

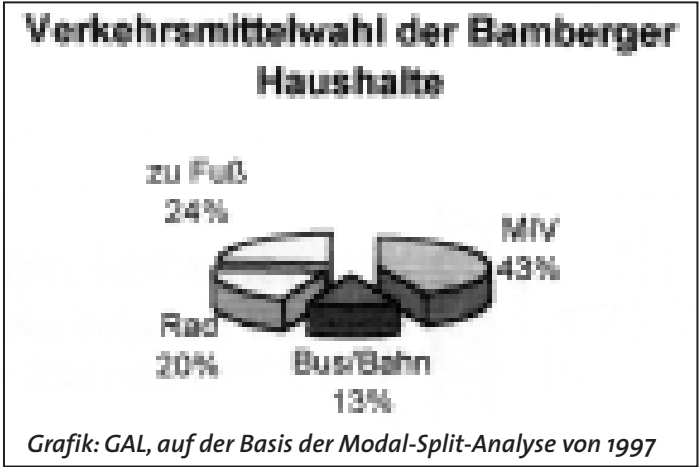
Kunden kommen mit Geld, aber nicht mit dem Auto

Eine wenig bekannte Tatsache: Weit über die Hälfte aller Kunden und Kundinnen kommen zu Fuß, per Rad oder ÖPNV zum Einkaufen

Wenn in Bamberg über Verkehrspolitik diskutiert wird, dann dauert es zumeist nicht lange, bis es heißt: „Aber zum Einkaufen brauche ich doch ein Auto!“ Und die betroffenen Geschäftsleute – zumal in der Innenstadt – ergänzen: „Nur wenn die Autofahrer ohne Schwierigkeiten zu uns kommen können und schnell einen Parkplatz finden, gehen unsere Geschäfte gut!“ Woher sie diese Sicherheit nehmen, ist schleierhaft. Eigentlich könnten und müssten sie es besser wissen. Spätestens seit zwei Untersuchungen über die Verkehrsmittelwahl vorliegen.

Die Mehrheit ist nicht motorisiert
Die erste Untersuchung ist eine repräsentative Befragung von Bamberger Haushalten aus dem Jahr 1997, die von der Stadt Bamberg bei einem externen Fachbüro in Auftrag gegeben wurde. Die Ergebnisse sind eindeutig: 43% aller Wege in Bamberg werden mit MIV (motorisierter Individualverkehr = Auto, Motorrad oder als MitfahrerIn dieser Verkehrsmittel) zurückgelegt. Der größere Teil der Wege, nämlich 57%, fallen aber auf den so genannten Umweltverbund, also Füße (24%)

und Rad (20%) sowie Bus und Bahn (13%) (siehe Grafik). Zum Einkaufen nutzen die BambergerInnen den Umweltverbund sogar noch stärker. 60% kommen mit den Verkehrsmitteln



teln des Umweltverbunds (29% zu Fuß, 16% per Rad, 15% mit Bus und Bahn). Und das, obwohl in diesen Zahlen auch die Einkaufsfahrten in die Gewerbegebiete am Stadtrand enthalten sind!

Landkreisbewohner kommen zu 48% ohne Auto in die City

Im Jahr 1999 nahm das Stadtplanungsamt eine Fußgängererhebung in der Innenstadt vor. Auch diese Untersuchung relativiert die Bedeutung des Autos für den Innenstadtbuch: Über zwei Drittel aller Befragten – egal ob aus Bamberg, aus dem Landkreis oder als TouristIn hier – kamen mit dem Umweltverbund in die Innenstadt. 30,2% mit Bus/Bahn, 24,2% zu Fuß und 13,1% mit dem Rad, nur 32,5% mit dem MIV.

Bei den Innenstadtb Besuchern aus dem Landkreis waren deutlich mehr, nämlich 52% mit dem MIV unterwegs. Das heißt aber auch: Trotz der bekannt schlechten Anbindung des Landkreises mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen immerhin noch 48% aller Landkreisbesucher mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds in die Bamberger Innenstadt.

Aufklärung tut not

Die Stadtverwaltung sollte die Ergebnisse dieser Untersuchungen nicht einfach in den Schubladen des Rathauses verschwinden lassen, sondern offensive Öffentlichkeitsarbeit betreiben, um ein Umdenken auch im Einzelhandel zu bewirken. Auch der Stadtmarketing-Verein und der City-Manager wären hier sehr gefragt.

Eine City-Passage braucht keine Tiefgarage, sondern gute Ideen

Intelligente City-Logistik kann Parkplätze ersetzen – Ein Plädoyer für eine lösungsorientierte Politik

Wenn es in Bamberg um Verkehrspolitik geht, dann bestimmen Reizthemen die Diskussion. Bergverbindung und Sandstraßensperrung sind solche Reizthemen, aber auch der Bau einer Tiefgarage zur City-Passage. Und immer schaukeln sich die Gemüter schnell hoch, weil jede Seite sich mit ihrer Sichtweise wesentlich identifiziert. Dabei gibt es viele Interessen, die berechtigterweise vorgetragen werden: Geschäftsleute wollen Geld verdienen, AnwohnerInnen fordern gesunde Luft, InnenstadtbewohnerInnen wünschen sich eine attraktive und erreichbare City. Die Berechtigung all dieser Interessen wird von niemand bestritten. Der Streit beginnt dann, wenn eines dieser berechtigten Interessen

den anderen übergeordnet wird. Der Einzelhandel meint, bei der City-Passage auf eine Tiefgarage keinesfalls verzichten zu können. Die Tiefgarage erscheint als Symbol für Erreichbarkeit der Innenstadt und für Umsatz. Schwer verständlich in diesem Fall, denn schon die Stadtwerke bringen täglich annähernd 40.000 Fahrgäste zum ZOB und damit vor den Eingang eben der geplanten City-Passage. Nicht genug? Das schon, so stimmen die Tiefgaragenbefürworter zu, aber die KundInnen der City-Passage brauchen ihr eigenes Auto, um schwere Einkaufstaschen zu transportieren. Eine mutige Behauptung, schleppen doch 95% der Leute nur Einkäufe zwischen 1,8 und 2,3 kg

nach Hause – tragbar, wie wir finden. Aber, so der Einwand, im geplanten Großmarkt werden ja gerade Großeinkäufe getätigt, inklusive Bier- und Mineralwasserkästen, und die sind wesentlich schwerer. Doch könnte nicht gerade hier die besondere Attraktivität der City-Passage ohne Tiefgarage liegen? Wäre es nicht sinnvoller, an einem Ausgang einen Transport-Service anzubieten? Wenn hier alle Waren, die in der Bamberger Innenstadt gekauft wurden, abgegeben werden könnten zur Frei-Haus- oder Park-and-Ride-Platz-Anlieferung. Das klappt in anderen Städten. Damit könnten die Betreiber werben: Die Einkaufsstadt Bamberg mit dem besonderen Service. Ein so gestricktes Konzept

würde mehrere Ziele erreichen: Die Stadt würde durch eine Einkaufspassage attraktiver. Weiterer Verkehr würde durch den Anziehungspunkt City-Passage nicht nach Bamberg gelockt. BürgerInnen würden ermutigt, ihr Auto vor den Toren der Stadt abzustellen. Das nun wiederum wäre ein Beitrag zur Senkung des CO-Ausstoßes und der Russ- und Benzol-Belastung in der Innenstadt. Die Verkehrspolitik in Bamberg stagniert seit Jahren. Der einseitige Streit über emotionsbeladene Reizthemen führt nicht weiter. Notwendig ist die Festschreibung von Zielen, über die Konsens besteht, und eine pragmatische Suche nach Lösungen, in die alle diese Ziele integriert werden können.

neigez d Auf die Barrikaden!

Erinnern Sie sich noch an den Oberbürgermeister-Wahlkampf? Da verkündeten ÜBG und CSU vollmundig, wie groß doch der Vorrat an konzeptionellen Gemeinsamkeiten sei. Nach Lauers Wiederwahl werde man auch in der Verkehrspolitik anpacken. Die Wahl ist mehr als ein halbes Jahr vorbei. Weder von Gemeinsamkeiten noch gar von Konzepten ist etwas zu sehen.

Doch gerade in der Verkehrspolitik wäre das dringend nötig. An allen Ecken brennt es. Die Luft in den hoch belasteten Straßen der Altstadt ist nach wie vor schlecht. Aber der Stadtrat beschließt – wenn überhaupt – nur Pseudo- und Alibi-Maßnahmen.

Erfreulich dagegen, dass sich die Bamberger BürgerInnen das alles langsam, aber sicher nicht mehr gefallen lassen wollen. Beispiel Memmelsdorfer Straße: Dort haben die AnwohnerInnen rund eineinhalb Jahrzehnte mit bewundernswerter Geduld die Folgen einer verfehlten Verkehrspolitik ertragen. Denn es war ja der Bau der so genannten „Nordtangente“, der die Memmelsdorfer Straße zur ständig verstopften, lauten und stinkenden Durchgangsstraße machte.

Der CSU, die diese Politik zu verantworten hat, fällt dazu aber nicht mehr ein, als den Verkehr zur Hälfte in die nicht ganz so belastete Zollnerstraße verlagern zu wollen. Die ÜBG schwadroniert wie immer von nicht näher erläuterten Kompromissen, die es einzugehen gelte. Und die SPD hofft auf die Verlängerung der Kronacher Straße, die sich die Stadt in den nächsten Jahren schon auf Grund ihrer miesen Haushaltslage nie und nimmer leisten können. Dabei hätte spätestens der Beschluss, auf der Breitenau einen Park-and-Ride-Platz zu bauen, Anlass sein müssen, eine durchgreifende Verkehrsberuhigung für die Memmelsdorfer Straße zu planen. Dies hätte nicht nur den AnwohnerInnen die längst verdiente Entlastung gebracht, sondern auch Möglichkeit für eine schnelle Busanbindung des P+R-Platzes geschaffen. Nicht nur in der Memmelsdorfer Straße sollten Transparenten hängen. Der Stadtrat braucht Druck, ja gar Drohungen – sonst reihen sich wieder nur Versuchsentwürfe an Diskussionsgrundlagen und Konzeptpapiere. Den verantwortlichen PolitikerInnen muss eins klar werden: Nichts schadet ihnen mehr als das Nichtstun. Und die Kommunalwahl im März 2002 kommt schneller, als man denkt...



Bürgerprotest in der Memmelsdorfer Straße

Foto: Sylvia Schaible