

In der Sache

Vorbereitende Untersuchungen
„Bahnhof“

Stellungnahme des VCD
Kreisverband Bamberg
Stadt und Land

für das Stadtplanungsamt
der Stadt Bamberg

Der Kfz-Riegel Ludwigstraße

Das Untersuchungsgebiet hat mehrere schwierige Stellen. Das größte Handicap sind die Kfz-Kolonnen in der Ludwigstraße. Die „bahnparallele Innenstadtangente“ soll auch in Zukunft 20000 Kfz unmittelbar vor dem Bahnhofsausgang vorbeibrettern lassen? Das hieße: Weiterhin Empfang in Bamberg durch einen Riegel aus Blechlawinen, Abgasen, Lärm, Gefährdung. Dann bliebe es dabei, dass der erste Eindruck von Bamberg ein schlechter Eindruck ist.

In bezug auf den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld ist dieser Verkehr zum allergrößten Teil Transitverkehr. Der hat mit dem Bahnhof nichts zu tun, und ist für das Bahnhofsumfeld nichts anderes als ein derber Störfaktor.

Die vormalige Entscheidung, die Ludwigstraße als Tangente auszuwählen, erzwingt heute die städtebauliche Aufgabe, ihre negativen Wirkungen zu deckeln. Wie können die Verkehrsströme zwischen Zollnerunterführung und Pfisterüberführung deutlich verkleinert werden (ohne eine Innenstadtstraße zu belasten)? Kann man zum Beispiel Fahrzeuge, die von der Starkenfeldstraße kommend nach der Brücke rechts abbiegen wollen, über die Annastraße in die Brennerstraße leiten? Welche von den Fahrzeugen, die aus Richtung Hallstadt kommen, kann man zum Berliner Ring leiten? Lässt sich die Brennerstraße weitergehend einbeziehen? Wir empfehlen dringend, alle Möglichkeiten auszuloten, um den Fahrzeugdurchsatz vor dem Bahnhof deutlich unter die 20000 zu bringen.

Die zweite Frage ist: Wie kann der verbleibende Kfz-Riegel in seinen schädlichen Wirkungen gemildert werden? Selbstverständlich machen 50 km/h ein derb anderes Erscheinungsbild als 20 km/h, und 5 km/h machen das Bild noch einmal wesentlich besser. Wir empfehlen daher, die Ludwigstraße von der Klosterstraße bis zur Kunigundenruhstraße als Verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen.

Unsere Stadt hätte damit gute Chancen, in das EU-Projekt Shared Space einbezogen zu werden. Auch aus Bohmte und Duisburg lassen sich erprobungswürdige Anregungen destillieren.

Der Quartierspark

an der Ecke Klosterstraße / Spiegelgraben ist für das Untersuchungsgebiet ein Schritt nach vorne. Leider ist er nur ein Bonsai-Park, in seinen Dimensionen mickrig. Das Quartier braucht mehr Auslauf, mehr öffentlich zugängliches Grün im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld. Die gepflasterten, geteerten oder betonierten öffentlichen Flächen im Untersuchungsgebiet sind vom privaten Grün hermetisch abgetrennt. In einer solchen Umgebung ist die Nutzung von Erdoberfläche für öffentliches Grünzeug die höchstwertige Nutzung, die es überhaupt gibt. Gibt es nicht Anlieger, die gewonnen werden können, privates Grün (oder Parkplatz-Brachen) für den allgemeinen Genuss zu übereignen?

Für die Lebensqualität des Quartiers wird das noch einmal einen Sprung bringen.

Die Luitpoldstraße

ist bereits heute durch das Kfz-Aufkommen überlastet und fehlbelastet. Die Erleichterung der Anbindung durch den Ausbau der Tangente kann das Kfz-Aufkommen weiter vergrößern. Die Schadstoffbelastung ist heute - auch bei günstigen meteorologischen Umständen - schon so hoch, dass das BImSchG greift und zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs auffordert.

Es ist fraglich, ob die Sperrung der Zollnerunterführung für den MIV ausreicht, die Frequentierung der Luitpoldstraße soweit zu verkleinern, dass einerseits die Luftqualität aus der permanenten Warnzone herauskommt und andererseits die Straße eine Chance bekommt, ihr Boulevard-Potenzial wieder zu entfalten. Mit einer Frequentierung wie heute ist beides unmöglich.

Für Anwohner wie Gewerbe wird es ein Gewinn sein, wenn auch die Luitpoldstraße zum Verkehrsberuhigten Bereich aufgewertet wird.

Fußwege

Wie die Fußwege gestaltet werden können, wird erst in der nächsten Entwurfsphase zu diskutieren sein. Dass die Verbindungen zu den Schulen in BA-Ost bereits Ihr besonderes

Augenmerk gefunden haben, ist des Dankes wert. Zwischen Memmelsdorfer Straße und Zollnerstraße ist in der Ludwigstraße bisher keine Fußgängerquerung vorgesehen. Das ist eine lange Strecke; es wird sich eine geschickte Platzierung finden lassen.

Die neuen Querungshilfen in der Luitpoldstraße sind eine wertvolle Verbesserung gegenüber heute. Die Grünzeiten für den rechten Fußgängerüberweg Bahnhof - Luitpoldstraße sollten mindestens verdoppelt werden.

Radwege

Auch die Erörterung der Radwege kommt erst in der nächsten Etappe. Die bisher vorgesehenen Verbindungen werden alle dringend benötigt. Die heute vorhandenen Verbindungen, insbesondere die Haupt-Radstraße Zollnerstraße / Klosterstraße / ..., bedürfen dringend der Aufwertung und der straßentechnischen Optimierung.

Auch die im Entwurf ausgewiesenen Parkgelegenheiten für Räder werden voraussichtlich bald ausgeschöpft sein. Weitere mögliche Parkplätze sollten bereits ins Auge gefasst und verbindlich in Vorrat gehalten werden. Dass alle Radparkplätze überdacht sein werden, ist eine zeitgemäße Entscheidung. Es empfiehlt sich, das Management der Radparkplätze bereits vor der Auswahl der Anlagentechnik zu entscheiden.

Stadtbusverkehr

Die heutigen Bushaltestellen in der Luitpoldstraße gehören noch zu der PR-Phase „Von der Busbenutzung abschrecken!“. Ihre Neugestaltung kann sich bereits die nächste Entwurfs-etappe zur Aufgabe machen. In diesem Zusammenhang ist auch (wieder) zu erproben, ob in der Luitpoldstraße (von Bahnhof bis Brücke) zwei Haltestellen platziert werden können statt der einen vor dem Luli. Die Busnutzung der Kunden der Luitpoldstraße ist heute verschwindend gering. Es wird hilfreich sein, wenn die Förderung der Busnutzung bereits jetzt in die Planungen eingearbeitet wird. Die Geschäfte wie die sozialen und kulturellen Einrichtungen rings um die Luitpoldstraße

werden Nutzen davon haben, und die Anwohner auch. Das Quartier insgesamt wird belebter.

Ein ROB

Eine Drehscheibe für den städtischen und regionalen Busverkehr in unmittelbarer Nähe zu den Bahngleisen begrüßen wir außerordentlich. Dieses Angebot fehlt seit langem; es wird Bus- und Bahnbenutzung erleichtern und ihr und ihrem Image neuen Aufschwung geben.

Wir werden es selbstverständlich auch sehr begrüßen, wenn der ROB so angelegt werden kann, dass das markante und ensembleprägende Gebäude Ludwigstraße 18 erhalten bleibt.

Kfz-Stellplätze

Wie viele und welche große Flächen im Untersuchungsgebiet heute als Kfz-Stellplätze missbraucht werden, ist haarsträubend. Wenn man davon ausgeht, dass die landläufige Pkw-Fixierung auch die nächsten 10 Jahre andauern wird, ist es ein nennenswerter Fortschritt, wenn ein Großteil dieser Fahrzeuge unterirdisch deponiert wird. In diesem Sinne begrüßen wir Ihren Ansatz, Anwohner und Geschäftsleute für die Nutzung von Tiefgaragen zu gewinnen.

Ebenso wichtig ist, die Nutzung des Atrium-Parkhauses zu erhöhen. Kommunal ausgehandelte Regelungen für Anwohner-Parken können vielleicht ein attraktives Angebot sein; mit den umliegenden Geschäftsleuten lässt sich eine offensive Bewerbung des Parkhauses organisieren; die Bahn kann für ihre Pkw-Parkplatzkunden von der Innenstadtseite nach Auflassung des bisherigen Parkplatzes Parkangebote aushandeln.

Die entsetzliche Optik der Brachialarchitektur von Atrium und Parkhaus und dieses Abschnitts der Ludwigstraße insgesamt auszubügeln, sehen wir in dem Entwurf bisher keine Vorschläge. Wir bitten Sie herzlich: Legen Sie da nach!

Zum Weiteren

Das vordringlichste Problem bei der Neugestaltung des Bahnhofumfelds ist der Kfz-Verkehr. Wenn man eine Umfrage macht, dann ist ganz egal, wann, mit welchen Personen und an welcher Stelle: Das Verkehrsgeschehen rund um die Abzweigung Ludwigstraße / Luitpoldstraße wird von vielen Menschen als chaotisch, bedrängend und beängstigend erlebt. Das ist für uns Bamberger schlecht, und besonders schlecht für alle Anlieger, sowohl für Anwohner wie für Geschäftsleute. Und es ist schlecht für den ersten Eindruck, den unsere mit der Bahn anreisenden Gäste gewinnen. Das Panorama, das unsere Stadt dem Türbogen des Bahnhofsgebäudes bietet, ist zwar nicht ihre Visitenkarte, aber ihr

erstes starkes Signal. Es krallt sich bekanntlich fest - und kann alle Anstrengungen der Tourismusorganisation sabotieren.

Wir wollen eine menschengemäße Stadt, und also eine Stadtentwicklung, die ihre Proportionen vom Menschen her gewinnt. Wir wollen grüne Quartiere und Straßen zum Leben. Dahin kommt man nur, wenn Stadtentwicklung sich von den Perspektiven der Fußgänger, Radler, Bus- und Bahnbenutzer leiten lässt.

Sie haben in Ihrem Entwurf bereits erkennbare Schritte in diese Richtung gemacht. Wir wünschen Ihnen den Mut und die Kraft, in der weiteren Detaillierung weitere Schritte in diese Richtung zu gehen.

Eine gute Hand!

Bamberg, 10. 12. 2008

