

In der Sache

Bushalteplatz am Weidendamm

Bebauungsplanverfahren Nr. 104
und parallele Änderung des Flächennutzungsplans
für das Gebiet zwischen Weidendamm und Main-Donau-Kanal

Stellungnahme des VCD Kreisverband Bamberg Stadt und Land

für das Stadtplanungsamt
der Stadt Bamberg

A Unsere Informationsbasis

1. Wir haben etliches Für und Wider, wie es in der Lokalpresse wiedergegeben war, zur Kenntnis genommen, und wir haben uns angesehen, was die Stadt über ihre Homepage (mit Stand 12. 11. '08) zur Verfügung gestellt hat. Auf dieser Basis haben wir überlegt und nehmen wir Stellung .

2. Ob der Weidendamm als Busplatz geeigneter ist als ein anderer Ort, oder ob er überhaupt in die engere Wahl kommt, hängt selbstverständlich von den Alternativen ab, die zur Wahl stehen.

Über untersuchte oder erwogene Alternativen ist in den Unterlagen der Stadt nichts zu

finden. Weder werden die betrachteten Alternativen aufgelistet, noch werden Vor- und Nachteile benannt, noch werden die Gründe dargelegt, die dem Weidendamm den Vorzug geben sollen.

3. Angesichts dieser Beschränktheit unserer Informationsbasis können wir die Wahl des Weidendamms nicht abschließend beurteilen. Wir beschränken uns hier also darauf, die Eignung des Weidendamms zu prüfen und Alternativen anzudeuten.

B Eignung des Weidendamms

1. Wir begrüßen, dass an einem Konzept gearbeitet wird, das Stadtzentrum von Touristenbussen freizuhalten. Besonders am Kranen ergeben sich immer wieder chaotische und gefährliche Zustände. Für die ohnehin übernutzten Straßen der Innenstadt sind die Touristenbusse eine ganz überflüssige Zusatzbelastung.

Die Zielsetzung verdient Dank und hat unsere volle Unterstützung.

2. Die Schwächen des Weidendamms werden in den Unterlagen systematisch kleingeredet. Das geht soweit, dass für den sogenannten Umweltbericht die Qualifizierung als Gefälligkeitsgutachten nahe liegt. Das ist keine Methode, für den Busverkehr die beste Lösung zu finden.

Am Weidendamm sehen wir mehrere bedenkliche Nachteile, besonders folgende:

o Der Abschnitt „Lärmschutzgutachten“ (S. 8) erfasst die Belästigung der Anwohner nicht. Sei es, dass Grenzwerte irreführend benutzt werden, sei es, dass technische Lärmbegutachtung den akustischen Bedürfnissen in einem Wohngebiet in der Regel nicht gerecht wird – selbstverständlich wird während der LGS besonders die Zeit von 9 bis 10 Uhr zur Strapaze. Aber auch der Rest des Tages oder die Zeit außerhalb der LGS werden keine Ruhe finden. Denn zusätzlich zu den immer wiederkehrenden An- und Abfahrten wird es häufig dauerlaufende Motoren geben. Im Sommer wegen der Kühlung, im Winter wegen der Heizung. Bei 20 oder 30 Bussen in der LGS-rush hour oder bei 30 oder 60 Bussen über den Tag verteilt ist das für die Anwohner eine grobe Härte.

o Der Abschnitt „Feinstaubbelastung“ bietet allein den Hinweis, dass Tages- und Jahresmittelwerte während der LGS eingehalten werden. Das wird aller Voraussicht nach auch so sein – aufgrund der zu erwartenden Frequenzverteilung der Busan- und -abfahrten über den Tag und aufgrund des Mechanismus' der Mittelwertbildung. Doch in der 80%-Stunde zwischen 9 und 10 Uhr werden sich hohe Werte einstellen.

Auch diese stundenweisen Extreme sind gesundheitsschädlich. Sie sollten gerade von Wohngebieten ferngehalten werden.

o Von anderen Schadstoffen ist in den Unterlagen nicht einmal die Rede.

o Die Ausführungen zur „Grünordnung“ (S. 9) bringen etliche bedenkens- und beachtenswerte Hinweise. Der vorgesehene Busplatz macht aber alle diese Gedanken zu Makulatur. Die skizzierte Grünordnung lässt sich an diesem Ort gut in die Wirklichkeit bringen – aber nur ohne Busplatz.

o Zur Erweiterung der Parkfläche ist eine mehr als 100 m lange Gabionenwand am Ufer des Kanals vorgesehen. Liegt der Zirkus um die Rampen an der Luitpoldbrücke schon so lange zurück, dass man einen neuen Zirkus vom Zaun brechen will? Die Rampen waren ein Schandfleck für die Flusslandschaft, und die Gabionenwand wäre es auch.

o Der überplante Platz ist heute kein Biotop. Aber er hat das Potential dafür. Falls es praktikable Alternativen gibt, wäre es blind und hohl, eine Fläche, die sich in solcher Weise als Grünzone anbietet, für Asphalt, Kfz-Lärm und Schadstoffe zu vergeuden.

o Die vorgelegten Pläne zeigen, dass die Abwicklung des Anfahrens und Aussteigens bedacht worden ist. Ist die Abwicklung des Einsteigens und Abfahrens ebenso gründlich bedacht?

3. Unsere Bilanz heißt: Ein Bushalte- und -stellplatz der geplanten Kapazität ist für Anwohner und Flusslandschaft eine harte Zumutung.

Als Dauerlösung darf der Weidendamm nicht in Frage kommen.

Daher reden wir im Weiteren nur noch über die Zeit der LGS.

C Alternativen

Etliche Alternativen sind mehr oder weniger häufig und mehr oder weniger ernsthaft genannt worden. Mangels Informationen über gründliche Recherchen enthalten wir uns prophetischer Endgültigkeiten. Einige Anstöße liegen für uns aber doch auf der Hand.

1. Wir weisen besonders auf die Gelegenheit hin, die der Schaeffler-Parkplatz bietet (zwischen Margaretendamm und Regnitz; wir korrigieren damit unseren Sprachgebrauch vom 18. 1.). Er ist vermutlich mit relativ geringem Aufwand zu einem zweckmäßigen Aus-/Einsteigeplatz und Stellplatz umzugestalten.

2. Der Charme dieses Platzes liegt darin, dass er vielleicht mit einem attraktiven Fährbetrieb zur ERBA verbunden werden kann. Flussabwärts, in fußläufiger Entfernung, ist bereits eine Anlegestelle vorhanden (Abb. 1, ohne die Ampel). Auf Höhe der Regnitzausbuchtung flussabwärts am linken Ufer, in der Nähe des Eingangsbereichs der LGS, kann eine Anlegestelle errichtet werden (Abb. 2). Der vorhandene Fußweg, der zur oberen Anlegestelle führt, kann erweitert, die Fähre als „freifahrende Fähre“ schiffrechtlich tituliert und auf der Wasserstraße entsprechend ausgeschildert werden. Für die Einrichtung einer solchen Fährstelle wären, der zeitlichen Begrenzung wegen, vermutlich auch die Schifffahrtsbehörden zu gewinnen.

Der Empfang durch den Fluss und die Fahrt auf dem Fluss ist für die Besucher ein erstes LGS-Event und ein beeindruckendes Alleinstellungsmerkmal der LGS Bamberg.

3. Das Schaeffler-Gelände bietet noch eine zweite Gelegenheit: den ehemaligen Ladeplatz (im stumpfen Winkel von Magazinstraße und Margaretendamm, unmittelbar hinter der Mauer; Abb. 3; den hatten wir in der Kurzfassung „Parkplatz“ genannt). Mit vergleichsweise geringem Aufwand können Margaretendamm und Ladeplatz so strukturiert werden, dass Ein- und Ausfahrt und Aus- und Einsteigen flüssig vonstatten gehen können. So wird eine Stellplatzkapazität erreicht, die in der Größenordnung der Weidendamm-Planung liegt.

Man kann von diesem Platz auch per (provisorischer) LSA (mit besonders breitem Fußgängerfeld) zur Anlegestelle laufen lassen (Abb. 1, diesmal mit Ampel).

4. Parkplatz und Ladeplatz von Schaeffler sind groß genug, um – zusammen mit P3 und P4 – den allermeisten Touristenbussen auf Dauer Abstellmöglichkeit zu bieten. Nur für absolute

Spitzentage wird mehr Platz gebraucht; der lässt sich wohl an der Breitenau finden. P1 und P2 werden überflüssig.

D Allgemeine Gesichtspunkte und Vorschläge

1. Die bisherige Planung setzt darauf, mit *einem* Vorschlag etliche verschiedene Probleme *gleichzeitig* zu lösen. Damit machen sich die Verkehrsplaner die Aufgabe besonders schwer. Häufig tut man sich leichter, wenn man für verschiedene Probleme auch verschiedene Lösungen zulässt. Vermutlich auch hier.

Wir schlagen also vor, die Versorgung der LGS von der Zeit vorher und nachher zu trennen, und auch Aus-/Einsteigen vom Abstellen der Busse.

2. Man muss sich nicht zwingen, die Normalangebote auf die Spitzenlast auszulegen.

Wir schlagen vor, für das Aus- und Einsteigen auch Stufenlösungen ins Auge zu fassen. Etwa so:

Die Fähre als Basisangebot; bei höherem Besucherandrang zusätzlich den Regensburger Ring (ab Anna-Maria-Junius-Straße), evt. mit einer durch Gitter abgetrennten schmalen Busspur. An absoluten Spitzentagen (max 3 bis 4 Tage) wird man alle Register ziehen müssen und zum Beispiel auch die Gaustadter Hauptstraße vor dem ERBA-Gelände einbeziehen, gegebenenfalls mit Umleitung des örtlichen Verkehrs über Grüntal-/Caspersmeyerstraße.

Dabei kann man die Fähre bevorzugt für die mit Bus oder Bahn anreisenden Gäste in Ansatz bringen, als besonderen Leckerbissen. Der in der Werbung für die Anreise mit Bus oder Bahn wirksam genutzt werden kann.

3. Je näher die Stellplätze an den Aus-/Einsteigestellen liegen, umso besser. Jeder Buskilometer, den wir unserer Stadt sparen, ist ein gewonnener Kilometer.

Wir begrüßen, dass der Schaeffler-Parkplatz jedenfalls einbezogen wird und die Wege zwischen Aus- und Einstieg kurz hält. Zusammen mit Ladeplatz, P3 und P4 bietet das eine akzeptable Lösung.

Die Memmelsdorfer Straße ist für alle Busse als Zubringer tabu. Wenn wir davon ausgehen, dass 2012 die Kronacher Straße bis zur Hallstadter Straße reicht, kann der zur Breitenau nötige Busverkehr immerhin weitgehend außerhalb von Wohngebieten geführt werden.

4. Die Ufer des rechten Regnitzarms sind durch die schiffahrtswirtschaftlichen Eingriffe technisch sterilisiert. Wir Bamberger wollen aber auch im Kanal noch die Regnitz sehen können. Das kann nur außerhalb der Uferböschungen erreicht werden – durch eine

naturnahe Gestaltung der an die Böschung anschließenden Flächen.

Das Gebiet zwischen Weidendamm und Kanal eignet sich hervorragend dazu, als „kontrollierte Wildnis“ ausgebaut zu werden. Flächen dieser Art bringen die höchste stadttökologische Wertigkeit; an Flächen dieser Art fehlt es in unserer Stadt. Gerade nach der Saubermann-Orgie entlang des Treidelpfads besteht dringender Bedarf. Die Anwohner werden davon ihren gesundheitlichen Nutzen haben, das Stadtklima insgesamt, und die Ästhetik der Flusslandschaft im besonderen.

E Insgesamt

sehen wir das Unternehmen so:

| Die Schwierigkeiten der verkehrlichen Anbindung der ERBA-Halbinsel für Besuchermassen sind vor Abgabe der Bewerbung für eine ERBA-LGS nicht bedacht worden. Das war fahrlässig. Nun wird der Abteilung Verkehrsplanung aufgedrückt, Wunder zu vollbringen.

| Selbstverständlich liegt es nahe, zum Weidendamm zu greifen. Denn seine Entfernung und der vorhandene Fußweg zur LGS passen hervorragend. Doch die Nachteile des Weidendamms ziehen die Waagschale weit nach unten. Auch für die Zeit der LGS wäre er nur eine schlechte Lösung. Und ein Ausbau nur für die Zeit der LGS wäre eine besonders schlechte Lösung.

Die abzusehenden Schäden für Anwohner, Umwelt und Flusslandschaft machen das geplante Vorhaben zu einer letzten Notlösung.

| Der Eindruck, den Stadtrat und Verwaltung

bisher vermittelt haben, ist, dass einerseits Alternativen nicht ernsthaft gesucht und analysiert worden sind, und dass andererseits die Einwände von AnwohnerInnen und anderen nicht einbezogen worden sind.

Deswegen empfehlen wir, die etlichen vorgeschlagenen Alternativen (gegebenenfalls nochmals) einer gründlichen und ernsthaften Prüfung zu unterziehen. Als methodische Neuorientierung empfehlen wir, nicht länger nach der *einen* Lösung für *alle* Fragen zu suchen, sondern nach spezifischen und differenzierten Lösungen.

| Vielleicht ist das Konzept *Schaeffler-Parkplatz plus Fähre* doch zu realisieren. Dann hätten wir eine Lösung ohne verhängnisvolle Eingriffe und mit deutlich weniger Schädwirkungen, vielleicht sogar mit deutlich geringerem Aufwand. Die Spaßkomponente gäbe es als Sahnehäubchen obendrauf.

Bamberg, 19. Januar 2009