

# Lebenslauf

## der Vorlage mit den Beschlüssen aller Gremien



<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2011/0536-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status: öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 20.10.2011 Referent: Ilk Michael Amtsleiter: Lang Harald Sachbearbeiter: Bernhard Leiter
<b>Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet"</b>	
<b>Aktueller Umsetzungsstand der Beschlüsse</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
16.11.2011	Umweltsenat
	Zuständigkeit
	Entscheidung

### I. Sitzungsvortrag:

#### 1. Ausgangslage:

Beschluss Stadtentwicklungssenat vom 23.11.2010:

1. Der Stadtentwicklungssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Stadtentwicklungssenat beschließt die Konvention aus dem Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" als Handlungsleitfaden für die Stadt Bamberg.
3. Der Stadtentwicklungssenat beschließt (vorbehaltlich der Mittelbereitstellung) folgende weitere Vor- gehensweise und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung:
  - 3.1. Im Berggebiet ist ein Gesamtkonzept „Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an Straßen“ zu entwickeln. Das Ergebnis ist dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.
  - 3.2. An der Lichtsignalanlage Balthasargäßchen ist zu untersuchen, wie die Grünzeit für Fußgänger optimiert werden kann. Die Ergebnisse sind dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.
  - 3.3. Die Planungen für die Umgestaltung der Engstelle am Torschuster sind weiter voranzutreiben und dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.
  - 3.4. Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung des Domplatzes für Reisebusse sind nur noch in begründeten Einzelfällen zu genehmigen.
  - 3.5. Die Stellplätze in der Sternwartstraße werden in Stellplätze für Bewohner und Kurzzeitparker [Höchstparkdauer 3 Stunden] umgewidmet.
  - 3.6. Das Lizenzgebiet „Jakobsberg“ wird im Bereich der Bildungseinrichtungen im Haus St. Elisabeth am Jakobsberg gemäß Plan des Stadtplanungsamtes vom 23.11.2010 erweitert.
  - 3.7. Der Stadtentwicklungssenat empfiehlt dem Aufsichtsrat der Stadtwerke, die Verlängerung der Linie 910 bis zum Parkplatz an der Würzburger Straße zum nächsten Fahrplanwechsel umzusetzen.
  - 3.8. Der Stadtentwicklungssenat billigt die probeweise Einführung eines Bus-Shuttles am Stephansberg. Über die Erfahrungen ist im Stadtentwicklungssenat zu berichten.
  - 3.9. Das Pilotprojekt Nr. 69 ist mit aufzunehmen.

#### 2. Aktueller Stand:

Inzwischen hat sich aus den Teilnehmern des Mediationsverfahrens und aus anderen interessierten Personen ein „Aktionsbündnis Berggebiet“ zusammengefunden, das die Umsetzung der Konvention und der beschlossenen Maßnahmen begleitet.

Soweit dies im Rahmen der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen möglich war, wurden die beschlossenen Pilotprojekte weiter vorangetrieben. Im Folgenden ist der jeweilige Planungsstand der beschlossenen Maßnahmen dargestellt:

Zu 3.1.

Im Berggebiet ist ein Gesamtkonzept „Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an Straßen“ zu entwickeln. Das Ergebnis ist dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.

In einem ersten Schritt wurden in Absprache mit dem „Aktionsbündnis Berggebiet“ die Stellen lokalisiert, an denen die Fußgänger bei Queren der Fahrbahn Probleme haben. Weiterhin wurden alle relevanten vorhandenen Daten für diese Stellen zusammengestellt, Stellungnahmen der fachlich zuständigen Dienststellen eingeholt und eine Handlungsempfehlung erarbeitet. Die Ergebnisse sind in der Anlage 4 zusammengestellt.

Es wird vorgeschlagen, die jeweiligen Handlungsempfehlungen zu beschließen.

Hinweis: Die Anordnung von Zebrastreifen wird in der Verwaltung bei den zuständigen Fachämtern überwiegend kritisch gesehen. Dies wird auch gestützt durch die Ergebnisse der Unfallforschung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., die zwar die Sicherheit von Zebrastreifen (Fachjargon: Fußgängerüberwege) betont, aber nur dann, wenn keine Kompromisse bei der Planung gemacht werden. Es sollte deshalb auf Zebrastreifen verzichtet werden, wenn auch nur eine der nachfolgend genannten Sicherheitskriterien nicht eingehalten werden kann:

- Gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung;
- Gute Sichtbeziehungen auf den Zebrastreifen und die Wartefläche (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen);
- Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit;
- Zusätzliche Beleuchtung.

Mittelinseln erhöhen zusätzlich die Sicherheit von Zebrastreifen und sollten, wo immer es möglich ist, auch eingesetzt werden.

Zu 3.2.

An der Lichtsignalanlage Balthasargäßchen ist zu untersuchen, wie die Grünzeit für Fußgänger optimiert werden kann. Die Ergebnisse sind dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.

Hierzu wurde in Abstimmung mit dem Verkehrsbetrieb ein Vorschlag mit etwas verringerten Fußgängerwartezeiten erarbeitet (vgl. Anlage 6).

Zu 3.3.

Die Planungen für die Umgestaltung der Engstelle am Torschuster sind weiter voranzutreiben und dem Stadtentwicklungssenat zur Beratung vorzulegen.

Die Planungen für die Umgestaltung der Engstelle am Torschuster liegen inzwischen incl. Kostenschätzung vor.

#### **Beschreibung der Planung**

##### **Ausgangslage:**

In der Engstelle am Torschuster sind derzeit nur minimale Gehwege (0,40 m – 1,30 m) vorhanden. Diese Gehwege werden bei Kfz-Begegnungsverkehr teilweise befahren, da die Fahrbahn für Begegnungsverkehr nicht ausreichend breit ist. Ausreichend breite Gehwege **und** gleichzeitig eine für Kfz-Begegnungsverkehr ausreichend breite Fahrbahn sind **nicht möglich**. Die Engstelle wird in beiden Richtungen mit dem Stadtbus der Linie 910 im 15-min-Takt befahren.

##### **Ziel:**

Ziel ist es, dem Fußgänger eine ausreichend breite, vor dem Fahrverkehr geschützte Fläche anbieten zu können und gleichzeitig die Engstelle auf eine konstante Breite zu reduzieren, wodurch klar ersichtlich wird, dass Kfz-Begegnungsverkehr hier nicht möglich ist. Dazu wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, wobei sich zwei Varianten als realisierbar herauskristallisiert haben:

- Variante A mit Hochbordgehweg;
- Variante B als niveaugleicher Ausbau mit Pfostenreihe als Abgrenzung zwischen Gehbereich und Fahrbereich.

Da bei Variante A der Gehweg nur eingeschränkt gegen Überfahren geschützt werden kann und aufgrund der Engstellensituation der Begegnungsverkehr Rad/Bus nicht unproblematisch ist, wird die Variante B (niveaugleicher Ausbau mit Abtrennung durch Pfosten) empfohlen. Bei dieser Variante wird die Idee „Shared Space“ aufgegriffen, der Verkehrsraum ist für Fußgänger und Radfahrer besser nutzbar. Weiterhin wird eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit für diesen Bereich auf Tempo 10 vorgeschlagen.

(siehe Pläne in der Anlage 7)

Die Kosten für diese Maßnahme betragen nach der Kostenschätzung des Ing.-Büros Höhnen + Partner 130.000 €. Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2013 vorgesehen (Billigung durch den Stadtrat und Finanzierung vorausgesetzt).

Zu 3.4.

Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung des Domplatzes für Reisebusse sind nur noch in begründeten Einzelfällen zu genehmigen.

Eine entsprechende Verfügung wurde vom Straßenverkehrsamt erlassen und wird bereits angewandt. Genehmigungen werden grundsätzlich nur für Fahrten mit gehbehinderten Personen erteilt. (Weitere Ausnahmen z.B.: Regensburger Domspatzen singen im Gottesdienst im Dom; Bamberger Symphoniker müssen ihre Instrumente zum Domplatz fahren,...)

Bisher erteilte Ausnahmegenehmigungen:

2010: 136

2011: 89 (Stand 12.9.2011)

Zu 3.5.

Die Stellplätze in der Sternwartstraße werden in Stellplätze für Bewohner und Kurzzeitparker [Höchstparkdauer 3 Stunden] umgewidmet.

Die Maßnahme ist bereits umgesetzt.

Erste Erfahrungen:

Ziel war, im oberen Bereich der Sternwartstraße die Dauerparker zu reduzieren. Dazu wurden diese Stellplätze als Mischnutzung (Bewohnerstellplätze bzw. Kurzparker mit Parkscheibe) ausgewiesen. Weiterhin wurde vor der Brauerei eine Lieferzone eingerichtet, die nachts dem Bewohnerparken zur Verfügung steht. Diese Maßnahmen haben sich inzwischen eingespielt und bewährt.

Zu 3.6.

Das Lizenzgebiet „Jakobsberg“ wird im Bereich der Bildungseinrichtungen im Haus St. Elisabeth am Jakobsberg gemäß Plan des Stadtplanungsamtes vom 23.11.2010 erweitert.

Die Maßnahme ist bereits umgesetzt.

Erste Erfahrungen:

Das Lizenzgebiet wurde erweitert und Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Der im städtebaulichen Vertrag mit dem Betreiber vereinbarte Bus-Shuttle kann nicht wie geplant umgesetzt werden, da die Schülerinnen der Bildungseinrichtungen im Haus St. Elisabeth aus rechtlichen Gründen kein Semesterticket erhalten können.

Wenn ab Nov. 2011 Die Linie 910 bis zum Parkplatz an der Würzburger Straße verlängert wird, steht den Schülern jedoch eine weitere Alternative zur Verfügung.

Zu 3.7.

Der Stadtentwicklungssenat empfiehlt dem Aufsichtsrat der Stadtwerke, die Verlängerung der Linie 910 bis zum Parkplatz an der Würzburger Straße zum nächsten Fahrplanwechsel umzusetzen.

Die Linie 910 wird mit dem Fahrplanwechsel ab Herbst 2011 probeweise für ein Jahr verlängert.

Zu 3.8.

Der Stadtentwicklungssenat billigt die probeweise Einführung eines Bus-Shuttles am Stephansberg. Über die Erfahrungen ist im Stadtentwicklungssenat zu berichten.

Die entsprechenden Finanzmittel konnten nicht bereitgestellt werden. Die Maßnahme konnte deshalb nicht umgesetzt werden.

Zu 3.9.

Das Pilotprojekt Nr. 69 ist mit aufzunehmen.

Die Maßnahme ist bereits umgesetzt und abgeschlossen.



Abbildung 1: Pilotprojekt Maßnahme 69: Schild in der Unteren Sandstraße

### **3. eingegangene Anträge:**

#### **3.1. Antrag SPD – GAL – FW**

- a) Wie lässt sich das Wohngebiet St. Getreu-Straße/Am Bundleshof/Wildensorger Straße sowie Matern und Sutte besser entlasten?
- b) Wie lässt sich die Verkehrssicherheit - insbesondere im Fußgängerbereich - in den Gebieten verbessern, in denen die Gehwege unzureichend ausgebaut sind?
- c) Welche alternativen Varianten für einen Verkehrsversuch zur Verkehrsberuhigung im Berggebiet sind möglich. Dabei sind insbesondere die Fragen zu klären:
  - c1) Wie wird die Diagonalsperre am Torschuster bewertet?
  - c2) Wie eine Sprung der Storchsgasse für den Individualverkehr?
  - c3) Wie die völlige oder zumindest zeitweise Sperre der Unteren Karolinenstraße?
  - c4) Wie ist der Vorschlag Usselman (Anlieger) zum Maienbrunnen zu bewerten?
- d) Welche Lenkungsmaßnahmen sind grundsätzlich möglich, um die Verkehrsbelastung im OT Wildensorg zu steuern?

Stellungnahme der Verwaltung:

(siehe auch Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes [Anlage 2] und des Verkehrsbetriebes [Anlage 3])

Zu a)

Wie lässt sich das Wohngebiet St. Getreu-Straße/Am Bundleshof/Wildensorger Straße sowie Matern und Sutte besser entlasten?

Das Verkehrsgeschehen im Wohngebiet St. Getreu-Straße/Am Bundleshof/Wildensorger Straße ist neben dem durch die Wohnnutzungen generierten Verkehr geprägt vom Ziel- und Quellverkehr der Einrichtungen der Sozialstiftung. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen eher gering. Am stärksten ist die St.-Getreu-Straße belastet (ca. 2.000 Kfz/24 h im unteren Teil). Durchgangsverkehr findet praktisch nicht statt.

Die Verkehrsbelastung von Sutte und Maternstraße ist weniger vom Quartier selbst induziert. Hier ist ein größerer Anteil gebietsfremder Verkehr vorhanden. Die Sutte und die Maternstraße sind mit dem Torschuster aufgrund der topografischen und städtebaulichen Situation Drehscheibe für einen großen Teil des im westlichen Berggebiet stattfindenden Verkehrs. Hier wurden in den vergangenen Jahrzehnten bereits unzählige Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gemacht, geprüft und verworfen (GVP 1984, Konzepte von Dr. Stucke und Prof. Kirchhoff, im Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" erarbeitet Vorschläge für einen Verkehrsversuch....). Einen Königsweg gibt es hier nicht. Alle Konzepte und Maßnahmen haben ihre Vor- und Nachteile, die ausführlich diskutiert und sattem bekannt sind. Neue, zusätzliche Vorschläge können vom Stadtplanungsamt nicht gemacht werden.

Vom Straßenverkehrsamt wird in der Stellungnahme zum Fußgängerüberweg in der Unteren Sandstraße als Problemlösung die Umdrehung des Maienbrunnen vorgeschlagen (Anlage 4.1). Dies ist grundsätzlich möglich. Es ist jedoch zweifelhaft, ob durch eine solche Maßnahme die Summe der Probleme weniger werden. So würden durch eine solche Maßnahme z.B. zusätzliche Probleme am Leinritt und an der Markusbrücke entstehen, die Verkehrsbelastung in der Storchgasse mehr als verdoppelt, im Gegenzug der Verkehr am Michelsberg jedoch auf weniger als die Hälfte reduziert. Insgesamt wird dieser Vorschlag deshalb eher kritisch beurteilt.

Die verkehrlichen Auswirkungen dieses Vorschlages wurden untersucht und sind in Anlage 5 dargestellt.

Zu b)

Wie lässt sich die Verkehrssicherheit - insbesondere im Fußgängerbereich - in den Gebieten verbessern, in denen die Gehwege unzureichend ausgebaut sind?

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger im Berggebiet kann baulich nur sehr begrenzt erreicht werden. Hier sind andere Maßnahmen besser geeignet wie die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf ein fußgängerverträgliches Maß und die Durchsetzung dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Zu c)

Welche alternativen Varianten für einen Verkehrsversuch zur Verkehrsberuhigung im Berggebiet sind möglich. Dabei sind insbesondere die Fragen zu klären:

Zu c1)

Wie wird die Diagonalsperre am Torschuster bewertet?

Die Diagonalsperre ist Teil des Konzeptes von Prof. Kirchhoff. Sie hat größere Auswirkungen und bringt teilweise Härten für einzelne Anwohner. Die Auswirkungen und die Ausgestaltung einer solchen Maßnahme sind in Anlage 8 dargestellt.

Zu c2)

Wie eine Sperrung der Storchgasse für den Individualverkehr?

Nach der Einführung der Einbahnführung im Maienbrunnen hat die Storchgasse hat derzeit nur noch eine geringe Verkehrsbedeutung. Sie dient neben dem Anlieger und Busverkehr hauptsächlich dem Quellverkehr der Einrichtungen der Sozialstiftung, der über die Storchgasse Ziele im Süden ansteuert. Die Verkehrsbelastung ist mit ca. 900 Kfz/24 h gering. Eine Sperrung der Storchgasse hat deshalb eher geringe verkehrliche Auswirkungen, die hauptsächlich im oberen Teil der St. Getreu Straße/Am Bundleshof als zusätzliche Belastung in Höhe von rund 500 Kfz/24 h zu spüren wären.

Zu c3)

Wie die völlige oder zumindest zeitweise Sperre der Unteren Karolinenstraße?

Die Untere Karolinenstraße ist bereits heute zeitweise gesperrt. Eine vollständige Sperrung der Unteren Karolinenstraße würde die Situation am Torschuster weiter verschärfen.



Abbildung 2: Beschilderung in der Karolinenstraße

Zu c4)

Wie ist der Vorschlag Usselmann (Anlieger) zum Maienbrunnen zu bewerten?

Der Vorschlag „Usselmann“ ist hinsichtlich der vorgeschlagenen Verkehrsführung am Torschuster geeignet, den Verkehrsablauf an dieser Stelle zu vereinfachen und zu reduzieren. Er verlagert jedoch den Verkehr auf den Unteren Kauberg und das Balthasargässchen sowie die untere Karolinenstraße. Weiterhin wird der Verkehr in der Storchsgasse fast verdoppelt. Die verkehrlichen Auswirkungen dieses Vorschlages wurden untersucht und sind in Anlage 9 dargestellt.

Aus Sicht des Verkehrsbetriebes wird der Vorschlag abgelehnt (vgl. Stellungnahme in Anlage 3).

Die Verwendung der Schwellen, wie vorgeschlagen, ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Das genannte Beispiel befindet sich auf einer privaten Fläche, im öffentlichen Raum sind solche Schwellen nicht zulässig.

Zu d)

Welche Lenkungsmaßnahmen sind grundsätzlich möglich, um die Verkehrsbelastung im OT Wildensorg zu steuern?

Der Ortsteil Wildensorg wird neben dem Ziel- und Quellverkehr des Ortsteiles selbst auch durch Ziel- und Quellverkehr in das nordwestliche Berggebiet belastet. In geringem Maße findet auch Durchgangsverkehr durch das Berggebiet auf dieser Strecke statt.

Grundsätzlich sind z.B. folgende Maßnahmen möglich:

- Wegweisung nicht über Wildensorg sondern über Kaulberg → Am Knöcklein → Maternstraße → Michelsberger Straße → St. Getreu Straße.
- Organisation der Sozialstiftung so, dass der betrieblich bedingte Verkehr zwischen den beiden Einrichtungen am Michaelsberg und am Bruderwald entfällt (Krankentransporte, Essentransporte, sonst. Logistiktransporte etc.).
- Dynamische Steuerung des Verkehrsflusses an der Lichtsignalanlage Wildensorger Hautstraße/ B 22 Münchner Ring.

Dies alles sind jedoch eher theoretische Ansätze, die z.T. kontraproduktiv bzw. unrealistisch sind und deshalb nicht weiter verfolgt werden.

Weiter verfolgte Maßnahmen sind in erster Linie Maßnahmen, die den Ziel und Quellverkehr des Berggebietes betreffen, wie z.B. Shuttleverkehr für das Elisabethenheim u.ä. Hier handelt es sich jedoch nicht um eine große Maßnahme, die dieses Ziel näher bringt, sondern um eine Vielzahl von kleinen Maßnahmen und Entscheidungen auf allen Ebenen, die in dem Geist der Verkehrsberuhigung des Berggebietes umgesetzt bzw. gefällt werden.

### 3.2. Änderung der Beschilderung am Domplatz (Antrag aus der Bürgersprechstunde)

Herr Vogel hat in der Bürgersprechstunde einen Vorschlag für die Verkehrsregelung am Domplatz eingebracht (siehe Anlage 10).

Die Vorschläge wurden von den Fachdienststellen der Verwaltung geprüft. Stellungnahme Verwaltung:

- Die Beschriftung auf der Beschilderung sollte von „Durchfahrt innerhalb der markierten Fahrbahn frei“ in neu „Durchfahrt innerhalb der markierten Fahrbahn in Schrittgeschwindigkeit frei“ geändert werden.
- Die Fahrbahnmarkierung bestehend aus Metallnägeln sollte bestehen bleiben, da sonst der Fahrverkehr auf dem gesamten Platz möglich ist (Probleme Schwerverkehr/unterirdische Feuerlöschbecken; Platz teilweise im Eigentum der Schlösserverwaltung; Gefährdung Fußgänger).
- Eine Ausweitung der Fußgängerzone bis zum Torschuster wird abgelehnt. Hier sind die städtebaulichen und verkehrlichen Voraussetzungen nicht gegeben. Außerdem würden sich dann Parkplätze innerhalb einer Fußgängerzone befinden; dies passt nicht zusammen.
- Die Eingangsbereiche zur Fußgängerzone sollten stärker verdeutlicht werden (baulich).

#### 4. Sonstiges

Wichtiger Bestandteil der Konvention und der Pilotprojekte war die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Berggebiet. Deswegen haben sich auch die Teilnehmer am Mediationsverfahren "Mobilität im Berggebiet" für eine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung ausgesprochen. Der Stadtentwicklungssenat hat in seiner Sitzung die Einführung einer kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung mehrheitlich abgelehnt und die Verwaltung beauftragt, die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung sog. Geschwindigkeitsanzeigen zu ermitteln.

Inzwischen liegen erste Ergebnisse vor:

In der Sutte, der Michelsberger Straße und in der Bamberger Straße wurden jeweils über einen längeren Zeitraum verschiedene Messreihen mit und ohne Geschwindigkeitsanzeige durchgeführt.

Ergebnis:

		Mit Geschwindigkeitsanzeige	Ohne Geschwindigkeitsanzeige
Sutte	Mittlere Geschwindigkeit	18,0 km/h	19,5 km/h
	V <sub>85</sub> (Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmer eingehalten wird)	23,4 km/h	25,8 km/h
Michelsberger Straße	Mittlere Geschwindigkeit	26,9 km/h	28,5 km/h
	V <sub>85</sub> (Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmer eingehalten wird)	32,5 km/h	35,8 km/h
Bamberger Straße	Mittlere Geschwindigkeit	35 km/h	38 km/h
	V <sub>85</sub> (Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmer eingehalten wird)	45 km/h	48 km/h

Die gemessenen Werte zeigen im Mittel nur eine relativ geringe Verhaltensänderung bei den Fahrzeuglenkern.

Nach dem mitgeteilten subjektiven Empfinden der Anwohner ist die Belästigung durch zu schnell fahrende Fahrzeuge bei eingeschalteter Geschwindigkeitsanzeige geringer, weshalb die Geschwindigkeitsanzeige bei den Anwohnern sehr beliebt ist.

Das Stadtplanungsamt wird weitere Messungen durchführen und über die Ergebnisse berichten.



# Lebenslauf der Vorlage VO/2011/0536-61

## Beschlüsse aller Gremiums:

**16.11.2011**                      **Umweltsenat**

**Verteiler:**  
s. Sitzungsvorlage

Bamberg, 10.11.2011

Referat

Amt

SB