

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2010/1224-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	23.08.2010
		Referent:	Zistl-Schlingmann Hans
		Amtsleiter:	Harald Lang
		Sachbearbeiter:	Bernhard Leiter
<p>Umsetzung der Maßnahmen des Mediationsverfahrens "Zukunft Innenstadt Bamberg" (Masterplan Innenstadt) Hier: Projekt V-10.1: Schleichverkehre durch die Innenstadt über die Hauptwachstraße verhindern - Billigung der Planung</p>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
13.10.2010	Stadtentwicklungssenat	Empfehlung	

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Mit Beschluss des Stadtrates vom 22.10.2008 wurde der Aktionsplan zum Mediationsverfahren "Zukunft Innenstadt Bamberg" (Masterplan Innenstadt) beschlossen. Weiterhin wurde beschlossen, dass das Projekt

Projekt V-3.1 *Umgestaltung der Hauptwachstraße, des Vorderen Grabens und Kettenbrückstraße im Rahmen des Neubaus der Kettenbrücke*

zusammen mit dem

Projekt V-10.1 *Schleichverkehre durch die Innenstadt über die Hauptwachstraße verhindern*

als Pilotprojekt vorrangig bearbeitet werden soll.

Der Vordere Graben und ein Teilstück der Hauptwachstraße wurden bereits umgestaltet. Der Rest der Hauptwachstraße und die Kettenbrückstraße sollen im Jahr 2011 nach Fertigstellung der Kettenbrücke umgestaltet werden (Finanzierung vorausgesetzt).

Für das Projekt V-10.1 „Schleichverkehre durch die Innenstadt über die Hauptwachstraße verhindern“ geht es nun darum, verkehrstechnische Maßnahmen zu entwickeln, mit denen dieses Ziel erreicht werden kann. Dazu wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, deren Ergebnisse im Folgenden vorgestellt werden sollen.

2. Aufgabenstellung

Die Stadt Bamberg gestaltet während des Neubaus der Kettenbrücke die Hauptwachstraße und den Vorderen Graben um. Diese optische Erweiterung der Fußgängerzone – unabhängig von der endgültigen verkehrsrechtlichen Beschilderung – erfolgt als barrierefreier Ausbau. Zukünftig soll der Durchgangsverkehr in Richtung Holzmarkt unterbunden werden, der Zufluss der motorisierten Verkehrsteilnehmer für das Umfeld der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ am Maximiliansplatz soll auf den notwendigen Ziel- und Quellverkehr beschränkt werden.

Die zu untersuchende Lösung ist eine Polleranlage im Bereich Hauptwachstraße, Vorderer Graben und/oder Fleischstraße, wie sie in ähnlicher technischer Ausführung bereits in der Dominikaner- bzw. Karolinenstraße besteht.

Ziel der Machbarkeitsstudie sollte sein, den durchfahrtsberechtigten motorisierten Verkehr auf das Notwendigste zu beschränken, den Unterhaltungs- und Wartungsaufwand zu minimieren, das zugrunde liegende Konzept jedoch flexibel und erweiterbar auszulegen. Folgende Vorgaben sind einzuhalten:

- die bestehende Verkehrsinfrastruktur bleibt unverändert.
- Uneingeschränkte Durchfahrt für Feuerwehr-, Rettungs-, Polizei- und städtische Fahrzeuge, Anlieger und Tiefgaragen-Benutzer.
- Eingeschränkte Durchfahrt für Lieferanten, Marktbesucher und evtl. Taxen.
- Das gewählte Konzept muss Änderungen/Beschränkungen ganzer Nutzergruppen ohne großen technischen und/oder personellen Aufwand zulassen können.

3. bestehende Verhältnisse

Verkehrsbelastung

Im Bereich Hauptwachstraße / Vorderer Graben / Fleischstraße besteht eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung von etwa 3.500 Kfz/24h (städtische Erhebungen vor Beginn der Brückenbaumaßnahme „Luitpoldbrücke“). Davon entfallen – auf Datengrundlage des Parkleitsystems – etwa 800 Kfz/24h auf Benutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ und etwa 500 Kfz/24h auf sonstigen Ziel- und Quellverkehr (Abschätzung des Stadtplanungsamtes aus detailliert erhobenen Strukturdaten).

Den größten Anteil am täglichen Verkehrsaufkommen hat der „reine“ Durchgangs- und Parksuchverkehr mit einer Stärke von etwa 2.200 Fahrzeugen.

Bewirtschaftung/Steuerungsmöglichkeiten TG „Zentrum-Karstadt“

VINCI Park Services Deutschland GmbH hat die Tiefgarage auf 15 Jahre von Karstadt gepachtet. Die Tiefgarage hat auf zwei Ebenen eine Kapazität von 209 Parkplätzen, davon entfallen 40 Parkplätze auf Dauerparker.

Die Tiefgarage ist 24 h geöffnet, das Parkhausbüro ist personell von 8:00 bis 20:00 Uhr besetzt. Zu- und Ausfahrt werden durch eine Schrankenanlage geregelt, die Durchfahrthöhe beträgt maximal 1,90 m. Bei Vollbelegung bleibt die Schrankenanlage „Zufahrt“ bis zur nächsten Ausfahrt geschlossen, es erfolgt eine Meldung an das städtische Parkleitsystem. Zu- und Ausfahrt werden durch Farbbildkameras erfasst (Übersichtsbilder im Parkhausbüro); Automatische Kennzeichenerfassung und –auswertung ist mit der bestehenden Hard- und Software generell nicht möglich.

Die Dauerparker besitzen ein passives Kartensystem, dieses wird der Antenne des Parkscheinautomaten vorgehalten, die zeitweisen Tiefgaragenbenutzer zahlen die anfallenden Parkgebühren an den Kassenautomaten (Entwertung Parkscheinticket). Karstadt-Kunden bekommen in den ersten drei Stunden Nachlässe auf die Parkgebühren.

Laut Auskunft des Betreibers bestehen derzeit „freie Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ von etwa 10 Minuten, in denen weder eine Gebühr anfällt noch eine Entwertung des Tickets am Kassenautomaten erforderlich wird. Grundsätzlich ist der Entfall dieser „freien Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ ohne großen Aufwand möglich.

4. Möglichkeiten der Durchsetzung der Durchfahrtsbeschränkung

Beispiel Durchfahrtsbeschränkung mit Polleranlagen in der Dominikaner- und Karolinenstraße

Die Stadt Bamberg hat in den vergangenen Jahren in der Altstadt Bamberg (Weltkulturerbe) im Zuge des schrittweisen barrierefreien Ausbaues des Sandgebietes an zwei dezentralen Standorten automatische Polleranlagen mit Steuerung durch ein Kennzeichenerfassungssystem in Betrieb genommen. In der Vergangenheit stellte sich heraus, dass eine verkehrsrechtliche Beschilderung alleine (ohne bauliche Unterstützung) wenig Wirkung bei den Verkehrsteilnehmern im Sinne einer Zuflussteuerung zeigt. Um den Durchgangsverkehr aus diesem sensiblen Gebiet fernzuhalten, wurden im Jahre 2007 an zwei Standorten Polleranlagen in Betrieb genommen.

Nachdem die Polleranlagen seit einiger Zeit außer Betrieb waren, zeigte sich erneut deutlich, dass die verkehrsrechtliche Beschilderung alleine nicht wahrgenommen und/oder von den Verkehrsteilnehmern zum Teil auch bewusst missachtet wird.

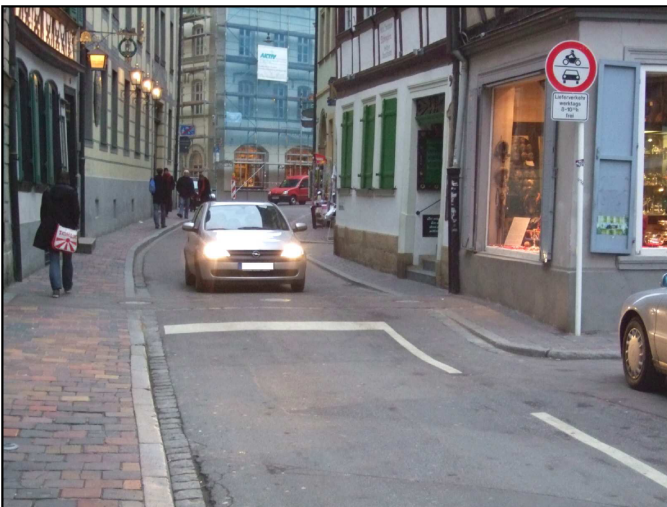


Abbildung 1 Dominikanerstraße, Kfz außerhalb der Lieferzeiten entgegen der Einbahnrichtung

Am Beispiel der Dominikaner- und Karolinenstraße wird deutlich, dass eine Zuflussteuerung alleine durch eine verkehrsrechtliche Beschilderung ohne bauliche Unterstützung z.B. durch Polleranlagen, oder eine dauerhafte ständige intensive Überwachung z.B. durch Polizei nicht ausreichend bzw. durchsetzbar ist.

Beispiel Wohnverkehrsstraße nach Regensburger Modell

Die Stadt Regensburg will in der historischen Altstadt das Wohnumfeld der Altstadtbewohner verbessern. Gestalterisch wird grundsätzlich ein niveaugleicher Ausbau der öffentlichen Verkehrsflächen angestrebt. Durchgangsverkehr, nicht in der Altstadt wohnende Dauerparker und „überbordender“ abendlicher/nächtlicher Parkplatzsuchverkehr von Gaststättenbesuchern soll möglichst ferngehalten werden. Der im Interesse der Bewohner liegende Verkehr (Lieferverkehr, Ärzte, Taxen, Zufahrt zu Privatstellplätzen usw.) und der im öffentlichen Interesse liegende Verkehr (Müllabfuhr, Feuerwehr usw.) sollen dagegen uneingeschränkt möglich bleiben. Die Stadt Regensburg hat sich dazu entschlossen, die Altstadtstraßen/-gassen wegerechtlich zu selbständigen gemeinsamen Geh- und Radwegen abzustufen. Um den im Anwohnerinteresse liegenden Kraftfahrzeugverkehr ohne Einzelondernutzungserlaubnissen bzw. –Ausnahmegenehmigungen ermöglichen zu können, wurde eine entsprechende Satzung (allgemein erlaubte Benutzungsarten und –zwecke) erlassen. Abbildung 6 zeigt die gewählte Beschilderungskombination, welcher das Bayerische Staatsministerium des Inneren zustimmte.



Abbildung 2 Beschilderung Wohnverkehrsstraßen in Regensburg

Die Stadt Regensburg war sich von vornherein darüber im Klaren, dass die gesamte Wohnverkehrsstraßenregelung ohne eine intensive Überwachung nicht funktionieren würde, daher erfolgte zunächst die Einrichtung eines eigenen städtischen Verkehrsüberwachungsdienstes. Nachdem sich eine zu geringe Zahlungsquote beim Verwarnungs- und Bußgeldverfahren herausstellte (Täternachweis konnte nur in wenigen Fällen geführt werden), beschloss die Stadt Regensburg eine Satzungsänderung und erhebt Sondernutzungsgebühren für widmungswidrige Benutzung der Wohnverkehrsstraßen. Diese haben sich nach bisherigen Erkenntnissen zweckdienlich bewährt. In bzw. für Regensburg stellte sich heraus, dass eine intensive Verkehrsüberwachung die wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Anwendung eines Wohnverkehrsstraßenkonzeptes ist.

Ob ein „Wohnverkehrsstraßenkonzept“ analog der Stadt Regensburg auch im Umfeld der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ funktionsfähig umgesetzt werden kann, muss bezweifelt werden. In Regensburg lag das Problem hauptsächlich im hohen Parkplatzsuchverkehr (vor allem abends und nachts) und in Falsch-, Dauer- und gebietsfremden Parkern. Diese können von einem Parküberwachungsdienst sehr einfach ermittelt werden. Im Umfeld der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ liegt die Problematik weniger beim ruhenden Verkehr (Kontrolle durch den Parküberwachungsdienst der Stadt Bamberg), sondern im großen Anteil des „reinen“ Durchfahrtsverkehres. Dieser müsste bereits bei der Einfahrt in das Gebiet auf Berechtigung dauerhaft und intensiv kontrolliert werden (hoher personeller Aufwand, keine Kompetenzen für die Kontrolle des fließenden Verkehrs bei der Stadt Bamberg).

5. Durchfahrtsbeschränkung mit automatischer Polleranlage (empfohlene Lösung)

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wurde Durchfahrtsbeschränkung mit einer automatischen Polleranlage mit Steuerung durch ein Kennzeichenerfassungssystem gewählt.

Im Weiteren wurden verschiedene Standorte und Varianten für eine solche Polleranlage untersucht. Dabei waren die ständig wechselnden Besucher der Tiefgarage Zentrum-Karstadt zu berücksichtigen.

Für die täglich ständig wechselnden Benutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ bieten sich folgende Varianten an:

Variante 1 – Ticketautomat / Polleranlagen für Gebietsein- und –ausfahrt

Der Benutzer zieht bei Zufahrt in das Gebiet (Polleranlage) ein Ticket. Dieses wird bei einem Einkauf im Kaufhaus Karstadt entwertet bzw. bei Nichteinkauf an einem neu herzustellenden Kassenautomaten in der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ nach Bezahlen einer Gebühr (z.B. Mindestparkzeit) entwertet. Das entwertete Ticket muss bei Ausfahrt aus dem Gebiet an der Polleranlage benutzt werden. Eine Kombination mit den bestehenden Ticket- und Schrankenautomaten der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ bzw. die erforderliche Erweiterung der vorhandenen Anlagen ist nach Angaben des Betreibers VINCI Park Services Deutschland GmbH technisch nicht möglich.

Variante 2 – Polleranlage für Gebietseinfahrt, Kontrolle über zusätzliche Erfassungskameras

Der Benutzer betätigt bei Zufahrt in das Gebiet (Polleranlage) einen Druckknopf, um den automatischen Poller abzusenken (Absenkung erfolgt nur bei Schleifenbelegung). Eine Erfassungskamera an der Polleranlage hinterlegt das Kennzeichen dieses Fahrzeuges in einer „flüchtigen“ Datenbank (Einhaltung Datenschutzbestimmungen). Der Benutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ parkt in der Tiefgarage, entrichtet seine Parkgebühr und verlässt die Tiefgarage ohne weitere Kontrolle. In der Fleischstraße zwischen Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ erfasst ein weiteres Kamerasystem durchfahrende Kraftfahrzeuge. Alle erfassten Kennzeichen werden mit den in der „flüchtigen“ Datenbank hinterlegten Kennzeichen verglichen. Bei Übereinstimmung handelt es sich um Verkehrsteilnehmer, welche keine Durchfahrtsberechtigung haben und keine Benutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ sind. Diese beiden übereinstimmenden Datensätze (Kennzeichenerfassung zweier Kamerasysteme an unterschiedlichen Standorten) sind zeitnah an die entsprechenden Stellen zwecks Ahndung zu übermitteln. Zur Vorbeugung („Durchmogeln“; Umgehen der Kontrollanlage) müssen in der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ die derzeitigen bestehenden „freie Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ komplett entfallen, so dass immer – neben dem Zeitverlust für das Entwerten des Parkscheines – die Gebühr für die Mindestparkzeit anfällt. Der Betreiber der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ und der Geschäftsführer Karstadt Bamberg stimmen einem Entfall dieser „freien Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ grundsätzlich zu.

Variante 3 – Polleranlagen für Gebietsein- und -ausfahrt

Der Benutzer betätigt bei Zufahrt in das Gebiet (Polleranlage) einen Druckknopf, um den automatischen Poller abzusenken (Absenkung erfolgt nur bei Schleifenbelegung). In der Fleischstraße zwischen Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ befindet sich eine weitere Polleranlage. Der Benutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ parkt in der Tiefgarage, entrichtet seine Parkgebühr und verlässt die Tiefgarage ohne weitere Kontrolle. Die Durchfahrtsberechtigten durchfahren die Polleranlage. Die Nicht-Durchfahrtsberechtigten werden unterstützend zur verkehrsregelnden Beschilderung durch die Polleranlage „Gebietseinfahrt“ (Absenken erst nach Betätigung Druckknopf) auf die Zufahrtsbeschränkungen, die nicht vorhandenen Wendemöglichkeiten und eine Mißbrauchsahndung hingewiesen. Eine Umfahrung der Polleranlage in der Fleischstraße wäre allerdings mit einer Durchfahung der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ möglich. Um dies zu verhindern müssen die derzeitigen bestehenden „Freie Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ komplett entfallen, so dass immer – neben dem Zeitverlust für das Entwerten des Parkscheines – die Gebühr für die Mindestparkzeit anfällt. Der Betreiber der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ und der Geschäftsführer Karstadt Bamberg stimmen einem Entfall dieser „Freien Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ grundsätzlich zu.

Variante 4 – Verkehrssteuerung über Standort der Polleranlage (empfohlene Variante)

Die effektivste und benutzungsfreundlichste Möglichkeit für die Nutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ stellt die uneingeschränkte Zu- und Ausfahrt dar, dies bedeutet, dass sich die Polleranlage in der Fleischstraße zwischen Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage befinden muss. Die Benutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ gebrauchen ungehindert die Tiefgarage, die Durchfahrtsberechtigten durchfahren die Polleranlage. Die Nicht-Durchfahrtsberechtigten müssen bereits ab Kreuzung Hauptwachstraße/Promenadestraße/Kleberstraße unübersehbar (verkehrsregelnde und Hinweisbeschilderung) auf die Zufahrtsbeschränkungen und die nicht vorhandenen Wendemöglichkeiten hingewiesen werden. Eine Umfahrung der Polleranlage wäre allerdings mit einer Durchfahung der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ möglich. Um dies zu verhindern müssen die derzeitigen bestehenden „Freie Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ komplett entfallen, so dass immer – neben dem Zeitverlust für das Entwerten des Parkscheines – die Gebühr für die Mindestparkzeit anfällt. Der Betreiber der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ und der Geschäftsführer Karstadt Bamberg stimmen einem Entfall dieser „Freien Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ grundsätzlich zu.

mögliche Standorte Polleranlage



Abbildung 3 Untersuchte Standorte der Polleranlage

Standort 1 – Hauptwachstraße

Der Pollerstandort befindet sich südlich der Kreuzung Hauptwachstraße/Kleberstraße/Promenadestraße. Die endgültige Lage muss u.a. die geometrischen Erfordernisse der Bemessungsfahrzeuge (Kurvenfahrt, Lieferverkehr) und die uneingeschränkte Erkennbarkeit der Anlage für den Kraftfahrzeugverkehr (Ausleuchtung/Sichtfelder) berücksichtigen. Dieser Standort bietet hinsichtlich „Wendemöglichkeiten“/ ungehindertes Abfließen nicht durchfahrtsberechtigter Kraftfahrzeuge die größten Vorteile, allerdings vergrößern bei diesem Standort die Marktbesucher der Fußgängerzone den Kreis der Durchfahrtsberechtigten. Der bauliche Aufwand ist unabhängig von Variante 1 (zusätzliche Polleranlage mit Ticketautomaten) bzw. Variante 2 (zusätzliche Kennzeichenerfassungsanlagen; Durchfahrtsmöglichkeit nicht durchfahrtsberechtigter Kraftfahrzeuge erfordert Ahndung zwecks „Abschreckung“) sehr hoch. Bauliche Maßnahmen zur Ticketentwertung in der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ (Gebührenautomat) und Maßnahmen im Kaufhaus Karstadt (Entwertungsmöglichkeit an Kassen) werden erforderlich.

Standort 2 – Vorderer Graben

Der Pollerstandort befindet sich westlich des Übergangsbereiches Hauptwachstraße/Fußgängerzone. Die endgültige Lage muss u.a. die geometrischen Erfordernisse der Bemessungsfahrzeuge (Kurvenfahrt, Lieferverkehr) und die uneingeschränkte Erkennbarkeit der Anlage für den Kraftfahrzeugverkehr (Ausleuchtung/Sichtfelder) berücksichtigen. Dieser Standort bietet noch eingeschränkte „Wendemöglichkeiten“/Abfließen nicht durchfahrtsberechtigter Kraftfahrzeuge. Die Marktbesucher der Fußgängerzone sind bei diesem Standort nicht betroffen. Der bauliche Aufwand entspricht dem des Standortes 1 – Hauptwachstraße.

Standort 3 – Fleischstraße (empfohlener Standort)

Der Pollerstandort befindet sich in der Fleischstraße zwischen Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“. Die endgültige Lage muss u.a. die uneingeschränkte Erkennbarkeit der Anlage für den Kraftfahrzeugverkehr (Ausleuchtung) berücksichtigen. Dieser Standort bietet – trotz nicht vorhandener Wendemöglichkeit (Einbahnstraße) – insgesamt die größten Vorteile. Die Marktbesucher der Fußgängerzone sind bei diesem Standort nicht betroffen. Der bauliche Aufwand ist gegenüber den beiden anderen Standorten 1 und 2 sehr gering, zusätzliche Polleranlagen mit Ticketautomaten bzw. zusätzliche

Kennzeichenerfassungsanlagen sind nicht erforderlich, ebenso wenig bauliche Maßnahmen zur Ticketentwertung in der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ und im Kaufhaus Karstadt. Nicht durchfahrtsberechtigte Kraftfahrzeuge können die Polleranlage nicht passieren und müssen die Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ durchfahren. Aufgrund des Entfalles der derzeitigen „Freien Durchfahrts- bzw. Kurzparkdauerzeiten“ sind diese Verkehrsteilnehmer ebenso gebührenpflichtig (Parkschein) wie alle anderen Benutzer der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“. Kraftfahrzeuge mit einer größeren Fahrzeughöhe als die maximale Durchfahrtshöhe der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ und Lastkraftwagen müssen die 24 h besetzte Warte der Stadtwerke Bamberg GmbH benachrichtigen, diese kann den automatischen Poller per Tastendruck absenken.

Standort A

Der Pollerstandort befindet sich im Vorderen Graben westlich der Einmündung Frauenstraße. Die endgültige Lage muss u.a. die geometrischen Erfordernisse der Bemessungsfahrzeuge (Kurvenfahrt, Lieferverkehr) und die uneingeschränkte Erkennbarkeit der Anlage für den Kraftfahrzeugverkehr (Ausleuchtung/Sichtfelder) berücksichtigen. Diese Durchfahrtsbeschränkung unterbindet die Möglichkeit für den nicht berechtigten Durchfahrtsverkehr die Durchfahrtsbeschränkungen an den Standorten 1 bis 3 zu umfahren. Durchfahrtsberechtigte Nutzergruppen – mit Ausnahme der Benutzer Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ – aus Richtung Hauptwachstraße und Frauenstraße können über die gewählte Ansteuerungsmöglichkeit den automatischen Poller absenken und die Anlage passieren. Der Anliegerverkehr im Vorderen Graben aus Richtung Holzmarkt ist grundsätzlich durchfahrtsberechtigt, der automatische Poller senkt sich bei entsprechender Induktionsschleifenbelegung ab, eine Aktivierung der gewählten Ansteuerungsmöglichkeit ist nicht erforderlich. Standort A wird – unabhängig vom gewählten Standort 1 bis 3 einer Polleranlage – zusätzlich notwendig, um eine mögliche Umfahrung der Durchfahrtsbeschränkungen an den Standorten 1 bis 3 dauerhaft zu unterbinden. Diese Polleranlage ist nicht zwingend notwendig, sie könnte auch durch eine kurze Einbahnstraße im Bereich Vorderer Graben / Fleischstraße ersetzt werden.

6. Kosten

In nachfolgender Tabelle sind die Kosten für die einzelnen Standorte und Varianten zusammengestellt.

Standort	Variante	Kosten brutto mit Poller bei Standort A	Kosten brutto mit Einbahnstraße bei Standort A
<u>Standort 1</u> Hauptwachstraße	<u>Variante 1</u> Ticketautomat / Polleranlagen für Gebietsein- und -ausfahrt	406.000 €	366.000 €
	<u>Variante 2</u> Polleranlage für Gebietseinfahrt, Kontrolle über zusätzliche Erfassungskameras	275.000 €	215.000 €
	<u>Variante 3</u> Polleranlage für Gebietsein- und -ausfahrt	292.000 €	232.000 €
<u>Standort 2</u> Vorderer Graben	<u>Variante 1</u> Ticketautomat / Polleranlagen für Gebietsein- und -ausfahrt	378.000 €	318.000 €
	<u>Variante 2</u> Polleranlage für Gebietseinfahrt, Kontrolle über zusätzliche Erfassungskameras	246.000 €	216.000 €
	<u>Variante 3</u> Polleranlage für Gebietsein- und -ausfahrt	264.000 €	204.000 €

Standort	Variante	Kosten brutto mit Poller bei Standort A	Kosten brutto mit Einbahnstraße bei Standort A
<u>Standort 3</u> Fleischstraße	<u>Variante 4</u> Verkehrssteuerung über Standort der Polleranlage	214.000 €	154.000 € (empfohlene Lösung)

Tabelle 1: Kostenübersicht der untersuchten Standorte der Polleranlage

In den v. g. vorläufigen Kostenannahmen sind evtl. zusätzliche anfallende monatliche Kosten für Datenleitungen (Stadtnetz Bamberg GmbH), Stromgebühren (Stadtwerke Bamberg GmbH), Unterhaltung/Wartung dezentrale Anlagenteile nicht enthalten.

Zu den o.g. Kosten kommen weiterhin Kosten für die Anpassung und Ergänzung der Beschilderung in Höhe von 15.000 € und Planungskosten in der gleichen Höhe.

7. Zusammenfassung

Im Zuge des Neubaus der Kettenbrücke werden die Hauptwachstraße und der Vordere Graben umgestaltet. Der Bereich der Kernstadt soll außerdem von gebietsfremden Verkehr entlastet werden. Dazu ist eine bauliche verkehrstechnische Maßnahme zur Zuflusssteuerung im Umfeld der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ in Form einer Polleranlage vorgesehen.

Ziel ist es, „reinen“ Durchgangs- und Parksuchverkehr in diesem Bereich dauerhaft und wirkungsvoll zu unterbinden.

Die vorliegenden Untersuchungen zeigen auf, dass eine Polleranlage im Umfeld der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ generell den durchfahrtsberechtigten motorisierten Verkehr auf das Notwendigste beschränken kann, keine Einschränkungen für die Benutzbarkeit der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“ entstehen und dass das zugrunde liegende Konzept grundsätzlich flexibel und erweiterbar auslegbar ist.

Als Vorzugsvariante für die Ansteuerung einer geplanten Polleranlage wird – aufgrund der bestehenden infrastrukturellen Gegebenheiten in der Stadt Bamberg – eine automatische Kennzeichenerfassung mit Datenbank vorgeschlagen.

Vorzugsvariante Ansteuerung

Die grundlegende notwendige Hard- und Softwareausstattung ist bei den Stadtwerken Bamberg GmbH bereits vorhanden, die Mitarbeiter (Administrator, Warte, Notfalldienst) mit diesem System vertraut. Die vorhandene Systemstruktur ist auf eine Erweiterbarkeit grundsätzlich ausgelegt.

Das Straßenverkehrsamt ist an die Systemarchitektur (Datenbank; Erteilung, Änderung, Löschung von Durchfahrtsberechtigungen) bereits angebunden, die Mitarbeiter mit dem System vertraut.

Die erforderliche Hard- und Software für zusätzliche dezentrale Anlagen sind bekannt, grundsätzliche Neuentwicklungen/Änderungen sind nicht zu erwarten. Eine missbräuchliche Nutzung der erteilten Durchfahrtsberechtigung kann nahezu vollständig ausgeschlossen werden.

Eine missbräuchliche Nutzung der Störfallnummer (Absenkung durch Warte Stadtwerke Bamberg GmbH) kann durch die Kombination mit einer Kennzeichenerfassungsanlage wirkungsvoll minimiert, ein Missbrauch grundsätzlich geahndet werden.

Der Vorteil für den Benutzer liegt darin, dass dieser nach Erteilung einer Durchfahrtsberechtigung keine der anderen Ansteuerungsmöglichkeiten betriebsbereit vorhalten, mitführen und einsetzen muss.

Vorzugsvariante Standort

Als Vorzugsvariante für den Standort der Polleranlage wird Standort 3 – Fleischstraße vorgeschlagen. Dieser zeigt den wirtschaftlichsten Ansatz, den geringsten baulichen Aufwand, keinerlei Einschränkungen für die ungehinderte Benutzbarkeit der Tiefgarage „Zentrum-Karstadt“, keine Notwendigkeit einer generellen „Missbrauchsahndung“ und insgesamt den minimalsten Unterhaltungs- und Wartungsaufwand.

Zusätzlich wird eine weitere Polleranlage als Durchfahrtsbeschränkung im Vorderen Graben westlich der Einmündung Frauenstraße erforderlich, wenn nicht alternativ die Durchfahrt durch ein Stück Einbahnstraße im Vorderen Graben unterbunden wird. Aus Gründen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit wird die Einführung einer Einbahnstraße vorgeschlagen.

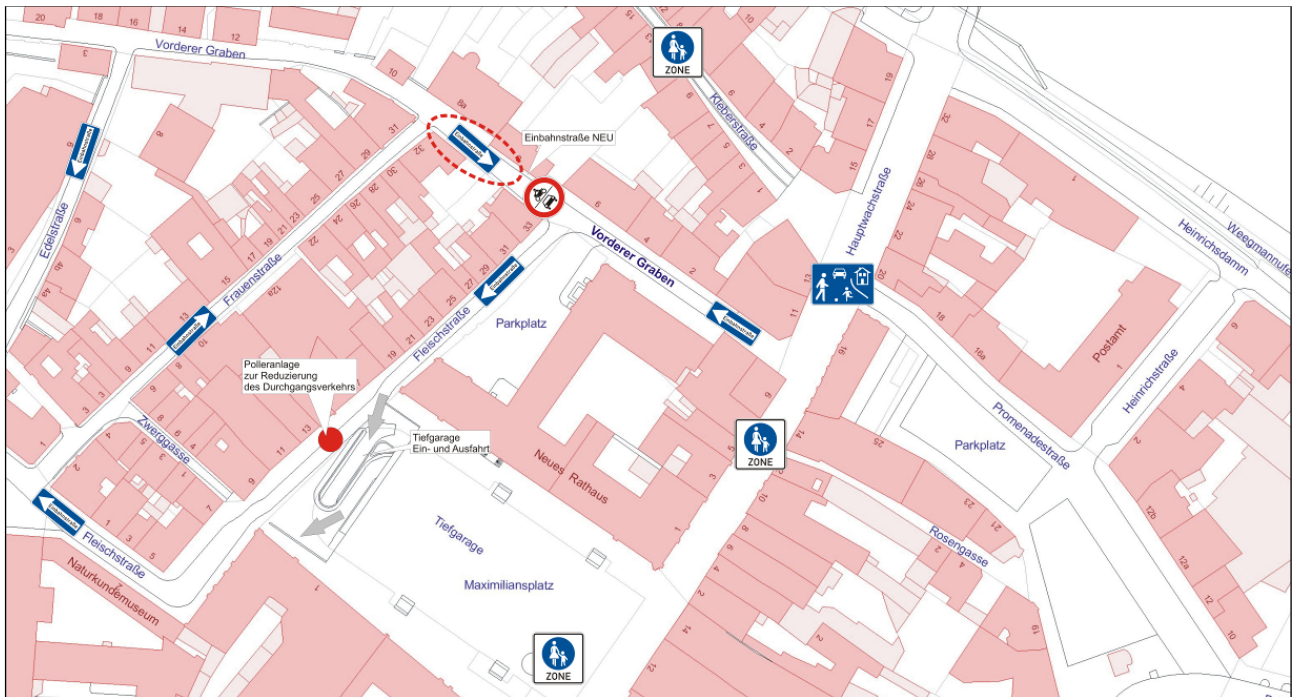


Abbildung 4 Vorgeschlagener Pollerstandort und Ergänzung der Verkehrsführung in der Kernstadt

Flankierende Maßnahmen

Durch entsprechende Vorinformation in der Königstraße, am Heinrichsdamm und in der Hauptwachstraße darauf hingewiesen werden, dass eine Durchfahrt durch die Kernstadt nicht mehr möglich ist.



Abbildung 5 Beispiel für eine Beschilderung in der Hauptwachstraße

8. Weiteres Vorgehen

Abstimmungsgespräche mit Stadtmarketing und dem der Geschäftsführer Karstadt Bamberg fanden bereits statt (letztmalig am 22.9.2010). Dabei wurde sowohl von Stadtmarketing als auch vom der Geschäftsführer Karstadt Bamberg grundsätzliche Zustimmung zu dem vorgeschlagenen System signalisiert. Weiterhin wurde die weitere Vorgehensweise abgestimmt.

Entsprechende Finanzmittel wurden für die Haushaltsberatungen 2011 angemeldet. Sollten diese Mittel im Haushalt 2011 bereitgestellt werden, könnte die Maßnahme 2011 realisiert werden.

Dabei ist folgende weitere Vorgehensweise vorgesehen:

Zustand nach Fertigstellung der Kettenbrücke

Die Kettenbrücke wird nach derzeitigem Kenntnisstand im Herbst 2010 fertig gestellt und kann dann von Fußgängern und auch vom Fahrverkehr genutzt werden.

Im Anschluss an die Fertigstellung des Brückenbauwerkes wird der Behelfssteg abgebaut, weiterhin sollen nach der Winterpause die Anschlussflächen (Teilstück Hauptwachstraße, Teilstück Heinrichsdamm und Kettenbrückstraße) neu gestaltet werden. In diesem Zusammenhang sind Verkehrsbehinderungen unvermeidbar. Deshalb wird vorgeschlagen, bis zur endgültigen Fertigstellung der Kettenbrücke und ihres Umfeldes die derzeitige Verkehrsführung beizubehalten.

Zustand nach endgültiger Fertigstellung des Umfeldes der Kettenbrücke

Nach Umgestaltung von Hauptwachstraße, Heinrichsdamm und Kettenbrückstraße (dies wird nach dem heutigen Kenntnisstand im Herbst 2011 der Falls ein) ist der richtige Zeitpunkt gekommen, das neue Verkehrssystem einzuführen. Dies bedeutet im Einzelnen:

- Inbetriebnahme der neuen Polleranlage in der Fleischstraße incl. flankierender Maßnahmen (Anpassung Parkleitsystem, Beschilderung, Wegweisung...)
- Herausnahme des Linksabbiegens von der Willy-Lessing-Straße in die Brückenstraße und der Durchfahrt von der Brückenstraße zur Promenade und Umlegung dieser Fahrbeziehung auf die Blockumfahrung Willy-Lessing-Straße → Franz-Ludwig-Straße → Heinrichsdamm incl. flankierender Maßnahmen (Beschilderung, Wegweisung).

Die Brückenstraße ist dann nur noch den Linienbussen und Anliegern vorbehalten. Damit ist dann auch wieder die Busbevorrechtigung an der Lichtsignalanlage Willy-Lessing-Straße / Brückenstraße möglich, die derzeit außer Betrieb genommen ist.

II. Beschlussantrag:

1. Der Stadtentwicklungssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis
2. Der Stadtentwicklungssenat billigt die Planung der Polleranlage (Standort 3) in der Fleischstraße und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung. Die notwendigen Mittelbeantragungen sind in die Haushaltsberatungen einzubringen.
3. Der Stadtentwicklungssenat billigt in diesem Zusammenhang die Einführung einer Einbahnstraße im Vorderen Graben zwischen Frauenstraße und Fleischstraße in Fahrtrichtung Fleischstraße.
4. Der Stadtentwicklungssenat billigt die Herausnahme des Linksabbiegens von der Willy-Lessing-Straße in die Brückenstraße und der Durchfahrt von der Brückenstraße zur Promenade und Umlegung dieser Fahrbeziehung auf die Blockumfahrung Willy-Lessing-Straße → Franz-Ludwig-Straße → Heinrichsdamm incl. flankierender Maßnahmen (Beschilderung, Wegweisung). Die Brückenstraße ist dann nur noch den Linienbussen und Anliegern vorbehalten.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten im laufenden Haushaltsjahr 2010
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	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:
X	4.	Investitionskosten in Höhe von ca. 185.000 € für das Haushaltsjahr 2011 oder später. Jährliche Unterhaltskosten in Höhe von ca. 7.500 € in den darauf folgenden Jahren.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Nach der im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2011 vom Kämmereiamt vorgelegten Prognose für das

kommende Haushaltsjahr (Beschluss des Finanzsenates vom 27.07.2010) zeigt der Verwaltungshaushalt derzeit eine Deckungslücke von 12,762 Mio. €; beim Vermögenshaushalt beträgt das Defizit aktuell 11,436 Mio. €. Folge ist die notwendige Kürzung aller beeinflussbaren Sachkosten, um überhaupt einen ausgeglichenen Haushalt erstellen zu können.

Das bedeutet aber auch, dass nicht nur die laufenden Projekte Einschränkungen erfahren werden müssen, sondern darüber hinaus für neue (nur) wünschenswerte Maßnahmen keinerlei Raum ist.

Eine Bereitstellung von Haushaltsmitteln für 2011 bleibt deshalb der Prioritätensetzung durch den Stadtrat im Rahmen der Haushaltsberatungen vorbehalten.

Bamberg, 04.10.2010
Finanzreferat

Bertram Felix
Berufsm. Stadtrat

Amt 20 _____
Peter Distler

SG 200 _____
Thomas Friedrich

Harald Lang
(stellv. Baureferent)

Stadtplanungsamt:
(Harald Lang)

.....
(Bernhard Leiter)