

In der Sache

Bebauungsplanverfahren Nr. 20 für das Gebiet

Jakobsberg

Ecke Wildensorger Straße und Dr. Remeis-Straße

(Fachakademie für Sozialpädagogik, Berufsfachschule für Altenpflege, Wohnheim,
Kindergarten mit Kinderkrippe des Caritasverbandes)

**Stellungnahme des VCD
Kreisverband Bamberg
Stadt und Land**

am 19. April 2010

für das Stadtplanungsamt
der Stadt Bamberg

A

„Grünbetonte Umgebung“

In den Bebauungsplan ist eine umfangreiche Grünordnung eingebunden. Das nutzt Quartier und Stadtbild; das begrüßt der VCD als umwelt- und menschenorientierter Verkehrsverband mit Nachdruck. Für Stadtentwicklung, Umwelt- und Menschenschutz bietet der Plan mehrere Pluspunkte:

- o Der Versiegelungsgrad der befestigten Stellplätze wird verkleinert
- o Die Flachdächer werden begrünt
- o Die kartierten Biotope werden für immer geschützt
- o Die Freiflächen werden offensiv begrünt, so dass durch Rodungen verlorenes Blattvolumen mehr als ausgeglichen wird
- o Von der Straße her wird das Gelände ein grünes Blickfeld bieten
- o Die Grünzüge im Süden des Plangebiets mit Grünverbindung am Westrand werden gestärkt und rechtlich gesichert.

Diese Entscheidungen sind gut für Quartier und Stadtbild. Für welche Gebäude Fassadenbegrünung zu empfehlen ist, sollte noch geprüft werden.

B

Verkehrsbelastungen

Der Bebauungsplan geht von einer deutlichen Vergrößerung des durch die Einrichtungen generierten motorisierten Verkehrs aus. Die Maßnahmen zur Verkehrsverminderung, die ins Auge gefasst sind, tragen nicht weit genug oder gar nicht:

o Mehr Parkplätze zur Verfügung zu stellen, hat noch nie ein Parkplatzproblem gelöst. Es ist eine Weisheit von alters her: Parkplätze anbieten ist wie Tauben füttern - je mehr man füttert, um so mehr kommen. So ist das - und so ist das auch am Jakobsberg. Die Anzahl der Stellplätze zu vergrößern ist eine falsche Antwort und daher nicht genehmigungsfähig.

o In der Prognose des zukünftigen MIV gibt es einen verblüffenden Sprung. 6 Klassen bisher haben 9 Personalparkplätze; 8 Klassen in spe bekommen 32. Vermutlich ist die heute faktische Nachfrage linear hochgerechnet. Das heißt: In Hinsicht auf den zukünftigen MIV-Auftrieb werden die Möglichkeiten für bremsende Mechanismen ignoriert. Das ist ein schlechtes Vorgehen; das ist nicht genehmigungsfähig.

o Der Rest der Prognose ist eine platte Hochrechnung des Status quo. Für sie gilt das Gleiche wie eben gesagt. Ein plattes „Weiter so“ passt einfach nicht mehr in die Landschaft. Nicht in die Landschaft Berggebiet, nicht in die klimapolitische und nicht in die verkehrspolitische Landschaft. Und nicht in die Landschaft der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Bamberg insgesamt. Forderungen aus so angelegten Prognosen sind nicht mehr genehmigungsfähig.

o Auf Seite 11 der Begründung zu dem vorgelegten Plan (mit Umweltbericht, Stand 3. 2. 2010) heißt es: „Um die voraussichtliche Mehrbelastung durch den gesteigerten Parksuch- und Anlieferverkehr zu vermeiden, werden zukünftig 52 personenbezogene Stellplätze ... nachgewiesen.“ Durch die Vermehrung auf 52 personenbezogene Stellplätze wird Anlieferverkehr nicht vermieden. Der Parksuchverkehr, der durch die zusätzlichen Stellplätze entfällt, wird von der avisierten Zunahme der Stellplatznachfrage deutlich übertroffen. So entpuppt sich das o. g. Versprechen als Irreführung.

o Die (vertraglich vereinbarte) Verschiebung der Schulanfangszeiten ist ein sinnvoller Schritt. Sie alleine verschiebt aber die Verkehrsbelastung nur. Statt sie zu verkleinern, wird sie insgesamt eher vergrößert. Denn die Entlastung in der Morgenspitze (u. a.) macht die Wildensorger Straße durchlässiger; also attraktiver; also stärker befahren.

Der Bebauungsplan nimmt die Zunahme des motorisierten Verkehrs als gottgegeben hin. Das ist eine für Quartier und Stadtbild schlechte Entscheidung.

Der Bamberger VCD missbilligt diese Entscheidung und warnt vor den schlechten Wirkungen.

C

Perspektive

Die vertragliche Regelung mit dem Busbetrieb der Stadtwerke (Semestertickets für die Studierenden) ist - bei zweckmäßiger Ausgestaltung und großzügiger Bewerbung ff. - ein hilfreicher und begrüßenswerter Schritt. Damit sind die Möglichkeiten für den Busbetrieb sicher nicht ausgeschöpft. So macht zum Beispiel die Verlängerung der Linie 910 bis zum Parkplatz Würzburger Straße diese Linie zur Ride-Linie. Oder eine direkte Buslinie zum Bahnhof (ohne die Hemmschwelle ZOB): sie wird auch für die anderen verkehrsträchtigen Einrichtungen an Jakobs- und Michelsberg eine neue Qualität

der Busanbindung bringen. Von den Entwicklungsmöglichkeiten für den Radverkehr (zum Beispiel Fahrradstellplätze samt Überdachung und Duschgelegenheit) ist in dem Plan bisher noch gar nichts zu sehen. Hier kann man deutlich nachbessern.

Begrüßenswert ist auch die verstärkte Überprüfung des Parklizenzbereichs. Darüber werden viele schimpfen - aber es geht nicht anders. Und nicht nur die Anwohner werden aufatmen. Der Bamberger VCD wird sich weiter dafür einsetzen, dass die Akzeptanz für solches Vorgehen zunimmt.

Die Urheber des Bebauungsplans stützen ihre Entscheidung, die Zunahme des MIV hinzunehmen, auf das Urteil „Die ermittelte Mehrbelastung an Fahrten liegt in einem vergleichsweise geringen Bereich“. Das ist ein fataler Fatalismus:

- o 100 zusätzliche Fahrten liegen nicht im geringen Bereich, und bei etwa 1800 Fahrzeugen im Standard-Erhebungszeitraum auch nicht vergleichsweise.

- o Auch wenn die Mehrbelastung gering wäre: Es gibt etliche Einrichtungen im Berggebiet, die nur darauf warten, eine je nur „geringe“ Mehrbelastung verursachen zu dürfen. Aber viele „geringe“ Mehrbelastungen führen eben in der Summe zu einer neuen Qualität der Verkehrsbelastung. Man ist gut beraten, jeder einzelnen Mehrbelastung vorzubeugen.

- o Das Berggebiet ist heute bereits mit motorisiertem Verkehr überfrachtet. Für die Entwicklung des Berggebiets kann es nur eine Richtung geben: Weniger Verkehr. Nutzungsänderungen dürfen nur noch genehmigt werden, wenn die Belastungen aus Verkehr kleiner werden.

Das Mediationsverfahren „Mobilität im Berggebiet“ spricht sich vermutlich für die Leitlinie aus „Keine Nutzungsänderungen, die das Verkehrsaufkommen vergrößern“. Selbstverständlich trägt der VCD diese schwächere Aufforderung mit. In einem weiter gesteckten Horizont liegt es für das Bauvorhaben am Jakobsberg aber nahe, so vorzugehen:

- l Das Vorhaben im Hinblick auf die bisher ungenutzten Potentiale umwelt- und menschonender Mobilitätsorganisation überarbeiten lassen.

- l Eine Genehmigung davon abhängig machen, dass die zu erwartende Verkehrsbelastung deutlich kleiner ist als bisher.

In der Zwischenzeit können Verkehrsplaner, Stadtwerke und Ordnungsamt Vorschläge erarbeiten, die zu einer Verkehrsberuhigung am Jakobsberg insgesamt führen. Sie werden die neue Anstrengung des Bauträgers zu einem relevanten Baustein im System

Verkehrsberuhigtes Berggebiet

insgesamt machen.

