

Kleine Schritte wären möglich ...

... doch die CSU stellt sich als Bremsklotz gegen jeden verkehrspolitischen Fortschritt

In der gaz 63 haben wir den Stillstand beklagt, der Bamberg's Verkehrspolitik in den letzten Jahren kennzeichnet. Offenbar sehen nicht nur wir das so. Das Agenda-Verkehrsforum macht nämlich ebenfalls Druck – und verlangt vom Stadtrat endlich Taten, und sei es in Form von Einzelmaßnahmen. Natürlich müssen solche Einzelmaßnahmen zum Gesamtkonzept – dem derzeit gültigen Verkehrsentwicklungsplan also – „passen“. Wenn dies der Fall ist, dann spricht nichts dagegen, solche Projekte stufenweise oder auf Probe zu realisieren. Schauen wir uns also vier derzeit häufig diskutierte „Problemfälle“ unter diesem Vorzeichen etwas genauer an.



Sandstraße

Photo: Erich Weiß

Sperrung der Sandstraße

Eine alte, eine uralte Forderung der GAL. Um den Widerständen (vor allem aus Gaustadt!) den Wind aus den Segeln zu nehmen, sollte hier schrittweise vorgegangen werden. Ein wesentlicher Schritt nach vorne wäre schon, die Sandstraße ab Markusbrücke, mindestens aber ab Elisabethenkirche als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen. Dann muss im Schrittempo gefahren werden, alle Verkehrsteilnehmer haben gleiche Rechte und müssen aufeinander Rücksicht nehmen.

Gleichzeitig müsste das Durch-

fahrtsverbot am Abend und am Wochenende erheblich besser überwacht werden. In einer solchen verkehrsberuhigten Zone könnten dann auch Freischankflächen vor den Gaststätten (eine Reihe, ohne die Durchfahrt von Bussen oder Rettungsfahrzeugen zu behindern) genehmigt werden. Unter Umständen sollten werktags ab 18 Uhr und samstags ab 14 Uhr kleinere Busse für die Linie 26 eingesetzt werden.

Aus Sicht der GAL empfiehlt es sich, die Verkehrsberuhigung in der Sandstraße mit den schon lange diskutierten Schleifenlösungen im Berggebiet zu verbinden und die neuen Regelungen für mindestens ein Jahr zu erproben.



Lange Straße

Photo: Erich Weiß

Neue Tiefgarage unter dem Schönleinsplatz und/oder am Luitpoldeck

Es ist ja in Bamberg seit langem so, dass es viele Verkehrspolitiker gibt, für die zusätzliche Parkplätze die Lösung aller Probleme bedeuten. Diese Argumentation geht jedoch an der Realität vorbei. Tatsache ist, dass die in der Innenstadt vorhandenen Parkeinrichtungen meist nur zwischen 60 und 80 % ausgelastet sind und im Parkhaus Schützenstraße und in der Tiefgarage Georgendamm eine große Anzahl der Stellplätze sogar an Dauerparker vergeben ist.

Selbst wenn also im Straßenraum endlich Stellplätze aufgelöst würden zugunsten von mehr



Parkhauseinweisschilder Friedrichstraße

Photo: Sylvia Schaible

Platz zum Flanieren, Aufhalten und Spielen, böten die vorhandenen Tiefgaragen und Park-

häuser genügend Kapazitäten für die Einkäufer in der Stadt. Fazit: Für ein oder gar zwei zu-

sätzliche Tiefgaragen gibt es keinerlei Notwendigkeit.



Karstadt-Tiefgarage

Photo: Erich Weiß

Anbindung der Tiefgarage unter dem Maxplatz

Die Tiefgarage (TG) unter dem Maxplatz ist ein verkehrspolitischer Fremdkörper im Herzen der Bamberger Innenstadt. Auch ein Parkleitsystem wird die dort existierenden Verkehrsprobleme nicht lösen – das hat schon die Verkehrsanalyse zum dynamischen Parkleitsystem festgestellt. Da die Fa. Karstadt

sicherlich nicht bereit sein wird, die eben frisch sanierte TG in eine Quartiertiefgarage umzuwidmen, könnte eine geänderte Zufahrt die Probleme zumindest lindern.

Eine Zufahrt über den Heumarkt müsste ohnehin ange-dacht werden, wenn die „neue“ Kettenbrücke tatsächlich für den MIV gesperrt und dort nur noch Zulieferverkehr zugelassen wird. Eine solche Lösung würde jedoch zu einem Zielkonflikt führen, denn die Zu- und ge-

benenfalls auch Abfahrt über den Heumarkt und Holzmarkt würde diese Plätze extrem abwerten. Die einzige Alternative, die dies vermeidet, wäre eine Zufahrt über Heinrichsdamm und Hauptwachstraße. Wenn die Hauptwachstraße gleichzeitig als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und optisch aufgewertet wird, könnte dies sogar den positiven Nebeneffekt haben, dass aus dem Norden kommende Autofahrer in die TG Georgendamm ausweichen.

Das grundsätzliche Problem bleibt aber: Die CSU und ihre Anhängsel im Stadtrat wollen über Einzelmaßnahmen gerade verkehrsberuhigender Art nicht reden, solange nicht die von ihr befürworteten „harten“ Infrastrukturmaßnahmen (Kronacher Straße, Parkleitsystem, mehr Parkplätze in der Innenstadt, TG Promenade, TG Schönleinsplatz, Parkhaus Luitpoldeck) realisiert sind. Da mag ihr verkehrspolitischer Sprecher, StR Heller, noch so wohlklingende „Visionen“ verbreiten. Doch solange dies so ist, gibt es in Bamberg eine – leider immer noch zu einflussreiche – 19-köpfige Bremser-Fraktion, die Einzelmaßnahmen wie in der Sandstraße abblockt. Und damit wären wir doch wieder beim eingangs beklagten Stillstand ...



GALiges — Zammgezwick, aber nix gespart

„Zammzwickn“ – im Namen der Haushaltskonsolidierung! So lautete die Parole der Stadtverwaltung im September 2003, als man dem Finanz- und Wirtschaftssenat empfahl, sieben öffentliche Toilettenanlagen zu schließen. Auf diese Weise sollten insgesamt 30.000 Euro jährlich eingespart werden. Die Senatsmitglieder trugen die Entscheidung schließlich bei sechs stillen Örtchen mit, da es sich nicht gerade um die zentralsten und meistfrequentierten handelte.

Doch bei den Haushaltsberatungen im Dezember 2004 forderte das zuständige Amt überraschenderweise 14% mehr statt weniger Mittel als im Vorjahr an, genau gesagt 153.960 Euro. Be-

gründung auf Nachfrage der GAL-Fraktion: Die erwartete Kostenreduzierung sei nicht eingetreten, weil man lediglich solche Bedürfnisanstalten geschlossen habe, die ohnehin keine großen Kosten verursacht hätten. Echte behördliche Glanzleistung!

Jetzt haben die Bürger und Bürgerinnen, die von dringlichen Nöten getrieben weite Toilettenwege zurücklegen müssen, nicht mal mehr das hehre Ideal vor Augen, ihren körperlichen Einsatz zugunsten der städtischen Kassenlage zu erbringen.

„Zammzwickn“ – für die Falschrechner im Rathaus. Müsste die Parole jetzt so lauten?