

5. Verkehrswende Bamberg–Eine Stadt für Menschen statt für Autos

Das Verkehrskonzept Bambergs ist, wie in den meisten Städten Bayerns, stark auto-fokussiert. Dabei fordern die Bürger*innen Bambergs eine Neuausrichtung, unterstützt vom Deutschen Städtetag und zahllosen anderen Gruppen, unter anderem Greenpeace, Bund Naturschutz oder dem Radentscheid Bamberg. Wir legen den Fokus auf eine ökologische, sozialverträgliche und lebendige Stadtplanung.

Wir wollen den motorisierten Verkehr in der Innenstadt die Vorfahrt nehmen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sollen ihre Stadt zurückerobern können, in dem auf die schwächeren, gefährdeten und älteren Verkehrsteilnehmer*innen besondere Rücksicht genommen wird. Die Bus- und Radfahrer*innen müssen in Zukunft wesentlich bequemer, kostengünstiger, schneller und sicherer ihr Ziel erreichen können.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein Grundstein der Infrastruktur. Er wurde Jahrzehnte lang vernachlässigt und ist so für eine innovative Welterbestadt nicht zukunftsfähig.

Wir fordern mehr Verantwortung, sowie finanzielle Freiheit und Unterstützung von Bund und Land.

Unsere Konzepte sind mittel- bis langfristig gedacht und stehen immer in Bezug zueinander, weshalb sie auch im Kontext zueinander betrachten werden müssen. Keine Forderung bzw. Maßnahme kann als solche ihre volle Wirksamkeit entfalten, wenn sie nicht von weiteren Punkten flankiert wird. Deshalb ist unser ÖPNV-Konzept untrennbar mit den Plänen zur Infrastruktur verbunden, sowie mit der Wohnraumplanung und dem Klimaschutz (Verweis Klimaschutz & Wohnungspolitik).

Die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen im Blick

Die Mobilität alter, junger und eingeschränkter Menschen wollen wir besonders berücksichtigen. Es ist für uns ein wichtiges Anliegen, dass Menschen ihre alltäglichen Aufgaben ohne Einschränkungen weiter bewältigen können. Ob es der Weg zum Einkaufen oder in die Apotheke ist, für kranke oder beeinträchtigte Menschen ist es ge-

rade aus abgelegenen Stadtteilen und Ortschaften sehr schwer, ohne ein eigenes Fortbewegungsmittel diese Orte zu erreichen. Hier setzen wir auf den Ausbau des ÖPNV und auf städtische Angebote für spezielle Gruppen, wie zum Beispiel einem Seniorenbus, der die Menschen bis zur Tür fährt.

- Sondergenehmigungen für Spezialfahrten, wie Taxifahrten für Rollstuhlfahrer*Innen, die lebensnotwendigen Wege, beispielsweise zum Arzt, bewältigen, wollen wir unterstützen und fördern.

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein zentraler Bestandteil der Infrastruktur. Unser Verkehrskonzept will dieser Tatsache Rechnung tragen und den motorisierten Verkehr in der Innenstadt die Vorfahrt nehmen. Der öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die Radfahrer und Fußgänger sollen ihre Stadt zurückerobern können, in dem auf die schwächeren, gefährdeten und älteren Verkehrsteilnehmer besondere Rücksicht genommen wird. Die Bus- und Radfahrer*Innen müssen in Zukunft wesentlich bequemer, kostengünstiger, schneller und sicherer ihr Ziel erreichen.

- Unter besonderen Gruppen verstehen wir junge, alte, sowie wirtschaftlich oder körperlich schwächere Menschen. Falls hilfsbedürftige Menschen sich nicht in einer dieser Kategorien sehen, können sie sich jederzeit an uns wenden, damit wir die Liste erweitern.

Wir wollen einen Nachtfahrdienst über das jetzige Angebot hinaus aufbauen und für Kurzstreckenpendler entsprechende Angebote schaffen, um auch während des Berufsverkehrs eine bedarfsgerechte Mobilität gewährleisten zu können.

Die Werbemaßnahme der Stadtwerke zum Tausch eines Führerscheins gegen einen Bus-ÖPNV Gutschein begrüßen wir ausdrücklich. Dieser sollte unbedingt als unbegrenztes VGN-Abo ohne Beschränkungen (Mitnahme von Fahrrad/Begleiter und Übertragbarkeit) ausgeweitet werden.

Wir unterstützen die Empfehlung des Deutschen Städtetags:

„Die Sanierung der Infrastruktur, nachfrageorientierte Angebote im ÖPNV, Mobilitätsstationen, Sharing-Systeme und Fahrradparkplätze müssen Beiträ-

ge leisten, die Attraktivität des „Umweltverbunds“ zu steigern. Übergreifende Tarifsysteme und die Einrichtung der hierfür erforderlichen Clearing-Stellen zwischen den Verkehrsträgern können Beiträge für eine Mobilität für alle zu angemessenen Preisen leisten.“

– Positionspapier Deutscher Städtetag -

Im Bamberg der Zukunft kommen Menschen mit Fahrrädern, Car-Sharing und dem ÖPNV in die Stadt. Dennoch muss die Zufahrt für Transporte gewährleistet bleiben, sowohl für Käufer*Innen größerer Waren, als auch für die Vielzahl an Geschäften. Hierbei tragen wir den Wünschen des Einzelhandels und der Anwohner*Innen Rechnung, denn Städte, die ihre Fußgängerzonen ausweiteten, wurden mit schöneren Innenstädten, einer gesünderen Umgebung und einem Mehrgewinn für den Einzelhandel belohnt.

„Der ÖPNV muss zusammen mit dem Fuß- und Radverkehr und in den ÖPNV eingebundene Sharing-Systeme das Rückgrat des städtischen Verkehrs bilden und Teile des motorisierten Individualverkehrs ablösen.“

- Positionspapier Deutscher Städtetag -

- Wir wollen eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, die Bike- & Car-Sharing Angebote schafft: Zentral ist eine nicht-profitorientierte Bereitstellung von Fahrrädern für Einwohner*Innen und Tourist*Innen.

Von guten Beispielen lernen

Wir machen aus Bamberg eine der lebenswertesten Städte. Wie das möglich ist und was dafür nötig ist, zeigen uns zwei Beispiele. Zum einen haben wir Pfaffenhofen. Eine Kleinstadt, die es schaffte mit 26.000 Einwohnern die Lebensbedingungen ihrer Einwohner*Innen erheblich zu verbessern, indem sie einen kostenlosen ÖPNV einführte, ein Biomassekraftwerk baute, das sie beinahe energieunabhängig macht und schließlich mit Projekten wie dem Nachtbus, den Menschen zum Preis von einem Euro nutzen können. Zum anderen sollten wir uns ein Beispiel an der spanischen Stadt Pontevedra nehmen, die beinahe den gesamten Verkehr aus der Stadt verdrängte und dabei die Attraktivität der Stadt und die Umsätze des Gewerbes vor Ort steigerte.

Kinder können dort morgens allein in die Schule gehen, Verkehrstote innerorts gibt es keine mehr und die Kohlendioxid-Emissionen sind um 70 % gesunken.

Städte müssen sich verändern, mit Stillstand ist weder Effizienz noch Lebensqualität gewonnen. Die Stadt von morgen muss sich auf kollektive Verkehrsmethoden stützen und damit den ÖPNV und die Schiene wieder in den Fokus der Gesellschaft und der Politik rücken.

Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung (71 Prozent) wollen einen kostenfreien ÖPNV (aktuelle repräsentative Umfrage von infratest-dimap). Das ist nicht nur aus sozialen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen sinnvoll, sondern auch in fünf Jahren machbar und gerecht finanzierbar.

- Positionspapier Deutscher Städtetag-

Im Einzelnen wollen wir folgende Maßnahmen umsetzen:

5.1 Die autofreie Innenstadt!

Weil wir die Bedürfnisse der Gewerbe und der Anwohner*Innen im Blick haben Schnellstmögliche Umsetzung der autofreien Innenstadt unter Berücksichtigung der Anwohner*innen und Gewerbe, mit dem Ziel, 2023 eine autofreie Innenstadt zu erlangen.

- Wir wollen auf lange Sicht den gesamten Innenstadtverkehr verändern und minimieren. Freie Einfahrt soll nur noch für Anwohner*Innen und Zulieferer*Innen gelten.

Durch unser Verkehrs- bzw. ÖPNV-Konzept werden wir den städtischen Verkehr bei gleichzeitig vollem Mobilitätsausgleich senken. Im Blick haben wir für den Anfang die Kapuzinerstraße, Lange Straße sowie den Heumarkt. Dabei sollen auch alle Kleinstraßen um den Maxplatz herum für die Menschen befreit werden. Alle dadurch freigegebenen Flächen, wie Parkplätze oder Straßen müssen genutzt werden. Dabei hat eine Begrünung Vorrang vor anderen Maßnahmen, speziell achten wir hierbei auf essbare Pflanzen. Weiter wollen wir dadurch mehr Fahrradwege anlegen und ggf. neue Wahrzeichen und Begegnungsorte schaffen (Verweis Kultur)

Wir gehen auf die Bedürfnisse der Gewerbe und der Anwohner*Innen ein und wollen den individuellen Nutzen der Beteiligten maximieren. D.h. Lastenfahrräder müssen

angeboten werden und die Möglichkeit der Menschen, einkaufen zu gehen, darf nicht schlechter, sondern muss besser werden. Hier sprechen die Entwicklungen aus anderen Städten für uns. Eine ruhigere Innenstadt sorgt für mehr Besucher*Innen und entspannteres Bummeln in den schönen Gassen dieser Stadt. Die Angst vor Verlusten ist verständlich, aber unbegründet.

Wie unsere Beispielstädte anschaulich bewiesen haben, geht eine autofreie Innenstadt, insbesondere in einer Touristenstadt wie Bamberg, mit einem Gewinn für das Gewerbe einher. Hinzugewonnene Lebensqualität und bessere Gesundheit sind dabei nur Nebeneffekte, die sich natürlich positiv auf die Attraktivität der Stadt auswirken

- Alle noch befahrbaren Innenstadtstraßen und Straßen innerhalb des Berliner-Rings werden auf **Tempolimit 30** reduziert, außer Hauptverkehrsadern. Dies soll jedoch nach und nach geschehen. Anschließend soll evaluiert werden, wie und wo es damit am besten weiter gehen soll.

Keine Straße wird gesperrt um des Sperrens Willen, sondern zur Optimierung der Stadt und Verbesserung der Lebensqualität.

„Verkehrswende bedeutet nicht, gleichberechtigt den Umweltverbund zu fördern und für einen sauberen Autoverkehr einzutreten. Sie bedeutet – unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse – ein klares Bekenntnis zum Umweltverbund und zu weniger Autoverkehr, der zugleich sauber ist. Zeitlich müssen diese Entwicklungen parallel laufen, bei der (politischen) Gewichtung muss aber eine klare Priorisierung erfolgen.“

- DEMO Impulse (Nr.6): Sonderausgabe März 2017: „Beiträge für eine innovative Kommunalpolitik – Verkehrswende und Mobilität in den Kommunen“, S.5

5.2 Schnell und bequem in die Innenstadt

Wir werden uns im Stadtrat für eine schrittweise Einführung des **kostenlosen ÖPNV** einsetzen. Bis dahin sollen wirtschaftsschwache Einwohner*innen von unserem **Sozialticket** (Link zum Sozialticket) profitieren.

- Ausbau des **nächtlichen Busangebots**: Die Taktung des nächtlichen Busbetriebs muss erhöht werden. Das Angebot soll dabei von abrufbaren Nachtbussen unterstützt werden. Insbesondere müssen die Sonntage flexibler gestaltet werden

Wir wollen einen Ringverkehr, der alle äußeren Stadtteile miteinander verbindet ohne dabei den ZOB anfahren zu müssen. Als Vorbild dient dabei das Wiener Modell. Das heißt, dass der von der Stadt neu geschaffene Ringverkehr ausgebaut und fest verankert wird. Außerdem wollen wir neben der Dezentralisierung des Angebots einen Ausbau der Taktung, damit der Individualverkehr in größtmöglichem Maße ersetzt werden kann.

5.3 Ein mögliches Konzept

Das vorgestellte Konzept ist nur eine Variante der Ausgestaltung. Wir wollen im Rahmen des Stadtrats Verkehrsexpert*Innen und Stadtplaner*Innen beauftragen, geeignete und möglichst Anwohner*innen schonende Strecken ausfindig zu machen und Optionen vorzulegen.

- Die Innenstadt/Altstadt wird mit einem **(A) kleinen Ring** ausgestattet (Lange Straße, Kapuzinerstraße, Löwenbrücke, Königstraße, Luitpoldstraße bzw. größere Version: Markusstraße, Löwenbrücke, Königstraße, Luitpoldstraße, Hainstraße, Nonnenbrücke, Bischofsmühlbrücke, Residenzstraße). Die neuen Haltestellen sind im 10-Minuten-Takt zu erreichen. Dort wird es neue Knotenpunkte geben, die von den bisher den ZOB anfährenden Bussen bedient werden.



Die neuen Haltestellen sind im 10-Minuten-Takt zu erreichen. Ein Blick auf den Fahrplan ist so nicht mehr notwendig, weil der nächste Bus zeitnah kommen wird. Die wichtigen Haltestellen sind gleichzeitig auch die neuen dezentralen Knotenpunkte [DOB = Dezentrale Omnibusbahnhöfe] an denen umgestiegen werden kann und den bisherigen ZOB ersetzen sollen. Die freiwerdenden Bereiche um den bisherigen ZOB können den Kleingewerben und Anwohner*innen zu Gute kommen und sich zur innenstädtischen Promenade entwickeln. Eine weitere Begrünung, ein ständiger grüner Markt und ein Spielplatz sind bisher in Überlegung.

- Der **(B) mittlere Ring** umschließt den kleinen Ring A (Regensburger Ring, Europabrücke, Magazinstraße, Bahnhof, Wunderburg, Heinrichsbrücke, Stephansberg, Kaulberg, Jakobsberg, Maienbrunnen, Friedensbrücke).



- Der **(C) größte Ring** soll weiter abgelegene Stadtteile miteinander verbinden. Die Ringe sind ineinander wiederum verbunden durch die vom Stadtzentrum in die Außenbereiche fahrenden Busse.



Veranschaulichung:



Erläuterung zum kleinen Rings:

Jeder Punkt soll bzw. muss innerhalb von weniger als 10 Minuten per Bus erreichbar sein. Die Buslinien weg vom inneren Ring (schwarze Strecken) verbinden wiederum den inneren mit dem mittleren und großen Ring.

Die Grünen Punkte stehen für die möglichen Knotenpunkte innerhalb des

Die grünen Punkte stehen für die DOBs innerhalb des kleinen Rings. Innerhalb des kleinen Rings werden die Knotenpunkte verortet. Von dort geht es in alle Richtungen, wodurch jeder Kreis miteinander verbunden wird. Innerhalb des kleinen Rings wird es eine sehr knappe Taktung geben, die es erlaubt mithilfe der Busse schnell an alle Knotenpunkte zu gelangen, um von dort aus weiter zu kommen.

- Alle **Bushaltestellen** müssen endlich behindertengerecht werden und erhalten elektronische Anzeigetafeln. Außerdem soll ein neues Konzept für Bushaltestellen erstellt werden, um sie gemütlicher und kreativer auszugestalten. Dabei soll der Schutz vor Wind und Wetter Priorität haben. Überlegungen stehen im Raum allen Haltestellen ein individuelles Design zu geben. Zudem haben wir beantragt, dass die Haltestellendächer, wie u.a. in Leipzig, begrünt werden sollen.
- **Sicherheit, Wartung, Design** der Busse müssen überarbeitet werden.
- Wir werden eine **tarifgerechte Bezahlung** aller städtischen bzw. ÖPNV-Angestellten durchsetzen.
- Ein **gemeinsames Tarifsystem** für alle öffentlichen Verkehrsmittel (Verleihfahrrad, Busse, usw.)
- **Busfahren bis 22 Uhr möglich!** Darüber hinaus Nachtbusse die stündlich über die Grenzen hinausfahren, sprich in naheliegende Dörfer oder auch auf Abruf.
- **Aber auch weiter entfernte Ortschaften und Stadtteile müssen besser angebunden werden!**

Wir setzen uns nicht nur für die Bamberger Innenstadt ein, sondern wollen allen Menschen in Stadt und Land eine gleiche Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bieten. Deshalb muss die Busanbindung auch außerhalb der Stadt stark verbessert werden. Wir streben eine stündliche Taktung an.

- Ein zukunftsfähiges Konzept für den regionalen Omnibusbahnhof (ROB) ist hierfür unabdingbar und muss bereits vor dem Umbau des Bahnhofs angegangen werden. Der ROB ist möglichst zeitnah fertigzustellen, damit etwaige Bahnausfälle durch den Streckenausbau kompensiert werden können. Maßgebliche Kriterien müssen die gute Erreichbarkeit aller Einwohner*innen, Naturschutz und die Entlastung der Straßen sein.

5.4 Weniger Autos für eine lebendige Innenstadt

- Wir werden **5000 neue Parkplätze** am Stadtrand in Form von P+R schaffen. Um zusätzliche Versiegelungen zu verhindern, ist vorzugsweise in die **Höhe** zu bauen.

Die Busverbindung vom P+R in die Innenstadt soll für Anwohner*innen und Arbeitnehmer*innen kostenfrei sein. Der P+R wird mit einem Busknotenpunkt ausgestattet, der zu Hauptverkehrszeiten 15-minütig fährt und mit der großen Busringlinie verbunden ist. Außerdem soll er ein **Fahrradparkhaus** erhalten, sowie softwarebetriebene Leifahrräder und Schließfächer. Zur weiteren Stärkung eines klimafreundlicheren Verkehrs sollen Batterieaufladestationen entstehen, welche unterstützt werden von Solaranlagen, die im Rahmen der P+R-Plätze hinzukommen sollen.

Die Stationen sollen vorzugsweise in Bischberg/Gaustadt, Gartenstadt, Bamberg-Süd/Arena gebaut werden. Letzterer lässt sich in Kombination mit der kommenden neuen S-Bahnstation verbinden.

- **Innenstadtparkplätze** werden **verteuert**. Ausnahmen gelten für 2500 (50%) der Parkplätze für in der Innenstadt **Beschäftigte** und **Anwohner*Innen**. Für diese Gruppen sollen sie **günstig bleiben**.
- **Städtische Dienstfahrzeuge müssen zwingend ökologisch sein.**
- Als Stadtratsfraktion werden wir uns überregional engagieren, um im Landtag die Einführung zur Möglichkeit einer **Drittnutzerfinanzierung** durchzusetzen. Dabei handelt es sich um eine Abgabe von Unternehmerseite für die Nutzung der Infrastruktur und des Nahverkehrs.

Konkret könnte man Unternehmen die Möglichkeit anbieten weniger Stellplätze für ihre Arbeitnehmer*Innen bauen zu müssen und sie stattdessen den ÖPNV finanziell unterstützen zu lassen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Stadtentwicklung zu leisten.

Der motorisierte Individualverkehr, der Güterverkehr und die Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP-Dienste) müssen dadurch reduziert werden, dass man einen optimierten Mix der Verkehrsmittel des Individualverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs schafft und diese Verkehre intelligent steuert und vernetzt.

- Positionen des Bayerischen Städtetags 2018 - 54. Vollversammlung des Bayerischen Städtetags am 18./19. Juli 2018 in Coburg, S.8“ -

5.5 Bamberg die Fahrradstadt

Da Fahrradfahren eine gesunde, Natur schonende und schnelle Transportmöglichkeit darstellt, ist es besonders zu fördern. Gerade weiter entfernte Gemeinden und Stadtteile sollen durch Fahrradschnellwege erreichbar gemacht werden. Ziel ist es Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und den ÖPNV aufeinander abzustimmen, um eine möglichst hohe Effizienz mit minimaler Unfallgefahr zu gewährleisten.

- Wir wollen das **Kontingent für Lastenfahrräder** für Gewerbe & Familien in der Innenstadt erhöhen. Es wird dadurch nicht nur ein angenehmeres Stadtbild geschaffen, sondern ist in zweierlei Hinsicht gesund für Bewohner*Innen. Zum einen durch die sportliche Betätigung zum anderen durch weniger Luftverschmutzung und Lärmbelästigung
- Wenn Radverkehr Vorrang vor Autos haben soll, muss dementsprechend auch der **Winterdienst** dieser Rangordnung Rechnung tragen und deshalb Fahrradwege nutzbar halten.
- Ebenso muss es diebstahlsichere **Abstellanlagen und Absperrvorrichtungen** im gesamten Innenstadtbereich und anderen zentralen Verkehrsknotenpunkten geben.