

Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bamberg

Dokumentation der Auftaktveranstaltung
am 16. Juni 2016
in der Graf-Stauffenberg-Schule Bamberg



Einführung

Die Stadt Bamberg beabsichtigt bis Ende 2017 eine Neufassung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) aufzustellen. Damit soll ein wichtiges städtisches Zukunftsprojekt in Angriff genommen werden, das die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung für die nächsten 15 bis 20 Jahre festlegt.

Die Erarbeitung des VEP soll daher durch einen intensiven Dialogprozess begleitet werden, indem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, politischen Vertretern sowie mit Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen diskutiert und gemeinsam zukunfts- und tragfähige Lösungen entwickelt werden.

Als Auftakt der Öffentlichkeitsbeteiligung veranstaltete die Stadt Bamberg in Kooperation mit dem beauftragten Gutachterbüro Planersocietät ein Bürgerforum. Neben der Information über den Verfahrensablauf des VEP und die bisherigen Zwischenergebnisse der laufenden Bestandsanalysen wurde



den Bürgerinnen und Bürgern insbesondere die Möglichkeit gegeben, sich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen und Hinweise einzubringen. Im Rahmen dieser Veranstaltung fanden sich ca. 30 Personen in der „Blauen Schule“ Bamberg ein.

Begrüßung und Einstieg

Dr. Christian Lange, Zweiter Bürgermeister der Stadt Bamberg, begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Auftaktveranstaltung. Er wies auf die anstehenden und immer drängenderen Herausforderungen wie Klimaschutz und demografischer Wandel hin, die zugleich wesentliche verkehrliche Rahmenbedingungen darstellen



und die strategische Zielsetzung beeinflussen, welche generell in einer weiteren Bedeutungsverschiebung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund (Bus & Bahn, Rad- und Fußverkehr) bestehen (sollen). Am Beispiel der Barrierefreiheit verdeutlichte er die vielfältigen Betroffenheiten im alltäglichen Leben in Folge der Gestaltung bzw. Anpas-

sungserfordernisse von Verkehrsräumen. Neben den veränderten Bedingungen, zu denen auch ein verändertes Mobilitätsverhalten gehört, erzeugen strukturelle Veränderungen die Notwendigkeit, nach dem zuletzt im Jahr 2002 aufgestellten Verkehrsentwicklungsplan ein aktuelles Konzept für die strategische Entwicklung des inhaltlich komplexen Bereichs Mobilität für die nächsten 15 Jahre aufzustellen. Er warb für einen intensiven Austausch sowie sachliche Diskussionen zu den komplexen Inhalten und dankte für das Engagement, sich in diesem Rahmen kritisch sowie konstruktiv einzubringen.



Inhalte, Prozess und Herausforderungen

Herr Dr. Frehn vom beauftragten Fachbüro Planersocietät begrüßte ebenfalls die Anwesenden und gab einen Überblick über die Zielsetzung und den Ablauf der Veranstaltung. Er stellte ferner sowohl die beim Büro Planersocietät als auch die verwaltungsseitig mit dem VEP betrauten Personen vor.



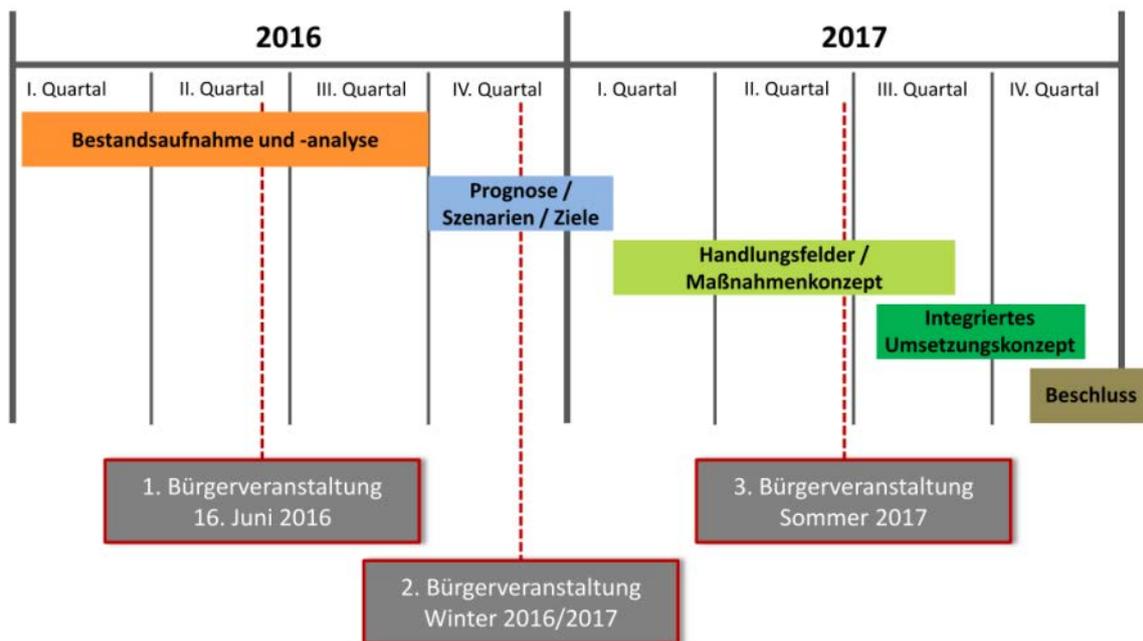
Die generellen Inhalte und Aufgaben eines VEP wurden erklärt und die absehbaren Herausforderungen benannt, die sich mit Bedeutung für die Mobilität stellen und in einem strategischen Konzept mit seinen differenzierten Handlungsfeldern zu berücksichtigen sind. Die Struktur des rund zweijährigen Erarbeitungsprozesses wurde erläutert und auf die mehrstufige Bürgerbeteiligung hingewiesen, die neben drei geplanten Veranstaltungen auch die

permanente Möglichkeit zu Eingaben über das Internet sowie die allgemeine Berichterstattung der Medien umfasst. Ferner besteht ein begleitender Lenkungsreis mit Vertretern aus Verwaltung und Politik (Stadtratsfraktionen). Die endgültige Befassung bzw. Beschlussfassung in den politischen Gremien wird nach Abschluss der Bearbeitung erfolgen.



Vorgehen, Ablauf und Planungsdialog

Zeitplanung und Ablauf



In Einzelfragen zum Vortrag wurde v.a. das Thema Bürgerbeteiligung behandelt. Es wurde auch der Unmut geäußert, dass die Bürgerschaft sich z.T. wie bei der Mediation sehr viel Arbeit macht, dies aber letztendlich bei der Beschlussfassung nicht berücksichtigt wird. Herr

Dr. Frehn wies auf den grundsätzlich offenen Prozess des Verkehrsentwicklungsplanes hin. Letztendlich wird die Politik aber über die Maßnahmen entscheiden.

Gruppenarbeit zu den Zielen des VEP

Den wesentlichen Teil der Veranstaltung nahm der nachfolgende Workshop ein, der in drei thematisch ausgerichteten Gruppen zum Kfz-Verkehr, zum ÖPNV und zur Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) an sogenannten Marktständen stattfand. Behandelt wurden dort neben wichtigen Aussagen zur Bestandsanalyse insbesondere die folgenden drei Leitfragen:



- Defizite - Welche Defizite gilt es anzupacken?
- Stärken/Chancen - Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?
- Vision - Was soll bis 2030 erreicht werden?

Die Teilnehmenden der drei parallel diskutierenden Gruppen nahmen nach einer kurzen Einführung vom jeweiligen Moderator bzw. Vertreter des Planungsbüros intensiv die Gelegenheit wahr, Anregungen, Kritik und Beispiele anzuführen und zu erläutern. Die Ideen, Hinweise und Anmerkungen wurden auf Metaplankarten festgehalten und thematisch zugeordnet.

In der ersten Runde wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach dem Zufallsprinzip einer thematischen Gruppe zugeordnet. Anschließend bestand die zweimalige Möglichkeit zum Wechsel der Gruppe bzw. des Themas. Nach drei Runden wurde sich wieder im Plenum eingefunden.

1) „Marktstand“ Kfz-Verkehr

Der Stand zum Kfz-Verkehr wurde im Vergleich zu den Themen ÖPNV und Rad-/Fußverkehr nur schwach von den Anwesenden nachgefragt. Der überwiegende Teil der Anwesenden wollte einen Großteil der Diskussionszeit an den anderen Ständen verbringen. Nichts desto trotz fand auch mit wenigen Teilnehmenden hier eine rege Diskussion unterschiedlicher MIV-Themen statt.

Grundsätzlich wurde der MIV von den meisten der sich an diesem Stand zu Wort meldenden als eher negativ für die Stadt angesehen. Besonders in der historischen Altstadt, der Innenstadt und dem Berggebiet wird Pkw-Verkehr als überwiegend belastend betrachtet. Neben für Anwohner, Touristen und Bausubstanz schädlichen Luft- und Lärmemissionen ergeben sich vor allem im häufig beengten, mittelalterlichen Straßenraum zum Teil gefährliche Engstellen. Insbesondere wurde hier über den Knoten am Torschuster/Sutte sowie über die Lange Straße diskutiert. Einstimmig wurde festgehalten, dass sich v. a. im Berggebiet eine Vielzahl an Nutzungen befinden, die Verkehr anziehen (z. B. Schulen, Klinikum etc.), wobei das historische Straßennetz diesem Andrang nicht gerecht wird.

Als möglicher Lösungsweg wurde eingebracht, die alteingefahrenen Wegebeziehungen durch die historische Bausubstanz (v. a. den Torschuster, Innensstadtdurchführung) durch aktive Maßnahmen aufzubrechen und gegenüber verträglicheren Alternativrouten unattraktiver zu machen (z. B. bauliche Tempobeschränkungen, Sperrungen, Ampelschaltungen, etc.). Gleichzeitig müssten effektive Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung eingeführt werden (z. B. ein funktionierendes Mobilitätsmanagement, Reduktion des Schülerbringverkehrs, CarSharing, Beschränkung bzw. Bündelung von Anlieferwegen/Logistikkonzepte).

Ebenfalls müsse der regionale Verkehr nach Bamberg reduziert werden, was z. B. durch eine entsprechende Tourismuswerbung zur autofreien Anreise passieren könnte.

Auch eine schon oft diskutierte Umfahrung (Neubau) des Berggebiets wurde angesprochen, insgesamt aber als unverhältnismäßig kostenintensiv und wenig effektiv beurteilt. Hinzu kämen konfliktreiche Eingriffe in das historische Stadt-Land/Freiraumgefüge (ebenfalls Teil des Weltkulturerbes).

Zum Schutze der Anwohnenden wurde angeregt, an manchen Stellen (z. B. Torschuster; generell: wo es historisch und denkmalschützerisch möglich ist) das Kopfsteinpflaster durch lärmreduzierende Beläge auszutauschen. Dies müsse jedoch mit anderen verkehrsberuhigenden Maßnahmen einhergehen, um ein zu schnelles Fahren zu unterbinden.

Positiv beurteilt wurden gemeinsam und gleichberechtigt genutzte Straßenräume (z. B. Shared Space) wie es auf der Kettenbrücke umgesetzt wurde. Sie reduzieren die Fahrgeschwindigkeit, erhöhen die Aufenthaltsqualität und schaffen mehr gegenseitige Rück-

sichtahme zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Solche Konzepte sollten auch an anderen Stellen im Stadtgebiet geprüft werden (z. B. Lange Straße).

Negativ angesprochen wurde auch das regelwidrige Parken auf Gehwegen, Radwegen und an Bushaltestellen. Auch in der Innenstadt seien laut Meinung der hier Anwesenden noch zu viele Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (z. B. Lange Straße). Hier sollten die Gebühren teurer als z. B. ein Busticket sein und wenn, dann sollten die Parkbauten angesteuert werden.

Für die Zukunft wünschten die Anwesenden sich außerdem mutige und innovative Verkehrskonzepte, die konsequent umgesetzt werden und eine Verkehrswende herbeiführen sowie den MIV drastisch reduzieren können.

Einzelanmerkungen:

Chancen/Stärken

- Akteurs- und motivationsbezogene Imagekampagnen
- Carsharing ausbauen (bislang kaum präsent)
- Stucke-Konzept [1992] bedenken (generell: gute Bestandsideen im VEP aufgreifen)
- Gewohnheiten brechen (Wege durchs Berggebiet)
- Geschwindigkeit reduzieren (baulich)
- Lieferdienste zeitlich beschränken (Innenstadt, Berggebiet)
- Hauptwachstraße/Kettenbrücke funktioniert gut (gemeinsamer Straßenraum; regelwidriges Halten stört jedoch)

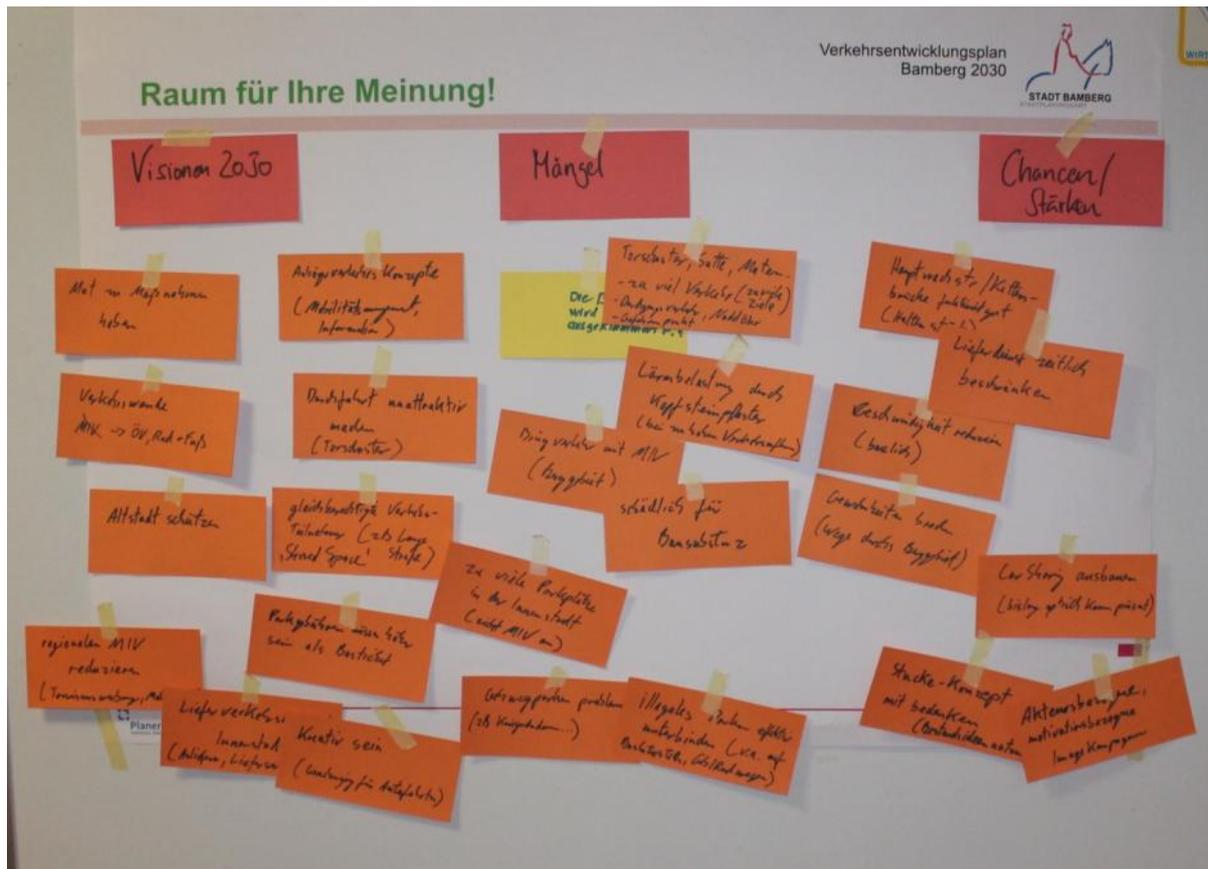
Mängel

- Illegales Parken effektiv unterbinden (v. a. an Bushaltestellen und auf Geh-/Radwegen)
- Gehwegparken problematisch (z. B. Kunigundendamm)
- zu viele Parkplätze in der Innenstadt (zieht MIV an)
- Emissionen schädlich für Bausubstanz
- Lärmbelastung durch Kopfsteinpflaster
- Bringverkehr mit MIV (Berggebiet)
- Torschuster, Sutte, Maternstraße: zu viel Verkehr (zu viele Ziele), Durchgangsverkehr, Nadelöhr, Gefahrenpunkt
- Sutte als Problempunkt -> mehr Rücksichtnahme

Visionen 2030

- Kreativ sein (z. B. Genehmigungsmodell für jegliche Autofahrten)
- Mut zum Verwirklichen von Maßnahmen
- Verkehrswende: MIV -> Umweltverbund

- Altstadt schützen
- Regionalen MIV reduzieren (Tourismuswerbung, Bamberg als Verkehrsmagnet)
- Lieferverkehrskonzept Innenstadt
- Parkgebühren müssen höher sein als Kosten für ein Busticket
- Gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer, z B. Shared Space Lange Straße
- Durchfahrt unattraktiv machen (Torschuster)



2) „Marktstand“ Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Am Stand zum ÖPNV - also Bus und Bahn – wurde ebenfalls konstruktiv diskutiert und es ergaben sich zahlreiche interessante Handlungsideen und Themenfelder. Auch wenn der öffentliche Verkehr im VEP nur einen verhältnismäßig kleinen Anteil einnehmen wird (maßgeblich sind hier v. a. die Aussagen des Nahverkehrsplans), wurden die Handlungsfelder und Schwerpunkte deutlich, welche die Bambergerinnen und Bamberger zu diesem Verkehrsmittel bewegen.

Als Stärke Bambergs wurde von den Anwesenden v. a. die relativen günstigen Tickets, die gute Haltestellenausstattung (DFI) und gute Erschließung des Siedlungsgebietes gesehen. Nachholbedarf besteht jedoch v.a. in der Barrierefreiheit sowie im Bereich der Fahrzeugtechnik (mehr E-Mobilität erwünscht statt Dieselbusse).

Verbesserungen müssen laut Meinung der Diskussionsteilnehmenden insbesondere in der Verknüpfung von Bus und Bahn sowie im regionalen Verkehr vorgenommen werden. Die notwendigen Umsteige am ZOB, welcher zudem unübersichtlich gestaltet ist, erschweren es v. a. unerfahrenen ÖV-Nutzern effektiv und komfortabel voranzukommen. Der ÖPNV wird insgesamt als zu umständlich eingeschätzt und von einigen der Bürgern kaum oder gar nicht genutzt.

Für die kommenden Jahre wünschten sich die Anwesenden sowohl den Ausbau der regionalen ÖPNV-Anbindung als auch eine bessere Erschließung der Stadt in sich (Tangentallinien, Durchmesserlinien, direkte Linie zum Klinikum, Busspuren). Auch intermodale Schnittstellen sollen weiterentwickelt werden (P+R, Fahrradparkhaus, -mitnahme in Bussen) und die Nutzungshemmnisse abgebaut werden (E-Ticket, Jobticket, Mobilitätsberatung, Barrierefreiheit). Beim Umbau von Haltestellen zu barrierefreien Haltestellen sollte mehr auf die Lage geachtet werden, so dass dadurch nicht neue Umwege oder weitere Wege entstehen. Auch der Tourismusverkehr wurde an diesem Stand besprochen. Das LAGA-Reisebuskonzept habe gut funktioniert, während das Reisebusaufkommen und –verhalten eher störend sind (z.B. parkende Reisebusse an der Konzerthalle). Hier müsste mehr kontrolliert werden. Die touristischen Hop on-Hop off-Linien wurden eher negativ bewertet.

Einzelanmerkungen:

Chancen/Stärken

- Fahrradparkhaus Bahnhof: Kosten & Akzeptanz?
- Eigentlich günstiges Ticket
- Haltestellenerschließung grundsätzlich gut
- DFI-Informationen an den Haltestellen gut
- LAGA Reisebuskonzept hat gut funktioniert

Mängel

- Verknüpfung von Bus + Bahn
- Bahn-Erreichbarkeit hat sich verschlechtert
- Regionaler Busverkehr wichtiges Thema
- Haltestelle für Regionalverkehr Promenade
- Fehlende Tangentiallinien
- Zu viele Umstiege / immer über ZOB
- ÖV zu umständlich, viele Umstiege
- Wechsel zu bestimmten Zeiten
- Klinikum-Anbindung: Taktzeiten einheitlich zu Schichtzeiten
- Ausflug am Wochenende mit ÖPNV machbar
- Takt ist entscheidend
- Unerfahrenheit bei der ÖPNV-Nutzung
- Dieselbusse zu laut, zu dreckig
- ZOB unübersichtlich
- Haltestellensituation vor Ort, Barrierefreiheit!
- Halteplatz für Kreuzfahrtschiffe
- Hop on, Hop off Tourismuslinien eher nachteilig
- Reisebusse parken weiterhin an Konzerthalle -> Kontrolle

Visionen 2030

- Intensivierung des Regionalverkehrs
- regionalen ÖPNV ausbauen (Finanzierung?)
- Durchmesserlinien statt immer nur zum ZOB
- direkte Verbindungen zum Klinikum
- Intermodalität fördern
- ROB Bahnhof
- P+R Region
- Radmitnahme im ÖPNV: Halterung

- ÖPNV darf und soll sogar etwas kosten
- mehr Kombinationsmöglichkeiten und Multimodalität (E-Ticket, Zusatznutzen)
- Job-Tickets
- Mobilitätsberatung
- Ausbau der Busspuren
- Mehr E-Busse, kleinere Busse
- mehr Bahnhöfe/Haltestellen
- Barrierefreie Haltestellen

Raum für Ihre Meinung!

Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030
STADT BAMBERG

Visionen Ziele

- ROB Bahnhof
- ÖPNV darf und soll sogar etwas kosten
- Intensivierung des Regionalverkehrs
- ZOB unübersichtlich
- Haltestelle für Regionalverkehr Promenade
- Fahrradparkhaus + Schließplatz

Mängel

- Wend + Bahn Multimodalität ÖPNV - Rad + ...
- Regionaler ÖPNV ausbauen # Finanzierung
- Wechsel zu bestimmten Zonen
- Regionaler Verkehr (ZOB) wichtiges Thema
- Bahn + Bus Verknüpfung
- Eigentlich günstiges Ticket

Chancen + Stärken

- Job-Tickets Unternehmen
- Durchmesserlinien statt immer nur zum ZOB
- Wohn + Anbindung zu Wohnzonen
- fehlende Tangentiallinien
- Haltestellen gut
- Takt ist entscheidend

Mobilitätsberatung

- Rodmitnahme mit ÖPNV Halbkreis
- ÖV zu unständig; zu viele Umstiege
- zu viele Umstiege + immer über ZOB
- Haltestelle für Kraftfahrzeuge
- LAGA Reisebuskonzept bei Juchthaus

E-Busse + Kleiner

- Dieselbusse zu laut, zu dreibeig
- Bahn-Ersatzverkehr hat sich verkleinert
- Unersfahrbarkeit ÖPNV
- Hop on; hop off
- DPI-Informationen gut

mehr Bahnhalte + Haltepunkte

- direkte Verbindungen zum Klinikum
- Ausflug am Wochenende nicht mit ÖPNV machbar
- Reisebusse geben Wäpshin - pleistete Konzepte

Ausbau der Busspuren

- mehr Kombinationen und Multimodalität E-Ticket + Zusatznutzen
- Haltestellen-Situation vor Ort # Barrierefreiheit

3) „Marktstand“ Nahmobilität - Rad- und Fußverkehr

In der dritten Gruppe wurde nach kurzer inhaltlicher Einführung das Thema Nahmobilität bzw. Rad- und Fußverkehr behandelt. Ein Großteil der Anwesenden verblieb auch nach der ersten und z. T. sogar zweiten Runde in der Gruppe und führte die intensive Diskussion fort, die sich nicht auf die Mängelbereiche bzw. einzelne Verbesserungsvorschläge beschränkte, sondern einen weitreichenden Diskurs über Zielsetzungen, gesellschaftliche Entwicklungen, inhaltliche Verknüpfungen von Verkehrs- und Stadtentwicklung sowie die Möglichkeiten umfassender Handlungsansätze führte.

Beispielhaft ist auf die Aussage zu verweisen, dass das Auto nach wie vor "normal", d. h. inhärent normativ wirksam sei, was sich sowohl in seinem absoluten und anteiligen Raumbedarf im öffentlichen Straßenraum, als auch im Verhalten widerspiegele (Nichtautofahrer nehmen sich bisweilen von sich aus stark zurück und gewähren Autos den Vorrang oder nutzen schmale Bereiche, um nicht zu stören). Als Konsequenz daraus wurde eine veränderte Straßenraumaufteilung gefordert. Diese hat sich bei der aktuellen Diskussion um die Umgestaltung der Langen Straße in einem nach Ansicht der Teilnehmer Zurücknehmen der Belange des Fuß- und Radverkehrs zugunsten des weitgehenden Bestandes der Kurzzeitparkplätze nicht manifestiert. Auch in den Nebenzentren könne deutlich mehr für die Nahmobilität erreicht werden, zudem dort eher eine räumliche Verschiebemasse gesehen wird als im Stadtzentrum. Dabei wurde auf die Kapazität der Radverkehrsinfrastruktur hingewiesen, die bereits jetzt auf stark genutzten Routen grenzwertig sei und angesichts des steigenden Radverkehrsanteils und des damit zusammenhängenden steigenden Radverkehrsaufkommens beachtet werden müsse. Somit seien die in vielen Bereichen vorzufindenden Mindestbreiten bzw. unterschrittenen Mindestbreiten ein wenig geeigneter Ansatz.

Die Gestaltung von Straßenabschnitten als gemeinsamer Verkehrsraum („shared space“) wurde am Beispiel der Kettenbrücke als weitestgehend positiv gesehen und solle für weitere geeignete Bereiche geprüft werden. Allerdings wurde eine angemessene Fußgängerfrequenz als hilfreiche bis unerlässliche Bedingung gesehen. Kritisch wurde angeführt, dass einzelne Radfahrer und Autofahrer den Bereich zu schnell bzw. mit zu wenig Rücksichtnahme befahren. Grundsätzlich solle sich die Gestaltung und Regelung am jeweils langsamsten Verkehrsteilnehmer bemessen. Generell wurde festgestellt, dass bereits viele Konzepte und Pläne erstellt wurden, jedoch ein erhebliches Umsetzungsdefizit herrsche, das auf zu zaghaften politischen Willen zurückzuführen sei.

Hinsichtlich kommunikativer Maßnahmen wurde angeregt, fachliche Inhalte und Zusammenhänge verstärkt zu vermitteln, um so ein größeres Verständnis für die Belange der Verkehrsteilnehmer jenseits des Pkw hervorzurufen, aber auch um das Bewusstsein für Regeln zu verstärken. Auch als positive Verstärkung könne auf die Möglichkeiten des Fahrrads z. B. im Einkaufsverkehr verwiesen werden, da für diesen Zweck häufig das Argument geringer

Transportkapazität angeführt werde, jedoch durchaus praxistaugliche Lösungen bestehen (z. B. Fahrradanhänger, Transportmöglichkeiten für Getränkekästen). Dies sei vor dem Hintergrund einer differenzierten bedürfnisgerechten Verkehrsmittelwahl zu sehen, die wiederum auf Grundlage der Bedingungen der Stadtentwicklung erfolge, welche den Aspekt der Verkehrsvermeidung besser ermöglichen soll, ohne dabei als Einschränkung zu wirken bzw. als solche wahrgenommen zu werden. In zeitlicher Hinsicht wurde angeregt, über den Zielhorizont 2030 hinaus zu denken und die langen Zeiträume der baulichen Veränderung der Stadt bzw. der Verkehrsinfrastruktur zu bedenken, wenn über eine deutlich geringere Rolle des Autos nachgedacht wird.

Einzelanmerkungen:

Chancen/Stärken

- Kettenbrücke als positives Beispiel eines gemeinsamen Verkehrsraums
- weitere Verkehrsberuhigung im Sinn von Shared Space
- Einkaufsmöglichkeiten per Fahrrad besser kommunizieren (z. B. Transport mit Anhänger)

Mängel

- Radwege häufig zu schmal
- Mindestbreite als Norm trotz teilw. Raum für mehr Radverkehr (gerade in Nebenzentren)
- Radverkehrskapazität absehbar zu gering angesichts der weiteren Steigerung
- sichere und komfortable Überleitungen zwischen unterschiedlichen Führungsformen
- gefährliche Kreuzungen entschärfen
- Risikobereich Kreuzung Kapuzinerstr./Markusplatz
- Radfahren auf Busspuren suboptimale Lösung
- Radfahrer bei Baustellen berücksichtigen (Führung, Information)
- Umsetzungsdefizite der vorhandenen Konzepte und Vorhaben
- fehlende / unglückliche Prioritätensetzung und offene Nutzungskonflikte
- Auto ist weiterhin "normal" einschließlich seines (anteiligen) Raumbedarf

Visionen 2030

- Funktionen von Straßen klären: Verbindungsqualität vs. Aufenthaltsqualität
- Bedürfnisse differenzieren (räumlich/nach Verkehrsmittel)
- veränderte Straßenaufteilung
- Lange Straße: Kurzzeitparkplätze ja/nein als zentrale Frage
- langfristig über den MIV (Status Quo) hinaus denken
- Hauptverkehrsstraßen sind / sollen häufig Hauptradrouten sein

- Radschnellwege und Fahrradstraßen entwickeln
- Fahrradparkplätze im Wohnbereich
- Dialog/Kommunikation über Regeln fördern
- Verknüpfung der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung unter dem Aspekt der Verkehrsvermeidung
- Vermittlung von Fachinhalten / Zusammenhängen an Bürger und Politik
- Mutige und klare politische Zielsetzung

Verkehrsentwicklungsplan
Bamberg 2030


Raum für Ihre Meinung!

Mängel

- Umsetzungsdelay / viel Konzeptuelles
- Radverkehrskapazität tendenziell (zu) gering
- Mindestbreite als Notizen trotz Raum für mehr im Radverkehr
- Radwege häufig zu schmal
- Überleitungen! Risiko beschränkte Kreuzung Kapazitätstr./Mehrspurigkeit

Chancen / Stärken

- Positivbeispiel Kettenbrücke als gemeinsamer Verkehrsraum
- Weitere Verkehrsbeurteilung → langsamerer Verkehr → Sicherheit
- Einbeziehungsmöglichkeiten per Sachverständigen / kommunizieren (abhängig)
- Stadtentwicklung unter dem Aspekt Verkehrsvermeidung mit Verkehrsplanung verknüpfen

Visionen 2030

- Bedürfnisse differenzieren (räumlich / nach Verkehrsmittel)
- Hauptverkehrsstraßen häufig Hauptverkehrsstr. z.B. Auhofstr. v. Altmühlgraben
- Radschnellwege + Fahrradstraßen entwickeln
- Fraktion von Stadtklären: Verkehrs- vs. Aufenthaltsqualität
- Politische Zielsetzung ...

Mängel

- Radverkehrskapazität tendenziell (zu) gering
- Mindestbreite als Notizen trotz Raum für mehr im Radverkehr
- Radwege häufig zu schmal
- Überleitungen! Risiko beschränkte Kreuzung Kapazitätstr./Mehrspurigkeit

Chancen / Stärken

- Positivbeispiel Kettenbrücke als gemeinsamer Verkehrsraum
- Weitere Verkehrsbeurteilung → langsamerer Verkehr → Sicherheit
- Einbeziehungsmöglichkeiten per Sachverständigen / kommunizieren (abhängig)
- Stadtentwicklung unter dem Aspekt Verkehrsvermeidung mit Verkehrsplanung verknüpfen

Visionen 2030

- Bedürfnisse differenzieren (räumlich / nach Verkehrsmittel)
- Hauptverkehrsstraßen häufig Hauptverkehrsstr. z.B. Auhofstr. v. Altmühlgraben
- Radschnellwege + Fahrradstraßen entwickeln
- Fraktion von Stadtklären: Verkehrs- vs. Aufenthaltsqualität
- Politische Zielsetzung ...

Ausblick und Schlusswort

Die Moderatoren der drei „Marktstände“ stellen anschließend im Plenum die wichtigsten Thesen und Diskussionsthemen vor.

Nach Auflösung der eingangs gestellten Fragen des VEP-Wissensquiz (E-Bike-Verkaufszahlen, Fahrradausstattung der Bamberger Haushalte, Fahrleistung der Bamberger Bürger) gab Dr. Frehn einen Ausblick auf die nächsten Schritte (Abschluss der Bestandsanalyse, Zieldiskussion im Winter, Maßnahmenkonzept Mitte 2017) sowie die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten im VEP-Prozess.

Er verwies insbesondere auf die Möglichkeit, sich hinsichtlich einer persönlichen Information bzw. Einladung in eine ausliegende Liste einzutragen.

Die Stadt Bamberg sowie die Planersocietät bedanken sich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die sich trotz Regenwetter und Fußball-EM die Zeit genommen haben sowie intensiv mitarbeiteten. Alle Einzelaussagen wurden in dieser Dokumentation festgehalten und werden in der weiteren Bearbeitung des VEP Berücksichtigung finden.

Weitere ergänzende Hinweise und Anmerkungen können im Rahmen einer Internetbeteiligung auf der nachfolgend genannten Homepage abgegeben werden:

www.stadt.bamberg.de/vep