Politik wurden verkehrsmittelbezogene und -übergreifende Handlungsfelder erarbeitet, deren Maßnahmen zu einem integrierten Gesamtkonzept mit Benennung von zeitlichen Realisierungsvorschlägen und einer Kosten- sowie Wirkungsbewertung zusammengeführt wurden. Maßnahmen mit dem aus gutachterlicher Sicht größten Zielbezug und Wirkungsfaktor, aber auch einer gewissen Strahlkraft wurden zu Schlüsselmaßnahmen. Sie sind besonders hervorgehoben und sollten unbedingt in Angriff genommen werden.

### **Integriert und umsetzungsorientiert**

Der Verkehrsentwicklungsplan soll ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrssteuerung in der Stadt Bamberg in den nächsten Jahren darstellen und kein „Schubladenwerk“ werden. Hierzu bedarf es eines Maßnahmenkataloges, der unter Abwägung der Dringlichkeit und der Finanzierbarkeit der entwickelten Lösungen eine realistische Abarbeitung ermöglicht.

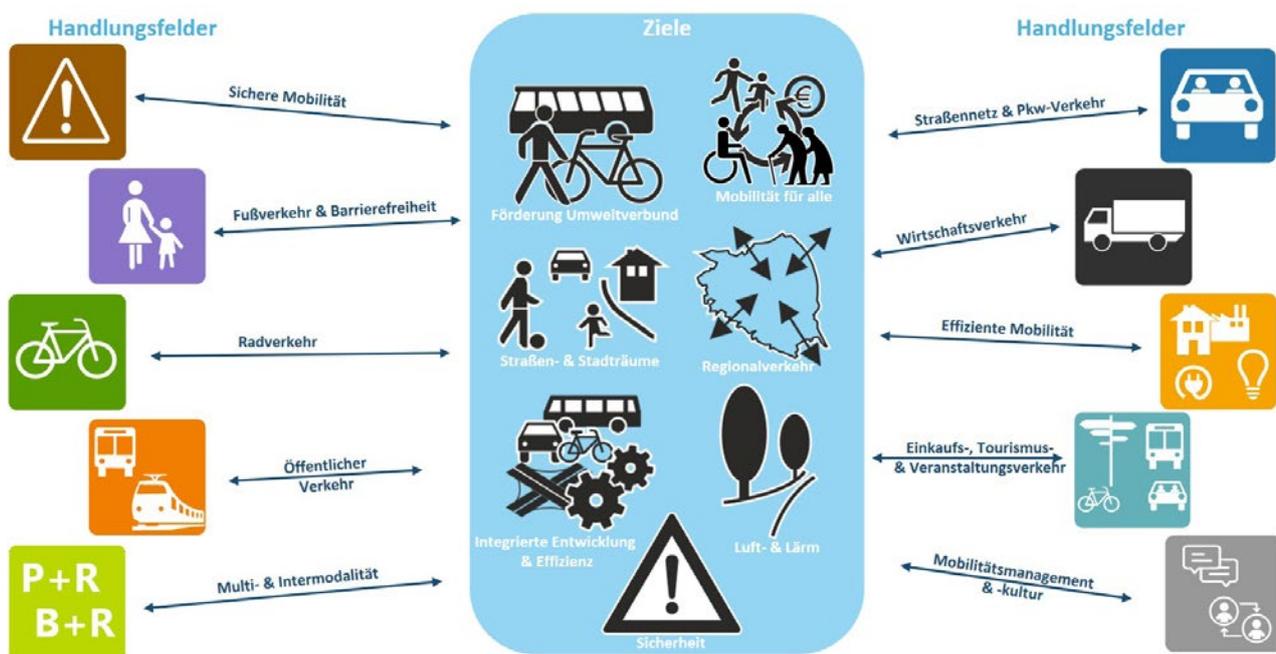
Langfristig werden bauliche Maßnahmen unter Kostengesichtspunkten immer schwieriger umgesetzt werden können. Deshalb gewinnen organisatorische Konzepte, die auch flexibel angepasst werden können, an Bedeutung. Es werden daher Ansatzpunkte für die Entwicklung ressortübergreifender und intermodaler Maßnahmenkonzepte sowie für eine intelligentere Nutzung der Infrastruktur im Sinne eines Mobilitätsmanagements aufgezeigt. Wichtige Fragen vor dem Hintergrund der

begrenzten Finanzen bei Bund, Ländern und Kommunen sind z.B.: Wie kann eine umsetzungsorientierte Priorisierung der Maßnahmen aussehen, welche langfristigen Folgekosten sind zu erwarten und wie kann trotzdem eine langfristige, eigene Handlungsfähigkeit erreicht werden?

Maßnahmen zur Behebung von Mängeln dürfen nicht neue Probleme in anderen Bereichen hervorrufen. Dieser Grundsatz gilt sowohl für die Konzeptentwicklung für die einzelnen Verkehrsträger, für die Abwägung zwischen Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Funktionalität und Städtebau als auch für die Rückkopplung mit anderen Planungsbereichen (insbesondere Flächennutzungsplanung, Fachpläne, Stadtteilkonzepte, Nahversorgung).

Unsere Erfahrung bei der Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen zeigt, dass die positiven Aspekte einer parallelen und abgestimmten Erarbeitung von Fachplänen und VEP sowie der Maßnahmen für die Verkehrsmittel untereinander zu einer zeitlichen und inhaltlichen Optimierung der Prozesse führt. Die Rückkopplung mit bestehenden Fachplanungen ist für die Bereiche Umwelt und Gesundheit von großer Bedeutung und entspricht unserem Verständnis eines integrierten VEP. Wichtig ist uns vor allem, auch integrierte Aspekte wie z. B. Fragen der mobilitätsgerechten Siedlungsentwicklung, der integrierten Straßenraumgestaltung, Genderaspekte sowie die Anforderungen an eine familien-gerechte und barrierefreie Mobilität in dem Verkehrsentwicklungsplan mitzudenken und einzubringen.

Abbildung 18: Ziele und Handlungsfelder des VEP Bamberg



## Handlungsfelder und (Schlüssel-)maßnahmen

Das Handlungskonzept des Verkehrs-entwicklungsplans besteht einerseits aus den folgenden Texten, die die Intention und Maßnahmenauswahl der einzelnen Handlungsfelder erläutern. Ergänzt werden die Texte durch kurze „Blicke nach außen“, wo in kleinen Exkursen passende Beispielprojekte aus anderen Städten vorgestellt werden.

Des Weiteren findet sich im Anhang dieses Berichtes aber auch noch eine umfangreiche Maßnahmentabelle. Bei dieser Tabelle handelt es sich nicht um eine wahllose Sammlung von

Maßnahmenvorschlägen; vielmehr wurden alle im Rahmen des langjährigen Prozesses eingegangenen Anregungen (aus Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit) ebenso wie eigene gutachterliche Vorschläge – basierend auf den Analyseergebnissen – auf ihren Zielbezug und möglichen Zielbeitrag sowie Realisier- und Finanzierbarkeit bewertet und eingeordnet. Dabei sind durchaus auch Beiträge verworfen bzw. abgelehnt worden, die hier nicht aufgeführt werden.

Die Maßnahmentabelle stellt neben den bereits beschlossenen Zielen also den Kern des VEP dar und zeigt mal mehr und mal weniger konkrete Maßnahmen auf, die die Zielerreichung sicher-

stellen sollen. Sie erleichtert der Verwaltung als Konzeptvorschlag mit konkreten Handlungs- und Prüfaufträgen die Arbeit der kommenden Jahre.

Maßnahmen, die größere Eingriffe bedeuten, sind natürlich auch weiterhin vor ihrer Realisierung politisch zu diskutieren und vom Stadtrat zu beschließen. Der Beschluss des VEP mit seiner Maßnahmentabelle verleiht den darin aufgeführten Maßnahmen also eine Einordnung in den Zielkontext und soll deren

Realisierung argumentativ unterfüttern, ersetzt jedoch nicht den jeweils erforderlichen Diskurs und ggf. Einzelbeschluss.

Die Benennung von Schlüsselmaßnahmen stellt einen bedeutenden, methodischen Aspekt des VEP dar. Durch diese Priorisierung (als Ergebnis der gutachterlichen Bewertung in Bezug auf die Zielerreichung) wird – insbesondere angesichts der großen Zahl und Vielfalt der weiteren Maßnahmen – eine wichtige Umsetzungs- und Entscheidungshilfe für die

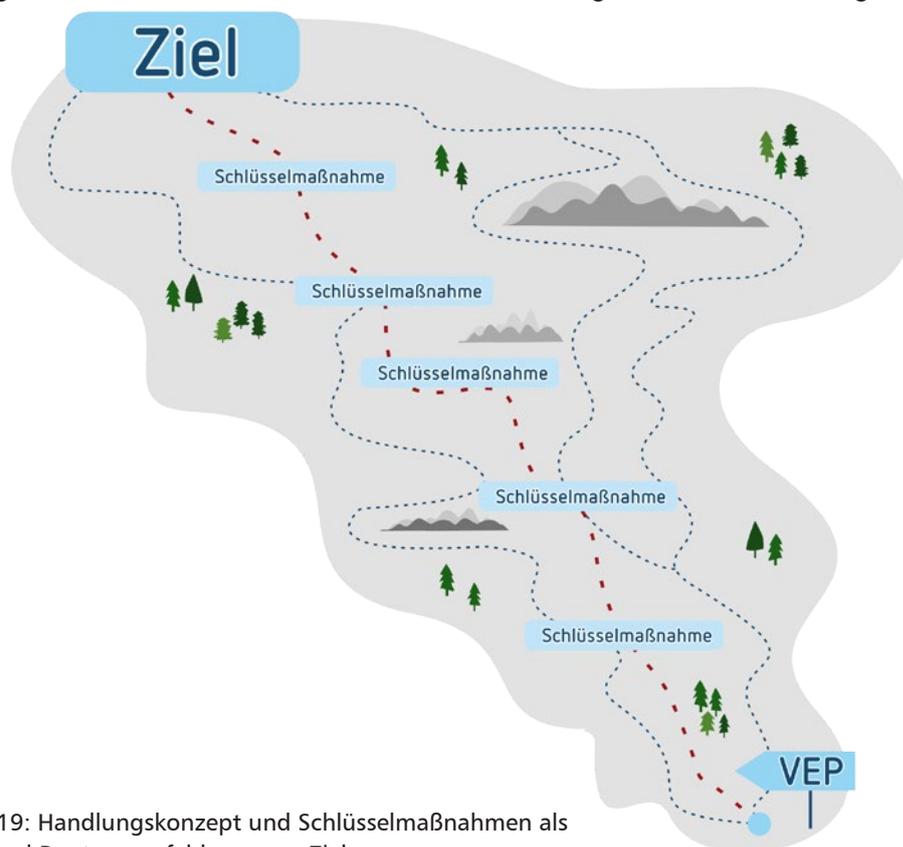


Abbildung 19: Handlungskonzept und Schlüsselmaßnahmen als Landkarte und Routenempfehlung zum Ziel

Zeit nach dem VEP-Beschluss geliefert. Auch Schlüsselmaßnahmen bedürfen einzelner politischer Diskussionen und Beschlüsse, sofern es sich um Einzelprojekte, größere Folgeaufträge oder beschlusspflichtige Handlungsprogramme handelt. Dabei kann eine Schlüsselmaßnahme auch aus vielen kleinen Maßnahmen bestehen (z.B. der Ausbau der Radinfrastruktur), die bestenfalls als ein Handlungsprogramm zusammengefasst werden können. Die genaue Ausgestaltung ist dabei nicht in Stein gemeißelt und muss stetig evaluiert und neu überdacht werden (vgl. Evaluationskonzept).

Durch den VEP und seine Maßnahmen wird somit die strategische Richtung maßgebend beschlossen, nicht aber die konkrete Maßnahme. Wie auf einer Wanderkarte, die den Weg in die beschlossene Richtung zeigt, werden in Form der Schlüsselmaßnahmen die Trittsteine aufgezeigt, die den zu gehenden Weg am besten abbilden können.

## Lesehilfe zum Handlungskonzept

Die Maßnahmentabelle formuliert entsprechend der Handlungsfelder des VEP zielführende Handlungsansätze und Einzelmaßnahmen, benennt sowohl konkreten Handlungsbedarf, beinhaltet aber auch z.T. erste, erfolgversprechende Ideenformulierungen, Prüfaufträge und Projekte zur weiteren Ausarbeitung. Sie ist richtungsweisend und argumentativ unterstützend zu verstehen und soll nicht abschließend durchformuliert sein, sondern stellt ein sich stetig weiterentwickelndes Produkt dar. Teilweise lässt sie sich durch die Verwaltung „abarbeiten“, große Maßnahmen bedürfen aber natürlich weiterhin eigener politischer Beschlüsse.

Die Kopfzeile der Maßnahmentabelle zeigt die folgenden Attribute:

- **Handlungsfeld:**  
Das Handlungsfeld, dem die nachstehenden Maßnahmen zuzuordnen sind.
- **Maßnahmentitel und Nummer:**  
Name der Maßnahme und Kennnummer zur Erleichterung der Orientierung.
- **Bedeutungsattribut der Maßnahme:**
  - ☆ Schlüsselmaßnahme  
(hohe Zielwirkung, sollte prioritär angegangen werden)
  - ★ Sofortmaßnahme  
(kann schnell realisiert werden)
- **Kurzbeschreibung:**  
knapp gehaltene Erläuterung der Inhalte und Intention der Maßnahme; ggf. zu erwähnende Besonderheiten
- **Umsetzungshorizont:**  
Symbole für kurzfristige (bis 2025, 🕒), mittelfristige (bis 2030, 🕒) oder langfristige (bis 2035 oder länger, 🕒) Umsetzungszeitspanne der Maßnahme; alternativ auch Daueraufgabe (∞) für Maßnahmen, die eine regelmäßige Bearbeitung erfordern.
- **Kostenklasse:**  
grobe Einstufung der zu erwartenden Kosten für Realisierung der Maßnahme. Darin sind noch keine eventuell abrufbaren Fördermöglichkeiten und Fremdfinanzierungsanteile berücksichtigt. Sich möglicherweise ergebende, indirekte Auswirkungen auf andere Kosten

oder auf die Mobilitätskosten privater Haushalte wurden nicht mit einbezogen. Die Einstufung erfolgt (ohne Gewähr) auf Grundlage der derzeitigen bekannten Detailtiefe und üblichen Kostensätze. Die Einstufung wird klassifiziert in geringe Kosten (unter 100.000 €, €), mittlere Kosten (unter 2,5 Mio €, €€) und hohe Kosten (über 2,5 Mio €, €€€). Angegeben sind die voraussichtlichen Gesamtkosten bis zur Realisierung, bei Daueraufgaben die jährlich anfallenden Ausgaben.

- **Ziel- und Wirkungsbezug:**  
Welchen (positiven) Bezug übt die Maßnahme auf die einzelnen Zielfelder des VEP aus? Abgestufte Darstellung. Farbabstufung in weiß: kein Zielbezug, hellgrün: indirekter Bezug, dunkelgrün: direkter Bezug zum jeweiligen Oberziel.
- **Einfluss auf Verkehrsmittel:**  
Die Maßnahme wirkt sich v. a. auf Aspekte der eingefärbten Hauptverkehrsmittel (Kfz 🚗, Fußgänger 👤, Radverkehr 🚲 und öffentlicher Personennahverkehr 🚊) aus. Farbabstufung in weiß: kein Einfluss, hellblau: indirekter Einfluss, dunkelblau: direkter Einfluss.
- **Verortung/Maßnahmenbeispiele zur weiteren Detaillierung:**  
Wirkungsorte oder Straßen, wo die Maßnahme umgesetzt werden soll. Teilweise auch mögliche Einsatzorte, die eine weitere Überprüfung der Machbarkeit voraussetzen oder Vorschläge aus Beteiligungsformaten.

Abbildung 20: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 1/2

MAßNAHMENKATALOG zum VEP BAMBERG 2030					
Handlungsfeld	#	Maßnahme	Schlüssel-Maßnahme	Sofort-Maßnahme	Kurzbeschreibung
 <b>St Straßennetz und Kfz-Verkehr</b>					
<b>1 Verkehrsmittelübergreifende Instandhaltung der Straßeninfrastruktur</b>					
St	St 1-1	Nachhaltiges und verkehrsträgerübergreifendes Instandhaltungsmanagement			Kosteneffiziente, gesamtheitliche Bestandserhaltung und schrittweise Verbesserung des Ausbauszustandes der Infrastruktur. Effizienter, verkehrsträger-übergreifender Einsatz von Finanzmitteln unter Berücksichtigung aller städtischer Ziele und Nutzerbelange.  Priorisierung von Maßnahmen nach Bedeutung der Infrastruktur für das Gesamtnetz (zielgerecht zur Förderung des Umweltverbunds und Verkehrssicherheit). Erstellung regelmäßiger Straßenzustandsberichte. Sicherstellen eines entsprechenden, gemeinsamen Haushaltsbudgets (vgl. Pw 8-1).

Abbildung 21: Kopfzeile der Maßnahmentabelle, Teil 2/2

	🕒 kurz (2025)	€ gering (< 100.000  )	weiß: kein Zielbezug			weiß: kein Einfluss			<b>Verortung / Maßnahmen zur weiteren Detailierung</b>  (alle Auflistungen stellen Handlungsempfehlungen im Sinne der Analysen, Beteiligungsrückläufe zur bestmöglichen Zielerreichung des VEP dar. Sie können im Rahmen der Umsetzungsphase und Evaluation inhaltlich erweitert und angepasst werden)
	🕒 mittel (2030)	€€ mittel (< 2,5 Mio  )	hellgrün: indirekter Bezug			hellblau: indirekt			
🕒 lang (2035+)	€€€ hoch (> 2,5 Mio  )	dunkelgrün: direkter Bezug			dunkelblau: direkt				
🔄 Daueraufgabe	Gesamtkosten bis Realisierung; bei Daueraufgaben: pro Jahr		ZIELBEZUG			VERKEHRSMITTEL			
Umsetzungshorizont	Kostenklasse <small>(ohne Berücksichtigung von Fördermitteln und ggf. indirekten / langfristigen Effekten oder privaten Mobilitätskosten)</small>	Mobilität für alle Förderung Umweltverbund Regionalverkehr & Erreichbarkeit Straßen- & Stadträume Luftschadstoff- & Lärmreduzierung Bestandsicherung & Effizienz Verkehrs- & soziale Sicherheit	Kfz	Fuß	Rad	ÖV			
1. Verbesserung des Einsatz von Fördermitteln über den gesamten Zeitraum. 2. Zielgerecht zur Förderung des Umweltverbunds und Verkehrssicherheit.	🔄	€€							gesamtstädtisch auf Straßen, Rad- und Gehwegen, Plätzen, Treppen und Brücken

# Die Handlungsfelder des VEP

## 4.1 Straßennetze & Kfz-Verkehr (St)



Der Kfz-Verkehr in Bamberg nimmt – trotz stetig wachsendem Umweltverbund – noch immer eine große Rolle auf den Straßen ein. So werden über 40% der Wege der Bamberger:innen mit dem Auto zurückgelegt (Fahrer:innen und Beifahrer:innen) und ein großer Teil der täglichen Einpendler:innen nutzt ebenfalls den Pkw (vgl. Analyse). Aktuell ist der Kfz-Verkehr also meist der Hauptnutzer der Straßeninfrastruktur.

Auch wenn die Ziele der Verkehrsentwicklung die deutliche Reduzierung des Pkw-Anteils als ein Kernelement beinhalten, benötigt der Kfz-Verkehr weiterhin funktionierende und leistungsfähige, aber auch gebündelte sowie stadt- und umweltverträgliche (Hauptverkehrs-) Straßen, über welche die Erreichbarkeit für diejenigen sicherzustellen ist, die heute und zukünftig nicht das Verkehrsmittel wechseln können. Vor allem Geschäftstreibende und Dienstleistende der Innenstadt formulierten, dass Ihnen die Erreichbarkeit durch alle Verkehrsteilnehmer:innen sehr wichtig sei. Der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad soll deshalb in Zukunft vor allem durch attraktive Angebote gefördert werden.

Verkehrsmittelübergreifende Verbesserungen der Verkehrsfunktionen (wie z.B. bauliche Anpassungen an Knoten) und Planungen zur besseren Anbindung an das übergeordnete (Autobahn-)Netz wurden in den VEP aufgenommen. Zur optimalen Nutzung der begrenzten finanziellen Mittel sind zukünftig jedoch alle Einzelmaßnahmen an den ange-

strebten und damit auch zu erwartenden Verkehrsstärken aller Verkehrsarten auszurichten. Großräumige Straßenneubauten, die nur wenig bzw. keinen zielführenden Einfluss auf den städtischen Bereich haben und die regionale Erreichbarkeit der Stadt nicht signifikant verbessern, sind nicht in den VEP aufgenommen worden. Denn anstelle stark mittelbindender Großprojekte und umfassender Ergänzungen im übergeordneten Netz setzt der Verkehrsentwicklungsplan auf eine Vielzahl kleiner Verbesserungsmaßnahmen innerhalb des gesamten Stadtgebiets. Insgesamt werden diese ein flüssigeres Vorankommen (v.a. mit dem Umweltverbund, aber auch weiterhin mit dem Kfz) ermöglichen und lenken den Verkehr auf die dafür vorgesehenen und erforderlichen Achsen.

Die Belange aller Verkehrsmittel werden stets bei allen Knoten- und Netzplanungen integriert betrachtet und mitgedacht, sodass sich Konfliktpunkte verringern und die Verträglichkeit der Mobilitätsbelange mit gesellschaftlichen Nutzungen (z. B. Wohnen, Aufenthalt, Kinderspiel, soziales Leben) erhöht.

Die langlebige Infrastruktur ist dabei nicht nur den wachsenden Ansprüchen einer nachhaltigen Mobilität anzupassen, sondern kann – zeitgleich mit Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit – einen gestalterisch und organisatorisch aktiven Einfluss nehmen, um den Umweltverbund weiter zu stärken.

## Die Maßnahmenfelder zu Straßennetz und Pkw-Verkehr:

Maßnahmenfelder und Inhalte <b>Straßennetz &amp; Kfz-Verkehr</b>
<b>St 1: Instandhaltung Straßen &amp; Wege</b> nachhaltig & effizient; verkehrsträgerübergreifend; Lärmschutz
<b>St 2: Sichere &amp; leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen</b> ☆ Knotenführung, LSA-Optimierung, Kreisverkehre
<b>St 3: Fahrgeschwindigkeit</b> ☆ Verkehrsberuhigung: stadtverträglich & effizient
<b>St 4: Anpassung Straßenverbindungen</b> Arrondierungen, Prüfung lenkender Sperrungen, Netzoptimierungen, Innenstadtkonzept ☆
<b>St 5: Erreichbarkeit Gewerbe/Hafen</b> Bundesstraße, Jäckstraße, Laubanger, Coburger Str.
<b>St 6: Querungen i. R. d. Bahnausbaus</b> integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung
<b>St 7: Autobahnnetz</b> übergeordnete Aus- und Umbauplanung
<b>St 8: Ruhender Verkehr</b> ☆ Parkbauten stärken, Neues Leben im Straßenraum

## St 1: Verkehrsmittelübergreifende Instandhaltung der Straßeninfrastruktur

Um die Erreichbarkeit in Stadt und Region zu sichern, bedarf es funktionierender und intakter Straßen. Aber nicht nur ein störungsfreies Befahren und Begehen spielt hierbei eine Rolle; im schlimmsten Fall können Schäden an der Infrastruktur ernsthafte Sicherheitsrisiken darstellen. Es bedarf einer konstanten Prüfung der (städtischen) Straßen- und Wegezustände, der Einordnung und Bewertung anhand von festgelegten Kriterien (z.B. Schwere der Schäden, Sicherheitsrelevanz, voraussichtliche Kosten, Netzbedeutung der Straße (Kfz, Lkw, Rad, Fuß), Verkehrsstärken, Funktion des Seitenraums, anstehende Umbauten u.v.m.) sowie der Führung einer entsprechenden Prioritätenliste mit regelmäßigen Berichten. Im Rahmen eines solchen, kosteneffizienten Bestandserhaltungsmanagements ist eine schrittweise Verbesserung des Ausbauszustandes der Infrastruktur anzustreben, die zuerst dort greift, wo sie den meisten Nutzen erbringt.

Für die gesamtheitliche und verkehrsträgerübergreifende Straßen- und Wegeinstandhaltung ist ein entsprechendes jährliches Haushaltsbudget sicherzustellen. Mögliche Maßnahmen haben stets zugunsten der Verkehrssicherheit sowie der Aufwertung der Straßenräume für alle Verkehrsmittel und deren anliegende Nutzungen zu erfolgen. Bei Sanierungen der Fahrbahndecken ist daher u.a. stets zu prüfen, inwieweit vom Verkehr in diesem Straßenabschnitt eine schädliche Lärmwirkung auf die Umgebung ausgeht (z.B. anhand der Aussagen der Lärmaktionsplanung).

## St 2: Sichere & leistungsfähige Infrastruktur auf Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen (z. B. der Berliner Ring, der Münchner Ring, die Kronacher Straße, die Memmelsdorfer Straße, die Starkenfeld- und Pödeldorfer Straße sowie die Nürnberger und Hallstadter Straße) bilden auch in Zukunft das Rückgrat der Mobilität in Bamberg.

Über sie verläuft neben dem städtischen auch der (über-)regionale Verkehr, dessen flüssige und leistungsfähige Abwicklung einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt. Im unangebauten Hauptstraßennetz gilt dies wie seit jeher für den Kfz-Verkehr, der hier auch weiterhin priorisiert geführt und – zugunsten des Nebennetzes – gebündelt werden soll. Im innerstädtischen Hauptstraßennetz gilt dies gemäß der Zielsetzungen des VEP zukünftig jedoch zuerst für den Umweltverbund (viele Rad-Cityrouten und Busachsen verlaufen z. B. ebenfalls entlang von Hauptverkehrsstraßen). Des Weiteren kommen im innerstädtischen bzw. dicht bebauten Bereich die Schutzansprüche von Mensch und Umwelt hinzu, die es prioritär zu gewährleisten gilt (Verkehrssicherheit, Luft- und Lärmbelastung, Trennwirkung). Zugleich ist die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen und dazu ggf. neu zu organisieren (vgl. Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr).

Um allen Ansprüchen an die Hauptverkehrswege gerecht zu werden und einen sowohl sicheren, als auch flüssigen Verkehrsablauf aller Mobilitätsarten sicherzustellen, ist die vorhandene Infrastruktur zu prüfen und gemäß dem angestrebten Modal-Split-Verhältnisses anzupassen.

Abbildung 22: Lichtsignalanlagen lenkend nutzen



Die Optimierung der übergeordneten Verkehrsknoten stellt folglich eine **Schlüssel-Maßnahme** dar. Neben der Verkehrssicherheit stehen die Leistungsfähigkeit und reibungslose Abwicklung der Verkehre aller Verkehrsmittel (v. a. außerorts des Kfz-Verkehrs und innerorts und auf dessen Hauptachsen des Umweltverbunds) im Vordergrund. Durch konsequente Verlagerung auf den Umweltverbund und intelligent eingesetzte Maßnahmen lassen sich Staus und Verlagerungen ins Nebennetz vermeiden und die (über-)regionale Erreichbarkeit der Stadt weiterhin sicherstellen. Insbesondere im innerstädtischen Bereich stellt die Beurteilung der Knotenpunkte aus Sicht des Umweltverbunds einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit und Förderung der Lebensqualität dar. Somit beinhaltet die Maßnahme nicht nur den Ausbau von stark belasteten Knoten (z. B. die Prüfung zusätzlicher Abbiegespuren am Berliner Ring), sondern auch – bei prognostiziert abnehmenden Verkehrsmengen – die Prüfung einer Rücknahme überbreiter Einmündungen, der

Einrichtung von Bus- oder Umweltpuren sowie die Sicherung der Radverkehrsführung.

Weitere Maßnahmen zur Sicherung und zugleich gesamtheitlich leistungsfähigeren Abwicklung der Verkehrsmengen und -arten stellen die Optimierung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen dar. Darunter fallen u. a. die Überprüfung und Abstimmung der LSA-Knoten aufeinander, durchgängige Grünphasen bei angepasster Geschwindigkeit auf Hauptachsen, Einsatzmöglichkeiten zur Verkehrslenkung und -steuerung in Stoßzeiten, sichere und verlängerte Querungszeiten für Fußgänger sowie integrierte Schaltungen für den Radverkehr. Auch die Optimierung von Vorfahrtregelungen (z.B. durch grüne Rechtsabbiegepeile) kann den Verkehrsfluss im Einzelfall verbessern. Eine bauliche Maßnahme zur Verbesserung der Leistungsfähigkeiten und gleichzeitig Senkung der Unfallrisiken stellt schließlich der Bau von Kreisverkehren dar. Hierzu wurden im Rahmen der Beteiligungsprozesse zahlreiche Einsatzmöglichkeiten vorgeschlagen und gutachterlich im Gesamtnetzzusammenhang geprüft. Diese Leistung ist im Detail auf ihre Machbarkeit und Leistungsfähigkeit weiter zu vertiefen und – sofern technisch und finanziell realisierbar – Schritt für Schritt umzusetzen. Weitere Knotenpunkte könnten zukünftig durchaus in die Prüfung mit aufgenommen werden.

### St 3 Anpassung der Fahrgeschwindigkeit

Der Kfz-Verkehr bietet aufgrund der ihm möglichen Fahrgeschwindigkeit auf langen Strecken meist Vorteile gegenüber dem Umweltverbund.

Im übergeordneten Straßennetz (z.B. Berliner Ring) sind in Bamberg teilweise auch 70 km/h erlaubt, außerorts ist deutlich schnelleres Fahren möglich. Dieser Vorteil fällt im eng bebauten Bamberger Stadtgebiet allein schon aufgrund der Raumstruktur deutlich geringer aus bzw. verschwindet gänzlich. Maßnahmen, die dieses Verhältnis weiter begünstigen und somit zur Stärkung der Nutzung des Umweltverbunds, v.a. jedoch zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Minderung von Lärmeinflüssen beitragen, sind durchaus gewollt und in der Zielsetzung des VEP begründet. Aufeinander angepasste Fahrgeschwindigkeiten sind erforderlich auf Straßen, die neben dem Kfz auch von anderen Verkehrsteilnehmenden beansprucht werden, wo sich die Verkehrsmittelführungen nicht getrennt voneinander realisieren lassen, wo weiteren Nutzungsansprüchen an den Straßenraum (z.B. der Aufenthaltsfunktion) ein höheres Gewicht zugewiesen wird und in jedem Fall dort, wo ein sicheres und unfallfreies Miteinander nicht ohne weiteres garantiert werden kann. Durch Tempo 30 auf innerörtlichen Straßen wird die Erreichbarkeit auch mit dem Kfz nicht eingeschränkt, teilweise lässt sich dadurch sogar ein flüssigerer und stetiger Verkehr erzielen.

Die derzeitige Rechtslage sieht noch vor, dass eine Abweichung unter eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts aus streng definierten Gründen gerechtfertigt werden muss. Es gibt jedoch Bestrebungen, diese Situation umzukehren, sodass prinzipiell 30 km/h gilt und bei schnelleren Geschwindigkeiten eine Ausnahme begründet werden muss. Auch die Stadt Bamberg hat sich

Abbildung 23: Tempo 30 am Kaulberg



einer solchen Initiative angeschlossen. Sofern vom Bund und Land die gesetzlichen Vorgaben entsprechend geändert werden, sollte in Bamberg Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgewiesen werden. Dies bedeutet nicht, dass nirgends schneller gefahren werden darf, auf Hauptverkehrsstraßen, wo der Kfz-Verkehr die überwiegende Fortbewegungsform darstellt und wo keine Nutzungskonflikte oder Sicherheitsbedenken bestehen, soll auch zukünftig ein schnelleres Fahren (50-70 km/h) möglich sein. Lediglich die Begründungspflicht wird umgekehrt und es kann mehr zur (vorbeugenden!) Erhöhung der Verkehrssicherheit und für geminderte Emissionsbelastungen (Luft und Lärm) in der Stadt getan werden. Die Erreichbarkeit wird nicht eingeschränkt.

Die bauliche Verkehrsberuhigung stellt eine **Schlüssel-Maßnahme** des VEP dar. Durch Anpassungen im Straßenraum, v. a. im Umfeld von Schulen und Kindergärten, sollen die (bestehenden) Temporeduzierungen auf meist 30 km/h verdeutlicht und deren Einhaltung gesichert werden. Aber auch in sensiblen Bereichen – wo vielfältige Nutzungen aufeinander treffen – bietet sich die bauliche und ver-

kehrrechtliche Umgestaltung zu verkehrsberuhigten Flächen (z. B. Lange Straße und Prüfung im Bereich Torschuster) an. Dabei soll nicht nur das Nebennetz in die Betrachtung mit einbezogen werden (flächige Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten), auch auf sensiblen und besonders multimodal genutzten Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen empfiehlt der VEP die Prüfung zur Senkung der Fahrgeschwindigkeiten auf 30 km/h (z. B. westl. Nürnberger Straße, Luitpoldstraße, Zollnerstraße) oder weniger (z. B. Lange Straße), um ein sicheres, aber auch flüssigeres Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen.

#### St 4 Anpassung und Arrondierung von Straßenverbindungen

Anstelle auf große, bauliche Einzelprojekte setzt der VEP den Fokus auf kleinere Arrondierungen und gezielte Maßnahmen zur Optimierung des bereits dichten Straßennetzes. Dazu zählen z. B. Maßnahmen im Rahmen der Konversionsplanung, aber auch Planungen wie die Anbindung des Klinikums von der Waizendorfer Straße. Mit Maßnahmen in diesem Feld soll auch die Verkehrsbündelung und -lenkung auf Hauptachsen erreicht werden. So soll z. B. geprüft werden, ob und wie es gelingen kann, durch Einbahnregelungen oder der Unterbrechung von Nebenstraßen (mittels sogenannter modaler Filter) den Durchgangsverkehr aus sensibleren Siedlungsgebieten herauszunehmen. Bei allen Planungen und Neubauten ist auch immer der Fuß- und Radverkehr mindestens gleichberechtigt mitzudenken.

Einen besonderen Diskussionspunkt im Rahmen der Beteiligungsprozesse sowie in der Politik stellt in Bamberg die Forderung nach einer deutlichen Verkehrsreduzierung im Innenstadt- und Berggebiet bzw. sogar nach einem komplett autofreien Weltkulturerbe dar. Es gibt zahlreiche Stimmen, die weitergehende Schritte fordern, wie z.B. die (Teil-)Sperrung von Straßen in der Bamberger Kernstadt. Dadurch soll im historischen Stadtkern mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr entstehen, die Emissionen sollen gesenkt, Störungen der historischen Bausubstanz gemindert und die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht werden. Auf der anderen Seite gibt es ebenso Stimmen, auf solche Sperrungen zu verzichten, um die Innenstadt mit ihren zentralen Einrichtungen, Geschäften und touristischen Zielen stets auch mit dem Auto erreichbar zu halten. Sie mahnen u.a. die Belange der Händler und des Handwerks, wirtschaftliche

Aspekte und Mobilität von Personen an, die weder Rad noch ÖPNV nutzen (können).

Mit Blick auf die Ziele des VEP ist es erforderlich, weniger Kfz-Verkehr im historischen Stadtgebiet zu erhalten – zugleich soll es als Wohn-, Geschäfts- und Tourismusstandort gut erreichbar bleiben. Viele Städte mit historischen Ortskernen beweisen, dass sich beides miteinander kombinieren lässt. Der VEP empfiehlt daher die Maßnahme, einen entsprechenden Prozess und die Erarbeitung eines den Kfz-Verkehr reduzierenden Innenstadt- und Berggebietverkehrskonzeptes (**Schlüssel-Maßnahme**) in Auftrag zu geben und konsequent zu entwickeln. Es ist dazu u.a. die vertiefte Simulation mittels Verkehrsmodell, aber auch die weitere Diskussion mit allen Akteuren vor Ort notwendig. Unterschiedliche Varianten müssen fachlich erarbeitet, geprüft, öffentlich diskutiert und auch realisiert wer-

## Blick nach außen: Innenstadtverkehrskonzept „Lebenswerte Innenstadt“, Stuttgart

Die Stadt Stuttgart fasste 2019 den Mut, die Verkehrsberuhigung innerhalb des Cityrings deutlich zugunsten der Aufenthalts- und Erschließungsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende auszuweiten. Wesentliche Schritte werden die Erweiterung der Fußgängerzonen, die Realisierung neuer Radverbindungen und der Entfall der Kurzzeitparkplätze im öffentlichen Straßenraum sein. Zuvor wurden umfangreiche Analysen durchgeführt und ein Gesamtkonzept entwickelt. Zukünftig soll Pkw-Verkehr nur noch über wenige Erschließungsschleifen zu den Parkbauten fahren, fußgängerfreundliche Bereiche erschließen neuen Raum für Handel, Außengastro und Begrünung. Ladezonen, Behindertenparken und Taxistellplätze wurden neu konzipiert. Begleitet wurde das Projekt durch Akteursgespräche und -workshops sowie einer Onlinebeteiligung.



Vorher-Nachher-Visualisierung der Sophienstraße, Stuttgart

Abbildung 24: Kasten „Lebenswerte Innenstadt“

den. Viele Konzepte und Ideen liegen bereits in den Bamberger Schubladen, das darf nun nicht so weitergehen.

Aus Sicht des VEP könnte bereits vorab eine Abbindung der Sutte und Maternstraße nach Norden zum Knoten Torschuster/Jakobsplatz (vgl. Fb 2-3) zum Beispiel in Form eines Verkehrsversuchs realisiert werden. Anwohner der Sutte und Maternstraße klagen seit langem über Verkehrs- und Lärmbelastung in den engen Straßenräumen. Die Situation am Torschuster ist für Fußgänger riskant, der Knoten schlecht einsehbar. Verkehrsuntersuchungen zeigen auf, dass eine Abbindung der Sutte und Maternstraße nach Norden (Jakobsplatz/Torschuster) eine wirksame Maßnahme zur Verkehrsentslastung des Berggebiets darstellen könnte und zudem zu keiner unzumutbaren Verlagerung des Kfz-Verkehrs führen würde. Erfahrungen während der Sperrung im Rahmen des Umbaus der Sutte zeigten das ebenfalls. Durch P&R-Angebote mit Shuttles in das Berggebiet lassen sich zudem Belastungen im Stadtkern reduzieren und Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund verlagern.

### **St 5 Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens/Gewerbegebiets Laubanger**

Der Bamberger Hafen bzw. das Gewerbegebiet Laubanger stellen einen bedeutenden Wirtschaftsstandort in der Region dar. Um diesen optimal anzubinden und auch zukünftig Entwicklungspotenzial bereitzustellen, wurden einige Infrastruktur-Maßnahmen zusammengestellt. Dazu gehören übergeordnete Planungen, wie z. B. die Neuorganisation und

Abbildung 25: Engstelle Torschuster



Verlegung der B26 und der Anschlussstelle Hafen, als auch eine Verbindung zwischen Hafenstraße und Laubanger bzw. Durchbindung der Jäckstraße an den Laubanger (sofern die Schienenflächen dafür freigegeben werden). Auch eine Anpassung des Knotens Hallstadter Straße/Dürreseestraße und Abbindung der Emil-Kemmer-Straße bei Verlängerung der Coburger Straße entlang der Schienentrasse wird hier vorgeschlagen, um die Leistungsfähigkeit und Sicherheit zu verbessern. Auch bei diesen Maßnahmen sind stets Geh- und Radwegeinfrastruktur mitzudenken.

### **St 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus**

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11). Der VEP unterstützt die dortigen Forderungen. Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der

Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Gleichwohl bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Stadt weiterhin erreichbar bleibt. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt. Während der Umbauphase ist – neben den Umleitungen für den Kfz-Verkehr – die Führung für den Umweltverbund besonders zu beachten. Kurze und sichere Wege sind für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Zudem könnten lang andauernde Verkehrs-Sperrungen von den Bamberger:innen als Chance gesehen werden, alte Gewohnheiten aufzubrechen und Alternativen zum Auto auszuprobieren.

## **St 7 Leistungsfähige Aus- und Umbaumaßnahmen im Autobahnnetz**

Dieses Maßnahmenfeld erwähnt die z.T. in Planung befindlichen Umbaumaßnahmen entlang der Autobahnen und Anschlussstellen in Bamberg. Die Stadt selbst ist nicht für diese Infrastruktur verantwortlich (das obliegt der Baulast des Bundes bzw. Freistaats), sie haben jedoch Einfluss auf die Verkehrsbeziehungen und -mengen um bzw. durch Bamberg. Folglich sollte die Stadt Bamberg sich bewusst sein, welche Aspekte und Meinungen sie in den anstehenden Planungsprozessen vertreten

will. Auch hierbei sind neben den Belangen des Kfz-Verkehrs mögliche Potenziale für den Radverkehr in der Region beim Umbau der Autobahnanlagen zu berücksichtigen (z.B. Brücken und Unterführungen im Rahmen von Radschnellverbindungen).

## **St 8 Organisation des ruhenden Verkehrs**

Ein bedeutendes und viel diskutiertes Maßnahmenfeld stellt der Umgang mit dem ruhenden Verkehr (Parken) dar. Weil sie sowohl Start- und Zielpunkte von Kfz-Fahrten betreffen, können Maßnahmen zum Parken eine starke Lenkungswirkung entfalten. Der VEP verfolgt die Absicht, auch zukünftig ausreichend Parkraum in und um den Innenstadtbereich bereitzustellen und somit den Standort optimal erreichbar zu halten. Dabei wird jedoch entsprechend der gesetzten Ziele auch bedacht, dass gerade in den engen Straßenräumen des Weltkulturerbes der öffentliche Raum knapp und somit äußerst wertvoll ist. Er sollte zukünftig nur noch den Nutzergruppen zum Abstellen eines Kfz angeboten werden, die wirklich keine anderen Möglichkeiten haben. Dies sind neben Anwohner:innen v.a. Mobilitätseingeschränkte und Lieferanten. Für sie sind auch weiterhin Bewohnerparkmöglichkeiten (sofern nicht in Parkbauten realisierbar), Behindertenstellplätze und Ladezonen auszuweisen. Die wenigen im öffentlichen Straßenraum verbleibenden Kurzzeitparkmöglichkeiten (z.B. für spezielle Kundengruppen wie Patienten oder kurze Geschäftsbesuche) sind zukünftig flächendeckend mit Gebühren zu bewirtschaften und so anzuordnen, dass kein unnötiger Parksuchverkehr entsteht.

Durch Modernisierung und ein Parkraumkonzept zur Attraktivierung von Parkhäusern und Tiefgaragen (**Schlüssel-Maßnahme**), Anpassung der Gebührenverhältnisse und Rücknahme oberirdischer Alternativen ist das Parken externer Nutzergruppen (v.a. Kunden und Beschäftigte) vom Straßenraum in bauliche Anlagen zu verlegen. Hinzu kommen gestärkte Alternativen wie Park & Ride, ÖPNV und Radverkehr. Vor allem für Anwohner:innen sollen neue Angebote in Quartiersgaragen (z.B. TG Maxplatz und Ottoplatz) gemacht werden, um den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Durch alternative Mobilitätsangebote und Quartiersgaragen soll oberirdisches Parken im öffentlichen Straßenraum weitestgehend entbehrlich werden. Außerhalb des Bereichs des Weltkulturerbes, d. h. im Gebiet des Stadtdenkmals, soweit es in seinen Grenzen über das Weltkulturerbe hinaus geht, und im

übrigen Stadtgebiet sind Kurzzeitplätze auch künftig wichtiger Standortfaktor für örtlichen Handel und Dienstleistungen. Sie sollen dort im Wesentlichen ungeschmälert erhalten bleiben. Auch oberirdische Anwohnerparkplätze werden in den Stadtvierteln außerhalb des Weltkulturerbes weitgehend beibehalten.

Eine weitere **Schlüssel-Maßnahme** ist das Leuchtturmprojekt „Neues Leben auf Parkflächen“, das öffentlichkeitswirksam verdeutlichen soll, wie öffentlicher Raum auf bisherigen Parkplätzen und -flächen in der Innenstadt aufgewertet werden kann und welche Vorteile und Attraktivitätssteigerungen für alle Nutzergruppen sich eröffnen. Temporäre Maßnahmen wären (mit Beteiligung von Akteuren vor Ort) u.a. an der Langen Straße, Am Kranen/Kapuzinerstraße, am Holzmarkt, in der Promenadenstraße oder in der Wunderburg vorstellbar.

### Blick nach außen: Reallabor Stadtterrassen, Klinikviertel Dortmund

Abbildung 26: Kasten „Reallabor Stadtterrassen“

Im Rahmen des Projekts „Emissionsfreie Innenstadt“ setzt die Stadt Dortmund auf Umverteilung von Kfz-Verkehr zur Steigerung der Lebens- und Wohnqualität. Im gründerzeitlichen Klinikviertel, das von sehr hohem Parkdruck geprägt ist, startete im September 2021 ein 5-wöchiges Reallabor zur Aufstellung sogenannter Stadtterrassen (Parkletts). Der damit verbundene temporäre Wegfall von Parkständen wurde im Vorfeld auch skeptisch bewertet. Im Laufe des Projektes konnte die Öffentlichkeit jedoch schnell überzeugt werden, dass die Straßenräume viel mehr Qualität bieten, als nur als Abstellfläche für Autos zu dienen. Das Reallabor fand im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche seinen Auftakt und wurde durch die stadtweite Kampagne „UmsteiGERN“ begleitet. Abschließend wurde ein positives Fazit gezogen. Für ein anstehendes Parkraum- und Nahmobilitätskonzept im Viertel bot das Reallabor wichtige Erkenntnisse. Die Terrassen wurden als alternative Straßenraumnutzung positiv wahrgenommen und genutzt. Durch Kommunikation konnte Akzeptanz erreicht und Interesse geweckt werden.



## 4.2 Wirtschaftsverkehr (Wi)



Wirtschafts- und Lieferverkehr sind essenziell für den Standort Bamberg mit seiner stark (über-)regional vernetzten Funktion. Neben den Gewerbegebieten sind auch die Händler der Innenstadt auf eine optimale Erreichbarkeit für Lieferungen und Kund:innen angewiesen. Und nicht zuletzt müssen Handwerker:innen ihre Kundschaft an nahezu jeder Stelle in der Stadt erreichen können.

Eines der Ziele des VEP ist es, diese Erreichbarkeit zu gewährleisten und weiter zu verbessern. Dabei ist es allerdings auch erforderlich, dies mit einer möglichst minimalen Belastung für Mensch und Umwelt zu realisieren.

Die Stadt Bamberg verfügt bereits über ein klar definiertes Hauptverkehrsstraßennetz, für das der VEP zahlreiche Verbesserungen auch im Kfz-Verkehr vorsieht (u. a. Verkehrsführung, Optimierung von Ampelschaltungen, Netzergänzungen v. a. zur Stärkung des Gewerbegebietes im Hafent). Durch regelmäßige Abstimmung und Überprüfung des städtischen Lkw-Routennetzes (z. B. im Rahmen einer Arbeitsgruppe) sollen zukünftig Konfliktbereiche mit sensiblen Randnutzungen schneller identifiziert und gemeinsam mit den beteiligten Akteuren nach entsprechenden Lösungen gesucht werden.

Trotz bzw. gerade wegen der Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds (z. B. Ausbau der Geh- und Radwege, Geschwindigkeitsreduzierungen und Straßenraumneuaufteilungen in sensiblen

Bereichen) werden sich durch die angestrebte Reduzierung des Pkw-Verkehrs Verbesserungen für diejenigen ergeben, die sich alternativlos weiterhin automobil in der Stadt fortbewegen müssen (z. B. Handwerker:innen mit speziellen Fahr- oder Werkzeugen). Auch im Parken sieht der VEP eine Rücknahme der Straßenraumparkplätze vor, berücksichtigt aber zugleich die konzeptionelle Ausweisung neuer Ladezonen.

Für Baustellenfahrzeuge und Rettungsdienste bleibt nach wie vor jeder Ort erreichbar.

Im besonderen Fall der Innenstadt bzw. des Berggebietes treffen sehr viele unterschiedliche Ansprüche aufeinander. Hier bedarf es daher aus Sicht des VEP eines eigenen Prozesses zur Entwicklung einer geeigneten, innovativen

Abb. 27: Schwere Lieferverkehr in der Innenstadt



Konzeption, in dem alle Akteure gehört und deren Maßnahmen möglichst allen Ansprüchen gerecht werden. Inzwischen gibt es im In- und Ausland zahlreiche gute Beispiele für moderne City-Logistik, die Lieferverkehr und Schutz des Umfelds vor negativen Auswirkungen miteinander vereinen. Durch entsprechende Organisation, Lenkung und Förderung neuer Antriebstechniken kann die Belastung durch Lkw-Verkehr begrenzt werden.

## Die Maßnahmenfelder zum Wirtschaftsverkehr

### Wi 1 City Logistik

Die Ausarbeitung eines innovativen City-Logistikkonzepts stellt für das Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr die bedeutendste **Schlüssel-Maßnahme** dar. In den engen Straßen der Innenstadt und des Berggebietes treffen die unterschiedlichen Ansprüche von Wirtschaft und Aufenthaltsqualität am deutlichsten aufeinander. Ein solches Konzept muss die praktischen Bedürfnisse aller Beteiligten (Einzelhändler, Anwohner, Dienstleister) berücksichtigen. Im Rahmen einer Konzeptstudie soll die Anwendung innovativer Möglichkeiten zur stadtverträglichen und wirtschaftlich effizienten Belieferung entwickelt und realisiert werden. Ziel muss es sein, die Innenstadt als attraktiven Einzelhandelsstandort zu erhalten, der zugleich qualitativ hochwertige und belastungsfreie (Luft, Lärm, Sicherheit) Räume für Anwohnende und Besuchende bietet. Dabei ist es essenziell, zunächst eine Arbeitsgruppe oder Taskforce ins Leben zu rufen, der alle beteiligten Akteure und Betroffenen angehören, um gemeinsam die Bedürfnisse, Konfliktpunkte

Maßnahmenfelder und Inhalte
<b>Wirtschaftsverkehr</b>
<b>Wi 1: City-Logistik</b> ☆ Konzept, Networking, Micro-Hubs, Feinverteilung
<b>Wi 2: Lenkung Lkw-Verkehr</b> prioritäres Routennetz, Durchfahrtsbeschränkung, Lkw-Parken
<b>Wi 3: alternative Lieferfahrzeuge</b> ☆ stadtverträgl. Elektro- & Kleinfahrzeuge, Schiene

und Handlungspotenziale zu identifizieren. Eine intensive Einbeziehung der ansässigen Geschäfte und Dienstleister und ihrer Interessen in den Abstimmungsprozess ist notwendig. Im Kern des Konzepts können dann z. B. folgende Aspekte stehen:

- Abstimmung von Lieferzeiten und -routen zur zeitweisen Entlastung der Stadt unter Berücksichtigung der Logistikabläufe. Außerhalb der Fußgängerzone gilt aber auch künftig, dass die Anfahrbarkeit von Geschäften, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben zum Be- und Entladen in geeigneter Weise erhalten bleibt. City-Logistik-Konzepte sind als zusätzliches Angebot zu verstehen.
- Planung von Liefer- und Ladezonen, um das Be- und Entladen effizienter zu gestalten. Dies kann z. B. auch mit einer digitalen Lösung kombiniert werden wie es beispielsweise in Barcelona seit einigen Jahren zum Einsatz kommt. Aber auch deutsche Städte erproben solche Innovationen. So

gab es in Stuttgart im letzten Jahr das Projekt „SmartZone“, wo App-gesteuerte und sensorbasierte Verkehrsschilder das Lieferzonen-Management digital unterstützten. Dienstleistende können in Echtzeit die Verfügbarkeit der Ladezonen aufrufen. So lässt sich der Verkehr besser steuern und Emissionen durch das Wegfallen von Suchverkehr einsparen.

- Einsatz alternativer Lieferfahrzeuge (z. B. Elektro-, Lastenrad)
- innovative Verteilung über sogenannte Micro-Hubs. Darunter sind innerstädtische Verteilzentren zu verstehen (z. B. in Tiefgaragen oder Leerständen), die v. a. den Lieferverkehr von Paketdienstleistern aufnehmen und Fahrten bündeln, indem die Feinverteilung in sensiblen Gebieten

mit emissionsarmen und stadtverträglichen Kleinfahrzeugen erfolgt.

## Wi 2 Lenkung und Abwicklung des Lkw-Verkehrs

Die Stadt Bamberg verfügt über ein klar gegliedertes Hauptverkehrsstraßennetz, auf dessen Basis auch die Lkw-Routen definiert werden können. Damit lassen sich Erreichbarkeiten sichern und optimieren sowie zugleich belastende Verkehre auf möglichst unsensible Straßenzüge lenken und bündeln. Besonders sensible Gebiete können hingegen auf die Möglichkeit von (temporären) Sperrungen geprüft werden, sofern entweder zumutbare Umfahrungen bestehen oder das Umladen auf andere, stadtverträgliche Lieferfahrzeuge möglich ist.

### Blick nach außen: LogSpaze - Stuttgart erprobt alternative Zustellkonzepte

Ziel dieses seit 2015 laufenden, innovativen Pilotvorhabens (ebenfalls in der Stuttgarter Innenstadt) war v. a. die Reduktion des motorisierten Lieferverkehrs. Dazu wurden mittels eines provisorischen Micro-Hubs in der Thouretstraße neue Zustellkonzepte erprobt.

Aus dem dort abgestellten Paketanhänger wurden die Lieferungen mit Elektorrädern weiter in der Innenstadt verteilt – konventionelle Lieferfahrzeuge konnten somit eingespart werden.

Der Anbieter UPS betreibt den Standort weiterhin und ersetzt seitdem 2-3 Lieferfahrzeuge durch klima- und stadtfreundliche Lastenräder.

Bis Juli 2021 lief zudem stadtweit eine datenbasierte Analyse, um eine Grundlage zur Bewertung und Maßnahmendefinition in unterschiedlichen, städtischen Teilräumen zu schaffen.

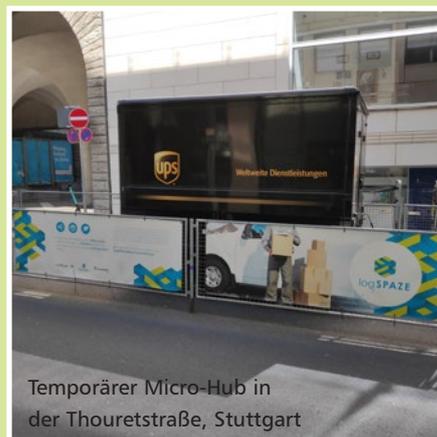


Abbildung 28: Kasten „LogSpaze - Zustellkonzept“

Von Bedeutung ist im Rahmen der Maßnahmen, dass das Lkw- und Lieferrouthenetz regelmäßig (z.B. im Rahmen der Arbeitsgruppe) mit allen Akteuren geprüft und aktualisiert wird. Dabei sind auch städtische und gewerbliche Planungen mit einzubeziehen. Regelmäßig aktualisiert werden müssen auch die Ausweisung und Beschilderung der Lieferrouthen, um fehlgeleitete Schwerverkehre zu verhindern. Bei Infrastruktur-Neuplanungen oder z.B. Straßenraumumgestaltungen sind auf den Lkw-Routhen die Mindestmaße und Belange des Schwer- und Lieferverkehrs zu berücksichtigen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

### Wi 3 Förderung alternativer Lieferfahrzeuge

Eine weitere Maßnahme zur Stärkung neuer, stadtverträglicher Möglichkeiten im Wirtschaftsverkehr stellt die Förderung alternativer Lieferfahrzeuge dar. Besonders im innerstädtischen Bereich oder im Berggebiet eignen sich große Lkw nur bedingt. Stadtverträglicher und wendiger sind derzeit überwiegend elektrische Kleinfahrzeuge oder Lastenräder, mit denen Pakete und Waren (z. B. ausgehend von City-Hubs) weiterverteilt werden können.

Das in Bamberg bereits bestehende Förderprogramm für Lastenräder sollte daher fortgeführt und z. B. in Bezug auf ergänzende Zielgruppen (z. B. Handwerker) ausgeweitet werden (**Schlüssel-Maßnahme**). Diesbezüglich ist auch ein Förderantrag für ein öffentliches Mietsystem von Lastenrädern durch die STVP in Vorbereitung. Eine Schlüssel-Maßnahme ist ebenfalls die Erstellung und Umsetzung

eines Konzeptes für Lastenradparken, z. B. an Einzelhandelsschwerpunkten oder in der Innenstadt.

Aber auch andere Verkehrsmittel sind weiterhin auf mögliche Verlagerungspotenziale zu prüfen. So sollte v. a. auch bei zukünftigen Gewerbeansiedlungen eine mögliche Anbindung an das Schienennetz (z. B. Nutzung der Hafengleise) mitgedacht werden.

Insgesamt sollten neue Gewerbeansiedlungen vorrangig dort erfolgen, wo Lieferwege abseits sensibler Stadtnutzungen verlaufen und möglichst schnell die Autobahn erreicht werden kann. Dies kommt allen Belangen zu Gute. Anders als bei Wohn-, Einkaufs- und Freizeitflächenentwicklung lässt sich jedoch das formulierte Ziel, neue Gewerbeflächen nur noch dort auszuweisen, wo attraktive Mobilitätsalternativen zum Kfz bestehen, voraussichtlich nicht immer verwirklichen. Dennoch sollten im Rahmen der Ausweisung neuer Gewerbeflächen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um alternative Mobilitätsformen zum Kfz anzubieten bzw. im Zuge der Planung zu schaffen.

Abbildung 29: Kleines, alternatives Lieferfahrzeug



## 4.3 Effiziente Mobilität (Ef)



Die Erschließung der Stadt mit dem Umweltverbund spielt eine entscheidende Rolle bei der zukünftigen Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Sofern Bus, Fahrrad und Zufußgehen

keine echten Alternativen zum Auto darstellen, wird sich nur wenig verändern können. Dabei spielt nicht nur die jeweilige Verkehrsmittelinfrastruktur eine Rolle, sondern auch die Gesamtstruktur einer Stadt. Bamberg mit seiner historischen Altstadt, dem Berggebiet und den engen Gassen und Steigungen weist hierbei sowohl Grenzen als auch Potenziale auf. Um die engen, historischen Bereiche vom Kfz-Verkehr zu entlasten, stellen neue Antriebs- und Mobilitätsformen durchaus geeignete Lösungsmöglichkeiten dar.

Verwaltungs- und Planungshandeln sollen stets auf die Stärkung der nachhaltigen Mobilitätsformen ausgerichtet werden. Dies erfordert eine Menge Abstimmung innerhalb der Verwaltung, die effizient gemanagt und strukturiert umgesetzt werden muss.

Des Weiteren beinhaltet dieses Handlungsfeld mehr Effizienz im Umgang mit Ressourcen und insbesondere die Abkehr von fossilen Brennstoffen und Antriebsmitteln im städtischen Verkehr. Darunter fällt u. a. der koordinierte Ausbau der E-Ladeinfrastruktur und die Umstellung der städtischen Fahrzeugflotten. Fahrzeuge mit Elektroantrieb können – richtig eingesetzt – große Potenziale zur Senkung des Verbrauchs fossiler Energieträger und damit zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen bieten. Bundesweit wurden

Maßnahmenfelder und Inhalte

### Effiziente Mobilität

**Ef 1: Verkehrsred. Stadtentwicklung** ☆  
Verwaltungsstruktur, Siedlungsplanung, Beratung

**Ef 2: Alternative Antriebe** ☆  
E-Mobilitätskonzept, Flottenmanagement

bereits viele Kapazitäten in die Förderung der Elektromobilität gesetzt, weshalb – unabhängig von teils berechtigter Kritik, z. B. Herkunft und Recycling der Batterien – diese Antriebsform inzwischen den zukünftig absehbaren Stand der Technik darstellt. Nichtsdestotrotz bildet die Elektromobilität eine Brückentechnologie und kann z. B. den Umstieg auf Wasserstoffantriebe vorbereiten. Auch dieses Themenfeld sollte daher perspektivisch nicht außer Acht gelassen werden und stellt mit dem Bamberger Entwicklungsstandort der Firma Bosch zur Herstellung von Brennstoffzellen sogar einen lokalen Bezug her.

### Die Maßnahmenfelder zur effizienten Mobilität

#### Ef 1 Verkehrsreduzierende Stadtentwicklung

Eine **Schlüssel-Maßnahme** in diesem Maßnahmenfeld stellt die verkehrsreduzierende Stadtplanung dar. Dazu ist über alle Fachgebiete (v. a. für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Bauordnung und Verkehrsplanung) ein gemeinsames Leitbild gemäß der „Stadt der kurzen Wege“ zu entwickeln. In regelmäßigen, ämterübergreifenden Jour Fixes kann

Abbildung 30: Elektroladesäule in Bamberg



nachhaltige Mobilität und Erschließung dann ein fester Bestandteil werden. Bei allen aktuellen und zukünftigen Planungen soll immer auch die Nutzung des Umweltverbunds in den Vordergrund gestellt werden. Dies beginnt mit der passenden Standortwahl, Förderung dezentraler Strukturen zur Vermeidung langer Wege zu Nahversorgung und Schulen, Einbindung von Buslinienverläufen und Haltestellen sowie Lückenschließung im Geh- und Radwegenetz.

Auch ist eine wesentlich engere Abstimmung zwischen den Organisationseinheiten erforderlich, die sich mit Verkehr in der Stadt befassen, weshalb sich der Austausch nicht nur auf die Verwaltung beschränken darf.

Bauwillige und Investoren werden dahingehend beraten und entsprechende Leitlinien sind zu erstellen. Dazu zählt ein städtisches Mobilitätshandbuch mit Empfehlungen und Anreizen für Investoren, aber auch die Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung (Förderung Nutzung Umweltverbund, Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfs und Pkw-Aufkommens) und Ergänzung um innovative Steuerungsmittel (z. B. im Rahmen der Nachweispflicht und Ablösesumme).

## Ef 2 Förderung alternativer Antriebstechnik und Mobilitätsformen

Die zweite **Schlüssel-Maßnahme** ist die Erstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes mit Potenzialanalyse, strategischer Standortplanung für E-Ladeinfrastruktur zur Erreichung einer erforderlichen Angebotsdichte. Die Ladeinfrastruktur in Bamberg deckt zwar die derzeitige Nachfrage sehr gut ab, weitere Standorte und Möglichkeiten (z. B. für Haushalte ohne Garage oder Stellplatz auf dem Grundstück) sind jedoch stetig und konzeptionell der zukünftig wachsenden Nachfrage entsprechend bzw. die Potenziale fördernd zu prüfen. Das Konzept sollte alle elektrisch unterstützbaren Verkehrsmittel betrachten.

Die Fortführung der Abstimmungen im Gesamtkonzern Stadt Bamberg ist erforderlich, um die E-Mobilität weiter zu forcieren. Ebenfalls sollten alle Akteure der Stadtgesellschaft in den Prozess mit eingebunden werden. Auch dazu eignet sich – unter Berücksichtigung bereits bestehender Institutionen – die Bildung und Ausweitung eines Arbeitskreises.

Weitere Themen sollten die Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotten (sofern wirtschaftliche Varianten verfügbar sind) und Busse sein (bereits in Umsetzung). Von der Stadt bzw. deren Tochterunternehmen könnten auch Pilotprojekte zur wirtschaftlichen Erprobung von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und zum Thema „e-fuels“ gestartet werden, um die Energiewende im Verkehrssektor weiterhin technologieoffen anzugehen.

## 4.4 Radverkehr (Rv)



**R**adfahren ist eine preiswerte, umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsart. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im urbanen

Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z. B. Pedelecs, Transport- bzw. Lastenräder) stellt es für immer mehr Menschen eine ernstzunehmende Alternative zum Kfz dar und kann zur verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt maßgeblich beitragen. Somit bietet der Radverkehr ein sehr großes Potenzial, als nachhaltige Mobilitätsform viele Kfz-Wege in Bamberg ersetzen zu können und erreicht dadurch einen hohen Zielbezug.

Radverkehr spielt insbesondere in Bamberg eine sehr wichtige Rolle im Stadtverkehr, aber auch in der öffentlichen Diskussion und genießt einen hohen Rückhalt in der Bevölkerung. Die weitaus größte Anzahl der Anregungen und Beiträge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung betreffen das Handlungsfeld Radverkehr.

Nicht zuletzt ist der Radverkehrsanteil von 30% aller Wege (im Binnenverkehr 35%) (Stand 2015) ein Erfolg, der jedoch weitere Ausbaupotenziale innehat. So erklärte der Umweltsenat der Stadt es zum Ziel, bis 2025 einen Radanteil von 35% zu erreichen.

Die Qualität des Radwegenetzes spielt dabei eine Schlüsselrolle für die Fahrradnutzung

und stellt eine der Grundlagen einer effektiven Radverkehrsförderung dar. Es gilt, attraktive, sichere und lückenlose Verbindungen zu schaffen sowie Bestehendes zu nutzen und weiterzuentwickeln. Neben den Hauptachsen des Radverkehrs (den sogenannten Cityrouten und den Stadtteilverbindungsrouen), die den zielgerichteten städtischen Radverkehr bündeln und ein schnelles und störungsarmes, aber zugleich auch sicheres Vorankommen ermöglichen sollen, setzt der VEP zugleich auf flächendeckende Fahrradfreundlichkeit im Stadtgebiet. Diese kann z. B. mit Fahrradstraßen oder -zonen und der Führung im Nebennetz bzw. auf autofreien Wegen erreicht werden.

Abbildung 31: Radverkehr abseits der Straßen



Maßnahmenfelder und Inhalte <b>Radverkehr</b>
<b>Rv 1: Fahrradfreundlichkeit</b> ☆ Marke „Fahrradstadt“, Fahrradfreundl. Kommune, Taten und aktives Engagement
<b>Rv 2: Wegweisung Radroutennetz</b> ☆ Radroutennetz beschildern und entwickeln
<b>Rv 3: Radwege-Infrastruktur</b> ☆ Sichere und komfortable Radwege ausbauen
<b>Rv 4: Netzlückenschlüsse</b> Verbesserung des Routen- & Wegenetzes
<b>Rv 5: Qualitative Aufwertung</b> Breiten, Hindernisse, Sicherheit, Vorrang
<b>Rv 6: Querungen im Rahmen des Bahnausbaus</b> Integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung
<b>Rv 7: Fahrradparken</b> Abstellanlagen, Parkkonzept, Lastenradparken
<b>Rv 8: Instandhaltung &amp; Service</b> Zustand, Winterdienst, Trittbretter, Verleihsystem
<b>Rv 9: Am Ball bleiben</b> Neue Möglichkeiten erproben und umsetzen
<b>Rv 10: Radschnellverbindungen</b> ☆ Metropolradweg, weitere regionale Schnellwege, Fahrradknoten-Süd

Besonders in den historischen Straßen Bambergs ist der öffentliche (Verkehrs-)Raum jedoch knapp und viele Nutzungen und Verkehrsmittel konkurrieren miteinander. Hier gilt es – mit Blick auf die Zielsetzung – eine den zukünftigen Ansprüchen gerecht werdende und effiziente Raumverteilung herzustellen.

Neben innerstädtischen Wegen muss aber auch ein Teil des Regionalverkehrs aufs Rad verlagert werden, was eine Kooperation mit dem Landkreis und Nachbarkommunen erfordert. Hierzu werden überregionale Radschnellverbindungen vorgeschlagen, auf denen ein besonders hoher Standard möglichst viele Pendlerwege aufs Rad verlagern soll.

### Die Maßnahmenfelder im Radverkehr

#### Rv 1 Fahrradfreundlichkeit wahr werden lassen

Dieses schön klingende Maßnahmenfeld widmet sich einerseits der Markenentwicklung und -pflege. Bamberg erhebt für sich selbst den Anspruch „Fahrradstadt Bamberg“ zu sein. Eine weitere Schärfung und ein Ausbau der Inhalte und Anforderungen dieser Marke sollten definiert werden.

Entscheidender als der Name sind jedoch die dahinterstehenden Taten und Handlungen. Konsequenterweise sind daher Handlungskonzepte und Maßnahmen im Radverkehr zu entwickeln und zu realisieren. Dies sollte unter dem Slogan bzw. Corporate Design und mit medialer Begleitung kommuniziert werden.

**Schlüssel-Maßnahme** des Maßnahmenfeldes ist die „Fahrradfreundliche Kommune“ Bamberg. Die Stadt Bamberg ist seit Herbst 2018 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Bayern. Dies soll so bleiben, darum sind Kriterien an die Mitgliedschaft zu erfüllen (u. a. Netzplan, Wegweisung, Winterdienst, Baustellenmanagement). Bamberg sollte darüber hinaus durch aktives Engagement und Networking eine führende Rolle unter den fahrradfreundlichen Städten in Bayern einnehmen.

## Rv 2 Wegweisung gemäß des Radroutennetzes

Der VEP liefert ein überarbeitetes Zielkonzept der Radrouten in Bamberg (vgl. Karte), das als Grundlage der Infrastrukturplanung die Priorisierung von Maßnahmen im Radverkehr, aber auch im integrierten Zusammenhang begründet.

Es ist eine Forderung an Mitglieder der AGFK, das Radroutennetz durchgängig und verständlich auszuschildern bzw. zu markieren. Folglich stellt auch die gesamtstädtische Wegweisung eine direkt umzusetzende **Schlüssel-Maßnahme** dar. Das dichte Routennetz (mindestens die Ebenen der Cityrouten und Stadtteilverbindungsroueten) ist für Radfahrende im Straßenraum zu verdeutlichen und nachvollziehbar zu beschildern. Hierbei könnte z. B. mit einheitlichen Farbcodes gearbeitet werden.

Die bislang noch nicht mit geeigneter Infrastruktur ausgestatteten Routenabschnitte sind Stück für Stück zu prüfen und entsprechend

herzustellen. Natürlich sind durch zukünftige Planungen hervorgerufene Veränderungen, Anpassungen und Optimierungen im Routenkonzept auch weiterhin möglich, dies ist in der Beschilderung anzupassen.

Auf Schulwegen herrschen besondere Anforderungen an die Sicherheit. Daher sollten Kinder (und Eltern) auf ihren täglichen Wegen nicht allein auf das Gesamtroutennetz angewiesen sein. Speziell für sie wird empfohlen, gemeinsam mit den Schulen entsprechend sichere und kindgerecht ausgestattete Schulwegradrouten und -pläne zu entwickeln. Dies kann in die Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements integriert werden.

Insbesondere auf einer der vielen Ost-West-Hauptachsen – die heute vorrangig für den MIV ausgestaltet sind – bietet sich die langfristige Herausbildung einer priorisierten Umweltverbundachse (Fahrrad & Bus) an. Aufgrund der Zentralität zwischen Innenstadt, Bahnhof und BA-Ost/Gartenstadt/Konversionsgelände eignet sich dafür potenziell die Zollnerstraße (Cityroute 7). Die kontroversen Diskussionen im Rahmen der öffentlichen Beteiligung und der VEP-begleitenden Lenkungsgruppe ergaben jedoch, dass die Straße auch zukünftig für den Kfz-Verkehr freigegeben sein soll. Eine gänzliche Sperrung für Autos bzw. auch eine Teilspernung (z. B. der Bahnunterführung) wurde überwiegend abgelehnt.

Doch gerade aus diesem Grund ist die Radverkehrsführung entlang der Zollnerstraße mit besonderem Blick auch auf den Busverkehr zu optimieren (z. B. neue Querschnittsaufteilung

und/oder Fahrtemporeduzierung, Vorrangschaltung an Knoten). Parallel zur direkten Führung des Radverkehrs entlang der Hauptstraße sollte auch eine autoarme Radroutenführung im Nebennetz entstehen.

### Rv 3 Ausbau der Radwege-Infrastruktur

Prioritär und somit **Schlüssel-Maßnahme** ist der Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der City- und Stadtteilverbindungsrou-

ten. Langfristig gilt dies natürlich auch überall auf Haupt- und Nebenstraßen mit Bedeutung für den Radverkehr, allerdings können im zeitlichen Umsetzungsrahmen des VEP sicherlich nicht alle genannten Maßnahmenvorschläge geprüft und umgesetzt werden. Eine Priorisierung ist daher erforderlich, was zunächst über die Bedeutung und Einstufung des Radweges bzw. der Strecke im Routenkonzept erfolgt (Ausnahmen und Vorziehungen z. B. im Rahmen von anderweitigen Projekten und Straßenumbauten oder akuten Sicherheitsmängeln sind natürlich weiterhin möglich).

Wichtig ist es, kontinuierlich und gezielt an einer sicheren und komfortablen Radwegeführung (prioritär entlang der City- und Stadtteilverbindungsrou-

ten) zu arbeiten. Der VEP gibt dabei Richtwerte und Hinweise zur Ausgestaltung und Bemaßung. Auch wenn im Rahmen der Analysen, Beteiligung und Abstimmung viele Maßnahmenvorschläge zusammenkamen, gibt der VEP als strategisches Planwerk nicht immer konkrete Einzellösungen vor. Vielmehr will er auf den Netzzusammenhang und gesamtstädtischen Handlungsbedarf aufmerksam machen. Bei den im VEP genannten Maßnahmen handelt es sich um Handlungsvorschläge, deren Umsetzung jeweils zu prüfen und ggf. weiter anzupassen ist. Andere, ebenfalls geeignete Infrastrukturlösungen sind auch möglich und es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Die Auswahl der Maßnahmen und Abschnitte beruht vorrangig auf den Ergebnissen der Bestandsanalysen (vgl. Karte 10 im Analysebericht), aber auch auf viel Rückmeldung der Öffentlichkeit und Abstimmung mit der Verwaltung.

### Grundsatzvorgaben für Entwicklung und Ausbau der Radinfrastruktur

Die baulichen Maße der Radwegeinfrastruktur sind durchgängig den Vorgaben der VwV-StVO (allgem. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) entsprechend umzusetzen. Möglichst durchgängig sollten sie zudem ERA-konform („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) sein. Immer sind auch die Belange von ÖPNV, Fußverkehr und an Hauptverkehrsstraßen und -knoten der Verkehrsfluss des MIV mitzubedenken (auf Hauptradrouten mit gemeinsamer Führung oder Querung gleichberechtigt).

Die folgenden Abbildungen verdeutlichen ERA-konforme Einsatzmöglichkeiten und Bemaßungen typischer Radinfrastrukturelemente und sollten als Richtlinie für die Bamberger Planung dienen:

Abb. 32: Radverkehrsführung gem. ERA (nach Kfz/Spitzenstd. und Fahrbahnbreite; 2-spurig, 50 km/h, innerorts)



Abb. 33: Übersicht Mindeststandards für den Radverkehr an zentralen Achsen

Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Führung im Mischverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Baulicher Radweg
<b>Führungsformen Alltagsnetz</b>				
Vorzugslösung innerorts bei ausreichender Straßenbreite auf Hauptachsen <u>Radfahrstreifen</u> Breiten: Mind. 1,85m Rad Mind. 2,5m Fuß	Innerorts – beengte Fahrbahn (Überfahrbar z.B. für landwirtschaftliche Fzg.) <u>Schutzstreifen</u> Breiten: Mind. 1,50m Rad Mind. 2,50m Fuß	Innerorts – enge Straßenverhältnisse, geringe Geschwindigkeiten <u>Mischverkehr</u> Tempo 30 Verkehrsberuhigung Piktogramme	Außerorts- entlang von überörtlichen Straßen <u>Gemeinsamer Geh- und Radweg</u> Breiten: Mind. 2,50m	Innerorts- hohes Verkehrsaufkommen, ausreichend Seitenraum <u>Baulicher Radweg</u> Breiten: Mind. 2,0m Rad Mind. 1.80m Fuß

Das Bamberger Routennetz unterscheidet in mehrere Routenkategorien, die unterschiedliche Funktionen und Bedeutung im Radverkehr haben, bzw. für diese Zwecke entsprechend auszubauen sind:

### Infrastruktur und Führung von Bamberger Radschnellverbindungen

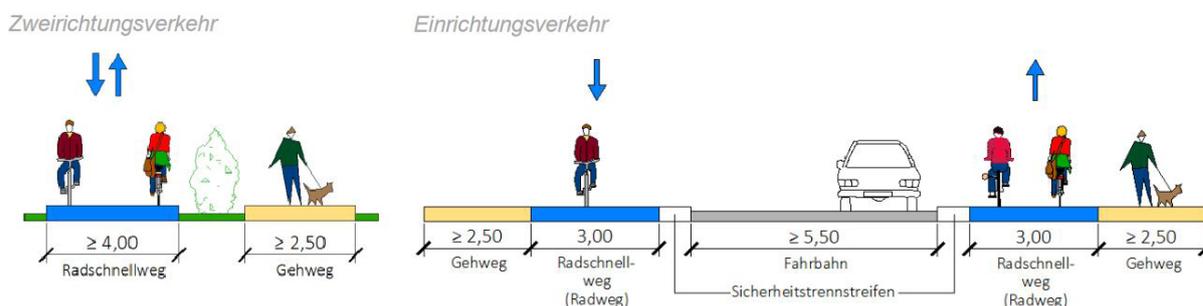
Die Planung besteht bislang nur aus groben Routenkorridoren, an denen entlang hochwertige, regionale Radwege ins Umland entstehen könnten, die durchgängig sicher und schnell befahrbar sind. So könnte ein Teil des bislang mit dem MIV zurückgelegten Alltagverkehrs aufs Rad verlagert werden (v.a. Pendler). Radschnellverbindungen weisen sehr hohe Qualitätsstandards auf, die sich an den Vorgaben für bayerische Radschnellwege orientieren. Die fordern 3,00 Meter Mindestbreite im Einrichtungsverkehr (4,00 Meter im Zweirichtungsverkehr) und eine separate Führung vom Fußverkehr (vgl. Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern – Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 2019).

Da diese definierten Kriterien für Radschnellwege voraussichtlich im städtischen Bereich Bamberg bzw. im Übergang dorthin nicht durchgängig einhaltbar sind, wurde bewusst zunächst die anderslautende Bezeichnung „Radschnellverbindung“ gewählt. Diese Verbindungen schließen an die Cityrouten innerhalb der Stadt an.

### Infrastruktur und Führung von Bamberger Cityrouten

Die Cityrouten bilden das sternförmig auf die Innenstadt zulaufende Rückgrat des Bamberger Radwegenetzes. Im Innenstadtkern verlaufen sie radial um die Altstadt bzw. kreuzen diese mittig und sichern somit die Erreichbarkeit der Stadtmitte aus allen Himmelsrichtungen. Überwiegend verlaufen sie als schnell befahrbare Direktverbindungen an Hauptverkehrsstraßen, wo ihnen kurz- bis mittelfristig mehr Raum und Recht zuzusprechen ist. Dem Radverkehr kommt hier (meist bereits heute, mindestens jedoch perspektivisch) eine sehr hohe Bedeutung zu, was sich v.a. in einer sicheren und leistungsfähigen Infrastruktur

Abb. 34: Typische Querschnitte im Zuge eines Radschnellweges im Zwei- und Einrichtungsverkehr (Quelle: FGSV (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen)



und Führungsform ausdrücken muss. Dabei muss individuell entschieden werden, ob eine Führung als eigenständiger Radweg im Seitenraum oder ein Radweg auf der Fahrbahn besser geeignet ist. Häufige Wechsel sollen jedoch vermieden werden. Sofern Cityrouten nicht über Hauptverkehrsstraßen führen, ist auch eine Führung im Mischverkehr oder als Fahrradstraße vorstellbar. Die eingangs genannten ERA-konformen Richtbreiten (vgl. Abbildungen) sind möglichst durchgängig sicherzustellen.

## **Infrastruktur und Führung von Bamberger Stadtteilverbindungs-routen**

Ergänzt wird das Cityroutennetz durch innerstädtische Querverbindungen – die sogenannten Stadtteilverbindungs-routen. Diese vernetzen die Stadtteile untereinander und sind Hauptzubringer zu den Cityrouten. Als sehr wichtige Alltagsradwege sind sie so anzulegen bzw. zu führen, dass sie v.a. sicher und durchgängig mit dem Rad befahrbar sind. Die Anforderungen sind also ähnlich denen der Cityrouten, die Priorität liegt allerdings etwas niedriger.

## **Infrastruktur und Führung von Bamberger Erschließungsstrecken**

Die flächige Erschließung erfolgt durch ein überwiegend fahrradfreundliches (Neben-) Straßennetz. Einige Strecken davon weisen jedoch eine gesteigerte Bedeutung im Gesamtnetzzusammenhang auf (z. B. wichtige Verbindungen zwischen den City- und Stadtteilverbindungs-routen). Dies ist in zukünftigen

Infrastrukturplanungen zu berücksichtigen und dort eine sichere Radverkehrsführung umzusetzen – meist wird dies im Mischverkehr oder als Fahrradstraße realisierbar sein. Durch die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende können Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden. Den Radfahrenden spart das unnötige Umwege, die Attraktivität des Radverkehrs kann somit vergleichsweise kostengünstig und schnell verbessert werden. Eine Freigabepfung aller Einbahnstraßen sollte unter Betrachtung des Netzzusammenhangs und unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und Straßenbreiten sowie Beteiligung der Anwohner:innen durchgeführt werden.

## **Infrastruktur und Führung von Bamberger Freizeitrouten**

Freizeitrouten gibt es viele in der Region Bamberg. Das Routennetz stellt eine Auswahl der aus städtischer Sicht wichtigsten Freizeitradverbindungen bzw. auch stadtgrenz-überschreitenden Radrouten dar, die an das Alltagsnetz des Landkreises anschließen. Diese Routen sind nicht Teil des Hauptroutennetzes, verfügen jedoch trotzdem über eine gewisse Relevanz in der Wegewahl der Bamberger Bevölkerung sowie seitens des Radtourismus. Hier steht eine sichere und möglichst attraktive Streckenführung im Vordergrund. Da die Wege häufig abseits der Kfz-Straßen verlaufen, ist insbesondere auf Konfliktstellen mit dem Fußverkehr (Engstellen), Querungssituationen von Hauptstraßen sowie die Wegequalität (z. B. intakte Oberflächen und Rastmöglichkeiten) zu achten. Eine attraktive Routenwahl (Landschaft, Aussicht) ist der direkten Führung vorzuziehen.

Zum Maßnahmenfeld Rv 3 zählt auch die stärkere Ausweisung von Fahrradstraßen und -zonen als flächige, fahrradfreundliche Straßengestaltung. Neu bietet sich die Möglichkeit, ganze Quartiere als Fahrradzone auszuweisen (z.B. das Haingebiet oder die Gartenstadt).

Fahrradstraßen und -zonen sind ein vergleichsweise schnell umzusetzendes Element der Radverkehrsförderung. Je nach Gestaltung können allerdings auch Kosten entstehen, die z. B. bei der Umwandlung von Tempo-30-Zonen in Fahrradstraßen abzuwägen sind. Innerhalb dicht bebauter Gebiete wie im Stadtkern oder in Bamberg-Ost, wo es nur wenig Raum zur Anlage gesicherter Radverkehrsführungen im Straßen- oder Seitenraum gibt, oder aber auch als Verbindung innerhalb von Quartieren

und Stadtteilen sind Fahrradstraßen allerdings ein geeignetes Instrument, um die Sicherheit und den Fahrkomfort durch Bevorrechtigung zu erhöhen. Durch das Ausweisen einer Fahrradstraße wird eine Straße umgewidmet und zunächst ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. In der Regel ist jedoch zu empfehlen, durch Zusatzschilder auch die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmer zu erlauben. Weitere Freiheiten wie das Fahren nebeneinander verbessern den Fahrkomfort für Radfahrende. Daher wird der deutliche Ausbau von Fahrradstraßen als ein Mittel zur flächigen Ergänzung des Haupt- und Nebenroutennetzes empfohlen.

Die Neuausweisung von Fahrradstraßen und damit einhergehenden Veränderungen sollten durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Abbildung 35: Kasten „Dialog Fahrradstraßen“

### Blick nach außen: Dialog Fahrradstraßen - Bürger:innenbeteiligung und Beratung in Frechen

Die Stadt Frechen in der Nähe von Köln plant die Einführung von Fahrradstraßen und -zonen. Zur Analyse, Information und Meinungsbildung wurde dazu ein öffentlicher Planungsdialog ins Leben gerufen. Der Bevölkerung wurden mittels Impulsvorträgen und Diskussionen Informationen zu diesen noch recht neuen Führungsformen bekannt gemacht, Umsetzungsmöglichkeiten und Planungen der Stadt vorgestellt und Ängste bzw. mögliche Vorbehalte genommen. Hinweise aus der Bevölkerung sollen zur weiteren Umsetzung genutzt werden.



## Rv 4 Netzlückenschlüsse (Wegeerschließung und Neubau)

Das Radverkehrsnetz sollte möglichst durchgängig nach aktuellen Standards gestaltet sein. An einigen Stellen ist dazu der Neubau von Geh- und Radwegen, aber auch Brücken, Rampen oder Unterführungen erforderlich, um das Netz zu vervollständigen.

Der VEP nennt dazu zahlreiche Vorschläge, die anhand der Analysen und im Netzzusammenhang ableitbar sind, aber teils auch seitens der Öffentlichkeitsbeteiligung gewünscht wurden. Die bauliche Machbarkeit ist dazu im Einzelfall noch genauer zu prüfen.

Als Beispiele sind u.a. der Fahrradknoten Süd (als baulich aufwändigste, aber auch sehr zielförderliche Maßnahme), die Anbindung des Megalith-Geländes oder ein Weg durch die Spiegelfelder zu nennen. Die im städtischen Zusammenhang wichtigsten Netzlückenschlüsse sind in der Radroutenkarte gelb dargestellt.

## Rv 5 Qualitative Aufwertung des Radwegenetzes

Das Radwegenetz soll möglichst durchgängig auf ausreichend breiten Wegen und ohne Sperren und Hindernisse sicher befahrbar sein. Dazu zählt u.a. eine durchgängige (und in sensiblen Bereichen auch kontaktgesteuerte) Beleuchtung. Unnötige Poller oder Barrieren sowie Engstellen sind zu beseitigen oder zu umfahren.

Besonders bei geringer Fahrbahnbreite sollte

der Radverkehr geschützt werden (z.B. durch Beschilderung von Überholverböten). Bei ausreichenden Fahrbahnbreiten und hoher Kfz-Belastung ist zudem (v.a. entlang der Hauptrouten) der Einsatz von baulichen Abtrennungen der Radspur zu prüfen. Dies dient dem Schutz der Radfahrenden und zum Unterbinden von Falschparken.

Aber auch an Knotenpunkten ist die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Verkehrsknoten bzw. Kreuzungen stellen in der Regel die kritischsten Stellen im System dar. Insbesondere an Kreuzungspunkten, wo eine oder mehrere Hauptradrouten sowie die Hauptverkehrsstraßen des MIV zusammentreffen, sind die Radwegeführungen besonders sicher zu gestalten. Wichtig ist zudem, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlich und verständlich gestaltet sind; v.a. Abbiegespuren stellen oft Sicherheitsrisiken dar. Hier ist zu prüfen, ob die Verkehrsstärken Abbiegespuren erfordern bzw. ob die Knoten und Radwegeführung dem aktuellen Stand der Technik und Forschung entsprechen. Aber auch ohne große bauliche Änderungen kann bereits etwas für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knoten getan werden (so z.B. der Einsatz von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) und Grünpfeilen).

Auf Hauptrouten des Radverkehrs sowie auf Radschnellverbindungen bietet es sich an, auch die Schaltungen der Lichtsignalanlagen (LSA/ Ampeln) zumindest gleichberechtigt und im Einklang mit den Belangen des MIV und ÖPNV dahingehend anzupassen, dass der Radverkehr schneller als bisher den Knoten passieren kann. Dazu könnte z. B. eine eigene Signalgruppe für

den Radverkehr angelegt werden. Dies ermöglicht es, ihn unabhängig vom Fußverkehr zu schalten, einen Grünvorlauf zum MIV einzurichten oder durch Kontaktschleifen die Radachse rechtzeitig auf grün zu schalten. An besonders verkehrstarken Knotenpunkten (z. B. Berliner Ring) ist eine bauliche Trennung (Tunnel oder Brücken für Rad- und Fußverkehr) zu erwägen.

### **Rv 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus**

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11). Der VEP unterstützt die dortigen Forderungen.

Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Gleichwohl bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten.

Abbildung 36: Überfüllte Abstellanlage am Kranen



ten. Dabei ist ob der Zielsetzung des VEP insbesondere auch darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Stadt weiterhin erreichbar bleibt. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.

Während der Umbauphase ist – neben den Umleitungen für den Kfz-Verkehr – die Führung für den Umweltverbund besonders zu beachten. Kurze und sichere Wege sind für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Zudem könnten lang andauernde Verkehrssperrungen von den Bamberger:innen als Chance gesehen werden, alte Gewohnheiten aufzubrechen und Alternativen zum Auto auszuprobieren.

### **Rv 7 Fahrradparken**

Die bereits heute zahlreichen und zukünftig mehr werdenden Fahrräder in Bamberg erfordern geeignete Abstellmöglichkeiten. Bedarfsstellen wurden u. a. im Rahmen der Analysen festgestellt. Die Stadt Bamberg ist bereits dabei, die Anzahl der Abstellanlagen zu erhöhen. Um dies gezielt umzusetzen, wird die Fortschreibung des Fahrradparkkonzeptes empfohlen. Darin sollte auch die Definition von Bedarfstypen, Schwerpunktbereichen und verschiedenen Klassen von Ausstattungsmerkmalen und -erfordernissen enthalten sein. Der Ausbau des Angebots und auch der Qualität der Radabstellanlagen kann seitens der Stadt v. a. im öffentlichen Straßenraum stattfinden. Fahrradabstellanlagen sind insbesondere

re an Standorten in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren, an öffentlichen Einrichtungen, an Bildungs- und Universitätsgebäuden, im Umfeld von Geschäften und an ÖV- bzw. multimodalen Schnittstellen einzurichten. Für Langzeitparkende sollten auch punktuell überdachte Anlagen (z.B. an P&R-Anlagen) oder Fahrradhäuschen aufgestellt werden. Ebenso sind Lastenräder zu berücksichtigen, die zwar mehr Abstellraum benötigen, jedoch eine ernstzunehmende Alternative für innerstädtische Transporte darstellen können.

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen auch in einer überarbeiteten Stellplatzsatzung berücksichtigt werden, damit auch bei zukünftigen Baumaßnahmen eine Lenkungswirkung in Richtung der VEP-Ziele erreicht wird.

Ebenfalls kommt die Umnutzung von Leerständen und/oder Tiefgaragen zu Fahrradparkhäusern in Betracht. Ein neues Fahrradparkhaus in der Innenstadt böte große Kapazitäten und sichere sowie überdachte Abstellmöglichkeiten. Eine Umsetzung dieser Idee kann zunächst auch nur temporär als Erprobungsphase laufen. Beispielprojekte gibt es mittlerweile in mehreren Städten, z.B. Stuttgart, Bremen und natürlich in den Niederlanden.

## **Rv 8 Instandhaltung & Service**

Ständige Pflege und Instandhaltung von Radwegen spielt eine wichtige Rolle bei der Förderung des Radverkehrs. Regelmäßige Zustandskontrollen (z.B. Befahrungen per Sensorbike) und die zielgerichtete Sanierung trägt zur Fahrsicherheit bei und stellt ein

Zeichen der Wertschätzung gegenüber den Radfahrer:innen dar. Dazu zählt die Reinigung von Laub und ein „Radweg-Winterdienst“ ebenso wie die fahrradfreundliche Ausweisung und Beschilderung von Umleitungen bei Baustellen. Meldemöglichkeiten von Schäden per App können erweitert und Zugriffe vereinfacht werden.

Sichergestellt werden sollte die regelmäßige Instandhaltung durch ein entsprechendes Haushaltsbudget und Kombination mit dem Instandhaltungsmanagement für Straßeninfrastruktur (vgl. St 1).

Bei Straßen mit Kopfsteinpflaster wird ein behutsamer Einsatz von erschütterungsarmen Belag an den Fahrbahnrändern (z.B. geschnittener Naturstein oder abgeschliffenes Pflaster) empfohlen. Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unangenehm und kann zu Unfällen führen. Zudem lässt sich der Fahrtweg durch den Belag in gewisser Weise lenken und Konflikte mit Fußgängern vermeiden. Bei all diesen Maßnahmen ist die Berücksichtigung des Denkmalschutzes und des Welterbes mitzudenken.

Zu Service- und Komfortangeboten für Radfahrende zählen außerdem E-Ladestationen im öffentlichen Raum sowie bei öffentlichen Einrichtungen mit längerer Verweildauer (z.B. Schwimmbäder, Theater, Brose Arena, Konzerthalle) ein Netz aus Reparaturangeboten als Pannenhilfe (Luftpumpe und Werkzeug),. Schließlich sind auch Gepäckstationen für Radtouristen, schräge Mülleimer, Ampeltrittbretter oder Haltegriffe an Knoten zu nennen.

Weiterhin Thema in Bamberg bleibt die Einführung eines Fahrradverleihsystems. Ein Konzept wurde bereits seitens der Stadtwerke (STVP) erarbeitet. Mangels finanzieller Mittel wurde das Projekt bisher jedoch nicht realisiert. Nach Abklärung von Aspekten wie Betreibermodell, stationäres/flexibles/teilflexibles System, Fahrradtyp(en), insbesondere Wirtschaftlichkeit und Finanzierungsmöglichkeiten sowie mögliche Kooperationspartner (z.B. Wartungswerkstatt, Transport der Fahrräder) sollte dieses Projekt weiter vorangetrieben werden. Denn aufgrund der Topografie bietet sich durchaus ein Pedelec-Verleih an, dieser könnte neben Touristen auch Einheimische zum Umstieg animieren. Auch Lastenräder eignen sich sehr gut für Sharing-Modelle und mit [lastenrad-bamberg.de](http://lastenrad-bamberg.de) gibt es bereits einen Ansatz in Bamberg, der weiter auszubauen wäre.

### Rv 9 „Am Ball bleiben“

Der Radverkehr ist derzeit einer der innovativsten Verkehrsträger. Insbesondere im (europäischen) Ausland (Dänemark, Niederlande) werden ständig neue Möglichkeiten entwickelt, um das Radfahren in der Stadt sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten. Die Umsetzung solcher Innovationen in die deutsche StVO ist zumeist langwierig, aber auch hier werden Fortschritte erzielt. Als führende Fahrradstadt in Bayern sollte die Stadt Bamberg stets auf dem Laufenden sein, was neue planerische Möglichkeiten und Entwicklungen betrifft, und diese konsequent erproben und anwenden.

### Rv 10 Radschnellverbindungen - regionaler Radverkehr

**Schlüssel-Maßnahme** mit hohem Potenzial zur Verlagerung regionaler Kfz-Wege ist der Bau sogenannter Radschnellverbindungen. Diese Premiumrouten für den Radverkehr haben besonders breite Wege und eine für schnelles Fahren geeignete Infrastruktur und Wegführung bzw. eine entsprechende Bevorrechtigung. Darauf können v.a. (aber nicht nur) Berufspendler:innen aus bzw. in den Landkreis mit dem Fahrrad in die Stadt geführt werden. Die Routen erschließen auf dem Weg dahin möglichst viele Menschen und Ziele, sind jedoch auch sehr direkt geführt (im Gegensatz zu touristischen Regionalradrouten).

Ein Metropolradweg zwischen Bamberg und Nürnberg über Strullendorf, Forchheim, Erlangen und Fürth (möglichst unter Ertüchtigung des Bestandes auf der Regnitz-Radweg-Kanalroute) wird bereits konkret geplant. Die Ausstattung und Infrastruktur entspricht den Standards gemäß bayerischer Radhauptverbindung. Bamberg soll aktiv im Arbeitskreis mitarbeiten und die Planung und Realisierung vorantreiben.

Die Stadt sollte mit dem Landkreis eine eigene Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in die Region in Auftrag geben. In dieser sind Potenziale, Effekte zu MIV und ÖPNV, Kosten und Machbarkeit anhand verschiedener Trassenvarianten und geeigneter Routenkorridore sowie Maßnahmen zur Verkürzung und Attraktivitätsverbesserung im gemeindeübergreifenden Freizeit- und Berufs-Radverkehr zu beleuchten. Das Vorgehen im AK

„schnelle Radverbindung Bamberg-Forchheim-Erlangen“ kann als Vorbild dienen. Gemäß den Ergebnissen der Studie erfolgt dann in Kooperation mit Nachbarkommunen und dem Landkreis die Umsetzung.

Der VEP gibt als Arbeitsgrundlage eine erste Einschätzung möglicher Routenkorridore und Potenziale, die in der Machbarkeitsstudie sowie im Rahmen der Umsetzung weiter konkretisiert werden. Folgende Verbindungen stellen Potenzialstrecken dar:

- BA – Hallstadt,
- BA – Stegaurach
- BA – Gaustadt – Bischberg/Oberhaid
- BA – Memmelsdorf (– Scheßlitz)
- BA – Pödeldorf/Litzendorf

Ebenso in Verbindung mit der Anbindung des Metropolradwegs an das städtische Netz steht die Idee des Fahrradknotens Süd. Dieses Projekt basiert auf einer Konzeptplanung des VCD und wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls eingebracht. Das Konzept sieht u.a. mittels neuer Brücken, Rampen und Radwegführungen die Optimierung der bestehenden Radwegeverbindungen am südlichen Stadtrand vor, um als Anschluss an den Metropolradweg den schnellen Alltagsradverkehr dort konfliktfrei und möglichst zügig in die Stadt zu führen.

## Blick nach außen: Bald Realität? - Metropolradweg Nürnberg <-> Bamberg

In der Metropolregion Nürnberg wird die Umsetzbarkeit eines Metropolradwegs Nürnberg – Bamberg geprüft. Diese möglichst direkte, zügige, sichere und komfortable Verbindung soll den Radverkehrsanteil erhöhen, die kommunalen Radverkehrsnetze durch gute Anschlüsse stärken und eine bestehende touristische Radroute entlang des Main-Donau-Kanals verbessern. Dabei soll der Weg möglichst nah und umwegfrei entlang des Main-Donau-Kanals geführt werden und das Cityroutennetz der Stadt Bamberg mit dem im Aufbau befindlichen Radschnellverbindungsnetz der Metropolregion Nürnberg verbinden.

Im Rahmen des Projektes soll der beste Trassenverlauf für die etwa 65 Kilometer lange Strecke ermittelt werden. Kommunen und Landkreise beteiligen sich. Im Sommer 2022 planen die Gutachter eine detaillierte Bestandsaufnahme. Das Projekt hat Modellcharakter, da fachliche Erkenntnisse zur Praxistauglichkeit der Qualitätsstandards und im organisatorischen Zusammenwirken so vieler Partner gewonnen werden sollen.



Radweg entlang des Main-Donau-Kanals in Bamberg

Abbildung 37: Kasten „Metropolradweg N - BA“

## 4.5 Fußverkehr & Barrierefreiheit (Fb)



Das Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und

zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Fußgänger:innen haben den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden; Zufußgehen ist kostenlos und verursacht weder Schadstoffe noch Lärm. Gleichzeitig ist Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität vor allem für Kinder, Senior:innen und Mobilitätsbeeinträchtigte. Nicht zuletzt nimmt die Barrierefreiheit vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle ein. Entsprechend gestaltete Gehwege nutzen aber nicht nur Senior:innen, Blinden, Rollstuhlfahrenden, Eltern mit Kinderwagen und Kindern im Allgemeinen, sondern vielmehr profitiert jeder Mensch von mehr Raum und weniger Hindernissen und wird somit öfter zu Fuß gehen.

Fußgänger:innen tragen im Besonderen zur Urbanität und Belebung des Stadtraums bei. Für Bambergs historische Altstadt hat das Zufußgehen schon traditionell eine große Bedeutung: Die engen Straßenräume sind prioritär für diese Fortbewegungsart ausgelegt. Aber seit dem Mittelalter hat sich vieles verändert. Daher gilt es insbesondere in diesen Teilen der Stadt – wo die ursprüngliche Form der Straßen und Gebäude als Welterbe erhal-

ten bleiben muss – den Fußverkehr zu schützen und zu fördern, die Wege an moderne Erfordernisse anzupassen (z. B. Barrierefreiheit), zugleich aber auch logistische Bedürfnisse der heutigen Nutzung zu erhalten bzw. zu ermöglichen.

Für den Fußverkehr werden – aufbauend auf den Analysen und Beteiligungsrückläufen – Verbesserungen und Handlungsempfehlungen insbesondere im Hinblick auf die Schaffung durchgängiger, barrierearmer und sicherer Gehwegnetze sowie attraktiver, öffentlicher Räume aufgezeigt.

### Die Maßnahmenfelder im Fußverkehr:

Maßnahmenfelder und Inhalte <b>Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit</b>
<b>Fb 1: Fußgängerfreundliche Planung</b> Instandhaltung, Erschließung, Beteiligung
<b>Fb 2: Städtische Straßenräume</b> ☆ Gestaltung, Seitenraum, Plätze, Aufenthalt
<b>Fb 3: Netzlücken schließen</b> ☆ Engmaschiges Wegenetz, kurze Wege
<b>Fb 4: Barrierefreies Bamberg</b> ☆ Kinder- und Senioren, Priorisierung, „Barrierefrei“
<b>Fb 5: Querungsanlagen</b> ☆ Bessere und zusätzliche Querungen von Straßen
<b>Fb 6: Querungen i. R. d. Bahnausbaus</b> integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung

## Fb 1 Fußgängerfreundliche Planungsprozesse

Zur Realisierung der fußgängerfreundlichen Stadt gilt es zunächst, fußgängerfreundliche Denkweisen und Standards im planerischen Alltag zu implementieren. Dieser Teil des Handlungsfeldes umfasst Maßnahmen, die auf gesamtstädtischer Ebene der Umsetzung fußgängerfreundlicher Planungen und Sicherung der Wegeinfrastruktur dienen.

Zunächst sollte – wie im Kfz- und Radverkehr – ein Unterhaltungs- und Instandhaltungsmanagement Gehwege, Treppen und Rampen implementiert werden. Anlagen für den Fußverkehr müssen regelmäßig gereinigt und in Stand gehalten werden. Dazu zählen wiederkehrende, saisonale Arbeiten (wie Winterräumung/Streudienst, Baum- und Begleitgrünrückschnitt und die Entfernung von Herbstlaub) wie auch die turnusmäßige Erneuerung von Oberflächen (z.B. durch Frost- oder Wurzelschäden) und anderen Gebrauchsschäden. Für den Fuß-, aber auch für den Radverkehr ist die Instandhaltung der Wegenetze eine notwendige Leistung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, Attraktivierung des Zufußgehens sowie zur nachhaltigen Sicherung einer für alle kostenfrei nutzbaren Grundinfrastruktur. Es wird empfohlen, einen Wegekataster anzulegen, in dem Zustand, Bedeutung und Priorität des jeweiligen Weges festgehalten und aktualisiert werden. Dort können z.B. auch Beschwerden und Hinweise aus der Öffentlichkeit vermerkt und deren Beantwortung organisiert werden.

Des Weiteren sollte zukünftig eine kleinma-

schige und direkte Fußwegerschließung stets im Planungsalltag mitbedacht werden. Dazu ist z.B. bei der Erstellung von Bebauungsplänen oder der Beratung von Investoren immer auch ein Abgleich mit dem umgebenden Fußwegenetz vorzunehmen und eventuelle Gehwegeverbindungen sowie eine Verbesserung der fußläufigen Durchlässigkeit einzuplanen. Dazu könnte z.B. ein Merkblatt oder eine Checkliste erarbeitet werden, das bzw. die auf die zu beachtenden Aspekte (z.B. regelkonforme Mindestbreiten) aufmerksam macht und ggf. auch Best Practice Beispiele angibt. Auch Aspekte der Barrierefreiheit sollten spätestens hier Eingang in die planerischen Verfahren finden (vgl. Fb 4-1 Handbuch „BARrierefrei“). Zur übersichtlichen Verschriftlichung von Richtlinien und Darstellung möglicher Anwendungsbeispiele bei der Umsetzung fußgängerfreundlicher Infrastrukturen eignet sich die Erstellung des „Handbuchs für die Planung und Gestaltung von Straßenräumen in Bamberg“. Dieses sollte – unterschieden nach typischen Straßenräumen und Nutzungen – die erforderlichen Standards einer für Bamberg optimalen Gehwegeinfrastruktur und Straßenraumgestaltung aufzeigen sowie Hilfestellung bei typischen Problemlagen geben.

Aber auch Eingaben aus der Bevölkerung können – effizient abgefragt und bearbeitet – eine Erleichterung des regelmäßigen Erhebungsaufwands im Rahmen der Instandhaltung und Verbesserung der Infrastruktur darstellen. Zudem kann durch positive Öffentlichkeitsarbeit und nachvollziehbare Konzepte und Handlungsprioritäten die Attraktivität des Zufußgehens auf all-

täglichen Wegen weiter in den Fokus der Bevölkerung gerückt werden. Vorstellbar sind z. B. eine regelmäßige schriftliche oder digitale Befragung der Bürgerinnen und Bürger zum Gehwegenetz (z. B. im Zwei-Jahres-Rhythmus oder dauerhaft per Online-Karte). Damit können Handlungsbedarfe und Prioritäten festgestellt werden. Möglich ist auch die Konzentration auf ausgewählte, wechselnde Themenaspekte (z. B. Bedarf und Zustand von Querungen, Barrierefreiheit, Gefahrenstellen etc.). Im Nachgang der Befragung sollte eine Auswertung veröffentlicht und entweder Prioritätenlisten dargestellt werden oder aber eine Maßnahmen-Umsetzung zeitnah erfolgen, um Erwartungshaltungen aufgrund von begrenzten Kapazitäten nicht zu enttäuschen.

## Fb 2 Aufwertung städtischer Straßenräume

Eine **Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes ist die konkrete Gestaltung von fußgängerfreundlichen Räumen sowie die Platz- und Straßenraumgestaltung. Dabei sind auch nach Möglichkeit innovative Ansätze wie z. B. neue Mischverkehrsflächen anzuwenden. Damit ist nicht nur die bauliche und gestalterische Aufwertung der Straßen- und Seitenräume abseits des Kfz-Verkehrs gemeint, denn Fußverkehr spielt auch an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen eine wichtige Rolle. Auf diesen Abschnitten ist zwar weiterhin ein flüssiger Verkehr im MIV und ÖPNV wichtig, jedoch ebenso eine hohe Qualität für den Fuß- und Radverkehr. Um dies überein zu bekommen, kann auch hier die Umsetzung vorher definierter Gestaltungsrichtlinien hilfreich sein. Ein Beispiel, das im VEP benannt wird,

ist die Neugestaltung der Luitpoldstraße als repräsentative Flaniermeile zwischen Bahnhof und Innenstadt. Hier sind viele Ansprüche der Verkehrsmittel zu berücksichtigen und abzuwägen, denn nicht alles kann (v. a. mit Blick auf den verfügbaren Platz) nebeneinander realisiert werden. Die Luitpoldstraße ist eine wichtige ÖPNV-Verbindung zur Innenstadt. Auch für den Individualverkehr dient sie als wichtige Zufahrtsstraße. Daneben ist sie für den Fußverkehr von besonderer Bedeutung. Bei Neugestaltung der Straße ist allerdings der Umweltverbund zu stärken. Ihm ist zukünftig mehr Raum zuzugestehen. Inwieweit dabei eine Einschränkung oder gar Herausnahme des Individualverkehrs realisierbar ist, muss sorgfältig geprüft werden. Wichtig ist aus Sicht des Fußverkehrs die Attraktivierung der Seitenräume und Erleichterung der Querung. Letzteres sollte möglichst flächig geschehen, z. B. durch einen überfahrbaren Mitteltrennstreifen und einer Geschwindigkeitsreduzierung. Für den ÖPNV, der dort ebenfalls mit zahlreichen Buslinien verkehrt, sollten Beschleunigungsmöglichkeiten gesucht werden. Die beste Möglichkeit dazu bietet eine Umweltspur. Falls diese jedoch straßenmittig verläuft, wäre wahrscheinlich kein flächiges Querens möglich; dann sollten alternativ in möglichst kleinen Abständen Querungshilfen bzw. -inseln angelegt werden. Weitere Beschleunigungsmaßnahmen im ÖV sind Aufstellbereiche an Knoten und/oder eine Ampel-Priorisierung. Der Radverkehr ist konfliktarm zu führen, also entweder auf der Fahrbahn oder separiert vom Fußverkehr im Seitenraum (Prüfung der verfügbaren Breiten und Querschnittsplanung). Der historische Baumbestand sollte nach Möglichkeit erhalten werden, ist jedoch anscheinend in keinem

guten Zustand. Kurzzeitparken und Ladezonen sind sehr überlegt anzuordnen, um den verfügbaren Raum effizient für den fließenden Verkehr (Kfz, Rad, Bus und Fuß) zu nutzen.

Aber auch weitere öffentliche Straßenräume in Bamberg sind Schritt für Schritt mit neuen Gestaltungskonzepten zu überarbeiten, u.a. die Königstraße, die Buger Hauptstraße, die Gaustadter Hauptstraße, die Ludwigstraße, die Nürnberger Straße, der Jakobsberg, der Bereich Schranne/Lugbank/Geyerswörthstraße und der Kaulberg. Hier sind passende Konzepte und Gestaltungsmöglichkeiten für alle Verkehrsträger zu entwickeln (teils geschieht dies schon), um einen sicheren und angenehmen Fußverkehr zu ermöglichen.

Mit der Kettenbrücke hat die Stadt Bamberg positive Erfahrungen zu gleichberechtigten Straßenraummodellen (ähnlich dem Shared Space oder der Begegnungszone) gesammelt; dies kann und sollte auf andere Straßen- und Platzbereiche in der Stadt übertragen bzw. für den jeweiligen Bereich modifiziert werden (**Schlüssel-Maßnahme**). Alle Verkehrsteilnehmer:innen bewegen sich dabei möglichst gleichrangig; die Zuweisung der Fahr- und Gehbereiche erfolgt intuitiv, unterstützend gegliedert durch Oberflächen, dezente Farbgestaltung oder Rinnen und Mobiliar. Der Raum ist niveaugleich bzw. nur weich separiert. Die rechtliche Umsetzung erfolgt in Deutschland meist als verkehrsberuhigter Bereich. Diskutiert wurde er in Bamberg bereits für prominente Straßenräume (z.B. Lange Straße, Judenstraße, Domplatz, Lugbank, Karolinenstraße), bietet sich jedoch auch in den kleineren, innerstädtischen Gassen

Abbildung 38: geschmückte Austraße



zur Aufwertung bei begrenzter Fläche an. Der VEP gibt einige Vorschläge, wo solche Konzepte zu prüfen und umzusetzen sind (z. B. Umfeld der Langen Straße, Knotenbereich Am Knöcklein/Maternstr./Sutte/Altenburger Str., Domplatz, Torschuster).

Um einige Gestaltungsmaßnahmen überhaupt erst möglich zu machen und dem Fußverkehr mehr Raum zu geben, bedarf es einer Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens. Neben der durch die Ziele des VEP angestrebten Verkehrsabnahme durch Nutzung anderer Verkehrsmittel und geändertem Verhalten, ist dies teilweise nur durch Verlagerung (von zumeist Durchgangsverkehren) und Sperrung von Fahrbeziehungen zu erreichen. Auch dazu nennt der VEP (beispielhaft) Stellen, wo eine

Sperrung zielführend erscheint, ohne deutliche Nachteile oder Kapazitätsprobleme an anderer Stelle zu erzeugen. Diese Liste lässt sich natürlich noch erweitern, es bedarf allerdings einer sorgsamten Planung und ggf. Prüfung mithilfe des Verkehrsmodells, um die Effekte abzuschätzen. So wurde z.B. im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Vorschlag zur Bildung von Superblocks aufgeführt, der zwar konzeptionell nicht in den VEP aufgenommen wurde. Grundsätzlich allerdings zeigt dieser Vorschlag, was möglich ist; er kann als Anregung für weitere verkehrsberuhigte Quartiere dienen. Auch die Idee modularer Filter (also für Fuß- und Radverkehr, ggf. auch für den ÖPNV) durchlässige Sperrungen zur Reduzierung von Durchgangs- bzw. Kfz-Verkehr) im Gärtner Viertel stammt aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und sollte auf Machbarkeit und Wirkung geprüft werden.

Eine Maßnahmenempfehlung, die bereits im Verkehrsmodell geprüft wurde und im Rahmen zurückliegender Baumaßnahmen temporär als realisierbar nachgewiesen werden konnte, ist die Abbindung Sutte/Maternstraße/Jakobsplatz nach Norden zum Knotenpunkt Torschuster. Die derzeitige Durchfahrmöglichkeit ist nicht nur kritisch für die Anwohner, sondern auch für weitere Fußgänger, darunter viele Schüler:innen auf dem Weg zur Domschule, zur Montessori-Schule oder zum Kaiser-Heinrich-Gymnasium, zum Don Bosco-Hort sowie zur Musikschule. Der südliche Arm des Knotens am Torschuster sollte daher für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Sutte und Maternstraße bleiben von Süden für Anlieger weiterhin befahrbar, der Durchgangsverkehr würde jedoch herausgenommen (je Straße rd. 2.000-2.600

Kfz/Tag weniger). Im Gegenzug entstünden Verkehrszunahmen am Unteren Kaulberg (ca. +1.500 Kfz/Tag) sowie in Wildensorg (ca. +600 Kfz/Tag), die jedoch abgewickelt werden können. Weitere Maßnahmen, wie z. B. ein P&R-Angebot für das Berggebiet, können den Kfz-Verkehr reduzieren.

Ferner legt der VEP nahe, die städtischen Alleen auszuweiten (z.B. Zollner-, Kunigundenruh-, Artur-Landgraf- und Kapuzinerstraße) und zu schützen (Luitpoldstraße) sowie mehr Straßengrün mit Blick auf Stadtklima, Aufenthaltsqualität und Artenvielfalt anzulegen.

Für öffentliche Plätze soll das bereits vorhandene Programm „Plätze in Bamberg“, das die Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (z.B. durch bauliche Neugestaltung/-aufteilung, Straßenmobiliar, Begrünung) voranbringt und Maßnahmen und Plätze priorisiert, kontinuierlich fortgeführt werden. Dabei müssen Plätze nicht unbedingt aufwändig umgebaute werden, oftmals bringen viele kleine Maßnahmen (z.B. Sitz- und Spielmöglichkeiten) und Aufenthaltsbereiche (z.B. Pocket Parks, Spielplätze, Parklets) flächendeckend viel mehr.

### **Fb 3 Schließen von Netzlücken und Verbesserung von Wegeverbindungen**

Ein engmaschiges Fußwegenetz ist von zentraler Bedeutung, damit kurze Wege gelaufen und nicht gefahren werden. Dazu gibt es noch zahlreiche, denkbare Abkürzungen und Querstiche in der Stadt, die für eine feinere Vermaschung bzw. Verkürzung der Gehzeiten

sorgen können. Auch sollten bestehende Wege qualitativ verbessert werden.

Der VEP nennt einige solcher Netzlückenschlüsse und Verbindungen, die optimiert werden sollten. Sie können das Fußroutensystem verbessern, Trennwirkungen überwinden und Umwege vermeiden. Auch die im Handlungsfeld Radverkehr aufgeführten Wegeverbindungen sind häufig für Fußgänger:innen nutzbar.

## Fb 4 Barrierefreies Bamberg

Wie bereits eingangs erwähnt, spielt Barrierefreiheit eine immer weiter wachsende Rolle. Die hier genannten Maßnahmen wirken v. a. für die Verbesserung der Kinder- und Seniorenmobilität sowie der Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, im Endeffekt profitieren jedoch alle Menschen von barrierefreien oder -armen Wegen und Straßenräumen. Der barrierefreie Umbau von Straßen und Wegen wird als **Schlüssel-Maßnahme** eingestuft.

Der VEP empfiehlt die Entwicklung eines Handlungsprogramms (mit Prioritäten) und dessen sukzessive Umsetzung im öffentlichen Raum. Die Kosten für solche Maßnahmen sind in der Regel bereits in den Gesamtsummen von (Umbau-)Planungen enthalten, darüber hinaus sollte aber zusätzlich ein jährlicher Etat für Umbauten an bestehenden Straßen (z. B. für Installation eines Blindenleitsystems) bereitgestellt werden. Auch die Instandhaltung von Wegen und die Beseitigung von Stolperfallen spielt hier mit rein, ebenso die Instandsetzung von Treppenanlagen.

In den historischen Straßenräumen wird es besondere Lösungen benötigen, um das denkmalgeschützte Stadtbild mit Anforderungen der Barrierefreiheit in Einklang zu bringen. Hierzu eignet sich das Verfassen eines Handbuchs „BArrierefrei“ als technischer und planerischer Ratgeber. Mit dem „Leitfaden zur praktischen Anwendung der DIN 32984“ hat die Stadt Bamberg bereits eine wertvolle Hilfestellung zum Einbau von Bodenindikatoren erstellt. Auch wird bereits an einem „Gestaltungshandbuch Bamberg“ gearbeitet, in welches das Thema integriert werden könnte und ebenfalls wäre die Aktualisierung des „Stadtführer für Menschen mit Behinderung“ zu empfehlen. Über spezielle Stadtpläne oder Apps könnten Betroffene gezielt und ebenfalls barrierefrei angesprochen und informiert werden (z. B. eine Wegekarte oder Routenplaner ohne Treppen und starke Steigungen).

## Fb 5 Querungsanlagen an Straßen

Ebenfalls **Schlüssel-Maßnahme** ist die Anlage neuer Querungsmöglichkeiten bzw. die Verbesserung bestehender Fußgängerüberwege und -inseln. Querungshilfen, Fußgängerüberwege, aber auch Fußgängerampeln sind weiter zu verbessern, v. a. im Hinblick auf Barrierefreiheit (Null-Absenkungen, taktile Leitsysteme, Kontrastfarbe) und vielseitige Nutzbarkeit (Breite auch für Kinderwagen und Fahrräder geeignet), aber auch auf Warte- und Grünzeiten (z. B. max. Wartezeit für Fußgänger an Lichtsignalanlagen von 40 Sekunden). Der VEP hat hier bereits im Rahmen der Analysen entsprechende Handlungsbedarfe genannt.

Abbildung 39: barrierefreie Querungsanlagen an der Friedrichstraße



Ebenso werden in der gesamten Stadt Standorte für weiterer Querungsmöglichkeiten angegeben und zur Prüfung empfohlen.

Welche Querungsart im Einzelfall zum Einsatz kommen kann (z. B. Inseln, Zebrastreifen, Rad-Fußgänger-Überwege, Fußgängerampeln, flächige Querungsbereiche, Brücken und Stege), ist von den örtlichen Rahmenbedingungen abhängig (u. a. Fahrbahnbreite, Fußgänger- und Kfz-Aufkommen) und jeweils zu prüfen.

### **Fb 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus**

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11).

Von besonderer Bedeutung wird auch die Umleitungsplanung im Rahmen der umbaubedingten Sperrungen sein. Hierbei ist auf kurze Wege und Barrierefreiheit besonders Wert zu legen.

## 4.6 Einkaufs-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr (Et)



Bamberg übt mit seinem historischen Stadtgebiet mit Weltkulturerbe-Status eine große Anziehungskraft auf Besucher:innen und Tourist:innen aus.

Vor Corona fanden im Jahr 2019 in der Stadt weit über 700.000 Übernachtungen statt – eine Entwicklung, die bis dahin stetig bergauf ging und sich sicherlich nach Ende der Pandemie wieder fortsetzen wird. Neben vielen Kurzaufenthalten, spielen v. a. Gruppenreisen, Radtourist:innen und Flusskreuzfahrten eine bedeutende Rolle im Touristenaufkommen. Meist wenig Beachtung findet dabei die Anreiseart und die Fortbewegung der Tourist:innen vor Ort. Viele reisen mit dem Auto an und nutzen dieses auch in der Stadt. Der VEP nennt daher auch in diesem Handlungsfeld Maßnahmen, um den Kfz-Verkehr der Besucher:innen auf den Umweltverbund zu verlagern und zugleich für diese Zielgruppe attraktiv und optimal erreichbar zu bleiben.

### Die Maßnahmenfelder im Einkaufs-, Tourismus- und Veranstaltungsverkehr:

#### Et 1 Konzeptionelle Berücksichtigung von Tourismusverkehr

Die **Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes stellt eine konzeptionelle Ausweitung der Angebote und Anreize für Tourist:innen dar, um bei Anreise und Aufenthalt öfter den Umweltverbund zu nutzen. Dazu ist z.B. durch die Wirtschaftsförderung oder das Stadtmarketing die Kommunikation und

Maßnahmenfelder und Inhalte

### Einkaufs-, Tourismus- & Veranstaltungsverkehr

**Et 1: Konzeption. Berücksichtigung** ☆  
Angebote & Anreize für Touristen, BambergCard

**Et 2: Rad- & Wandertourismus**  
Qualität & Service, Einstiegspunkte

**Et 3: Veranstaltungsverkehr**  
ÖV-Angebote, Shuttlebusse, Kombitickets

**Et 4: Reisebusse**  
Anfahrtrouten & Haltestellen, Shuttledienste

**Et 5: Wassertourismus** ☆  
Binnenschiffahrtsterminal, Bustransfer, Wasser-taxi

Kooperation mit Hoteliers und Gastronomen anzustreben. Angeboten und beworben werden sollen speziell auf autofreien Urlaub ausgelegte Angebote und Services wie z.B. Gepäcktransport und -aufbewahrung, Leihräder, E-Ladestationen, kostenlose ÖV-Tickets für Gäste oder Vergünstigungen und Goodies bei Abgabe der Autoschlüssel an der Rezeption oder Anreise ohne Auto. Diesbezüglich bietet die BambergCard bereits eine geeignete Plattform für solche Angebote.

Auch die Anreisebeschreibungen der Hotels und Sehenswürdigkeiten sollten zuerst die Anreise mit dem ÖV in den Vordergrund stellen. Zudem sollten öffentliche Parkplätze Tourist:innen nicht direkt in der Innenstadt empfohlen werden; stattdessen sollten sie auf P&R und Shuttle-Services verwiesen werden.

Bei der Entwicklung neuer touristischer Angebote ist planerisch die Erreichbarkeit ohne Auto zu berücksichtigen (besonders mit dem ÖPNV, (Leih-)Rad, Fußwegeanbindung und Beschilderung). Das u. a. dadurch erreichte niedrigere Pkw-Aufkommen in der Stadt kann zugleich als Werbeargument für die Attraktivität der Stadt Bamberg genutzt werden.

## Et 2 Förderung des Fahrrad- und Wandertourismus

Im Rad- und Wandertourismus bietet Bamberg bereits sehr viele Thementouren und ein gut vernetztes regionales Wegesystem. Das Maßnahmenfeld beinhaltet eine Ausweitung der Qualität und Serviceangebote entlang und im Umfeld dieser Routen. Dazu zählen attraktives Kartenmaterial, Broschüren und spezielle Pauschalangebote für Rad- und Wandertourist:innen ebenso wie die bauliche und gestalterische Ausbildung von Einstiegs- und Serviceknoten an den Routenverknüpfungsstellen zwischen städtischem Netz und den touristischen Rad-/Wanderrouen.

## Et 3 Veranstaltungsverkehr

Dieses Maßnahmenfeld richtet sich sowohl an die Freizeitmobilität der einheimischen Bevölkerung als auch an regionale Verkehre zu größeren Veranstaltungen im Stadtgebiet (z. B. Konzerte, Sportevents, Sandkerwa, Weihnachtsmarkt). Veranstaltungsbezogen sollte hier eine Angebotsausweitung im ÖPNV (z. B. Shuttlebusse) und eine Ausweitung der Kombiticket-Angebote und spezieller Tarifangebote erfolgen (z. B. Eintrittskarten

kombiniert mit ÖV-Anreise-Ticket; stärkere Bewerbung alternativer Anreisemöglichkeiten).

Ebenfalls können zusätzliche Anreize seitens der Stadt im Rahmen solcher Veranstaltungen geschaffen werden (z. B. im Rahmen der Stellplatznachweise bei neuen Genehmigungen von Veranstaltungsorten). Durch Parkgebühren und Ticketerstattungen kann der Verkehr effektiv gelenkt werden.

## Et 4 Reisebusse

Viele Tourist:innen erreichen Bamberg über Reisebusgruppen. Dies ist umweltfreundlicher, als wenn jede:r mit dem eigenen Pkw anreisen würde, allerdings lösen die Reisebusse auch eine gewisse Störung im Stadtgebiet bzw. vor Sehenswürdigkeiten aus, da sie nicht für die meist engen Straßenräume geeignet sind.

Der VEP sieht die Ausweitung der ordnenden Maßnahmen im Reisebusverkehr vor. Das Reisebuskonzept sollte ergänzt werden (z. B. hinsichtlich verträglicher Anfahrtstrouten und Haltestellen). Um das zeitweise sehr hohe Busaufkommen zu lenken und besser zu verteilen, sollten neben der Haltestelle Mußstraße und dem Busparkplatz Margaretendamm weitere Busreiseabsetzpunkte an touristischen Zielen definiert werden (ggf. an einem neu gestalteten ZOB). Dabei ist die Radverkehrs- und Fußwegeführung zu berücksichtigen. Teile des Berggebiets sollten nur noch mit Kleinbussen befahren werden, ggf. bietet sich die Einrichtung von Shuttlediensten an.

Abbildung 40: Bamberg ist auch vom Wasser aus attraktiv



## Et 5 Wassertourismus

Flusskreuzfahrten stellen ein bedeutendes Standbein des Bamberger Tourismus dar. Die Schiffe halten im Hafen, die Passagiere werden mit Bussen in die Stadt gefahren.

Wie auch schon bei den Reisebussen schlägt der VEP eine Neuordnung des Kreuzfahrtschiff-Bustransfers in die Stadt vor. Auch hier könnte der ZOB eine neue Rolle einnehmen – sofern dies den Stadtbusbetrieb nicht einschränkt – und mit kleinen Shuttlebussen vom Hafen aus angefahren werden. Gegebenenfalls lassen sich auch Stadtbusse in den Touristentransfer integrieren und somit Schwachlastzeiten ausgleichen (morgens Pendler:innen, tagsüber Tourist:innen). Ein innovativer Vorschlag aus den Beteiligungsprozessen stellt diesbezüglich die Prüfung der Einrichtung von Wassershuttles vom Anleger bis zur Innenstadt dar (z. B. Am Kranen oder Leinritt auf Höhe Konzerthalle).

**Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes ist die Errichtung eines neuen Binnenkreuzfahrtschiffterminals am Hafen. Das kann einen attraktiven Ankunftspunkt in Bamberg darstellen. Von dort könnten für Passagiere (aber auch andere Tourist:innen) z. B. Stadtführungen starten, Service und Informationsangebote und unterschiedliche Verkehrsmittel zum Erleben der Stadt angeboten werden (z. B. Leihräder, Roller, Scooter, Bus). Lieferdienste, z. B. für Einkäufe oder die Versorgung der Schiffe, könnten ebenfalls Waren dorthin bringen.

Perspektivisch ist auch die Anbindung durch Wassertaxen und eine stärkere Einbindung der Wasserwege in den öffentlichen/touristischen Verkehr möglich. Es sollte eine Machbarkeitsprüfung von Wassertaxen auf der Regnitz erfolgen – primär als Verbindung vom Hafen zur Innenstadt, ausweitbar aber auch als öffentliches Verkehrsmittel z. B. von Bug bis Gaustadt und ggf. sogar für Gütertransporte.

## 4.7 Öffentlicher Verkehr (Öv)



Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune. Innerhalb der Stadt Bamberg findet ÖPNV hauptsächlich als Busverkehr statt. Über den Bahnhof besteht Zugang zum regionalen und deutschlandweiten Zugverkehr.

Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: hohe Haltestellendichte, dichtes Linien- und Fahrtenangebot, attraktive Tarife. Dies gilt sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für die zahlreichen Pendler aus der Region. ÖPNV muss also ebenfalls regional gedacht werden. Auf der anderen Seite dürfen Verkehrsteilnehmende ohne Wahlmöglichkeit nicht durch lückenhaften ÖPNV von der Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben ausgeschlossen werden. Daher gilt es, räumliche und zeitliche Lücken im städtischen und regionalen ÖPNV-Fahrplan zu schließen. Die Zugänglichkeit für Personen mit reduzierter Mobilität ist weiter zu verbessern.

Entscheidend sind dabei auch die Verknüpfungs- und Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. Park & Ride, Bike & Ride oder Mobilitätsstationen). Durch eine intelligente Vernetzung von Angebot und Planung kann

es gelingen, dass sich die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (v. a. Bus und Rad) gegenseitig ergänzen und stärken statt miteinander in Konkurrenz zu treten.

Aufbauend auf den Zielen des VEP werden über die bisherigen Vorschläge des Nahverkehrsplans hinaus weitere, v. a. längerfristige Verbesserungsvorschläge eingebracht, um den ÖPNV in und um Bamberg zu stärken.

### Die Maßnahmenfelder im Öffentlichen Verkehr:

Maßnahmenfelder und Inhalte <b>Öffentlicher Verkehr</b>
<b>Öv 1: Regionalverkehr</b> ☆ Qualitätsschub im Stadt-Umlandverkehr, Spätnetz
<b>Öv 2: Ausbau zentraler Haltestellen</b> ☆ Bahnhofsvorplatz, ROB, ZOB, S-Bahn-Halt-BA-Süd
<b>Öv 3: städtischer Busverkehr</b> ☆ Bevorrechtigung, Direktverbindungen, Ride-Sharing
<b>Öv 4: Barrierefreiheit</b> ☆ Haltestellen & -umfeld, Fahrzeuge, Apps
<b>Öv 5: Tarif &amp; Zugang</b> ☆ Gerechte Tarifgestaltung, Vergünstigungen
<b>Öv 6: Querungen im Rahmen des Bahnausbaus</b> Integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung
<b>Öv 7: ÖPNV der Zukunft</b> Elektrifizierung, selbstfahrende Busse, Flugtaxi ...

## Öv 1 Regionalverkehr/Stadt- und Stadtumlandverkehr

Erster Ansatzpunkt zur Attraktivierung des ÖPNV und Reduzierung des Kfz-Verkehrs stellt das regionale Angebot dar. Da in 2024 die Konzessionsverträge im Landkreis neu ausgeschrieben werden, sind massive Ausbauvorhaben im regionalen Busverkehr seitens des Landkreises geplant. Angebotsverbesserungen (v.a. Takt und Bedienungszeiträume) sollten aber nicht nur im Regionalbusverkehr, sondern auch im Stadtumlandverkehr und darauf abgestimmt im gesamten Stadtverkehr Bamberg erfolgen. Folglich stellt der Qualitätsschub im regionalen und städtischen ÖPNV eine **Schlüssel-Maßnahme** des VEP dar.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zahlreiche Vorschläge zur Neugestaltung und Ergänzung des Busnetzes abgegeben, die in den bevorstehenden Planungen (z.B. Nahverkehrsplan) geprüft werden sollten. Darunter befinden sich komplette Neuansätze, aber auch kleinteilige Vorschläge zur verbesserten Taktung und zu neuen Buslinien.

Zur Verbesserung des Angebots und Steigerung der Nachfrage aus dem Umland oder in weiter entfernte Stadtteile ist das Nachtbusangebot und Spätnetz von Bedeutung. Wer sich bis abends in Bamberg aufhält – ob beruflich oder in Kultur- und Freizeitstätten – muss eine sichere Möglichkeit haben, mit dem ÖPNV in einem annehmbaren Reisezeitverhältnis wieder zurückzukommen. Hier bieten Anrufsammeltaxis (AST) oder On-Demand-Systeme (Bus auf Abruf) gute, flexible Möglichkeiten.

Abbildung 41: Bahnhof Bamberg



Um das Angebot und die Qualität städtisch und regional zu steigern, ist eine sehr gute Kommunikation und Abstimmung zwischen Stadt bzw. STVP und Landkreis bzw. VGN erforderlich. Dies ist weitgehend bereits der Fall, jedoch könnte zur noch besseren regionalen Verzahnung die Gründung eines Zweckverbands oder einer Verkehrsgemeinschaft Bamberg Stadt und Land hilfreich sein. Der VEP regt dies ausdrücklich an, entsprechende Gespräche sollten aufgenommen werden.

Die Stadt Bamberg forciert im Dialog mit dem Landkreis den Ausbau des ÖPNV-Angebotes, z. B. durch P+R-Plätze in den Landgemeinden mit Busanbindung in die Innenstadt in kurzer Taktung. Zudem ist die Einrichtung eines regionalen Omnibusbahnhofes vorzusehen. Da ein großer Teil des innerstädtischen Individualverkehrs aus dem Landkreis kommt, würden sich hier ablesbare Erfolge einstellen. Mutmaßlich würden schon heute viele Leute gerne mit Bus oder Bahn nach Bamberg fahren, es fehlt jedoch das Angebot.

## Öv 2 Ausbau zentraler Haltestellen

Für die Bamberger Bahn- und Bus-Haltestellen wird sich zukünftig einiges ändern. Neben dem umfassenden Vorhaben des Bahnausbaus wird

die Modernisierung und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ein Baustein sein, um die Anreise mit dem Zug attraktiver werden zu lassen. Zudem soll in Bamberg-Süd ein neuer S-Bahn-Halt entstehen, der für viele Menschen den Zugang zum schienengebundenen ÖPNV erleichtert. Der S-Bahn-Halt sollte nicht nur das Verkehrsmittel Zug anbieten, sondern als umfassender, intermodaler Mobilitätsknoten eingerichtet werden und Umstiege auf alle Verkehrsmittel bieten. Ebenfalls modernisiert werden soll der Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB), auch hier im Sinne einer intermodalen Schnittstelle mit erweitertem Angebot. Und schließlich ist in Bahnhofsnähe ein Regionaler Omnibus-Bahnhof (ROB) geplant, der ebenfalls einen intermodalen und attraktiven Umstiegspunkt für Busfahrten in und aus der Region darstellen wird. Dort sollte auch der Fernbushalt integriert werden. Diese drei Großvorhaben stellen **Schlüssel-Maßnahmen** im Handlungsfeld dar.

### Öv 3 Effizienzsteigerung im städtischen Busverkehr

Busverkehr muss im Fahrzeitverhältnis mit dem Kfz mithalten. Gerade im innerstädtischen Bereich ist es notwendig, mehr Menschen vom eigenen Auto in den platz- und umweltfreundlichen Bus zu bekommen. Dazu eignet sich Busbeschleunigung. Der VEP empfiehlt die Überprüfung der Ampelschaltungen an großen Knoten auf Möglichkeiten zur Busbevorzugung und die Prüfung der Einrichtung von Bus- oder Umweltpuren auf Hauptachsen des ÖPNV (z. B. Luitpold-, Ludwigstr., Marienbrücke, ggf. Memmelsdorfer u. Hallstadter Str.). Freie Fahrt für den Bus kann

überzeugungs- und marketingtechnisch eingesetzt werden.

Mehr Effizienz soll auch durch neue Direktverbindungen zum Bahnhof und zwischen den Stadtteilen erreicht werden (**Schlüssel-Maßnahme**). Das bisherige Busliniennetz ermöglicht Verbindungen zwischen den Stadtteilen überwiegend nur über den ZOB oder Bahnhof. Dies führt zu Zeitverlust. Ergänzende Ringbuslinien werden beispielhaft vorgeschlagen. Ebenso könnten weitere, umstiegsfreie Express-Anbindungen aus den Stadtteilen ohne Umweg über den ZOB zum Hauptbahnhof eingesetzt werden (wie sie für Wildensorg u. Bug existieren). Auch hier ist der Einsatz flexibler Ride-Sharing-Dienste im Sinne einer Weiterentwicklung von AST und ALT zu prüfen. Aus gesamtstädtischer Sicht stellen solche Verbindungen sinnvolle Ergänzungen des Bamberger Netzes dar, Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit kann im Rahmen des VEP nicht abschließend beurteilt werden. Die Prüfung und Realisierung der in der Maßnahmentabelle genannten Vorschläge obliegt den Stadtwerken.

### Öv 4 Barrierefreiheit

Der ÖPNV soll für alle Menschen eine Alternative bieten. Daher spielt Barrierefreiheit eine große Rolle. Den übergeordneten Anforderungen und Qualitätsmerkmalen der Nahverkehrsplanung ist zu entsprechen, ferner sollten nicht nur Fahrzeuge und Haltestellen, sondern auch das Umfeld und die Zuwege möglichst barrierearm gestaltet sein. In diesem Themenfeld ist viel in Bewegung. So existiert eine Prioritätenliste der Haltestellen, die zuerst umzugestaltet sind,

alle Fahrzeuge der STVB sind barrierefrei und mit dem Landkreis wird eine barrierefreie App mit Fahrplaninformationen umgesetzt.

Der VEP stellt zudem fest, dass sich Barrierefreiheit nicht nur auf bauliche Gegebenheiten und den Ausbau von Haltestellen bezieht. Vielmehr darf durch Maßnahmen kein Nachteil für Menschen mit Behinderung bezüglich Erreichbarkeiten oder Einschränkungen der individuellen Verkehrsmittel entstehen.

## Öv 5 Tarif und Zugang

„Busfahren ist zu teuer“ – so das oft genannte Argument gegen einen Umstieg vom Pkw. Dabei ist dies gar nicht immer der Fall, rechnet man neben Benzin auch die Unterhalts- und Nebenkosten des Autos mit ein. Trotzdem schrecken Ticketpreise und komplizierte Tarifsysteme viele Menschen erst einmal ab. Daher sind die Tarifgestaltung und zielgruppenbezogene Angebotsförderung ebenfalls eine **Schlüssel-Maßnahme** des Verkehrsentwicklungsplans.

Neben Tarifvergünstigungen (Vorschläge aus der Öffentlichkeit: Machbarkeitsprüfung von Stadtteil- u. Kurzstrecken-, 365-Euro- oder Bürgertickets) sowie eines Sozialtickets, das speziell Personengruppen das Busfahren ermöglicht, die über wenig Geld verfügen, schlägt der VEP auch Aufmerksamkeit erregende Angebote vor, die neue Kundengruppen auf den Geschmack bringen (z. B. Führerschein gegen Ticket, Wochenend-Freifahrten, P&R-Parktarife mit ÖV-Ticket). All dies kostet Geld, sodass zunächst entsprechende Finanzierungsmodelle (zwischen Stadt, STVP und ggf. VGN) aufzustellen sind.

Weitere Umstiegshürden sollen durch stetige Verbesserung von Ausstattungsqualität, Service und Zugangssystemen abgebaut werden.

## Öv 6 Gestaltung von Querungen im Rahmen des Bahnausbaus

Die Neugestaltung der Unterführungen und Brücken im Rahmen des Bahnausbaus entsprechen den seitens der Stadt im Planungsprozess gestellten Forderungen (siehe Kapitel 4.11).

## Öv 7 ÖPNV der Zukunft

ÖPNV ist nicht nur Bus & Bahn. In den vergangenen Jahren sind neue Formen hinzugekommen, die das Verkehrssystem ergänzen. Der VEP sieht es als Daueraufgabe an, stets auf dem aktuellen Stand der Technik zu bleiben und aktiv neue Einsatzmöglichkeiten innovativer Neuentwicklungen zu prüfen (Elektrifizierung, selbstfahrende Kleinbusse, Seilbahn, Aufzüge, Flugtaxi, Wasserstoffantrieb).

### Blick nach außen: ÖPNV für 99 Cent am Tag - Ibbenbüren macht es vor

2019 wurde in Ibbenbüren ein innerörtliches ÖPNV-Ticket („IbbTicket“) für 360€ pro Jahr eingeführt. Zur Finanzierung erwarb die Stadt als Großkunde beim Regionalverkehr Münsterland (RVM) JobTickets und gibt diese rabattiert weiter. Die Differenz zwischen regulärem und rabattiertem Preis wird durch einen Zuschuss der Stadt finanziert. Damit der Zuschussbedarf geringer ausfällt, erfolgte eine Verrechnung gemäß Kostendeckungsvertrag (Gutschrift).



Bild: Stadt Ibbenbüren

Abbildung 42: Kasten „ÖPNV für 99 Cent“

## 4.8 Mobilitätsmanagement & -kultur (Mm)



**M**obilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz, der das Verhalten der Menschen beeinflussen soll mit dem Ziel, den Umweltverbund stärker zu nutzen und nicht notwendige Wege zu vermeiden. Damit wird das Mobilitätsverhalten insgesamt verändert, also die sogenannte Mobilitätskultur einer Gesellschaft beeinflusst.

Im Mobilitätsmanagement stehen koordinierende und organisatorische sowie informatorische und beratende Maßnahmen im Vordergrund (weiche Maßnahmen), womit sich die Maßnahmenfelder dieses kleineren, aber nicht weniger wichtigen Handlungsfeldes von den eher infrastrukturellen Maßnahmenfeldern der anderen Handlungsfelder unterscheiden.

Ein wichtiges Merkmal des Mobilitätsmanagements ist der auf Vernetzung und Kommunikation ausgelegte Charakter der Maßnahmen, der den Austausch zwischen und die Einbeziehung von verschiedenen Akteuren des Mobilitätsgeschehens betrifft. Diese Vernetzung zielt auf die Verbesserung von Abläufen (bspw. in der Verwaltung oder in Betrieben) und verstärkte Information und Aktivierung von Akteuren (bspw. in den Schulen) ab. Je nach Zielstellung und Zielgruppen sind unterschiedliche Ansätze erforderlich, die als sich weiterentwickelnde und stetig zu evaluierende Prozesse zu verstehen sind.

### Maßnahmenfelder und Inhalte **Mobilitätsmanagem. & -kultur**

**Mm 1: Dachmarke Mobilität** ☆  
„Bamberg - zusammen unterwegs“, Marketing

**Mm 2: Öffentlichkeit & Beratung** ☆  
Mobilitätsmanager, Netzwerke, reg. MM

**Mm 3: Aktionen & Kampagnen**  
Zielgruppenspez. Aktivitäten, Verständnis/Wissen

**Mm 4: Mobilitätsmanagement** ☆  
Städtisch, Betrieblich, Schulisch

### Die Maßnahmenfelder in Mobilitätsmanagement und -kultur:

#### Mm 1 Dachmarke Mobilität

Um alle Aktionen und Informationen im weiten Themenfeld der Bamberger Stadtmobilität zu bündeln und zu koordinieren, wird nahegelegt, eine wiedererkennbare Dachmarke zu entwickeln.

Für den Radverkehr erfolgt dies bereits unter der Marke „Fahrradstadt Bamberg“, die sich thematisch auf andere nachhaltige Mobilitätsformen (z. B. Fußverkehr, Intermodalität, ÖPNV) erweitern ließe. Dazu eignen würde sich der städtische Slogan „Bamberg - zusammen unterwegs“. Über eine zentrale Homepage, ein einheitliches Logo und Corporate Design, ggf. für einzelne Verkehrsmittel unterschiedliche, aber wiedererkennbare Slogans kann zukünftig eine gemeinsame Berichterstattung

und Information zur Mobilität stattfinden. Das erleichtert die Wiedererkennbarkeit, stärkt das Bewusstsein für das Thema Mobilität in der Bürgerschaft und macht bestenfalls neugierig auf neue Angebote.

## Mm 2 Öffentlichkeitsarbeit und Beratung

Als koordinierende Stelle für Informationen zu Mobilitätsfragen nach außen (Grundberatung Mobilitätsmanagement, Weitergabe an andere Ansprechpartner, Anlaufstelle für Lob und Kritik, Organisation von Beteiligungsprozessen sowie Stärkung interner, ämterübergreifender Zusammenarbeit, regelmäßige Gruppentreffen, Politik, Ausschüsse etc.) sollte es eine zuständige Person oder auch ein zuständiges Team geben (z.B. bei der Stadtverwaltung in Form eines Mobilitätsmanagers).

Diese wichtige Stelle kümmert sich um Koordination und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität und stellt auch eine öffentliche Kontaktstelle für die Bevölkerung oder Akteure dar.

**Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes ist allerdings das regionale Mobilitätsmanagement. Hier wird eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Landkreis Bamberg zur Implementierung, Koordinierung und Weiterentwicklung von Maßnahmen des regionalen Mobilitätsmanagements und von Informationsangeboten angestrebt. In den regionalen Wegen (v.a. beruflich) ist ein hohes Potenzial zum Umstieg auf den Umweltverbund zu erwarten, sofern entsprechend attraktive Angebote zur Verfügung

stehen und bekannt sind. Als Plattform wird die Initiierung bzw. Ausbildung einer interkommunalen Arbeitsgruppe empfohlen (z.B. AG Pendlernetz), in der alle relevanten Akteure ein Mitspracherecht haben und ggf. als Multiplikatoren dienen können. Hier ist es ebenso wichtig, die großen Pendlerziele (wie z.B. Firmen, Bildungseinrichtungen, Handel und Veranstalter) zu beteiligen, da sie einen maßgeblichen Einfluss auf das Pendelverhalten haben können. Mögliche Inhalte finden sich v.a. im Einpendlermarketing, also einer zielgruppenspezifischen Information sowie Aufklärungsarbeit von regelmäßig nach Bamberg einreisenden Menschen – und Angebote bzw. Anreize, wie dieser Pendelverkehr auf alternative Verkehrsmittel verlagert werden kann (z.B. regionales Mobilitätsmanagement, regionaler ÖPNV, E-Mobilität, Carsharing, Mobilitätsstationen, Fahrgemeinschaften). Weitere Ansatzmöglichkeiten bieten sich über das Neubürgermarketing der Stadt und der Nachbarkommunen und die Beratung großer Arbeitgeber in der Region.

## Mm 3 Aktionen und Kampagnen

Durch stadtweite Aktionen und Kampagnen sowie zielgruppenspezifische Aktivitäten wird Schritt für Schritt Verständnis und Wissen über nachhaltige Mobilitätsangebote in der Bamberger Bevölkerung generiert. Dabei soll es nicht um Belehrungen oder ideologische Meinungsmache gehen, vielmehr sollen die jeweils individuellen Vorteile der Verkehrsmittelnutzung abseits des Pkw positiv dargestellt und neue Möglichkeiten bekannt gemacht werden. Denkbar sind beispielsweise Mobilitäts-Themenwochen

(z. B. umweltbewusste Mobilität, gegenseitige Rücksichtnahme, Benutzungspflicht im Radverkehr, Sicherheitsabstand, selbstbestimmte Schülermobilität), Straßenfeste, autofreie Tage oder Informationsangebote (z. B. „zu Fuß/mit dem Rad zur Schule“, „im Bus mit Rollator“, Neubürgermarketing, VHS-Kurse).

#### Mm 4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement beinhaltet hauptsächlich drei Aktionsfelder: kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement.

Im kommunalen Mobilitätsmanagement sieht der VEP eine weitere **Schlüssel-Maßnahme**. Die Stadt Bamberg soll innovativ und mit gutem Beispiel in Sachen betriebliche Mobilität vorgehen. Dazu zählt das Anstoßen und Umsetzen von Maßnahmen im Gesamtkonzern Stadt Bamberg als Vorbild für andere Akteure und Unternehmen, wie z. B. ein zentralisiertes Flottenmanagement/Fahrzeugpooling, dienstliches und privates Carsharing, die Ausweitung der Dienstradmöglichkeiten (städtisches „Fahrradleasing“), eine Mitfahrbörse oder die Stärkung des Jobtickets. Auch hier beginnt alles mit dem Aufbau von Verwaltungsstrukturen: ein Mobilitätsmanager und eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe sollten die Aktivitäten planen und koordinieren. Sie dienen gleichzeitig als feste Ansprechpartner:innen und „Kümmerer“ für alle Mobilitätsfragen.

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement steht der Aufbau eines städtischen oder besser regionalen Netzwerks von Betrieben und Behörden zur Förderung des Umweltverbunds und Reduzierung von Pkw-Fahrten im Vordergrund.

Auch hierbei sollte die Stadt als Initiator und anfänglicher Koordinator einsteigen und die gezielte Ansprache von Arbeitgebern, Behörden und geeigneten Einrichtungen (z. B. Sozialstiftung, Bosch, Brose, Mittelständler, Kirche, Caritas, Stadtbau, Sozialstiftung, Gerichte, staatliches Bauamt, Landesjustizkasse etc.) beginnen. Zusätzlich sollten Anreize gegeben werden, damit sich für Betriebe ein aktives Engagement im Mobilitätsmanagement lohnt (z. B. öffentliche Auszeichnung, Wettbewerbe, positive Medienpräsenz mit Image-Wirkung).

Im schulischen Mobilitätsmanagement gibt es viele Überschneidungen zum Handlungsfeld Verkehrssicherheit (vgl. Si 1-1 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit). Die Stadt sollte den Schulen Unterstützung bieten und deren Arbeit bzw. Engagement für eine selbstbestimmte und nachhaltige Schülermobilität weiter voranbringen. Dies kann u. a. in Form einer konzeptionellen Vorbereitung als Vorlage und Unterstützung für Schulen („Handlungsleitfaden“, Projektanregungen) geschehen. Hinzu kommt eine verstärkte Informations- und Aufklärungsarbeit bei Lehrerschaft und Eltern (z. B. im Rahmen einer städtischen Projektwoche zur Mobilität, der übergreifenden Organisation von „Walking Bus“ und „Cycle Train“, der fachlichen Hilfestellung bei Einrichtung von Elternhaltestellen und der Regelung des Parkens/Haltens vor Schulen sowie den dazugehörigen Kontrollen).

Der Ausbau sicherer Geh- und Radwege entlang der Schulwegrouten (vgl. Si 2) zählt zu den unterstützenden Maßnahmen, die bereits an anderer Stelle im VEP thematisiert werden.

## 4.9 Sichere Mobilität (Si)



Laut Angaben des statistischen Bundesamtes verstarben im Jahr 2020 deutschlandweit insgesamt 2.719 Menschen im Straßenverkehr. Diese Zahl ist erfreulicherweise stetig rückläufig. 2020 stellt zwar einen Sonderfall dar, da auch der Verkehr angesichts der Corona-Maßnahmen stark unterdurchschnittlich war, jedoch tragen auch verbesserte Fahrzeugtechnologien, sichere Infrastrukturen und vieles mehr seit einigen Jahren zu einem Rückgang der Unfallzahlen, Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr bei. Übergeordnetes Ziel – dass sich auch die Stadt Bamberg gesetzt hat – ist die sogenannte Vision Zero, also keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Dazu gilt es zuerst die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu schützen. Allen voran Kinder, Senior:innen sowie den Fuß- und Radverkehr. Deren Wege sind mit einer sicheren und klar zu erkennenden Infrastruktur auszustatten, Konflikte – insbesondere mit Kfz-Verkehr aber auch untereinander – sind im Alltag auf den Straßen, Wegen und Plätzen zu verhindern.

Gerade im historischen Stadtkern Bambergs wird es oft eng und nicht immer steht ausreichend Raum zur sicheren und konfliktfreien Führung aller Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung. Ebenso wenig lassen sich die Verkehrsmittel überall voneinander problemlos trennen, ohne die Erreichbarkeit (z. B. im Berggebiet) einzuschränken.

Dann bringt ein sicherer Verkehrsraum Einschränkungen mit sich – allerdings zugunsten der Schwächsten (z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen im Kfz-Verkehr oder Radfahren in Schrittgeschwindigkeit in Fußgängerbereichen). Neben sicheren Infrastrukturen – welche die Grundlage des Handlungsfeldes darstellen – zählen gegenseitige Rücksichtnahme und Aufklärung zu den wichtigsten Aufgabenbereichen auf dem Weg zur Vision Zero. Wo Regeln dauerhaft nicht eingehalten werden, bedarf es dazu stärkerer Kontrollen und Bestrafungen. Dabei muss zunächst geprüft werden, warum Regeln gebrochen werden und – soweit möglich – gegengesteuert werden (z. B. durch Einrichtung von Ladezonen, wenn

Maßnahmenfelder und Inhalte
<b>Sichere Mobilität</b>
<b>Si 1: Sichere Schulwege</b> ☆ Leuchtturm „Schulwegsicherheit“, Schulwegpläne
<b>Si 2: Sicherheit im Fuß- &amp; Radverkehr</b> ☆ Tempo; Führung; Querungen; Belag; Sichtbarkeit; Abstand
<b>Si 3: Beleuchtung</b> Straßen, Wege, Unterführungen, Radschnellverbindungen
<b>Si 4: Kontrolle &amp; Überwachung</b> Verkehrsregeln; Tempo; Parken
<b>Si 5: Baustellen &amp; Umleitungen</b> Informationssystem, Beschilderung
<b>Si 6: Aufklärung</b> Aktionen und Kampagnen

Radwege zugeparkt werden, oder die bauliche Umgestaltung von Straßenräumen, in denen zu schnell gefahren wird).

Verkehrssicherheit ist themenübergreifend zu denken und stets Teil der Planungen und Maßnahmen in jedem Handlungsfeld. Es bestehen daher viele Querbezüge. Die genannten Maßnahmen wurden bzgl. der Zielerreichung als am bedeutsamsten bewertet.

## Die Maßnahmenfelder zur sicheren Mobilität

### Si 1 Sichere Schulwege

Schul- und Kindergartenkinder können das Verkehrsgeschehen noch nicht eigenständig einschätzen und überblicken. Gleichzeitig ist es nicht förderlich, sie jeden Tag mit dem Auto zur Schule zu fahren. Wie sollen sie so lernen, ihre Umgebung und die alltäglichen Gefahren selbstständig zu meistern? Sichere Schulwege, die zu Fuß oder mit dem Rad durch Schulkinder genutzt werden können, sind daher von hoher Relevanz im städtischen Straßenraum.

Das Maßnahmenfeld beinhaltet daher als **Schlüssel-Maßnahme** die Leuchtturmkampagne „Schulwegsicherheit“, in der organisatorisch und investiv zunächst an ausgewählten Schulstandorten prototypische Aktivitäten und Maßnahmen zur Herstellung sicherer Schulwege durchgeführt werden sollen. Das reicht von der Erarbeitung und Erstellung von Schulwegplänen – gemeinsam mit den Schüler:innen und Lehrkräften (z. B. im Rahmen einer Projektarbeit/-woche oder durch „Schulwegdetektive“ zur Identifikation von

Gefahren und Barrieren entlang des Weges) über die Organisation von „Walking Busses“ (eine Schülergruppe wird auf ihrem Schulweg von Eltern begleitet), der Ausweisung von Elternhaltestellen, ggf. verbunden mit Fahr- und Halteverböten im direkten Schulumfeld, bis hin zu Geschwindigkeitssenkungen und -kontrollen. Begleitet werden sollte das mit geeigneter Informations- und Aufklärungsarbeit. Auf Basis der Erfahrungen sollte danach ein Handlungsleitfaden erstellt und die Aktivitäten sollten auf andere Schul- und Kindergarten-Standorte übertragen werden. Als Sofort-Maßnahme sollte keine Zeit verloren werden, um die Schulwege der Jüngsten sicherer zu machen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden bereits viele Vorschläge und Handlungsansätze abgegeben (v. a. im Bamberger Osten).

### Blick nach außen: QuartierMobil - Schulumfeld in Frankfurt a. M.

Im Frankfurter Stadtteil Bornheim wurden 2017-2020 Möglichkeiten der Mobilität und Verkehrsentwicklung in Quartieren untersucht. Ein Fokusraum war das Umfeld der Kirchner-Grundschule. Gemeinsam mit den Schüler:innen wurde die Umgebung unter die Lupe genommen, Fragen rund um Mobilität, Sicherheit und Aufenthaltsqualität wurden bearbeitet.



Abbildung 43: Kasten „Schulumfeld“

## Si 2 Verkehrssicherheit für Fuß- & Radverkehr

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr ziehen sich durch nahezu alle Handlungsfelder. Sie stellen ebenfalls eine **Schlüssel-Maßnahme** des VEP dar. Prioritär stehen Stellen und Abschnitte im Fokus der Maßnahmen, die bereits Unfallschwerpunkte darstellen oder im Rahmen der Unfallanalysen ins Blickfeld geraten sind. Mittelfristig sollte jedoch nicht nur die Reaktion auf Unfälle, sondern auch eine Vorbeugung an potenziellen Gefahrenstellen durch die Maßnahmen abgedeckt werden. Zur Vermeidung von Unfällen tragen zunächst angepasste Höchstgeschwindigkeiten, sichere Bodenbeläge, eine gute Einsehbarkeit der Straßenräume (z.B. Verkehrsspiegel) und aufmerksamkeitssteigernde Maßnahmen (z.B. die Randnutzungen verdeutlichende Schilder und Gestaltungen) bei. Ebenso wichtig sind ausreichend dimensionierte Geh- und Radwege

Abbildung 44: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



(gemäß den Vorgaben und Richtlinien) mit eingehaltenen Abstandsregeln (z.B. bei Mischführung oder zum ruhenden Verkehr, Stichwort „Dooring“, Unfälle durch unachtsam geöffnete Autotüren) sowie sichere Querungsmöglichkeiten und Knotenführungen. Zahlreiche Kleinstmaßnahmen, die als Sofort-Maßnahmen schnell umsetzbar sind, bilden hier ein großes Ganzes und wirken zusammen.

Verkehrssichere öffentliche Straßenräume führen zu einer steigenden Attraktivität der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt.

## Si 3 Beleuchtung von Straßen und Wegen

Die Beleuchtung von Straßen und Wegen trägt einerseits zur Verkehrssicherheit und Vermeidung von Unfällen bei, erhöht andererseits auch die gefühlte soziale Sicherheit. Dadurch können nachts und in der Winterzeit mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden; vermeintlich schwächere Verkehrsteilnehmende fühlen sich sicherer. Neben der Regelbeleuchtung im Straßennetz kommen hier v.a. Wegeverbindungen entlang der Regnitz, Kanäle, Unterführungen, Haltestellen oder bisher eher dunkle Gassen in Betracht. Auch Radschnellverbindungen sollten außerorts beleuchtet sein. Um Störungen von Anwohner:innen und Natur zu vermeiden, ist der Einsatz von kontaktgesteuerten Laternen und/oder indirekter Beleuchtung nahezulegen.

## Si 4 Kontrolle und Überwachung

Gerade im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde häufig der Ruf nach

mehr Kontrollen zur Durchsetzung der Verkehrsregelungen laut. Insbesondere Geschwindigkeitsverstöße und widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge stellen oft Ärgernisse dar und gefährden die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Der VEP empfiehlt daher die Ausweitung der Kontrollen durch Ordnungsamt und Polizei, v.a. an Standorten wie Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen. Dabei muss nicht immer sofort eine Bestrafung erfolgen, teilweise hilft bereits Aufklärung und der Appell an das eigene Gewissen. So kann z. B. der verstärkte Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen oder die Verdeutlichung spielender Kinder im Straßenraum an die bestehenden Regelungen erinnern und die Aufmerksamkeit steigern.

### Si 5 Baustellen und Umleitungen

Baustellen stellen ein Ärgernis im alltäglichen Verkehrsablauf dar, sind jedoch notwendig, um die Infrastruktur zu erhalten oder zu verbessern. Abhilfe kann eine bessere Information über anstehende Baumaßnahmen und Umleitungen bieten. Vorgeschlagen wird die Einführung eines verkehrsmittelübergreifenden Baustellen- und Umleitungsmanagements. Dazu kommt z. B. die Erweiterung des Baustellen-Informationsportals (ggf. auch als App) in Frage. Umleitungen sind klar zu kommunizieren (für alle Verkehrsmittel) und im Straßenraum deutlich und verkehrssicher zu beschildern und zu dimensionieren. Alle bei der Baustellenplanung beteiligten Akteure sind frühzeitig einzubinden, um dies zu gewährleisten. Eine besondere Herausforderung an diese Maßnahme wird im Rahmen des Bahnausbaus auf die Stadt und ihre Bewohner zukommen.

### Si 6 Aufklärung

Zuletzt eine kleine, aber nicht unbedeutende Maßnahme, die gezielt auf die Information und Aufklärung von Verkehrsteilnehmenden anspielt. Durch Aktionen und Kampagnen zu unterschiedlichen Themen der Verkehrssicherheit kann gegenseitiges Verständnis und Bewusstsein für bestimmte Sachverhalte und Regeln gefördert werden (z. B. Abstand halten, gegenseitige Rücksichtnahme, richtiges Parken).

Abbildung 45: Kidical Mass in Bamberg



## 4.10 Multi- & Intermodalität (Mi)



Ein ehrgeiziges Ziel des VEP ist die Steigerung der Nutzung des Umweltverbunds (also Rad-, Fuß- und ÖPNV) auf 75 % des Wegeanteils der Bamberger Bevölkerung. Dabei ist es sinnvoll, den Umweltverbund gemeinsam und im Zusammenhang als Alternative zu verstehen und ein sogenanntes multi- und intermodales Mobilitätsverhalten zu stärken.

Durch die intelligente Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel ergeben sich neue Möglichkeiten und Vorteile, um gegenüber dem Auto konkurrenzfähig zu werden. Dabei sollte natürlich auch das Auto mit in die Kombinationsmöglichkeiten einbezogen werden (z. B. Park & Ride), um zumindest einen Teil der Wege zu verlagern. Hier besteht insbesondere das Potenzial, die regionale Erreichbarkeit zu verbessern und Pendlerwege zumindest teilweise auf den Umweltverbund zu verlagern.

Dabei sollen zukünftig auch neue Mobilitätsformen und -angebote (z.B. Carsharing und Mitfahrkonzepte) eine stärkere Rolle in der städtischen und stadtübergreifenden Mobilität spielen. Sie haben in den vergangenen Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen und werden bereits in Bamberg wie auch im Landkreis grundsätzlich angeboten.

Carsharing-Angebote allein werden jedoch nicht ausreichen, um die Modal-Split-Ziele zu erreichen. Entscheidend wird es sein, einen einheitlichen und leicht verständlichen bzw. anwendbaren Zugang zu allen miteinander vernetzten Verkehrsangeboten zu ermög-

Maßnahmenfelder und Inhalte <b>Multi- &amp; Intermodalität</b>
<b>Mi 1: Zugang zur Mobilität</b> ☆ Intelligentes System für alle Verkehrsmittel
<b>Mi 2: Mobilitätsstationen</b> ☆ Intermodale Umstiegsstellen, einheitliches CD
<b>Mi 3: Bike &amp; Ride</b> Verknüpfungsangebote mit dem Fahrrad
<b>Mi 4: Park &amp; Ride</b> Umstiegspunkte Auto-ÖPNV am Stadtrand
<b>Mi 5: Carsharing</b> ☆ Standorte, Kooperation, Vernetzung

lichen. Entstehen muss ein Gesamtsystem flächensparender und verkehrsentlastender Mobilitätsdienstleistungen mit einem guten Bus- und Radverkehrsnetz als Standbein.

### Die Maßnahmenfelder zur Multi- und Intermodalität

#### Mi 1 Einheitlicher Zugang zur Mobilität

Die **Schlüssel-Maßnahme** des Handlungsfeldes ist die Einführung eines intelligenten Zugangssystems für sämtliche Mobilitätsdienstleistungen in Bamberg (bestenfalls erweitert auf den Landkreis). Viele Städte und Regionen machen es bereits vor oder arbeiten an der Umsetzung solcher Lösungen, sei es mittels Chipkarte oder über ein App-basiertes System.

Abbildung 46: Flexibel mobil - per App



Einmal angemeldet, lassen sich unkompliziert und leicht verständlich alle Verkehrsmittel oder -dienstleistungen benutzen (z.B. ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, P&R, E-Ladesäulen, Parkgebühren). Von der Routenplanung und Empfehlung der jeweils geeignetsten/schnellsten/umweltfreundlichsten Verkehrsmittel bzw. deren beste Kombination bis hin zur Bezahlung und Wahl des günstigsten Tarifs kann eine solche App Hilfestellungen bieten. Das baut Nutzungshemmnisse aktiv ab und ermöglicht für jede:n eine bezahlbare Mobilität. Dabei können die Funktionen durchaus schrittweise erweitert und das Angebot stetig ausgeweitet werden. Die Stadtwerke Bamberg arbeiten bereits an einem solchen System.

## Mi 2 Mobilitätsstationen

Ebenfalls eine wichtige **Schlüssel-Maßnahme** stellt der Aufbau von Mobilitätsstationen in Bamberg dar. An diesen multimodalen Verknüpfungsstellen – die durch ein einheitliches Design erkennbar sind – sollen zukünftig Zugangs- und Umstiegsmöglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel geboten werden. Dabei ist es empfehlenswert, sich an dem bereits bestehenden Konzept des

Landkreises Bamberg zu orientieren bzw. die Mobilitätsstationen innerhalb der Stadt in dieses System zu integrieren. So kann es gelingen, nicht nur innerstädtische Wege zu verlagern, sondern auch neue Angebote für Pendler:innen in bzw. aus dem Landkreis zu schaffen.

Je nach Standort empfiehlt der VEP entsprechende Ausstattungsmerkmale in den Kategorien S, M und L (klein, mittel, groß). Neben den Verkehrsmitteln wie z. B. Bus, Bahn, Fahrrad, E-Scooter, Carsharing und Taxi können

## Blick nach außen: Mobilstationen im Landkreis Bamberg

Zur Stärkung der intermodalen und klimafreundlichen Mobilität hat der Landkreis Bamberg 2020 ein Konzept zur Umsetzung von kreisweit einheitlichen Mobilstationen erstellen lassen. Mit hoher Qualität (Angebot, Nutzung, Funktionsweise) sollen die Stationen ein wiedererkennbares Aushängeschild im Landkreis werden und den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund einfacher und komfortabler machen. Dazu wurden Ausstattungsmerkmale definiert, beispielhaft Standorte entwickelt, die bestehenden Planungen aus den Kommunen integriert sowie die Entwicklung eines einheitlichen Marktauftritts skizziert.

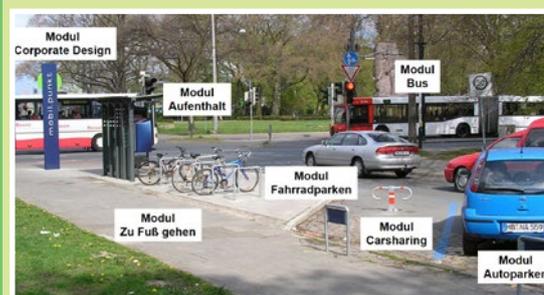


Abbildung 47: Kasten „Mobilstationen im Landkreis BA“

Komfortmerkmale wie Toiletten, Schließfächer, etc. angeboten werden, um die Attraktivität der Nutzung zu steigern. Als Mobilitätsstationen der Klasse L kommen z. B. ZOB, Hauptbahnhof und ROB sowie der zukünftige S-Bahn-Halt-Süd in Frage. Kleinere Mobilitätsstationen sind u. a. am Klinikum, am Bambados im Hafen oder in anderen Stadtteilen denkbar. Wichtig ist, dass somit ein enges und gut verknüpftes Netz in Stadt und Landkreis entsteht.

### Mi 3 Bike & Ride

Im Gegensatz zum bereits vorhandenen P&R-Angebot bietet Bike&Ride, also die Kombination aus Fahrrad und Bus oder Bahn, eine gänzlich nachhaltige Verkehrsmittelnutzung auf gesplitteten Wegen. Dabei geht es um die erste als auch letzte Meile. So werden Wege von zu Hause zum Bahnhof z. B. mit dem Fahrrad zurückgelegt, oder aber Einpendler:innen, die mit dem Umlandbus oder der Bahn anreisen, können auf ein an der Endhaltestelle deponiertes (Leih-)Rad umsteigen. Auch Angebote für Fahrradpendler aus dem Umland, die dann in der Stadt auf einen Bus umsteigen (z. B. im engen und topographisch schwierig erreichbarem Berggebiet), sind vorstellbar.

Dazu sind entsprechende, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an exponierten Standorten (z. B. P&R-Plätze) oder Haltestellen einzurichten. Die Anlagen müssen wetterfest und diebstahlsicher sein – vom einfachen (überdachten) Abstellbügel über den bewachten Fahrradkäfig bis zur gemieteten Fahrradbox sind viele Möglichkeiten denkbar. Diese Stellen sollen auch Teil der Mobilitätsstationen sein und in einem einheit-

lichen Design (Mobilitätsdachmarke) gehalten und beworben werden. Auch Leihradssysteme (tariflich integriert in eine Mobilitäts-App) stellen eine sinnvolle Ergänzung bei der Einrichtung von B&R dar, da somit kein eigenes Fahrrad vorhanden sein muss.

### Mi 4 Park & Ride

Bamberg weist als Oberzentrum im westlichen Oberfranken eine hohe Anziehungskraft auf Pendler:innen aller Art aus dem Umland in die Stadt auf. Solange der ÖPNV nicht überall im Landkreis bzw. der Region eine attraktive Alternative zum Pkw darstellt, erzeugt dies große Pendelverkehre im Stadtgebiet.

Park & Ride (also der Umstieg vom Auto auf den Bus an den Stadtgrenzen) muss daher kurz- bis mittelfristig eine alltagsrelevante Mobilitätsoption werden, die auch zeitlich mit der reinen Autofahrt mithalten kann. Die bestehenden P&R-Angebote sind daher bedarfsgerecht auszubauen und durch zusätzliche Anlagen entlang der Einfallstraßen zu erweitern. Als mögliche Standorte mit Potenzial kommen z. B. der Bamberger Westen/Gaustadt, das Hafengebiet/Laubanger, der zukünftige S-Bahn-Halt Süd oder auch ein Parkplatz am Rande des Berggebietes in Betracht. Entsprechend geeignete Grundstücke oder Parkplatzanlagen sind zu identifizieren. Wichtig ist, dass die P&R-Standorte tariflich und in enger Taktung (zumindest zu den beruflichen Stoßzeiten) in das ÖPNV-Netz integriert sind und sinnvoll an den Einfallsachsen liegen. Auch multimodale Angebote (E-Fahrräder, E-Scooter, Carsharing) können das Angebot und die Möglichkeiten erweitern und attraktiveren.

Der Umstieg beim P&R muss unaufwändig, komfortabel und ohne Wartezeiten sein, um durch potenzielle Nutzergruppen akzeptiert zu werden. Gleichzeitig kann es jedoch auch förderlich sein, durch die Wirkung anderer Maßnahmen die Möglichkeiten der monomodalen Pkw-Anreise einzuschränken, sofern dadurch zielführende Effekte anderorts mit einhergehen (z.B. Rücknahme oder Verteuerung zentraler Parkmöglichkeiten zu Gunsten der Verkehrssicherheit und Qualität des innerstädtischen Raums; durch parallelen Ausbau von P&R-Anlagen bleibt die Erreichbarkeit gewahrt).

## Mi 5 Carsharing

Carsharing bietet – in Kombination mit anderen Verkehrsmittelangeboten – das Potenzial zur Reduzierung der (innerstädtischen) Pkw-Besitzquote und kann somit zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraums beitragen. Der Ausbau des Carsharing-Angebotes in Bamberg stellt daher eine weitere **Schlüssel-Maßnahme** dieses Handlungsfeldes dar.

In Kooperation mit regionalen Anbietern (wie z.B. meiaudo) konnte die Stadt Bamberg bereits mehrere neue Standorte für Carsharing-Fahrzeuge in der Stadt realisieren. Dies sollte zukünftig weiter vorangetrieben und verstärkt, auch in Gebieten mit hohem Parkdruck (wie z.B. in der Innenstadt) und somit gesteigertem Nutzerpotenzial, ausgeweitet werden. Auch im Rahmen von Mobilitätsstationen kann Carsharing ein wichtiges Angebot darstellen (z.B. an den Standorten Klinikum, Bahnhof, S-Bahn-Halt). Besonders für Berufswege können geeignete Maßnahmen in Gewerbegebieten

(z. B. Hafen), wie betriebliche Mobilitätskonzepte sowie Flottenmanagementprogramme zu einer effizienten und alternativen Mobilität beitragen. Größere (Neubau-)Siedlungen (z.B. Konversionsflächen) sollten stets ein Grundangebot an Carsharing für die neuen Bewohner:innen ausweisen, was Autobesitz und Anzahl der erforderlichen Stellplätze (und somit Kosten für den Investor) reduzieren kann. Im Rahmen der Bauberatung und Projektentwicklung sollte die Entwicklung solcher Konzepte mit einbezogen werden.

Neue Carsharing-Standorte und Angebote sind außerdem medienwirksam positiv zu präsentieren, um Bekanntheit und Nutzung zu steigern. Auch in Quartiersbüros oder anderen städtischen bzw. öffentlichen Einrichtungen können Möglichkeiten zur Nutzung von Carsharing beworben werden, beispielsweise auch bei der Vermittlung von Fahrgemeinschaften oder im Rahmen betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Abbildung 48: meiaudo-Carsharing in Bamberg



## 4.11 Maßnahmen im Rahmen des Bahnausbaus

**DB** Der Bahnausbau in Bamberg wird den städtischen Verkehr und die Bürgerinnen und Bürger in den nächsten 15 Jahren stark beeinflussen. Durch das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE 8.1) ist die Stadt Bamberg im Planfeststellungsabschnitt 22 enorm vom viergleisigen Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke der DB Netz AG von Nürnberg nach Erfurt betroffen. Verbunden damit ist die Erneuerung aller bestehenden Bahnquerungen und somit aller Unterführungen und Brücken.

Grundsätzlich ist der verfügbare Raum der Bamberger Bahnunterführungen und Brücken baulich begrenzt. Aus Sicht des VEP ist es jedoch wichtig, alle Verkehrsarten bei der Gestaltung der zukünftigen Querungen zu berücksichtigen. Gleichwohl bietet der Bahnausbau eine einmalige Chance, diese langfristig gesetzte Infrastruktur neu zu gestalten. Neue, mögliche Wegeverbindungen müssen ebenso berücksichtigt werden wie die Belange des Lärm- und Umweltschutzes.

Abbildung 49: Bahngleise in Bamberg



Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass ausreichend Raum für den Umweltverbund zur Verfügung steht, die Barrierefreiheit gewahrt wird und zugleich die Erreichbarkeit der Stadt bestehen bleibt. Besonders ist auf die regelkonforme und notwendige Infrastruktur für Fuß-, Rad-, ÖPNV sowie für den MIV zu achten. Sie muss nach heutigem Standard zwingend angepasst werden, um auch für die Zukunft adäquate Verkehrsanlagen für die Bürger:innen zu gewährleisten.

Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Verhandlungen mit der DB detaillierte und realistisch umsetzbare Anforderungen formuliert. Innerhalb der Maßnahmentabelle werden die Planungen und Forderungen an die Bahn aufgezeigt (St 6, Rv 6, Fb 6, Öv 6). Diese werden seitens des VEP ganzheitlich unterstützt.

Die Realisierung des Regionalen Omnibusbahnhofes (ROB) in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof soll innerhalb der ersten Jahre des Projektes umgesetzt werden, um das Angebot des Umweltverbunds zu stärken.

Der Bahnausbau wird die Verkehrssituation in Bamberg über die gesamte Gültigkeit des VEP prägen. Daher wird ein besonderes Augenmerk auf dem Sperr- und Umleitungskonzept liegen. Während der Umbauphase ist – neben Umleitungen für den Kfz-Verkehr – die Führung für den Umweltverbund besonders zu beachten. Kurze und sichere Wege sind für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Zudem könnten lang andauernde Verkehrs-Sperrungen von den Bamberger:innen als Chance gesehen werden, alte Gewohnheiten aufzubrechen und Alternativen zum Auto auszuprobieren.

# 5 Umsetzung und Evaluation

## Taten sprechen lassen

**E**in Problem vieler Verkehrsentwicklungspläne ist es, dass zwar ein umfassendes Werk mit Handlungsempfehlungen erarbeitet wurde, es häufig aber in der Alltagsarbeit vernachlässigt wird. Besonders bei sehr komplexen Werken kann im täglichen Kampf um die Details leicht der Überblick über das Gesamtkonzept verloren gehen.

Daher enthält der Maßnahmenkatalog unter Berücksichtigung von Kosten und Wirksamkeit – bzw. des Nutzens bezogen auf die Zielerreichung – ein integriertes Handlungskonzept mit Prioritätenfestlegung zur kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzung von Maßnahmen. Ebenso wurden Schlüsselmaßnahmen definiert, deren Bearbeitung prioritär empfohlen wird. Das Umsetzungskonzept macht also die Relevanz der jeweiligen Einzelmaßnahmen sowie deren Abhängigkeiten deutlich. Das Umsetzungskonzept bestimmt somit die zukünftige Agenda im Rahmen der Verkehrsentwicklung und soll die Arbeit der Verwaltung erleichtern.

Es ist zu empfehlen, das Gesamtkonzept sowie die Einzelmaßnahmen eingangs durch eine ämterübergreifende Verwaltungsrunde besprechen zu lassen und die Umsetzung für die nächsten Jahre grob zu planen. Somit soll eine koordinierte Bearbeitung durch die zuständigen Stellen gesichert werden. Entsprechend der finanziellen und personellen Kapazitäten werden dadurch ggf. auch erforderliche Aufstockungen und Grenzen ersichtlich.

Angesichts dessen bietet es sich an, jährliche, z. B. handlungsfeldorientierte Schwerpunktthemen zu definieren und beispielsweise in

Form der Schlüsselmaßnahmen Meilensteine zu setzen. Dies dient auch dazu, den VEP-Dialogprozess fortzuführen, in dem jedes Jahr zu ausgewählten Schwerpunktthemen Input-Referate gegeben werden sowie die beteiligten Akteure zusammenkommen könnten. Schwerpunktthemen können auch dazu genutzt werden, Pilotprojekte oder neue Handlungsfelder anzustoßen.

Parallel sollte eine zuständige Stelle benannt werden, die die Übersicht bewahrt, die laufende Evaluation zur VEP-Umsetzung sowie zur Zielerreichung durchführt und die Arbeitsstände protokolliert.

## Monitoring & Fortschreibung

**D**as Mobilitätskonzept sollte nie als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Ein Evaluationskonzept hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Zudem hilft die regelmäßige Erfolgskontrolle dabei, die Transparenz des verkehrspolitischen Handelns zu erhöhen, der Politik und der Öffentlichkeit die positiven

Wirkungen der Maßnahmen zu verdeutlichen, Diskussionsprozesse zu versachlichen und so die Akzeptanz der Planungen zu verbessern.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass das Monitoringsystem sowohl aussagekräftig und zuverlässig ausgestaltet ist als auch für die Verwaltung mit Blick auf ihre personellen Ressourcen leist- und handhabbar bleibt. Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger:innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Das erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

Das vorgeschlagene Evaluationskonzept beinhaltet die folgenden Aspekte:

- Umsetzungsanalysen und -bericht: alle 1-2 Jahre
- Zielerreichungsanalyse: alle 5 Jahre
- Evaluationsbericht: alle 5 Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

## Umsetzungsanalyse und -bericht

Die mittelfristige Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung oder in welcher Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung und Maßnahmenauswahl erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle ein bis zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Die Basisvariante der Evaluation kann z.B. eine Art Ampelsystem darstellen. Dazu wird in der Maßnahmentabelle eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsphase eingefärbt:

- Grün: Maßnahme(nfeld) wurde vollständig oder zu weiten Teilen umgesetzt
- Gelb: Maßnahme(nfeld) in Umsetzung/zu Teilen realisiert oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahme(nfeld) noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahme(nfeld) wird nicht mehr weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufung sollten durch kurze Kommentare erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse können für alle Maßnahmenfelder spezifische Indikatoren entwickelt werden, die den Umsetzungsfortschritt messbar machen. In der folgenden Tabelle sind einige typische Indikatoren beispielhaft dargestellt. Weitere

mögliche Indikatoren wurden bereits im Rahmen der Zielsetzung benannt. Die letzte Anwendung und Handhabbarkeit dieser Indikatoren ist seitens der Verwaltung im Alltag zu prüfen.

Abb. 50: Mögliche Indikatoren zur Umsetzungsanalyse

Maßnahmenfeld	mögliche Indikatoren	Prüfhäufigkeit
Attraktive & barrierearme Fußwege	Länge aufgewerteter/neu eingerichteter Strecken	Jährlich
Ausbau von Querungsmöglichkeiten	Anzahl modernisierter/neu eingerichteter Querungen	Jährlich
Optimierung der Radwegeinfrastruktur	Länge mindestens ERA-konform gestalteter Strecke Anzahl eingerichteter Fahrradstraßen	Jährlich
Ausbau der Radabstellanlagen	Anzahl neu eingerichteter/aufgewerteter Radabstellanlagen	Jährlich
Einrichtung von Mobilitätsstationen	Anzahl eingerichteter Mobilitätsstationen	Jährlich
Schaffung eines barrierefreien ÖPNV	Anzahl aufgewerteter Bushaltepunkte	Jährlich
Gestaltung von Straßen-/Seitenräumen	Anzahl/Länge umgestalteter Abschnitte	Jährlich
Förderung alternativer Antriebe	Zusammensetzung der städtischen Fahrzeugflotte	Jährlich

## Zielerreichungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätshebungen in Form von Haushaltsbefragungen
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie
- Auswertung von Statistiken und Messungen.

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5 Jahren empfohlen.

Dazu werden die in der Tabelle dargestellten Wirkungsindikatoren entsprechend der vom Stadtrat und Umweltsenat beschlossenen Ziele empfohlen, die Bildung weiterer Indikatoren ist aber möglich.

Abb. 51: Mögliche Indikatoren zur Zielerreichungsanalyse 1/2 (Fortsetzung nächste Seite)

Ziel und Indikator	Erhebungsmethodik
<b>Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung / Mobilität für alle</b>	
Bis 2030 sind sämtliche Wege in der Innenstadt und mindestens je eine wichtige Fußroute in die Stadtteile barrierefrei (ggf. barrierearm) ausgestaltet. Alternativ stehen entsprechend barrierefreie, umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zur Verfügung	Raumanalyse
<b>Förderung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV)</b>	
Drei von vier Wegen der Bamberger:innen (75% im Modal Split) werden 2030 mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt. Bis 2025 erreicht Bamberg einen Radverkehrsanteil von 35% im Modal Split.	Haushaltsbefragung
<b>Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Regionalverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit</b>	
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.	Erreichbarkeitsanalyse

Abb. 52: Mögliche Indikatoren zur Zielerreichungsanalyse 2/2

Ziel und Indikator	Erhebungsmethodik
<b>Straßen- und Stadträume lebenswert gestalten</b>	
Die in der Bestandsanalyse hinsichtlich der Straßenraumverträglichkeit als „nicht verträglich“ bewerteten Abschnitte haben sich um mindestens zwei Qualitätsstufen verbessert (dies betrifft rd. 10 km des Bamberger Straßennetzes).	Straßenraumverträglichkeitsanalyse
<b>Minimierung negativer Umweltauswirkungen und verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs</b>	
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).	Grenzwertmessungen
<b>Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Bestandssicherung und Effizienzsteigerung</b>	
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.	Flächen- & Erreichbarkeitsanalyse
<b>Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit</b>	
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.	Unfallanalyse

## Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines Evaluationsberichts sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden.

Der Evaluationsbericht sollte – aufgrund des Bearbeitungsaufwands – ca. alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld („abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder auch „wird nicht weiterverfolgt“).
- **Umsetzungsanalyse:** Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmenfelder und Indikatoren, aber auch qualitative Aussagen zum Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im VEP empfohlenen planerischen Konzepten.
- **Beschlussstand:** Zusammenfassung der Berücksichtigung der Ziele des VEP in den städtischen Beschlüssen (konform/nicht konform/dient der Umsetzung des VEP).
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität.
- **Rahmenbedingungen des VEP:** Zur Umsetzung wurden Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur Fortführung des Arbeitskreises und zur Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert. Das Wirken dieser Arbeitsmethoden und Gremien sollte hier bewertet werden.
- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des VEP und seiner Maßnahmen sowie zur Fortführung und Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

## Ausblick: Einstieg in die Umsetzungsphase

Der letzte Berichtsabschnitt des Verkehrsentwicklungsplans beinhaltet keine Abschlussworte. Vielmehr steht nun der Einstieg in die Umsetzungsphase bevor: Jetzt geht die Arbeit erst richtig los.

Vieles hat die Stadt Bamberg bereits während der langen Erarbeitungsphase des VEP eingeleitet, aber noch viel mehr bleibt offen und ist auch weiterhin bzw. gerade jetzt zu tun.

Mit dem VEP liegt der Stadt Bamberg ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raums) vor. Dieses Konzept ist seit Projektbeginn im stetigen Dialog mit der Stadtgesellschaft erarbeitet worden und gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 10 bis 15 Jahre vor, koordiniert zukünftige Aufgaben, gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen.

Schwerpunkt ist die Förderung des Umweltverbunds mit dem Ziel, eine Mobilitätswende in Bamberg voranzubringen. Zugleich ist die Erreichbarkeit als Oberzentrum aufrechtzuerhalten, soziale Gerechtigkeit und Zugang zu einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität für alle sind sicherzustellen.

Der VEP unterstützt die Arbeit von Verwaltung und Politik in dem durch die Ziele beschlossenen Bestreben, die Verkehrsplanung nachhaltig und

menschen- sowie klimafreundlich auszurichten. Die aufgenommenen Maßnahmen sehen einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Schaffung attraktiver Alternativen zum Kfz und die stärkere Verknüpfung der Verkehrsarten vor. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und des öffentlichen Raums in Bamberg ab. Dies wird sich auch positiv auf das Image der Stadt auswirken und dazu beitragen, ein attraktiver Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort nicht nur zu bleiben, sondern diese Stärke weiter auszubauen.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt auf dem Mobilitätsmanagement und der Öffentlichkeitsarbeit. Sie sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Mobilitätswende nicht nur mit attraktiver Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern insbesondere mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt mit seiner Vielzahl an Maßnahmen deutliche Signale in Richtung Mobilitätswende in Bamberg. Viele Maßnahmen bauen aufeinander auf und sind voneinander abhängig; die Umsetzung möglichst aller Ansätze unter Beachtung des Gesamtzusammenhangs ist daher umso wichtiger. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept jedoch erst bei integrierter und möglichst zusammenhängender und vollständiger Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen (vgl. Abbildung 53).

Abbildung 53: Schlüsselmaßnahmen des VEP

#### SICHERE MOBILITÄT

S-1 Schulwegsicherheit (S)

S-2 Sicherheit Fuß- & Radverkehr (M)

#### FUßVERKEHR UND BARRIEREFREIHEIT

S-3 Gestaltung Straßen- & Seitenraum (M)

S-4 Zentrale Räume hoher Aufenthaltsqualität (L)

S-5 Barrierefreie Straßen und Wege (M)

S-6 Querungshilfen (S)

#### RADVERKEHR

S-7 Fahrradfreundlichkeit real werden lassen (S)

S-8 Wegweisung gem. Radroutennetz (M)

S-9 Radwegeinfrastruktur (L)

S-10 Radschnellverbindungen (L)

#### ÖPNV

S-11 Qualitätsschub regio./städt. ÖPNV (M)

S-12 S-Bahn-Halt BA-Süd, ROB, ZOB (L)

S-13 Direktverbindungen (M)

S-14 Tarif und Abbau von Hemmnissen (S)

#### MULTI- & INTERMODALITÄT

S-15 übergreifende Mobilitätskarte/-app (L)

S-16 Mobilitätsstationen (M)

S-17 Carsharing (S)

#### STRAßENNETZ & PKW-VERKEHR

S-18 Optimierung von Verkehrsknoten (L)

S-19 Bauliche Verkehrsberuhigung (M)

S-20 Innenstadt-Verkehrskonzept (M)

S-21 Neues Leben auf Parkflächen (M)

S-22 Attraktive Tiefgaragen und Parkhäuser (S)

#### WIRTSCHAFTSVERKEHR

S-23 City-Logistik-Konzept (M)

S-24 Alternative Lieferfahrzeuge (L)

S-25 Abstellanlagen f. Lastenräder (L)

#### EFFIZIENTE MOBILITÄT

S-26 Verkehrsreduzierende Stadtplanung (S)

S-27 E-Mobilitätskonzept (M)

#### EINKAUF-, TOURISMUS- & VERANSTALTUNGSVERKEHR

S-28 Pkw-freie Anreise bzw. Aufenthalt (S)

S-29 Binnenkreuzfahrtschiffterminal (L)

#### MOBILITÄTSMANAGEMENT & -KULTUR

S-30 Öffentlichkeitsarbeit & Beratung (M)

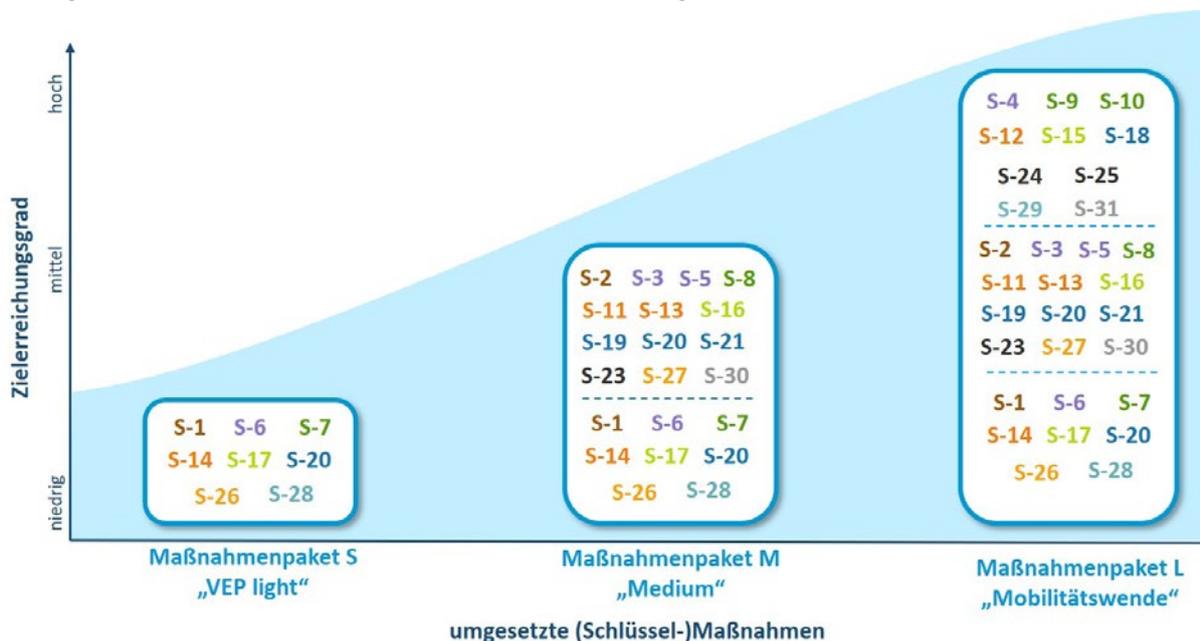
S-31 kommunales Mobilitätsmanagement (L)

Dabei ist stets zu beachten, dass das Maßnahmenkonzept nicht als starres Werk aufgefasst werden darf, das stur abgearbeitet werden muss. Vielmehr ist der Maßnahmenkatalog flexibel anzuwenden und stetig zu aktualisieren, um auf ggf. unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projekt- und Umsetzungsansätze (z.B. aus Anregungen aus Wissenschaft, Bürgerschaft und Politik) in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und das Konzept so stetig und adäquat angepasst werden. Dabei können durchaus auch bisher enthaltene Maßnahmen in ihrer Detailplanung verändert, verworfen oder um neue Dinge ergänzt werden.

Doch bei aller Flexibilität des Konzepts: die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung orientieren. Die Ausrichtung der Gesamtkonzeption ist keinesfalls einer wahllosen Zusammenstellung gleichzusetzen. Alle enthaltenen Puzzleteile greifen ineinander, gestützt vom Rahmen der Zielsetzung.

Mit Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplans hat der Prozess erst begonnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten, konsequenten und oft auch mutigen Realisierung. Die Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der

Abbildung 54: Schlüsselmaßnahmen im Kontext der Zielerreichung



Beratung in den politischen Gremien die im Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder zumindest einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Hierfür sind auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Städte, dass sich auch heftig diskutierte Maßnahmen zum Vorteil aller entwickeln und somit rasch weitere Unterstützung für Folgemaßnahmen erzeugen können. Zuletzt sind die im Maßnahmenkonzept enthaltenen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von Verkehrsproblemen zu verstehen; sie werden die Entwicklung der Stadt Bamberg mitprägen und basieren auf dem gemeinsamen Zusammenwirken aller Akteure in der Stadt.



