

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2015/1598-61	
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status: öffentlich	
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 15.05.2015 Referent: Beese Thomas	
<b>Platzgestaltung Egelseestraße</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.06.2015	Bau- und Werksenat	Entscheidung

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage

In den Jahren 2008/2009 wurden die Vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet „Aktive Kettenbrücke, Königstraße-Bahnhof“ (AKKB) durchgeführt.

Neben den Kernthemen

- Kettenbrücke
- Kettenbrückstraße
- Hauptwachstraße
- Untere Königstraße
- Bahnhofsvorplatz

wurde damals ein bewusst weiter Umgriff auf städtebauliche Missstände hin untersucht. Dies einerseits, um der Idee des Bund-Länder-Städtebauförderung-Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gerecht zu werden und andererseits, um die Option auf den Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung für möglichst viele Investitionsvorhaben zu öffnen.

Unter diesen Vorzeichen geriet bereits seinerzeit auch der aufgeweitete Stadtraum im Bereich Peuntstraße Ecke Egelseestraße ins Blickfeld.

### 2. Städtebauliche Missstände

In den Vorbereitenden Untersuchungen wird der allgemeine Mangel an attraktiven Aufenthaltsflächen im gesamten Untersuchungsbereich beklagt. Auch wird auf fehlende Begrünung, sowie unzureichende Barrierefreiheit an Querungsstellen hingewiesen. Bedingt durch die starke verkehrliche Belastung des Gebietes ergeben sich zahlreiche Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern des motorisierten Verkehrs, Radfahrern und Fußgängern. Ein hoher Anteil an versiegelten Flächen prägt das gesamte Sanierungsgebiet.

Speziell im Bereich Peuntstraße Ecke Egelseestraße bestehen insbesondere Gefahrenstellen für Passanten. Der überdimensionierte Einmündungsbereich in die Egelseestraße bedingt eine lange Querungsstrecke für Fußgänger. Die zahlreichen Parkplätze schränken die Sichtbeziehungen zusätzlich ein. Der Plattenbelag aus grauen Betonplatten ist in Teilen sanierungsbedürftig, da sich durch die Parknutzung Verdrückungen ergeben haben. Der Gehwegbereich verjüngt sich in Richtung Süden kontinuierlich und endet komplett ausgerechnet unmittelbar vor dem Eingang in das bestehende Lokal (Egelseestr. 31). Im weiteren Verlauf der Egelseestraße fehlt ein Gehwegbereich auf einer Länge von ca. 50m bis auf Höhe Egelseestr. 43 vollständig.

Im Fahrbahnbereich sind insbesondere entlang der dreizeiligen Granitrinne in der Egelseestraße Rissbildungen vorhanden. Diese Rinnenanlage verläuft diagonal (!) von einer Straßenseite zur anderen und irritiert dadurch den Fahrverkehr und gefährdet den Radverkehr.



Bereits in den Vorbereitenden Untersuchungen wurde Handlungsbedarf für den Bereich Peuntstraße Ecke Egelseestraße festgestellt und folglich die Aufnahme in den Geltungsbereich festgelegt. Gemäß Zeit-Maßnahmenplan war die Aufwertung dieses Platzbereiches bereits für 2013/2014 vorgesehen.

### 3. Sanierungsziele

Bereits mit dem Satzungsbeschluss für das Sanierungsgebiet „Aktive Kettenbrücke, Königstraße-Bahnhof“ hat der Stadtrat am 29.07.2009 die grundsätzliche Zielsetzung beschlossen. Das Oberziel der vorliegenden Planung liegt in der Herstellung einer Platzsituation mit Aufenthaltsqualitäten, sowie einer maßvollen Reduzierung des ruhenden Verkehrs.

### 4. Anlass

Bei der Peuntstraße handelt es sich zugleich um einen Teilabschnitt entlang der „Cityroute Nr. 8“, die als Verbindung zwischen Bamberg-Ost und der Innenstadt eine wichtige Radverkehrsstrecke darstellt. Im Jahr 2014 wurde ein Teilabschnitt der „Cityroute Nr. 8“ im Bereich zwischen Pfisterbergbrücke bis Kreuzungsbereich Nürnberger Straße / Peuntstraße fertiggestellt. Im weiteren Verlauf sind weitere bauliche Verbesserungen insbesondere hinsichtlich Radwegführung und Gehwegverbreiterungen entlang der „Cityroute Nr. 8“ in Richtung Innenstadt vorgesehen. Die Anlage einer beidseitigen Radverkehrsanlage ist seit langem – insbesondere im Hinblick auf die hohe Frequenz des Schulradverkehrs – ein beschlossenes Ziel innerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes und der Radverkehrsstrategie.

Stadteinwärts ist in der vorliegenden Planung somit die Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer geplant. Um im Kurvenbereich der Peuntstraße auf Höhe der nördlichen Egelseestraße den Schutzstreifen stadteinwärts anlegen zu können, reicht die Fahrbahnbreite heute nicht aus. Die Anlage des Schutzstreifens an dieser Engstelle erfordert folglich auf der gegenüberliegenden östlichen Straßenseite eine Neuordnung der Fahrbahn-, Radweg-, sowie Gehwegführung. Aufgrund der ohnehin bereits vorhandenen Engstelle im Gehwegbereich im nördlichen Anschluss an das Anwesen Egelseestraße 25 wurde bereits 1993 der erforderliche Grunderwerb an dieser Stelle getätigt (s. Abb. 1). Urkundlich wurde ebenfalls 1993 festgelegt, dass die hier erforderliche Versetzung des neuen Einfahrtstores von Seiten der Stadt zu tragen sein wird.

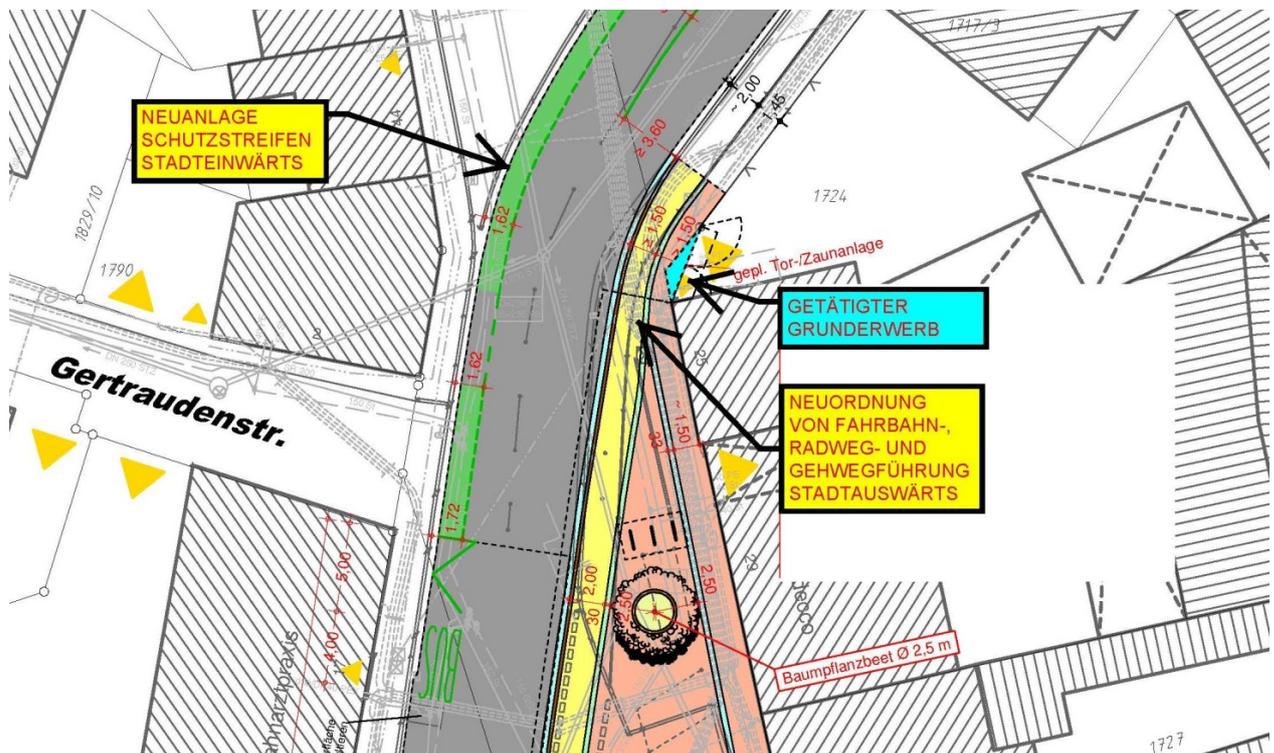


Abb. 1

Diese erforderlichen baulichen Veränderungen im Kurvenbereich der Peuntstraße ziehen sich in der erforderlichen Bordsteingeometrie bis in den Einmündungsbereich Egelseestraße hinein. Folglich besteht ein enger baulicher Zusammenhang zwischen der Fortsetzung der „City-Route 8“ und der Platzgestaltung im Einmündungsbereich Egelseestraße. Sowohl der Bauablauf als auch die erforderliche Finanzierung müssen sinnvollerweise miteinander verknüpft werden.

## 5. Gesamtplanung

Das Projekt „Platzgestaltung Egelseestraße“ wurde dem Bau- und Werkssenat am 05.11.2014 im Rahmen des Sachstandsbericht „Plätze in Bamberg“ erstmals vorgestellt.

Im Zuge der Fortsetzung der „City Route 8“ ab der Kreuzung Nürnberger Straße / Peuntstraße ist - wie geschildert - die Anlage eines Schutzstreifens auf der westlichen Straßenseite (stadteinwärts) und eine deutliche Verbesserung der Gehwegführung auf der östlichen Straßenseite vorgesehen. Die vorhandene Engstelle am östlichen Gehweg neben Egelseestraße 25 wird aufgelöst. Im Zuge der Platzgestaltung vor Egelseestraße 25-31 wird in der Folge die Radwegführung angepasst, sowie deutliche Verbesserungen für Passanten erzielt. Bislang fehlt hier sowohl eine durchgängige Weiterführung des Gehweges entlang der Egelseestraße in Richtung Wunderburg, als auch eine sichere Querungsmöglichkeit entlang der Peuntstraße in Richtung Marienplatz. Durch die Neuordnung und Reduzierung der reinen Parkfläche vor den Anwesen 25-31 und die Verengung des bislang überdimensionierten Einmündungsbereiches in die Egelseestraße, verkürzt sich die Querungsstelle für Passanten deutlich und entschärft eine bislang in Kauf genommene Gefahrenstelle. Mit der Neugestaltung in diesem Bereich werden auch die Vorbereitungen zur Anlage eines bislang fehlenden Gehwegbereiches entlang der nördlichen Straßenseite der Egelseestraße geschaffen. Dieser Lückenschluss zum bestehenden Gehweg in der Egelseestraße kann dann problemlos zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden.

## 6. Platzgestaltung

Der Planungsbereich betrifft die Dreiecksfläche vor den Anwesen Egelseestraße 25-31 (s. Anlage 1). Ziel der Neugestaltungsplanung ist es, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu optimieren, Aufenthaltsqualitäten zu schaffen und insgesamt eine Verbesserung des städtebaulichen Gesamterscheinungsbildes herbeizuführen.

### Geplante Maßnahmen:

- Schaffung einer platzartigen Aufweitung mit traditionellem Klinkerplattenbelag
- Lückenschluss des fehlenden Gehwegbereiches in der Egelseestraße
- Neuorganisation der Stellplätze

- Anpassung Radfurt über neuen Einmündungsbereich Egelseestraße
- Optimierung der Sicherheit für Passanten und Radfahrer durch Verengung des Einmündungsbereiches Egelseestraße
- Raumgewinn zur Schaffung einer möglichen Freischankfläche
- Errichtung von Fahrradbügeln
- Pflanzung eines Baumes

## 7. Kosten und Finanzierung

Die Projektkosten belaufen sich auf ca. 176.000 Euro (brutto, inkl. 30 % Sicherheitszuschlag), die durch die Städtebauförderung zum Teil refinanziert werden können. Der Bereich liegt innerhalb des Sanierungsgebiets „Aktive Kettenbrücke, Königstraße-Bahnhof“ (AKKB). Das Vorhaben ist im Zentrenprogramm der Bund-Länder-Städtebauförderung förderungsfähig.

Bund und Freistaat tragen innerhalb der Städtebauförderung 60% der förderfähigen Kosten. Die restlichen 40% der Kosten hat die Stadt Bamberg zu tragen.

Die Straßenausbaubeitragssatzung findet keine Anwendung, da der Planungsbereich deutlich weniger als ¼ der Gesamtanlage ausmacht.

Weil die Maßnahmen im Zuge der „City-Route 8“ zu 100% von der Stadt finanziert werden, hier aber die Chance einer 60%igen Förderung besteht, ist es wichtig, vorrangig alle Möglichkeiten der Städtebauförderung auszuschöpfen. Somit rückt das Platzgestaltungsvorhaben in den Vordergrund. Im Rahmen dieser Neugestaltung können voraussichtlich auch die mit betroffenen Radverkehrsanlagen mit gefördert werden. Es ist daher der StBauF-Vorgang höherrangig zu behandeln, gegenüber einer isolierten Betrachtung nur der Radverkehrsanlage.

### Kosten-Finanzierung-Übersicht:

#### **Kosten**

1.	Projektkosten (inkl. 30% Sicherheitszuschlag)	ca. 176.000 €
----	---	---------------

#### **Finanzierung**

1.	StBauF-Anteil Bund und Freistaat (60 % aus Kosten 1.)	ca. 106.000 €
2.	StBauF-Städtischer Eigenanteil (=Rest)	ca. 70.000 €
	<b>Summe: ca. 176.000 €</b>	

## 8. Zeitachse

Die Umsetzung der Planung ist 2016 sinnvoll, damit im selben Jahr die geplanten Verbesserungen entlang der „City Route 8“ im Kurvenbereich der Peuntstraße weiter ergänzt werden können. Dies wiederum muss baulich umgesetzt sein, bevor in den Folgejahren die dringend erwünschte beidseitige Radwegführung in der Peuntstraße in Richtung Marienbrücke und Innenstadt fortgeführt werden kann. Aus diesem Anlass erfolgt hiermit die Vorstellung des Projektes, um rechtzeitig die erforderlichen Mittel in die Haushaltsaufstellung für das Jahr 2016 sowie die Jahresbedarfsmeldung für Städtebauförderungsmittel einzubringen.

## II. Beschlussvorschlag

1. Der Bau- und Werkssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel zum Haushalt 2016 anzumelden.
3. Der Bau- und Werkssenat empfiehlt dem Stadtrat, im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2016 die erforderlichen Haushaltsmittel bereitzustellen.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender

		Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Sachkosten: <b>176.000 €</b> . Diesen Ausgaben stehen Einnahmen durch Städtebauförderung in Höhe von 106.000,00 € gegenüber.

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

**Anlage/n:**

1. Gestaltungsplan
2. Entwurf Ausführungsplan

**Verteiler:**