

## Einleitung

1. Bamberg und die Bergstadt sind Teil des globalen Ökosystems und des Welterbes.
2. Der Welterbestatus verknüpft historisch herausragende Entwicklungen der Vergangenheit mit der Gegenwart und richtet zugleich den Blick auf die Zukunft. Der besondere Status als Welterbestadt mit seinem Vorbildcharakter verlangt von den Stadt- und Verkehrsplanern die kreative Entwicklung von wegweisenden Lösungen.
3. Die Stadt- und Verkehrsplanung soll auch aus diesen Gründen aus den nachhaltigen Entwicklungszielen der UNO abgeleitet werden und diesen Zielen entsprechen.
4. Verkehr ist eine unerwünschte Begleiterscheinung von Mobilität (erzwungen durch mangelhafte Infrastruktur oder freiwillig). Die Planung ist deshalb auf Mobilität in der Stadt auszurichten, eine Umbenennung des Verkehrsentwicklungsplanes in „Mobilitätsplan“ ergibt sich als logische Konsequenz.
5. Oberstes Ziel der Stadt- und Verkehrsplanung muss die Vermeidung von erzwungenem motorisiertem Verkehr (Fahrzeugkilometer) sein, indem dezentrale Einrichtungen gefördert werden und so erzwungene Wege der Bürger verringert werden

## Maßnahmen in Bamberg

1. Die im Klimaschutzgesetz der Bundesregierung verankerten CO<sub>2</sub>-Emissionsziele im Verkehr müssen vor allem auf kommunaler Ebene durch konkrete Maßnahmen verfolgt und umgesetzt werden.
2. Die Mobilitätsplanung der Stadt Bamberg muss durch Verringerung des motorisierten fließenden und ruhenden Verkehrs einen relevanten anteiligen Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele nach dem Pariser Abkommen von 2015 und zum Erreichen der „Vision Zero“, also eine Vermeidung künftiger Verkehrstopfer, erbringen. Dies gilt auch für elektrisch angetriebene und künftig für fahrerlose Kfz. Es sollen deshalb für jedes Kalenderjahr quantifizierte Ziele (z.B. Unfallzahlen, Fahrzeugkilometer, Anzahl Parkplätze, Anzahl der in Stadt und Landkreis zugelassener Kfz, Nutzung ÖPNV etc.) im Einklang mit den übergeordneten nachhaltigen Entwicklungszielen beschlossen und die erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden.
3. Die in den Mediationsverfahren „Zukunft Innenstadt Bamberg“ aus dem Jahr 2008 und „Mobilität im Berggebiet“ aus dem Jahr 2011 erarbeiteten Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung sollen umgesetzt werden.
4. Der Anfang 2018 im Stadtrat erfolgte Beschluss zum „Radentscheid“ soll als integraler Bestandteil der Mobilitätsplanung umgesetzt werden.

5. Die Umsetzung der zu beschließenden Maßnahmen im Verkehrssektor entlang eines terminierten Meilensteinplanes soll durch die Klimaallianz Bamberg fortlaufend überwacht und mittels einem jährlich zu erstellenden Bericht transparent dargestellt werden.  
Analog zum Monitoringverfahren im Klimaschutzgesetz muss das Erreichen verfehlter Ziele im jeweiligen Folgejahr durch zusätzliche Maßnahmen und eine Anpassung der Ziele im Rahmen des Gesamtemissionsbudgets sichergestellt werden.
6. Die Klimaallianz Bamberg ist durch ihre Träger entsprechend zu mandatieren und finanziell auszustatten.
7. Zur langfristig verlässlichen Finanzierung von Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs soll die Einrichtung eines Fonds geprüft werden.
8. Die derzeit parallel geführte Fortschreibung des Flächennutzungsplanes muss auch insbesondere die Nutzung des öffentlichen Raumes für fließenden und ruhenden Verkehr und die damit einhergehende Flächenversiegelung kritisch neu bewerten und an den vorgenannten Zielen ausrichten.
9. Das Modellprojekt „Lagarde-Kaserne“ mit einer integrierten Energie- und Mobilitätsversorgung soll beispielgebend für die gesamte Stadt werden und darüber hinaus auch als Leuchtturmprojekt für das gesamte Umland dienen.
10. Die Bamberger Innenstadt im Bereich des Welterbes soll autofrei werden und nur durch ÖPNV bzw. aktive Mobilität uneingeschränkt erschlossen werden. Lieferverkehr, Anwohner und mobilitätsbehinderte Anlieger sollen eingeschränkte Zufahrtsrechte erhalten.
11. In der gesamten Stadt soll das Risiko für Unfälle und Verletzungen im Verkehr durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h deutlich verringert werden. Nur auf besonders ausgewiesenen Straßen soll 50 km/h zulässig sein.
12. An Kreuzungen sollen Diagonalquerungen den Fußgänger- und Radverkehr beschleunigen und sicherer machen.
13. Die Taktzeiten an Fußgängerwegen mit Ampelanlagen sollen auf 45 Sekunden Umlaufzeit gestellt werden.
14. Die Parkraumsatzung soll dahingehend modifiziert werden, dass für neue Nutzungen von Grundstücken keine Mindestzahl an Parkplätzen vorgeschrieben wird. Eine Deckelung im Rahmen der verkehrsplanerischen Ziele soll ermöglicht werden.
15. Zur Verringerung von Feinstaub und Eintrag von Reifenabrieb in Umwelt und Gewässer, zur Dämpfung von Hitzewellen im innerstädtischen Bereich und zur allgemeinen Aufwertung städtischer Wohngebiete sollen Verkehrsflächen entsiegelt und zugunsten von Pflanzungen rückgebaut werden. Die Vergrößerung des Modal Split zugunsten von aktiver Mobilität, ÖPNV, gemeinschaftlich genutzten Fahrzeugen sowie eine optimierte Güterverteilung auf der letzten Meile sind hierfür notwendige Voraussetzungen.

## **Verkehr im Berggebiet**

### **Die Bergstadt leidet unter dem Auswirkungen des Verkehrs:**

- Die Anwohner erleiden durch die negativen Auswüchse einer autozentrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung eine Minderung ihrer Lebensqualität.
- Die Denkmalqualität der historischen Bebauung und der zugehörigen Kulturlandschaftsräume ist bedroht.
- Bestimmte Bevölkerungsgruppen wie z. B. Kinder und alte Menschen werden in ihrer Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum eingeschränkt.
- Wertvolle öffentliche Flächen des Welterbes werden nicht in ihrer Funktion als Begegnungsräume zur Steigerung der Lebensqualität genutzt, sondern durch ruhenden und fließenden motorisierten Verkehr entwertet.
- Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Busse müssen durch Einführung von Shared Spaces aufgewertet werden (z.B. Knöcklein, Torschuster).
- Die Verhältnisse werden von einer Mehrheit in wechselnden Rollen (z.B. Fahrer, Fußgänger, Radfahrer, Anwohner) als Belastung erlebt.

### **Der Bedarf an Mobilität speziell im Berggebiet**

- ist sehr hoch
- ist weitgehend zeitlich und räumlich definierbar (Schulen, Klinik, Ämter, Kirche, Kindergärten, Hort, Krippe, Musikschule ...)
- kann deshalb durch eine Optimierung des ÖV zu großen Teilen wirtschaftlich abgedeckt werden.

### **Abhilfe ist möglich durch**

- Umverlagerung des Zielverkehrs (Berufsverkehr) durch Reduzierung und marktgerechte Bepreisung von bisher kostenlos bereitgehaltenen und aus Steuermitteln subventionierten Parkplätzen,
- zielorientierte offensive Angebotspolitik des ÖV, z.B. Vervielfachung der Haltestellen, häufiger fahrende Busse, wendige, komfortable, leise und ökologische Busse, Radmitnahme zuverlässig ermöglichen, Durchmesserlinien als Zubringer,
- parallele Umgestaltung des Straßenraums und der Freiflächen zugunsten nichtmotorisierter Mobilitätsbedürfnisse in Gemeinschaftszonen, beginnend an Engstellen, um Freiräume zurückzugewinnen und diesem Teil des Verkehrs mindestens Gleichberechtigung zu verschaffen, z.B. alle Einbahnstraßen für Fahrräder öffnen, bei sinnvollen Tempobegrenzungen,
- konsequente Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs zur Beseitigung des Vollzugsdefizits bei bestehenden Verkehrsregeln.

## **Die Verkehrsbetriebe der Stadt als Mobilitätsdienstleister**

1. Die Stadtwerke Bamberg sollen als zentraler Dienstleister für Energie und Mobilität etabliert werden und alle relevanten Aktivitäten koordinieren.
2. Für Stadt und Landkreis soll unter Führung der Stadtwerke ein gemeinsamer Mobilitätsplan erstellt und fortlaufend optimiert werden. Damit soll für alle Bevölkerungsgruppen die Basisversorgung mit bezahlbarer Mobilität verlässlich und diskriminierungsfrei sichergestellt und ein weitgehender Verzicht auf erzwungenen Individualverkehr ermöglicht werden.  
Der Einpendlerverkehr aus dem Landkreis ins Stadtgebiet wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt, um die Belastungen der Stadtbevölkerung mit Emissionen so gering wie möglich zu halten.
3. Die Stadt Bamberg soll alle öffentlichen Parkflächen, insbesondere diejenigen an den Straßenrändern, nach marktwirtschaftlichen Prinzipien bewirtschaften, zumal dies haushaltsrechtlich geboten ist. Die derzeitige Praxis verzichtet auf Einnahmen aus der Nutzung öffentlicher Güter.  
Die Preisgestaltung soll dynamisch zeit- und ortsabhängig so erfolgen, dass an jedem Straßenabschnitt mit Straßenrandparken immer ca. 20 % der Parkplätze frei sind, so dass kein Parksuchverkehr mehr entsteht.  
Das gesamte Parkraummanagement soll Teil der Mobilitätsplanung werden und durch die Stadtwerke umgesetzt werden.
4. Das Liniennetz in Stadt und Landkreis soll unter Führung der Stadt Bamberg als Oberzentrum mit dem Ziel einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit z.B. durch Durchmesserlinien mit Verknüpfung am Bahnhof optimiert werden. Dabei sollen redundante Verkehrsführungen vermieden werden.
5. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Bamberg sollen ihre Linien baldmöglichst auf elektrischen Betrieb umstellen.
6. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für private Elektrofahrzeuge soll ausschließlich eigenwirtschaftlich und damit nach marktwirtschaftlichen Prinzipien, vor allem in bereits existierenden Parkhäusern und auf Gewerbeflächen ermöglicht werden.  
Die Subventionierung von Konkurrenzverkehr zu den energetisch effizienteren und weniger umweltbelastenden öffentlichen Verkehrsmitteln ist jedoch auszuschließen.
7. Neue Mobilitätsplattformen sollen so entwickelt werden, dass neue Dienstleistungen unter Führung durch die Stadtwerke konzipiert und ggf. konzessioniert werden.  
Neue Dienstleistungen werden nur eingeführt, wenn sie – besonders auch im Sinne der globalen Ziele (siehe oben) gemeinschaftsdienlich sind und den ÖPNV durch die Erschließung neuer Benutzergruppen optimieren helfen.  
Anonymisierte Bewegungsdaten aller Verkehrsträger werden allen Beteiligten kostenlos zugänglich gemacht.
8. Den öffentlichen Verkehrsmitteln ist bei Nutzungskonflikten im Straßenraum durch geeignete Maßnahmen Vorrang zu gewähren, um die Nachteile der Fahrgäste hinsichtlich höheren Zeitaufwands für den Systemzugang und hinsichtlich geringerer Reisegeschwindigkeit bestmöglich auszugleichen.