

In der Sache

Gesamtstädtisches städtebauliches Entwicklungskonzept

Anmerkungen und Anregungen
des Bamberger VCD

im Mai 2010

Kreisverband Bamberg
Stadt und Land

Der motorisierte Verkehr in unserer Stadt
ist ein Ärgernis:

- der motorisierte Verkehr verdirbt uns die Innenstadt
- der motorisierte Verkehr verdirbt uns das Berggebiet
- der motorisierte Verkehr verdirbt uns die Stadtteile an der Peripherie.

Im Blick auf Straßen und Plätze hatten Rat und Verwaltung bisher vorzüglich eine Leitsorge: Wie können wir den Motorfahrzeugen genügend Fahrbahn und genügend Stellplatz schaffen? Diese Windschutzscheibenoptik war und ist für Bamberg verhängnisvoll, für Bewohner und Gäste, für die Gebäude, für das Stadtensemble. Die Schäden sind seit langem augenfällig - die illegale Schadstoffbelastung in den engen Innenstadtstraßen, die bauliche Zerstörung wie an der Oberen Pfarre, die Horrorarchitektur wie im Balthasargässchen.

Zur Perspektive der Stadtentwicklung gehört selbstverständlich eine Perspektive der Verkehrsentwicklung. In Zeiten von Klimakrise und gesellschaftlicher Alterung ist ein „Weiter so!“ eine schäbige Flucht vor der Zukunft. Nachfrageorientierte Konzepte, die den unersättlichen Anforderungen nach Autogefälligkeit hinterherlaufen, sind für immer passé. Verkehrsentwicklung kann heute nur noch als Verkehrssteuerung verantwortet werden. Diese Steuerung wird auch materialisiert im städtebaulichen Angebot an Verkehrswegen und -flächen und in der städtebaulichen Strukturierung von Straßenräumen und Siedlungseinheiten.

Vor diesem Hintergrund ein paar Anmerkungen und Anregungen zur Stadtentwicklung aus Sicht der Verkehrsentwicklung und im Blick auf Verkehrssteuerung.

Grünräume

Stadtqualität hängt an der Qualität
der urbanen Grünräume.

Dieser grundsätzliche Zusammenhang wird in Bamberg, wenn es zum Treffen kommt, immer wieder missachtet. Die vielen Villen-Neubauten im Berggebiet, das Hotel, das in den Mahr's Bräu-Biergarten gesetzt werden soll, die Pläne für den Garten der Stauffenberg-Villa im Hain sind nur einige der Wirkungen dieser Fehlgewichtung. Das Wort „Baulücke“ ist das Bamberger Unwort schlechthin, und „Nachverdichtung“ ist häufig die billig bemäntelte Zerstörung dringend gebrachter Freiräume. „Schutz der Freiräume“ verdient, die Überschrift für eines der wichtigsten Kapitel im SEK zu sein.

Grünflächen Mitte

Der Hain ist eine grüne Lunge, aber er kann nicht die grüne Lunge für ganz Bamberg sein.

Bamberg braucht eine grüne Lunge
auch in seiner Mitte.

Dafür bietet die Gärtnerstadt beste Voraussetzungen. Ihre Qualitäten und Potentiale sind bisher eher versteckt gehalten und als ruderal behandelt. Sie sollten offensiv entfaltet und zur Anschauung gebracht werden.

Naherholung

In einer weitläufigen Vernetzung der Frei- und Grünräume liegt die Chance, neben der Wohn- und Aufenthaltsqualität auch die Naherholungsqualität zu befördern. Dadurch wird der Bedarf an MIV verkleinert und es ergeben sich positive Rückkopplungen. Leider gibt es Interessengruppen, die die Attraktionskraft unserer Stadt in Rabbatz, Krach & Klamauk behaupten. Das ist ein Irrweg; dieses Rezept ist kontraproduktiv für Mensch, Stadt und Umwelt.

Wir brauchen, ganz im Gegensatz dazu,
naturnahe Räume mitten in der Stadt,
bis zu Wildnis.

Die bisherige Ausrichtung der Bepflanzung von öffentlichen Plätzen und Flächen ist kleinkariert und spießig; sie bietet zudem nur schlechte Vorbilder für private Gartengestaltung. Natur in die Stadt - und die Stadt wird neu als Ort der Naherholung erlebt. „Naherholung - mitten in der Stadt“ - wieder eines der wichtigsten Kapitel im SEK.

Berggebiet

Das Verkehrsaufkommen im Berggebiet
ist eine mittlere Katastrophe.

Viel zu viel, und in manchen Bereichen auch noch rücksichtslos gegen Anwohner und andere Verkehrsteilnehmer. Ein erheblicher Teil ist Ziel- und Quellverkehr; hier hilft nur, die Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel zu erleichtern. Ein erheblicher Teil ist Durchgangsverkehr; hier hilft nur Aussperrung. Zielführende Maßnahmen sind:

- Den Kaulberg für den Durchgangsverkehr Münchner Ring/Innenstadt sperren
- Den Torschuster für den Durchgangsverkehr Wildensorger Straße/Innenstadt und Maienbrunnen/Würzburger Straße sperren
- Die großen Frequenzbringer durch freiwillige Verträge dazu bewegen, die notwendige Mobilität (besonders Schul- und Berufsverkehr) in stadtverträgliche Bahnen zu lenken
- Dem Berggebiet durch Werbung in Stadt & Umland zu besserer Wahrnehmung und mehr Achtung verhelfen

- Kampagnen gegen eine barbarische Einstellung, die solche Gebiete wie Domberg, Stephansberg und Michelsberg als Auto-Bahnen oder Auto-Parkplätze missbrauchen lässt.

Wohnen in der Innenstadt

Wir wollen eine lebendige Innenstadt. In diese Richtung kommen wir weiter, wenn das Wohnen in der Innenstadt wieder attraktiver wird.

Lärm- und Schadstoffbelastung müssen weniger werden, und die Beschneidung des öffentlichen Raums durch den Platzanspruch des motorisierten Verkehrs ebenfalls.

Das alles geht nur, wenn der motorisierte Verkehr in der Innenstadt weniger wird. Also weniger gemacht wird.

Für die Innenstadt

liegen viele gute Vorschläge auf dem Tisch,

zum Beispiel diese:

- Das gesamte Gebiet innerhalb des innerstädtischen Rings als verkehrsberuhigte Zone, einschließlich Lange Straße/Kapuzinerstraße und Königstraße
- In der gesamten Innenstadt Vorrang für Fuß, Rad und Bus straßen- und städtebaulich markieren und verankern
- Die gesamte Innenstadt (und die ganze Insel) als Tempo 30-Zone (Tempo 30 als obere Grenze, bedarfsweise niedriger)
- Keine neuen Tiefgaragen/Parkhäuser in der Innenstadt (und auf der Insel insgesamt)
- Die verkehrserzeugenden Wirkungen des Parkleitsystems abstellen
- Die Busse der Kreuzfahrtschiffe an den Schönleinsplatz (vor die Sparkasse)
- Die Tiefgarage Maxplatz als Anwohnergarage.

Umfeld Bahnhof

- Die Fixierung auf eine „bahnparallele Innenstadttangente“ ist eine für die Stadtqualität insgesamt verhängnisvolle Fehlentscheidung. Für den motorisierten N-S-Verkehr sind die Autobahntangenten und zusätzlich eigens der Berliner Ring in die (Wald- und Gärtner-)Landschaft gebaggert worden. Es ist also bereits ein üppiges Angebot bereitgestellt. Noch ein weiteres N-S-Angebot zu fordern, ist grober Unfug.

- Den Bahnhofsvorplatz als Eingangstor und Abschiedsraum für Bahnreisende zu retten, gelingt nur, wenn die Ludwigstraße zwischen Zollnerunterführung und Kunigundenruhstraße verkehrsberuhigt wird. Aus den Erfahrungen mit stark belasteten Straßen zum Beispiel in Bohmte und Duisburg kann man lernen.

- Im Bahnhofsumfeld sind weite Flächen als Pkw-Stellflächen benutzt und also städtebaulich entwertet. Neue Stellplätze zur Verfügung zu stellen (z. B. in der Brennerstraße) verbessert die Verkehrsbelastung im Quartier nur, wenn mindestens die gleiche Anzahl an anderer Stelle rückgebaut wird. Denn sonst wird der motorisierte Verkehr noch mehr. Die Luitpoldstraße z. B. ist bereits heute derb überlastet; jeder zusätzliche Stellplatz wird die Lage weiter verschlechtern. Neue Stellplatzangebote (wie durch den neuen Parkplatz in der Brennerstraße) sind nur hilfreich, wenn sie in den Rahmen einer Neuorganisation des Stellplatzangebots für Pkw's und der Erreichbarkeit des Bahnhofs mit anderen Verkehrsmitteln insgesamt gestellt werden.

- Ein großer Teil der Verkehrsströme in der Luitpoldstraße ist auf Innenstadt und Berggebiet gerichtet. Ein großer Teil davon kann durch ein offensives Management für die P&R-Anlage Breitenau und das PH Atrium abgefangen und durch die Vergrämung des Kaulbergs großräumig umgeleitet werden.

Die Gartenstädter

sind durch Auto-Bahnen und Armee-Zaun eingekellt.

Auslauf fehlt fast völlig; Lärm dagegen wird
aus allen Richtungen aufgedrängt.

Nächstliegende Veränderungen sind:

- Lärmschutz gegen Berliner Ring, Memmelsdorfer Straße, A 70, Bamberger Kreuz, A 73
- Öffnung des Gebietes um die Seehofweiher und des Hauptsmoorwaldes für die Naherholung, direkten Zugang herstellen (mit Fußgängerbrücke über die A 73)
- Verbesserung des Zugangs zur Innenstadt für den Radverkehr, durch gezielten Ausbau der bisherigen Nebenstrecken und der „Fahrradstraße“ Klosterstraße bis Letzengasse
- Die ganze Gartenstadt als Tempo 30-Zone.

Für andere Stadtteile an der Peripherie sind sinngemäße analoge Empfehlungen zu formulieren.

Megalith

Der Planentwurf, der bisher für das Megalith-Gelände vorgelegt ist, ist von Grund auf verfehlt.

Die Garage mit Häuschen im Grünen -
das kann nicht das Siedlungsbild sein,
mit dem Bamberg lockt.

Ob die zahlreichen Umlandgemeinden gut beraten sind, mit diesem Modell zu werben, sei hier dahingestellt. Bamberg muss mit seinen urbanen Qualitäten werben - damit Platz bleibt für urbane Grünräume.

Industriegebiet Hafen/Laubanger

Angesichts der bereits exekutierten Flächenvernichtung können wir nur fragen: Wem fällt dazu noch etwas ein? Einen landschaftstherapeutischen Wettbewerb ausschreiben? Selbstverständlich würde man sich, indem man dieses Schandmal in das Blickfeld rückt, zuerst einmal weltweit blamieren.

Aber Ideen zur Rettung dieses Stadtteils gibt es sicher nicht ohne hohen Preis ...

Modal-Split

Dass im Modal-Split die Fahrradnutzung bei gut 20 % liegt, sagt nicht, dass Bamberg eine fahrradfreundliche Stadt ist, und angesichts anderer Städte, die mittlerweile die 50 %-Marke ins Visier nehmen, sind 20 % ein ausgesprochen bescheidenes Ziel. Der Radverkehr kann in Bamberg einen viel höheren Anteil bestreiten als heute, und viele Menschen sind dazu auch bereit.

Dafür muss aber das Angebot an die Menschen, das Radwegenetz, einen Qualitätssprung machen.

Das ist auch eine städtebauliche Aufgabe.

Verkehrsberuhigung

Gegen die Belästigung durch den motorisierten Verkehr sind mittlerweile etliche Einzelmaßnahmen auf den Weg gebracht. Viele davon haben aber das Format von Tappelschritten. Straßen und Plätze wurden zu verkehrsberuhigten Zonen - häufig im kleinstmöglichen Umfang. In vielen Straßen wurde das Tempo begrenzt - häufig nur auf kurzer Strecke.

Nun sind allerdings auch Tappelschritte Schritte. Doch dieses Klein-Klein bringt uns nicht zur gewünschten Stadtqualität. Und auch für den motorisierten Verkehr ist es kontraproduktiv, wenn

alle 50 m andere Anweisungen kommen. Der Fahrer weiß häufig nicht mehr, in welchem Anweisungsbereich er sich augenblicklich befindet und wird verwirrt; die kurz aufeinander folgenden Anweisungen lenken die Aufmerksamkeit ab. Beides beeinträchtigt die Verkehrssicherheit.

Verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo x-Zonen, ... werden ihrem Zweck besser gemäß, wenn sie großräumig eingerichtet werden.

Zum Beispiel so:

- Das gesamte Berggebiet als Tempo 20-Zone
- Vom Balthasargässchen bis zum Oberen Stephansberg eine verkehrsberuhigte Zone
- Das gesamte Gebiet innerhalb des innerstädtischen Rings als verkehrsberuhigte Zone, einschließlich Lange Straße/Kapuzinerstraße und Königstraße
- Die gesamte Gartenstadt als Tempo 30-Zone
- Die neue Megalith-Siedlung als autofreie Siedlung
- Das gesamte Berggebiet frei von Durchgangsverkehr.

Gesamtverkehrskonzept

Seit Jahrzehnten gibt es in der Bürgerschaft die Forderung nach einem Gesamtverkehrskonzept. Das ist nie geschafft worden. Es liegt aber auf der Hand, dass es für jede Vision von Bamberg zu den Konstituenten gehört. Das bis heute faktisch weitgehend praktizierte Gesamtverkehrskonzept heißt: Den Motorfahrzeugen die geforderte Fahrbahn und die geforderte Stellfläche bereitstellen - und alle anderen Verkehrsmittel in den Rest quetschen. Das ist ein schlechtes Konzept.

Wir haben zuviel motorisierten Verkehr in der Stadt. Deswegen muss der motorisierte Verkehr weniger werden. Das geht - wenn die anderen Verkehrsmittel attraktiver und der motorisierte Verkehr unattraktiver werden.

Das heißt: gemacht werden.

Das heißt: von Stadtrat und Stadtverwaltung.

Das Verkehrsleitbild von 2001, das den Modalsplit von 1997 festschreibt (und irreführender Weise „Plafondierung“ genannt wurde), ist mittlerweile völlig ungenügend. Auch die gut 20 % Radanteil sind kein Stand, auf dem man sich ausruhen könnte. Die Belastung durch Luftschadstoffe liegt in etlichen Straßenzügen regelmäßig über den gesetzlich zugestandenen Grenzwerten, der Lärm liegt in vielen Stadtgebieten im gesundheitsschädlichen Bereich. Unsere Stadt hat nur eine wünschenswerte Perspektive: der motorisierte Verkehr muss raus aus der Innenstadt und runter im gesamten Stadtgebiet. Nur das kann die Leitlinie für ein Gesamtverkehrskonzept und für ein Stadtentwicklungskonzept sein - die wir beide dringend brauchen.

Überblick

o Die Verkehrsbelastung im Stadtgebiet ist zu hoch; sie ist straßen- und städtebaulich zu verkleinern.

Auch Plafondierung im Sinn von „die erreichte Belastung nicht überschreiten“ ist zu wenig, sowohl in quantitativer Hinsicht als auch in qualitativer.

o Die Alternativen zum MIV brauchen Aufwertung und Attraktivitätssteigerung: die Netze für den Fuß-, Rad- und Busverkehr müssen straßen- und städtebaulich eine neue Qualität erreichen, und die Integration dieser Verkehre in den Gesamtverkehr ebenso.

o Alle Möglichkeiten, Durchgangsverkehre großräumig um die Stadt herum zu leiten, und auf die Innenstadt gerichteten Pkw-Verkehr durch bessere regionale Busangebote und eventuell ergänzte P & R-Angebote abzufangen, offensiv nutzen.

o Tempo 30 flächendeckend, als obere Grenze, durch Straßen- und Straßenraumgestaltung verankern.

- o Das ganze Stadtgebiet als Umweltzone, auch als Signal für Verringerung der Schadstoffbelastung insgesamt.
- o Das Parkleitsystem von Grund auf umstrukturieren zu einem Leitsystem, das den motorisierten Parksuchverkehr verkleinert (statt ihn nur umzuleiten).
- o Möglichkeiten für menschen- und umweltschonende Naherholung sichern, ausbauen und entwickeln.
- o Öffentliche Grünräume erhalten, ausbauen und entwickeln.

Viele Bamberger sind Banausen gegenüber ihrem Erbe und Ignoranten gegenüber ihrer angeborenen Verantwortung. Leider gibt es immer wieder Lokalpolitiker, die sich solche Engstirnigkeit und Kurzsichtigkeit zunutze machen, obwohl sie damit Schaden für die Stadt insgesamt anrichten. Ein unfassbares aktuelles Beispiel ist die Forderung nach einer zusätzlichen Tiefgarage am Schönleinsplatz.

Es sind aber auch viele Bamberger, die an das allgemeine Wohl für Stadt, Menschen und Umwelt denken.

Die Entwicklung unserer Stadt soll nicht kurzfristigen Eigennutz bedienen; sie soll langfristigen Nutzen für alle fördern.

Die städtebauliche Entwicklung soll Menschen und Umwelt zum Wohl gereichen – so wird es gut sein für die Stadt insgesamt.

Für ein für Mensch und Umwelt gutes Stadtentwicklungskonzept

Bamberg, im Mai 2010



VCD

Kreisverband Bamberg Stadt & Land
bamberg@vcd.org oder vcd-bamberg@vcd-bayern.de
www.vcd-bayern.de/bamberg
Josephstraße 9 96052 Bamberg
Telefon: 0951/3013817 oder 29715813
Bundesverband:
www.vcd.org Telefon: 030/280351-0