

Stellungnahme des Bamberger VCD

Zwischen Bahnanlage und Brennerstraße

B-Plan 305/F/ck

Die bisher eingearbeitete Kritik vergrößert das Punktekonto der Entwürfe nicht .

- Die Wand der Brennerstraße offen auszuführen, ist eine Retourkutsche gegen die Anwohner, die sich nicht alles gefallen lassen wollen.
- Das untere Geschoß nur zur Hälfte zu versenken, ist eben nur eine halbe Sache.
- Die Wandbegrünung wird nur empfohlen, nicht festgelegt.
- Die abzusehende Verkehrsbelastung als den lärm- und abgastechnischen Anforderungen entsprechend zu deklarieren, ignoriert schon den bisherigen Missbrauch der Brennerstraße.

Da unsere Bedenken und Anregungen bisher nicht in sinngemäßer Weise aufgenommen sind, legen wir sie hiermit noch einmal auf den Tisch und verweisen auf unser Schreiben vom 2. Juni d. J..

Der Knackpunkt des ganzen Vorhabens ist, wie von allen Beteiligten erwartet, das Parkhaus. Daher ein paar Anmerkungen noch dazu.

O Der einzige Sachverhalt, der ein zusätzliches PH im Bahnhofsumfeld sinnvoll machen kann, ist, dass dieses PH die Nachfrage nach Parkplätzen im gesamten Umfeld abschöpft. Doch dieser Effekt tritt nicht dadurch ein, dass man das PH hinstellt. Nur direkte Maßnahmen, die die derzeitigen Parkmöglichkeiten abschaffen, können den gewünschten Effekt erzielen. Von solchen Maßnahmen ist in den Entwürfen bisher nicht die Rede.

O Ohne Einbindung in solche Maßnahmen bleibt die Ankündigung einer Umlenkung des Parkverkehrs ein leeres Versprechen. Ohne Einbindung in solche Maßnahmen wird der einzige Effekt des PH sein, die Fahrt mit dem eigenen Pkw zum Bahnhof attraktiver zu machen. Das hat zur Folge, dass der Kfz-Verkehr zum und vom Bahnhof noch mehr wird. Das wäre grober Unfug.

- O Die Zielzahl 288 ist eine Festsetzung,
- die bereits die heutige Nachfrage grob übersteigt
 - die die Möglichkeiten der Reduzierung der Parknachfrage außer Acht lässt
 - die auf die weitere Vergrößerung des Pkw-Aufkommens Richtung Bahnhof setzt.

Alle drei Voraussetzungen sind von gestern: Sie hintertreiben den Umbau des innerstädtischen Verkehrswesens hin auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz.

O Im jetzigen Format ist der geplante Bau grob überdimensioniert. Die Planung ist rücksichtslos gegenüber Anwohnern und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern, nicht nur in der Brennerstraße , sondern im Quartier insgesamt.

O Zur Seite Brennerstraße: Die Lärmschutzverordnung benutzen Sie dahingehend, bis zu welchem maximalen Wert Anwohner und Straßennutzer zu belästigen eben noch gerichtsfest ist.

Der Zweck von Stadtplanung ist aber, Lebensqualität zu ermöglichen. So versteht es sich von selbst, dass zur Brennerstraße eine geschlossene Fassade geboten ist.

O Die schalltechnische Optimierung von Ein- und Ausfahrtbereich fehlt.
Leitlinien für den Umbau der Brennerstraße in eine verkehrsberuhigte Zone fehlen.

O Die P&R-Anlage Breitenau würde ein zweites Mal – von seinen Erbauern – zur Subventionsruine gemacht. Der erste Streich war das Parkleitsystem (mit dem Wegweiser in die Innenstadt an der Abfahrt von der Memmelsdorfer Straße). Ein Parkangebot unmittelbar am Bahnsteig wäre der zweite Streich.

O Bahnreisende werden bisher schon auf der einen Streckenseite durch die Brachialarchitektur des Atrium-PH begrüßt (oder – nicht weniger schlimm - verabschiedet). Wollen Verwaltung und Rat das gleiche Schockerlebnis nun auch auf der anderen Blickseite erzwingen? Hat nicht mancher gesagt, Bamberg sei die schönste Stadt der Welt? Oder für das Weltkulturerbe wäre nur das Beste gut genug? Man gucke mal von der Brennerstraße aus auf die Atrium-Seite. Und träume dann weiter vom PH Brennerstraße ...

O Die Silbersommerflur ist eine ökologisch wertvolle Flur. Das ist so; das steht nicht in Frage. Für die Anlage rund um das PH geht es aber um eine ganz andere Frage: Welche Art von Botanik ist rund um das PH ökologisch am wertvollsten? Wir haben es hier nicht mit der allgemeinen Frage nach ökologischer Wertigkeit allgemein zu tun. Wir haben eine spezielle Frage für einen speziellen Standort. Hier die allgemeine Antwort auf die allgemeine Frage anzubieten, ist ein unprofessioneller Missgriff.

Das Umfeld des PH braucht üppiges Blattgrün – die schlechten physiologischen Wirkungen von Backsteinmeer und Schotterhalde können nur durch reiche Blattmasse abgefedert werden. Silbersommerflur am Bahngleis ist stadtoökologischer Unfug.

Die Frage ist nicht, ob das PH als singulärer Bau gut geplant ist. Ein PH in der Brennerstraße kann nur begrüßt werden, wenn der durch ein PH hervorgerufene Anstieg des Pkw-Aufkommens zum und vom Bahnhof durch ein Paket von Maßnahmen flankiert wird, die die motorisierte Individual-Anfahrt zum Bahnhof reduziert. Davon ist in den Entwürfen bisher nicht die Rede.

Eine weitere Erörterung des Projekts und seiner Dimensionierung hat nur Sinn, wenn es im Verbund betrachtet wird mit

- flotter Busanbindung aller Stadtteile und Umlandgemeinden an den Bahnhof
- einem Ausbau der Infrastruktur des Radverkehrs (Wegenetz)
- einer stärkeren Nutzung der P&R-Anlagen
- einer kooperativen Einbindung des PH Atrium
- der Auffassung öffentlicher Parkplätze im Bahnhofsumfeld
- der Einrichtung eines Bahnhalt punkts Bamberg-Süd.

Dieses Bündel realistischer und realisierbarer Maßnahmen kann die Dimensionen für ein neues PH Brennerstraße grob schrumpfen oder den ganzen Bau überflüssig machen. Eine probeweise Nutzung des Platzes als ebenerdiger Parkplatz (bei gleichzeitiger Schließung des DB-Parkplatzes an der Ludwigstraße) und der sofortige Einstieg in die Umsetzung der aufgelisteten Maßnahmen schont

- das Bamberger Stadtbild
- die Autofahrer (durch geringere Parkgebühren)
- die ganze Stadt (durch breitflächig geringeres Aufkommen an motorisiertem Verkehr)
- den Kontostand der Stadt (durch deutlich geringere Investitions- und Folgekosten)
- Land und Bund (durch geringere Subventionen)
- die Anwohner der Brennerstraße

Das Projekt PH Brennerstraße ist nicht nach allen Seiten gründlich genug bedacht. Rat und Verwaltung sind gut beraten, wenn sie erst einmal die Hausaufgaben zu Ende machen.

Stellen Sie sich, statt dem singulären Vorhaben PH Brennerstraße, einem Gesamtkonzept: Der Bamberger Bahnhof als Drehscheibe der überörtlichen Mobilität.

Ob ein zusätzliches Parkhaus am Bahngleis Sinn macht, kann sich erst in der Betrachtung des Netzes zeigen, und in der Optimierung des Netzes.