

Sanierungsgebiet Aktive Kettenbrücke- Königstraße-Bahnhof



Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan

PLANVERZEICHNIS

Plan 2.1 a: Rahmenplan

Alle in den Planverzeichnissen dieses Textteils aufgeführten Pläne befinden sich im Band: Planteil.



Rahmenplan
„Aktive Ketten-
brücke-König-
straße-Bahnhof“

G

RÜCK

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

der Stadtbereich zwischen rechtem Regnitzarm und Bahnstrecke kann auf eine über tausendjährige Tradition als Handelszentrum zurückblicken. Immer wieder hat sich dieses Viertel an die jeweils neuen Herausforderungen einer neuen Epoche angepasst. So finden sich dort heute wertvolle historische Bauten genauso wie moderne Architektur.

Damit dieses Gebiet auch in Zukunft lebendig und lebenswert bleibt, hat der Stadtrat das Sanierungsgebiet „Aktive Kettenbrücke – Königstraße – Bahnhof“ auf den Weg gebracht. Die Ziele und Maßnahmen sind in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit zwischen Anwohnern, Gewerbetreibenden, Hauseigentümern, Behörden und Politik erarbeitet worden.

Als Welterbestadt haben wir die Pflicht, diesen historischen Stadtbereich als lebendigen Ort des Wohnens, des Handels und des Arbeitens in seiner charakteristischen Vielfalt zu erhalten. Fangen wir damit an und ziehen wir alle für dieses Ziel gemeinsam an einem Strang!



Andreas Starke
Oberbürgermeister

Sehr geehrte Damen und Herren,

die historischen Altstädte in Europa stehen immer wieder vor neuen Herausforderungen. Gerade im Bereich des Handels und der Dienstleistungen haben sich durch neue Entwicklungen in den letzten Jahren starke Herausforderungen ergeben.

Hierauf haben der Bund und die Länder mit dem Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ reagiert. Dieses Programm stellt den Gemeinden Förderungsmittel zur Verfügung, wenn diese auf der Basis ausgereifter Gesamtkonzepte die innerstädtischen Mischgebiete in ihrer Vielfalt stärken und lebendig erhalten.

Die Stadt Bamberg hat die großen und vielfältigen Chancen dieses Förderungsprogramms erkannt und im Sanierungsgebiet „Sand“ bereits sehr erfolgreich umgesetzt.

Auch für den Bereich „Aktive Kettenbrücke – Königstraße – Bahnhof“ ist nunmehr eine wesentliche Voraussetzung für eine positive Entwicklung geschaffen: Das Gesamtkonzept für das Gebiet liegt vor. Die Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sowie einer gestalterischen und strukturellen Neuordnung sind formuliert. Wichtige Investitionsmaßnahmen, wie der Neubau der Kettenbrücke und die Schaffung des rückseitigen Bahnhofseingangs an der Brennerstraße sind auf den Weg gebracht. Die „Interessengemeinschaft Aktive Mitte“ in öffentlich-privater Kooperation ist gegründet worden. Das Straßenmanagement hat seine Arbeit aufgenommen.

Mein Dank gilt allen, die aktiv an der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes mitgewirkt haben, ebenso wie jenen, die sich bei der Umsetzung der Maßnahmen aktiv einbringen

Hans Zistl-Schlingmann
Baureferent

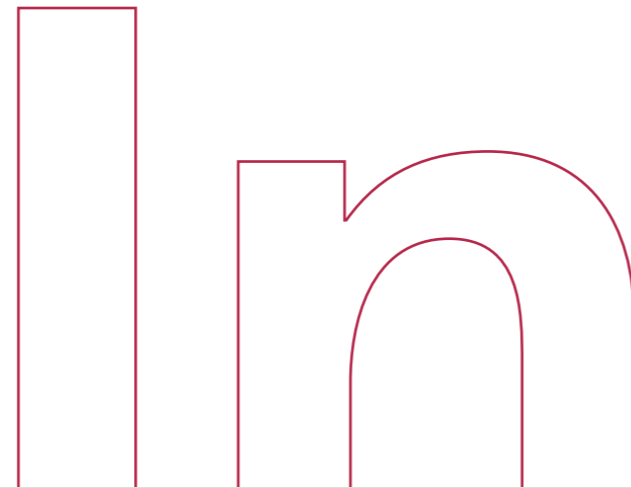


Inhaltsverzeichnis

Teil 1: Datenerhebung

1.1	Lage im Stadtgebiet	10
1.2	Geschichte des Gebietes	12
1.2.1	Geschichte bis zum Bau der Eisenbahn	13
1.2.2	Geschichte vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart	16
1.3	Bualter	22
1.4	Denkmalpflegerische Interessen	24
1.5	Bauliche Nutzung	28
1.5.1	Maß der baulichen Nutzung	29
1.5.2	Bauliche Nutzung der Erd- und Obergeschosse	30
1.5.3	Nutzung öffentlicher und privater Freiflächen	32
1.6	Beschreibung und Bewertung des baulichen Zustandes	34
1.7	Mietniveau	36
1.8	Sanierungsaussichten	38
1.9	Bevölkerungsdichte	40
1.10	Altersstruktur	41
1.11	Gebietsverbundenheit der Eigentümer	42
1.12	Versorgung und Infrastruktur	43

1.13	Zustand des öffentlichen Raumes	46
1.14	Verkehrssituation fließender Individualverkehr	48
1.15	Verkehrssituation ruhender Individualverkehr	49
1.16	Verkehrssituation öffentlicher Verkehr	52
1.17	Verkehrssituation ruhender Radverkehr	53
1.18	Verkehrssituation Fußgängerverkehr	55
1.19	Nachrichtliche Übernahmen	
	Kernaussagen des Rahmenplans Sanierungsgebiet „Bamberg-Mitte“	58
	Zusammenfassung der Ergebnisse der städtebaulich-denkmalpflegerischen Untersuchung zu den Gärtnerflächen in Bamberg	59
	Zusammenfassung der Ergebnisse des EU-Projektes „Vital Cities“	60
	Zusammenfassung: „Einzelhandelskonzept Bamberg“	60
	Zusammenfassung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens „Zukunft Innenstadt Bamberg“	63
1.20	Befragungen durch die Universität Bamberg	
	Zusammenfassung der Ergebnisse	65
1.21	Qualitäten und Potentiale	70
1.22	Nutzungskonflikte und Missstände	73



Teil 2: Zielfindung

2.1 Rahmenplan	
Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof	76
Verkehr und öffentlicher Raum	78
Wohnen und private Freiflächen	80
Handel und Gewerbe	81
Rahmenplan Grünordnung	82
2.2 Ziele und Maßnahmen – Vertiefungsgebiet Bahnhof	84
Verkehrskonzept Umweltverbund	84
Verkehrskonzept ruhender und fließender motorisierter Individualverkehr	87
Öffentlicher Raum	89
Art und Maß der Nutzung	90
Regionalbusverkehr – Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)	93
2.3 Zeit-Maßnahmen-Kosten-Finanzierungs-Übersicht	96
2.4 Satzung	109
2.5 Abwägung	114
Anhang	
Chronologie	134
Literatur- und Quellenverzeichnis, Bildnachweis	136
Impressum	138

Einleitung

Der vorliegende Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet und der daraus entwickelte Rahmenplan „Aktive Kettenbrücke – Königstraße – Bahnhof“ sind Ergebnis eines intensiven Planungs- und Beteiligungsprozesses.

Das Gebiet zwischen Bahnhof, Kettenbrücke und Siechenkreuzung ist ein klassisches städtisches Mischgebiet. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit, Versorgung und Verkehr prägen die Struktur und Entwicklung des Gebietes seit Jahrhunderten.

Bauliche Überformungen, wie man sie seit dem Mittelalter z.B. an den Gebäuden in der Königstraße ablesen kann und planerische Entwicklungen, wie die Neuanlage der Luitpoldstraße im späten 19. Jahrhundert spiegeln die sich verändernden Anforderungen der Menschen wider, die dieses Gebiet bewohnen und benutzen.

Das erarbeitete Konzept fügt diesen bestehenden Schichten Ziele aus unserer Zeit hinzu: Dies sind die Stärkung der Innenstädte, die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen. Wichtige Einzelthemen sind dabei Handel und Wohnen sowie die Attraktivitätssteigerung von umweltverträglicheren Verkehrssystemen.

Mit dem Beschluss des Sanierungsgebiets „Aktive Kettenbrücke – Königstraße – Bahnhof“ sind die Voraussetzungen geschaffen, diese Ziele durch sinnvoll aufeinander abgestimmte Maßnahmen umzusetzen. Das Ergebnis sind strukturelle Verbesserungen im Sanierungsgebiet und Maßnahmen, die darüber hinaus auch Impulse für die gesamtstädtische Entwicklung geben.

Die Umsetzung bedarf nun engagierter privater und öffentlicher Akteure. Die aktive Beteiligung im zurückliegenden Planungsprozess ist allerdings ein vielversprechendes Zeichen, dass auch der nun folgende Umsetzungsprozess erfolgreich startet.

Abschließend möchten wir uns bei allen Beteiligten für die engagierte und konstruktive Zusammenarbeit sowie das uns Planern entgegengebrachte Vertrauen bedanken.

Franz Ullrich
plan&werk

1.1 Lage im Stadtgebiet



VORBEMERKUNG

Im Verlauf der Vorbereitenden Untersuchungen wurde 2008 das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gestartet. Das neue Programm zielt auf den Erhalt und die Weiterentwicklung zentraler innerörtlicher Versorgungsbereiche.

Weil das Gebiet um den Bahnhof, aber auch das bestehende Sanierungsgebiet „Bamberg Mitte“ in dieses Förderprogramm aufgenommen werden sollte und beide Gebiete durch die Geschäftslagen in der Königstraße und in der Luitpoldstraße eng miteinander verknüpft sind, erschien es sinnvoll, den gesamten Bereich von der Kettenbrücke bis zur Brennerstraße und von der Siechenkreuzung bis zum Steinweg in einer Gebietskulisse als Sanierungsgebiet im neuen Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive-Stadt- und Ortsteilzentren“ zusammenzufassen.

Diese neue Gebietskulisse erscheint erstmals in den Plänen „Qualitäten und Potentiale“ (1.21) und „Nutzungskonflikte und Missstände“ (1.22)

In den Vorbereitenden Untersuchungen wurde zunächst das Teilgebiet um den Bahnhof vertieft untersucht. Dieses Gebiet liegt am östlichen Rand der Innenstadt Bambergs. Der Verlauf der Bahnlinie innerhalb dieser Abgrenzung markiert den Übergang zum Stadtteil „Bamberg-Ost“. Die Bereiche Heiliggrab- und Klosterstraße liegen im Bereich des UNESCO-Welterbes „Stadt Bamberg“, Teilbereiche Richtung Bahnlinie innerhalb des „Stadtdenkmals Bamberg“.

Die einzelnen Quartiere stellen sich in ihrem heutigen städtebaulichen Erscheinungsbild sehr heterogen dar:

Westlich der Ludwigstraße repräsentieren die Blöcke im Bereich Heiliggrabstraße, Klosterstraße und Münzmeisterstraße einen Teil der „Unteren Gärtnerei“ und sind partiell als Bestand des Gärtner Viertels anzusehen, dessen Fortbestehen bis heute die Hochrangigkeit des Stadtdenkmals Bamberg mitbegründet. Überbauungen des traditionellen Gärtnerlandes sind wie mit der geschlossenzeiligen Anlage der Klosterstraße bereits Ende des 19. Jahrhunderts erfolgt.

Die südliche Begrenzung dieses Quartiers bildet die Luitpoldstraße, deren geschlossene, boulevardartige Anlage des ausgehenden 19. Jahrhunderts einen großstädtischen Charakter vermittelt.

Im Kern des Gebietes liegt das Bahnhofsgebäude mit diversen Nebengebäuden und seinem Vorplatz als zentralem Knotenpunkt. Südwestlich bzw. südlich folgen die Komplexe des ehemaligen Hauptpostamtes und des Atrium-Einkaufszentrums, deren Anlage in den 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts einen erheblichen Eingriff in die Stadtstruktur bedeutete. Im südlichen Anschluss wird das Gebiet durch den Verlauf der Pfisterbrücke begrenzt.

Parallel zur Bahntrasse, zwischen Ludwigstraße im Westen und entlang der Brennerstraße im Osten befinden sich zahlreiche Bahnnebengebäude, die heute noch durch die Deutsche Bahn und verschiedene Gewerbebetriebe genutzt werden. Diese Bereiche sind mit Brachflächen, Parkplätzen und diversen Zwischennutzungen durchsetzt.

Im Südosten umfasst das Teilgebiet den inselartigen Block Annastraße/ Starkenfeldstraße, der weitgehend durch eine Mischung aus gärtnerisch genutzten Flächen, Brachen und Kleingärten charakterisiert ist.

Lade

*Bild links:
In der Bildmitte
das Untersuchungs-
gebiet am Über-
gang zwischen
Innenstadt und
Bamberg-Ost*



*Bild oben rechts:
Blick vom
Bahnhof in die
Luitpoldstraße*



*Bild unten rechts:
Schrägaufnahme
von Süd-Osten
auf das Gebiet um
den Bahnhof*

1.2 Geschichte des Gebietes

1.2.1 Geschichte bis zum Bau der Eisenbahn

ZEITAFEL

11. Jhd.: Gründung des Stiftes St. Gangolf östlich der Regnitz

Ab 16. Jhd.: Bamberg gilt überregional als bedeutende Gärtnerstadt

Mitte 18. Jhd.: Entwicklung des Gebäudetypus „Gärtnerhaus“ – bleibt maßgeblich bis ins 20. Jhd.

Mitte 19. Jhd.: Größte Ausdehnung der Bamberger Gärtnerei nach Anzahl der Betriebe (ca. 540)

1844: Eisenbahnanbindung Bambergs an die Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Ab 1873: Ausbau des Straßenzuges der heutigen Luitpoldstraße als Verbindung zur Innenstadt

Ab Ende 19. Jhd.: Bauliche Verdichtung und „Verstädterung“ des Gärtnerlandes

1856-58/1899-1901/1908-09: Umbauten und Erweiterungen des Bahnhofsgebäudes

Anfang 20. Jhd.: Ersatz der Bahnübergänge durch Unterführungen (Zollner- u. Memmelsdorfer Str.); Verlängerung der Ludwigstr. nach Norden mit „Durchbruch“ Klosterstr.

1973-76: Abbruch u. Errichtung eines neuen Hauptpostamtes am Bahnhofsvorplatz

1989-90: Errichtung des „Atrium“ auf dem Areal des ehem. Güterbahnhofs

1998-2000: Umorganisation des Bahnhofsgebäudes; Errichtung neuer Bahnsteige und einer neuen Bahnsteigunterführung



Bild oben links:
Ausschnitt Zweidler-
Plan von 1602

Bild Mitte links:
Blick in die Luitpold-
straße um 1900

Bild unten links:
Bamberger Bahnhof
um 1900

Bild oben rechts:
Schematisierter
Grundriss Bamberger
Gärtnerhaus um 1800

Bild Mitte rechts
und unten rechts:
Bamberger Gärtner-
und Häckermuseum
in der Mittelstraße



Gesamtstädtisch ist Bamberg durch die Teilbereiche Bergstadt, Inselstadt und Gärtnerstadt charakterisiert. Den Siedlungskern der Gärtnerstadt östlich der Regnitz stellt die Immunität der Theuerstadt, mit dem Stift St. Gangolf dar. Sie war zu der Stiftung des Bistums Bamberg im 11. Jahrhundert neben fünf weiteren Stiftungen gegründet worden. Bamberg entwickelte sich somit aus verstreuten Siedlungskernen zur „offenen Stadt“.

Mitte des 14. Jahrhunderts erfolgt als weiterer Siedlungsschwerpunkt östlich der Regnitz die Fürstbischöfliche Gründung der Siedlung „Wunderburg“. Außerdem die Anlage einer Kapelle, des späteren Dominikanerklosters zum Heiligen Grab, sowie der Siechenhäuser und Spitäler.

Die bedeutende Nord-Süd-Straße von Erfurt nach Regensburg war bereits vor der Stiftung des Bistums Bambergs vorhanden. Die spätere Wegeführung als „alter Steinweg“ etwa im Verlauf der heutigen Heiliggrab-/Josefstraße erfolgte aufgrund der Anziehungskraft durch die wachsende Bedeutung der Stadt.

Auf 1312 ist die erstmalige Erwähnung der Seesbrücke datiert, Vorgängerin der heutigen Kettenbrücke. Infolge der Attraktivität dieser direkten Verbindung zur Inselstadt wurde nun der „neue Steinweg“, im Verlauf der heutigen Königstraße angelegt.

Dieses Wegenetz bildete die Grundlage für die weitere Besiedlung und Bewirtschaftung der Stadtgebiete östlich der Regnitz.

Ausgehend von den beschriebenen Siedlungsschwerpunkten und vom Wegenetz entwickeln sich nebeneinander zwei landwirtschaftlich geprägte, städtische Siedlungsgebiete, deren Zweiteilung für das Gebiet östlich der Regnitz jahrhundertlang bestimmend bleibt. Dies führt im 19. Jahrhundert zu der bis heute gebräuchlichen Trennung von „Oberer Gärtnerei“ um das Stift St. Gangolf, der Immunität Theuerstadt zugehörig, und zur städtischen „Unteren Gärtnerei“, zur Stadtpfarrei St. Martin gehörig, mit Schwerpunkt südlich des Siechenhauses bei der heutigen Ottokirche.

Der Übergang vom Ackerbau zum Gartenbau vollzog sich erst allmählich. Voraussetzung war eine Verbesserung der Böden und gute Absatzmöglichkeiten durch einen Nachfrageanstieg.

Begünstigend hierfür wirkten sich ein mildes Stadtklima mit verkürzter Frostperiode im Vergleich zum Umland, sowie der Juraanstieg im Osten als Schutz der Niederung des Bamberger Beckens aus.

Die Bodenverhältnisse des Flussschwemmlandes kamen dagegen der Gärtnerei anfangs nicht entgegen: Zunächst vorhandene kalkarme, überwiegend

GARTNERHAUS

sandig-kiesige Auenlehme mussten zur landwirtschaftlichen, und darüber hinaus gärtnerischen Nutzung verbessert werden. Die heute überaus hohe Bodenfruchtbarkeit erfolgte erst durch jahrhundertelange Zusetzung von organischem Dünger (Bodenmelioration). Außerdem erstreckte sich die Ausdehnung des Hauptmoorwaldes zunächst noch bis nahe zum östlichen Regnitzufer. Im Bereich später gerodeter Flächen gab es zahlreiche Moore, Feuchtgebiete und Seen, die erst in ein Be- und Entwässerungssystem eingebunden werden mussten.

Erste Erwähnungen der Bamberger Gärtnerei finden sich ab dem 11./12. Jahrhundert in Urkunden, wo zwischen „ager“ (Acker) und „hortus“ (Garten) unterschieden wird. Mitte des 14. Jahrhunderts lässt die Erwähnung vom Verkauf eines „...garten mit boden... zu teurstat hinter dem H. Grab gelegen...“ und eines „Fritz Pleisener als Gärtner zu Teurstat“ im Zusammenhang mit dem Verkauf seines „Gartenveld“ bereits auf Freilandgärtnerei schließen. Die Zahl der Gärtner stieg beständig von ca. 30 Gärtnerfamilien um 1400 auf 70 zur Mitte des 15. Jahrhunderts. Bamberg galt ab dem 16. Jahrhundert, wie Erfurt und Ulm, als eine der Gartenstädte des Reiches, mit Spezialisierung auf bestimmte Produkte wie Süßholz oder Samenbau.

Der Zweidler-Plan von 1602 lässt auf die Siedlungsweise der Bamberger Gärtner im ausgehenden Mittelalter schließen:

Entscheidend für den Fortgang der Besiedlung waren die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenzüge parallel zum Steinweg. Von der Theuerstadt ausgehend hatte sich die Besiedlung abschnittsweise ausgedehnt und im Norden die Siechenhäuser, im Osten das Dominikanerinnenkloster Heiliggrab und im Süden die Wunderburg erreicht.

Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist eine geschlossene Bebauung zu erkennen. So entlang der Lausing (Kunigundenruhstraße) und des Steinwegs (Siechenstraße/Königsstraße).

Die Aufreihung der einzelnen Gärtnergehöfte entlang der Josephstraße, Kaimsgasse, Mittulgasse (Mittelstraße), Heiliggrabstraße, auf der Ostseite der Egelseestraße und beidseitig des Hundsbühls (Nürnberger Straße) war dagegen eher offen.

Die Felder waren im allgemeinen eher quadratisch und nicht – wie später üblich – langgestreckt. Im Zweidler-Plan wird zwischen Gärten und Getreidefeldern durch Einzäunung der Gärten unterschieden, wobei nur einige Gärten Hofanschluss hatten.

Über das 17. bis ins 18. Jahrhundert erfolgte, als Folge der Realteilung, ein Anwachsen der Meisterbetriebe auf ca. 400, was zu einer ständigen Verkleinerung der Betriebe führte. Daraus resultiert die heute für das Gebiet noch typische schmale Parzellierung. Die Verkleinerung der Betriebe konnte kompensiert werden, wenn die Produktion auf Spezialisierung, z.B. Samengärtnerei, umgestellt wurde. Andererseits gab es auch Abwanderungsbewegungen zahlreicher Gärtnerfamilien, zum Beispiel zu Beginn des 18. Jahrhunderts nach Westpreußen.

Diesen Faktoren folgte auch die Entwicklung des Gebäudetypus „Gärtnerhaus“:

Einfluss hatten hier auch die Folgen Preußischer Einfälle im siebenjährigen Krieg 1758 im Bereich der Gärtnerei, wobei zahlreiche Anwesen zerstört wurden. Der Wiederaufbau wurde insbesondere durch die Städtische Verwaltung gelenkt.

Dabei mussten die Gebäude aus Stein errichtet sein, wie es fürstbischhöfliche Baumanordnungen schon lange forderten. Entsprechend der damaligen Gestaltungsweise wurde eine größtmögliche Regelmäßigkeit verordnet: Die eingeschossigen Gärtnerhäuser waren jetzt in Ketten gereiht und durch Brandwände getrennt und gesichert.

Diese Maßnahmen hatten Vorbildcharakter für die künftige Entwicklung bis ins 20. Jahrhundert. Das traufseitige Gärtnerhaus, welches ein Beispiel für den weit verbreiteten Typus des Kleinbauern- oder Kolonistenhauses war, wurde damit in Bamberg zur Regel. Bis heute sind noch ca. 250 Gärtnerhäuser in unterschiedlichsten Überformungen in Bamberg erhalten.

Kennzeichnend ist die große Wagenthür, da das Tordurchfahrtshaus die gesamte Grundstücksbreite einnahm, dies auch aufgrund der schmalen Parzellierung infolge der Realteilung. Oftmals gelangte man durch eine rückwärtig freistehende Scheune in den Hausgarten.

Die Anbauflächen der Gärtnerbetriebe waren nach Lage und Funktion ähnlich differenziert: Die Hausgärten waren durch ein milderes Stadtklima und von der Bodenfruchtbarkeit (Melioration) her begünstigt. Sandsteinmauern schützten vor Wind und speicherten Wärme für den Anbau empfindlicher Kulturen und die Aufzucht junger Pflanzen.

Innerhalb der städtischen Bebauung liegende Felder wurden meist für Gemüseanbau in Freilandkulturen genutzt. Außerhalb der Stadt gelegene Felder dienten hauptsächlich dem Getreide- und Futteranbau.

Im frühen 19. Jahrhundert wurde durch die Säkularisation vielen Gärtnern ermöglicht eigenes Land aus dem ehemaligen Besitz des Hochstifts und der Klöster zu erwerben. Dies führte zu einem weiteren Anwachsen der Betriebe und damit zu einer weiteren Verdichtung des Gärtnergebietes, wodurch die überwiegende Zahl der Straßenzüge mit geschlossenzeiliger, traufseitiger Bebauung versehen wurde. Der Urkatasterplan von 1825 zeigt diesen Zustand deutlich. Im Untersuchungsgebiet findet sich der Straßenzug der Heiliggrabstraße als ältester in dieser Form bebaute. Hier stammen die ältesten Häuser noch aus dem 18. Jahrhundert (Heiliggrabstr. 12 und 14), die ursprüngliche eingeschossige Bauweise ist aber nicht mehr vorhanden. Mitte des 19. Jahrhunderts erreichte die Bamberger Gärtnerei nach Zahl der Betriebe mit 540 (heute weniger als 70) ihre größte Ausdehnung und hatte nach wie vor eine sehr erfolgreiche Stellung, wie sich durch Preise auf Landes- und auch Weltausstellungen für Bamberger Züchtungen zeigte.

Weite Teile des Untersuchungsgebietes waren damals dementsprechend unbebaute landwirtschaftliche Nutzfläche.

1.2.2 Geschichte vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart



Luitpoldstraße:
Die unterlegte Karte zeigt den Uraufnahmeplan von 1822 mit handschriftlichen Eintragungen um 1842. Blau hinterlegt ist die Bebauung um 1900

Bild oben rechts und Mitte rechts:
Gasthof Goldene Rose vor dem Abriss um 1872. An dieser Stelle wurde die Kreuzung Luitpoldstraße/Königstraße angelegt

Bild unten rechts:
Blick in die Luitpoldstraße um 1900



Gravierende Veränderungen für das Gebiet brachte die Anbindung Bambergs an die Ludwig-Süd-Nord-Bahn im Jahre 1844. Aus Kostengründen und aufgrund der überregional bestimmten Trassenführung wurde die Eisenbahnstrecke am östlichen Stadtrand auf unbebauten Ackerflächen entlang geführt. Die Entscheidung für die Lage des Bahnhofes außerhalb des bebauten Gebietes erforderte eine neue Erschließung zur Innenstadt, die schrittweise erfolgte.

Zunächst führte die damals so benannte Eisenbahnstraße (Luitpoldstraße) fast senkrecht vom Bahnhofplatz, dem Verlauf zweier Gärtnerparzellen folgend bis zur Heiliggrabstraße und endete vorerst dort. Hier folgte vom Bahnhofplatz ausgehend eine offene Bebauung. Über die 1865 errichtete Sophienbrücke wurde im zweiten Schritt eine Verbindung zwischen Innenstadt und Königstraße hergestellt. Erst ab 1873 wurde der Ausbau des Abschnitts zwischen Heiliggrabstraße und Königstraße mit dem Durchbruch am heutigen Luitpoldeck (Gasthof Goldene Rose) fortgesetzt und eine durchgängige Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt erreicht. Anlässlich eines Besuches des Prinzregenten Luitpold wurde die Eisenbahnstraße in Luitpoldstraße umbenannt. Dem Selbstverständnis der Zeit entsprechend durchschneidet der boulevardartige, prächtige Straßenzug die Strukturen der Gärtnerstadt massiv, verläuft in seinem ersten Bauabschnitt aber dennoch auf vorhandenen Parzellen- und Wegstrukturen. Neben zahlreichen Gärtner- und Bürgerhäusern musste zu seiner Anlage auch das Gertrudenspital abgerissen werden.

Neben der Luitpoldstraße war auch die Anlage der Ludwigstraße Teil des neuen städtebaulichen Konzeptes, dessen Kopf der Bahnhof war. Er war in der wirtschaftlichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts in Bamberg der wichtigste Faktor und Anziehungspunkt für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben. Auffälligstes Beispiel hierfür ist noch heute die im Norden an das Untersuchungsgebiet angrenzende Mälzerei Weyermann.

Durch die geschlossene Blockrandbebauung entlang der Luitpoldstraße wurde das Gärtnerviertel durchbrochen und gleichsam dahinter „verborgen“. Infolge der neuen, innerstädtischen Lage stieg der Druck zu Veränderungen im gärtnerischen Kerngebiet. Durch die zentrale Bedeutung der Eisenbahn war das Gärtnergebiet plötzlich in den Bereich der Innenstadt gelangt.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam es zu einer raschen baulichen Verdichtung in Bereichen des Gärtnergebietes und somit zu einer „Verstädterung“ der Gartenlandschaft. Hohe Bodenpreise wirkten als Verkaufsanreiz und förderten die Nutzungsänderung. Überwiegend entstand eine zweigeschossige Wohnzeilenbebauung. Anhand von Baulinienplänen wurden entlang des bestehenden Wegenetzes einzelne Straßenzüge erstmalig und mit nicht gärtnerischen Wohnhäusern bebaut sowie vorhandene Häuser teilweise aufgestockt. Dabei wurde an eine eventuelle Verbreiterung der Straßenzüge gedacht, was sich heute noch in diversen Rücksprüngen zwischen den Bebauungsphasen zeigt. Als Beispiel für diese Zeilenbebauung befindet sich innerhalb des Untersuchungsgebietes die Bebauung der Südstraßenseite in der Klosterstraße.

GASCHNITZ

Aufgrund der Verdrängung und der Abwanderung aus dem seit Jahrhunderten besiedeltem Kerngebiet der Gärtnerei nimmt die Zahl der Betriebe zum Ende des 19. Jahrhunderts deutlich ab. Viele Gärtner ziehen in Gebiete jenseits der Bahnlinie, vorzugsweise entlang der Hauptausfallstraßen (Memmelsdorfer Straße, Zollnerstraße, Pödeldorfer Straße, Hallstadter Straße) und errichten dort ähnliche Strukturen wie im Kerngebiet.

Das erste Stationsgebäude des Bahnhofs wurde zwischen 1844 und 1846 errichtet und war deutlich kleiner als in der heutigen Ausprägung, deren Kern es teilweise noch bildet. Aus drei Gebäudeteilen zusammengesetzt, einem mittigen Betriebsgebäude mit Pyramidendach und daran seitlich angrenzend zwei giebelständigen Wartesälen, waren die Gebäudeteile mit gedeckten Bogengängen verbunden. Die Außenmauern waren bereits mit gelblichem Sandstein ausgeführt und auch die Dachdeckung, wie heute in Schiefer ausgeführt. Die Gleisanlage überdeckte ursprünglich eine 100 m lange Einstiegshalle aus Holz. Im nördlichen Flügelbau waren die Wartesäle der 1. und 2. Klasse, im südlichen Flügelbau ein Wartesaal für die 3. Klasse untergebracht.

Bereits 1856-58 erfolgt die erste Umbauphase, da Bamberg durch die Eröffnung der Hauptstrecke Frankfurt – Bamberg – Leipzig Verkehrsknotenpunkt wurde und die Kapazitäten nicht mehr ausreichten. Die Flügelbauten wurden vorgezogen und auf drei Geschosse erhöht, die Höfe überbaut und mit dem nun vortretenden Mitteltrakt zu einem zweigeschossigen Quertrakt verbunden. Diesem wurde in ganzer Breite eine Veranda vorgestellt.

In einer weiteren Umbauphase um 1899-1901 erfolgte eine Erweiterung durch Flügelbauten und eine Erhöhung des Quertraktes. Ein Salon für die „höheren Herrschaften“ im neobarocken Stil wurde sehr prunkvoll eingerichtet. Dieser sogenannte „Königsaal“ ist allerdings heute nicht mehr vorhanden.

Um 1908/09 wurde dem Hauptgebäude der kubische „Fahrkartenpavillon“ vorgelagert.

1979 fand eine umfassende Renovierung verbunden mit einer grundlegenden Umorganisation der Innenräume statt, 1998-2000 wurden die Bahnsteige mit Überdachungen neu errichtet und auch die Fußgängerunterführung neu angelegt. Zuletzt wurde im Südflügels ein Schnellrestaurant eingebaut.

Die gesamte Platzfläche des Bahnhofvorplatzes war ursprünglich im Besitz der Eisenbahngesellschaft und entsprechend einheitlich gestaltet,



Historische Meliorationsmauer und Gärtnerfelder zwischen Klosterstraße und Heiliggrabstraße

G

wobei das Stationsgebäude den Kopf der Anlage bildete. Gegenüber dem Bahnhofsgebäude standen die in Korrespondenz zueinander errichteten Flügelbauten von 1890 und bildeten einen repräsentativen Prospekt am Zugang zur Stadt. Von ihnen ist heute noch das Gebäude Ludwigstraße 27/Luitpoldstraße 55 erhalten. Das Konzept der Randbebauung des Vorplatzes fand erst 1941 seine Vollendung durch die Errichtung des sogenannten „Ladenbaus“ am nordwestlichen Platzrand am Eingang zur Luitpoldstraße.

Einschneidende städtebauliche Veränderungen fanden rund um den Bahnhofplatz hauptsächlich in der Nachkriegszeit statt:

Der Bereich des heutigen E.ON-Geländes hatte sich bereits seit Anfang des 20. Jahrhunderts in den Blockinnenbereich ausgedehnt. Als markanteste Entwicklung kann hier wohl die Errichtung des Bürohochhauses zu Beginn der 1960er Jahre angesehen werden.

Dem Neubau des Hauptpostamtes in den Jahren 1973-76 ging der Abbruch des Vorgängerbau voraus, der als spiegelbildliches Pendant zum noch bestehenden Gebäude Ludwigstraße 27/Luitpoldstraße 55 den Platz symmetrisch nach Südwesten schloss. Durch die Dimensionierung des neuen Komplexes ist die dominante Stellung des Bahnhofgebäudes im Platzraum zurückgedrängt worden. Dies wurde Ende der 1980er Jahre am südlichen Platzabschluss durch die Errichtung des Atrium noch verstärkt.

Der Bahnbetriebshof war ursprünglich im nordöstlichen Teil des Bahngeländes, gegenüber dem Stationsgebäude jenseits der Gleisanlagen gelegen. Als Relikt dieser Anlage ist heute noch das Gebäude Brennerstraße 9-9b in der Substanz von 1842 erhalten.

Zusammen mit der Anlage der Brennerstraße Anfang des 20. Jahrhunderts wurde das bah flankierende Gelände östlich der Gleise neu organisiert, Betriebsbauten teilweise in Wohnhäuser umgewandelt und von der Brennerstraße aus erschlossen. Weitere bahnbegleitende Bauten entstanden bis Ende der 50er Jahre entlang der gleisseitigen Brennerstraße in einer nach Betriebsbedarf gestreuten, offenen Bauweise, meist durch Vorgärten vom Straßenrand abgesetzt.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die beschränkten Bahnübergänge an der Zollner- und Memmelsdorfer Straße durch Unterführungen ersetzt. Außerdem wurde die bis dahin an der Klosterstraße endende Ludwigstraße nach Norden zur Memmelsdorfer Straße hin verlängert. Der dafür notwendige Abriss des Hauses Klosterstraße 11 erfolgte 1935 und ist heute noch an der freistehenden Brandwand der Klosterstraße 9 ablesbar.

In der Nachkriegszeit wurde im Osten Bamberg das städtebauliche Leitbild des „fließenden Raumes“ zwischen Memmelsdorfer- und Zollnerstraße umgesetzt, das kurz vor der Bahnlinie endet und darüber hinaus Richtung Innenstadt fortgesetzt werden sollte. In diesem Sinne zielte der Generalverkehrsplan von 1962 darauf ab, diese Strukturen bis zur Regnitz fortzusetzen und den „Inneren Ring“ zwischen Löwenbrücke und Zollnerstraße mit einer vierspurigen Verbindungsstraße als „Durchbruch“ durch das Gärtnergebiet zu schließen. Begleitend wurde ein Bebauungsplan aufgestellt, der eine Flankierung der

Sch

Trasse durch mehrgeschossige Wohnriegel, einem Einkaufszentrum und einem neuen Rathaus-Hochhaus vorsah.

Die Planungen scheiterten insbesondere an massiven Bürgerprotesten und spätere, abgespeckte Varianten an veränderten städtebaulichen Leitbildern in den folgenden Jahrzehnten. Formal hielt man jedoch lange an den Planungen für den Durchbruch fest, erst 2000 kam der Aufhebungsbeschluss für diesen Bebauungsplan. Die Hochhausseichen von Post und E.ON vermitteln dennoch einen Eindruck von der ursprünglichen Idee.

Paradoerweise stellte die, mit dem auf Kahlschlag angelegtem Bebauungsplan verbundene Veränderungssperre einen unfreiwilligen denkmalpflegerischen Beitrag dar, da sie lange eine Aufstockung oder Modernisierung der historischen Gärtnerhäuser einschränkte.

Eine weitere Neubaumaßnahme, die in den letzten zwanzig Jahren entstand, ist die Aufstockung des Atrium um ein Multiplexkino.

Bedingt durch die Privatisierung von staatlichen Energieversorgern, der Post sowie der Bahn, fanden hinsichtlich der Besitzerstrukturen erhebliche Veränderungsprozesse statt:

Die ehemals im öffentlichen Eigentum genutzten Gebäude wurden zu renditeorientierten Immobilienobjekten, was im Untersuchungsgebiet an zahlreichen Nutzungsänderungen der letzten Jahre exemplarisch deutlich wird.



Bild oben links:
Stationshauptgebäude vor 1856



Bild oben rechts:
Bahnhof um 1905



Bild unten links:
Bahnhof um 1955



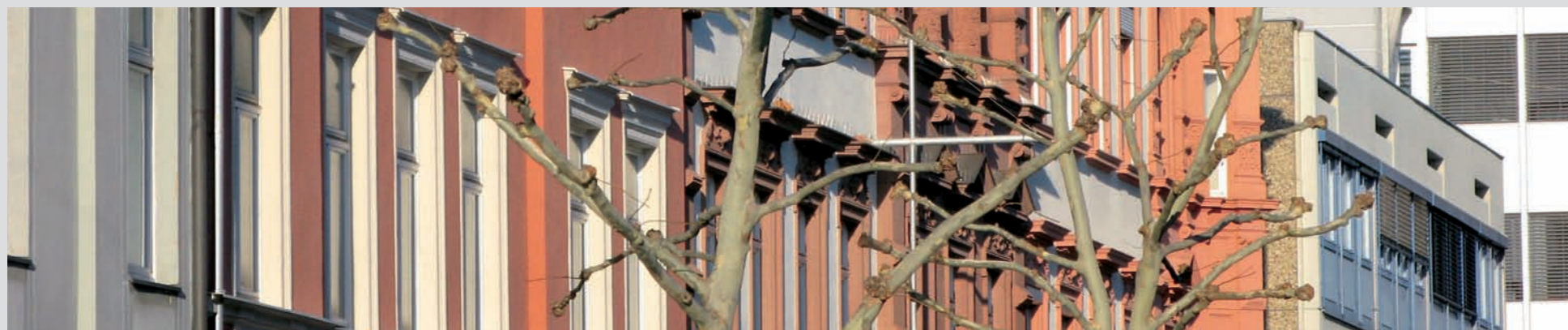
Bild unten rechts:
Zeitgenössischer
Blick auf den
Bahnhof

1.3 Baualter

Baualter

Bild oben:
Bauliche Zeit-
schichten in der
Luitpoldstraße

Bild unten:
Überformtes
Gärtnerhaus,
Heiliggrabstraße,
im Kern vor 1800



Die Zeitstaffelung des Baualtersplan beginnt, entsprechend der Entwicklung des Gebietes, erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Vorher war der Bereich weitgehend unbebaut und bestand in der Regel aus Außenfluren der Gärtner. Nur die Heiliggrabstraße und der östliche Abschnitt der Lausing (Kunigundenruhstraße) lagen am äußersten bebauten, östlichen Stadtrand Bambergs. In der Heiliggrabstraße (Nr. 12 und 14) stehen auch die zwei ältesten erhaltenen Gebäude des Untersuchungsgebietes, beide zumindest im Kern aus dem 18. Jahrhundert.

Eine erste Erschließungsphase erfährt das Gebiet um 1840 mit der Anlage der Eisenbahnstrecke, des Bahnhofstationsgebäudes und diverser Bahnbetriebsgebäude. Heute sind im Kern noch Teile des Stationsgebäudes von 1844 und eines ehemaligen Betriebsgebäudes von 1842 (Brennerstraße 9/9a/9b) erhalten.

Die eigentliche bauliche Erschließung des Gebietes erfolgt erst ca. 30 Jahre nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke, maßgeblich im Zeitraum von 1870 bis 1900. Aus dieser Phase stammt nahezu der gesamte Straßenzug der Wohnbebauung in der Klosterstraße, die aus ehemaligen Gärtnerhäusern bestehende nördliche Häuserzeile der Münzmeisterstraße sowie die erhaltenen historischen Gebäude in der Luitpold- und Ludwigstraße. Außerdem sind das heutige Erscheinungsbild des Stationsgebäudes sowie die meisten Bahnnebengebäude in der typischen Ausführung als Sandsteinquaderbauten in die Zeit um 1900 zu datieren.

Zwischen den beiden Weltkriegen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts fand eine weitere Nachverdichtung des Gebietes statt: Mitte der 1920er Jahre entstanden Teile der Werkshallen in der Ludwigstraße 22. Aus den 1930er Jahren stammen die Wohngebäude Ludwigstraße 37 sowie Münzmeisterstraße 6, außerdem zahlreiche Rück- und Nebengebäude in den Blöcken um die Heiliggrab- und Klosterstraße.

Die vom wirtschaftlichen Aufbau und Aufschwung geprägte Zeit nach dem zweiten Weltkrieg bis Ende der 1980er Jahre bringt abermals eine weitere Verdichtung des Gebietes sowie einige stadtbildprägende Veränderungen.

Eine Reihe von meist eingeschossigen, gewerblichen Zweckbauten ohne gestalterischen Anspruch entsteht in dieser Zeit im nördlichen Abschnitt der Ludwigstraße sowie vereinzelt im Bereich der Brennerstraße. Im Bereich der Blöcke Münzmeister- Kloster- und Heiliggrabstraße findet eine weitere Verdichtung mit Neben-, Rückgebäuden und insbesondere Garagen statt.

In der Luitpoldstraße werden insbesondere die Erdgeschossbereiche der Einzelhandelsflächen in den Bereich der ehemaligen Hinterhöfe erweitert, sowie gründerzeitliche Wohngebäude entkernt oder generalsaniert.

Auf dem Grundstück des ehemaligen Überlandwerkes werden Verwaltungs- und Betriebsbauten in der für die 1960er und 1970er Jahre typischen, zweckorientierten Formensprache errichtet. Hervorzuheben ist hierbei das städtebaulich signifikante Verwaltungshochhaus. Diese Entwicklung wird mit der Neuerrichtung des ehemaligen Hauptpostamtes am Bahnhofsvorplatz in den Jahren 1973-76 fortgesetzt und endet vorerst mit der Errichtung des Atrium-Einkaufszentrums 1990.

In der Zeit seit 1990 haben im Untersuchungsgebiet keine signifikanten baulichen Veränderungen mehr stattgefunden, abgesehen von Instandsetzungen und einigen qualitativ hochwertigen Modernisierungen privater Hauseigentümer sowie der Aufstockung des Atrium um ein Multiplexkino und der Neuerrichtung der gesamten Bahnsteiganlagen samt Unterführung und Überdachungen.



1941 wurde die nordwestliche Raumkante des Bahnhofsvorplatzes mit Errichtung des sogenannten Ladenbaus des ehemaligen Überlandwerkes (heute E.ON) geschlossen. Aus dieser Zeit stammt auf demselben Gelände ein Bürohaus im Blockinnenbereich. Ebenfalls in der zeittypischen Ausprägung wurde zur selben Zeit in der Brennerstraße 13a an der Ecke Zollnerstraße ein Komplex mit Wagenhallen und Verwaltungsgebäude einer Fahrleitungsmeisterei der Reichsbahn errichtet.

PLANVERZEICHNIS

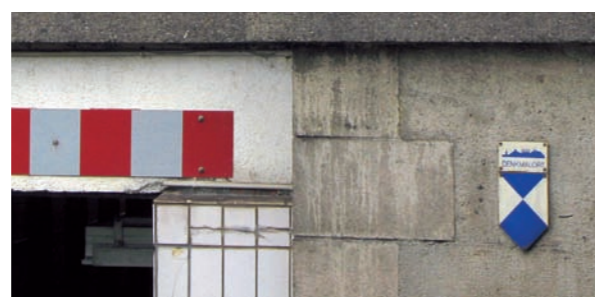
Plan 1.4: Denkmalpflegerischer
Interessenplan1.4 Denkmalpflegerische
Interessen

Der Text „Denkmalpflegerische Interessen“ sowie der zugehörige Plan Nr. 1.4 wurden in enger Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege erstellt bzw. nachrichtlich übernommen.



*Bild oben links:
Ehemaliges Bahn-
betriebsgebäude
aus der Entste-
hungszeit des
Bahnhofs (1842) in
der Brennerstraße*

*Bild oben rechts:
Stadtbildprägendes
Gärtnerhaus Ecke
Münzmeisterstraße/
Spiegelgraben*



*Bild unten:
Alte und neue
Grenzen: Beginn
des Stadtdenkmals
Bamberg an der
Zollnerstraßen-
unterführung*

Einzeldenkmäler

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich 12 Einzeldenkmäler die in der Denkmalliste des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege eingetragen sind (Auszüge daraus am Ende dieses Abschnitts). Diese verteilen sich auf die drei strukturell unterschiedlichen Bereiche des Gebietes:

- Zum einen eine Gruppe von Gebäuden, die dem Bahnhof und umliegenden Dienst- und Betriebsgebäuden zuzurechnen ist. Neben dem Stationsgebäude, nach mehreren Erweiterungsphasen im Kern von 1844 erhalten, stammt das Gebäude Brennerstraße 9/9a/9b als Teil des ehemaligen Betriebshofes ebenfalls noch aus der Zeit um 1842. Die anderen

Einzeldenkmäler im direkten Bahnhofsumfeld sind in der Regel in der Zeit um 1900 erbaut, bilden aber als Sandsteinquaderbauten mit Schieferdeckung zusammen mit den älteren Denkmälern ein einheitliches Bild.

- Zum zweiten, Gebäude die im Zusammenhang mit dem auf den Bahnhof bezogenen, repräsentativen Straßenzug der Luitpoldstraße stehen. Dies sind die Häuser Luitpoldstraße 39, 45 und 47.
- Zum dritten schließlich Einzeldenkmäler mit Bezug zum alten Gärtnerland. Dies sind die Wohnhäuser Klosterstraße 1 und 3 um 1865, sowie Heiliggrabstraße 12, das älteste Gebäude im Untersuchungsgebiet, ein Gärtnerhaus aus dem 18. Jahrhundert.

Denkmalvorschläge

Zur Aufnahme in die Liste der Einzeldenkmäler sind vier Bahnnebengebäude vorgeschlagen, die sich nach Bauzeit um 1900 und Art der Ausführung in die Gruppe der bereits in der Denkmalliste eingetragenen Bahnnebengebäude einfügen und diese vervollständigen (Ludwigstraße 18, Brennerstraße 13, Pergola nördlich des Stationsgebäudes, Flur 5137/2 heute Imbiss südlich des Stationsgebäudes).

Außerdem die Gebäude Ludwigstraße 27/Luitpoldstraße 55 (um 1890) sowie Luitpoldstraße 51 (um 1941), welche die nordwestliche, historische Raumkante des Bahnhofsvorplatzes bilden.

Schließlich noch das Gebäude Heiliggrabstraße 14, das im Kern als Gärtnerhaus im 18. Jahrhundert entstanden ist.

Stadtbildprägende Gebäude

Das Untersuchungsgebiet wird im Bereich des Gärtner Viertels weitgehend durch stadtbildprägende Gebäude bestimmt, also Gebäude, die aufgrund Ihres Baualters das historische Stadtbild prägen, auch wenn sie nicht die Kriterien für ein Einzeldenkmal erfüllen. Dies sind im Bereich der Klosterstraße die geschlossenzeilige Wohnbebauung um 1900 sowie in der Heiliggrab- und Münzmeisterstraße die ein- und zweigeschossigen, traufständigen Gärtnerhäuser.

Auf der östlichen Bahnseite im Bereich der Brennerstraße wird das Stadtbild durch meist ein- oder zweigeschossige Bahnbetriebsgebäude geprägt. Diese sind in einer offenen Bauweise errichtet, und durch Vorgärten von der Straße zurückgesetzt. In den Bereichen Brennerstraße 5-13 und vor der Brennerstraße 15 kommt daher auch dem Straßenraum eine wichtige Bedeutung zu.

Denkmal

Dort wo die historischen Stadtstrukturen gestört, bzw. nicht mehr vorhanden sind, wurde keine Bewertung der denkmalpflegerischen Interessen abgegeben. Dies sind die großflächigen Bereiche des Atrium-Einkaufszentrum, des ehemaligen Hauptpostamtes, Teile des E.ON-Komplexes an der Luitpoldstraße mit Bauten der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sowie die eingeschossigen Gewerbebauten entlang der Ludwigstraße, nördlich der Zollnerstraße.

Wichtige öffentliche Räume

Als zentraler öffentlicher Raum im Untersuchungsgebiet muß der Bahnhofsvorplatz mit seinen räumlichen Beziehungen, insbesondere zur Luitpoldstraße, aber auch zu Teilen der nordwestlichen Ludwigstraße, betrachtet werden.

Außerdem bilden die historischen Verläufe der Heiliggrabstraße und Klosterstraße sowie die Unterführung Zollnerstraße weitere wichtige Straßenräume.

Historisch bedeutende Grünflächen

Die besondere Eigenart des Gärtner Viertels ist durch die Verbindung von städtischem und dörflichem Charakter bestimmt. Dabei sind die historischen Bauten zusammen mit der Parzellenstruktur und den offenen, gärtnerisch genutzten Blockinnenbereichen von besonderer Bedeutung und deshalb auch Teil des UNESCO-Welterbes. Diese Strukturen sind im Untersuchungsgebiet nordöstlich der Heiliggrabstraße sowie im Bereich Münzmeisterstraße teilweise noch vorhanden.

Außerdem befinden sich noch eine Grünfläche als Rest der historischen Platzgestaltung des Bahnhofsvorplatzes an dessen nordwestlicher Ecke, sowie die kleine Anlage eines ehemaligen Biergartens mit wertvollem Baumbestand westlich des sogenannten Ladenbaus direkt an der Luitpoldstraße 51 auf dem E.ON-Gelände.

Denkmal

AUSZUG AUS DER DENKMALLISTE

- | | |
|---------------------------------|--|
| Flur 5735/1 Klosterstr 1: | Mietshaus, im Maximiliansstil, 1865 von Georg Mössmeringer. |
| Flur 5734/2 Klosterstr 3: | Mietshaus, im Maximiliansstil, 1865 von Georg Mössmeringer. |
| Flur 5135 Ludwigstr. 14 + 16: | Eisenbahn-Dienstgebäude, Doppelhaus des späteren 19. Jhd. |
| Flur 5136 Ludwigstr. 12: | Bahnhofsnebengebäude, nach 1847. |
| Flur 5137 Ludwigstr. 8: | Bahnhofsnebengebäude, nach 1847. |
| Flur 5136/4 (Bahnhofsvorplatz): | Kiosk, Anfang 20. Jhd. |
| Flur 5137, Ludwigstr. 6: | Bahnhof, Empfangsgebäude 1844/48 von Friedrich Bürklein, 1899 und 1900 erhöht und erweitert, Vorbau 1908. |
| Flur 1339, Luitpoldstr. 39: | Zwei- bis dreigeschossiges Eckgebäude, 1861 von Caspar Dennefeld. |
| Flur 1401 Luitpoldstr. 45: | Doppelmietshaus, in Anlehnung an niederländische Barockformen historistisch, 1892/93 von Gustav Haeberle. |
| Flur 1400/2 Luitpoldstr. 47: | Doppelmietshaus, in Anlehnung an niederländische Barockformen historistisch, 1892/93 von Gustav Haeberle. |
| Flur 1350, Heiliggrabstr. 12: | Traufseithaus, mit Mansarddach, 18./19. Jhd. |
| Flur 5131 Brennerstr. 9/9/9b: | Ehemaliges Werkstattgebäude der Ludwigs-Süd-Nordbahn, zweigeschossiger traufständiger Sandsteinquaderbau mit Blendböngliederung, 1842. |

Quelle:
BLfD – online.
Stand 14.01.2008

1.5 Bauliche Nutzung

1.5.1 Maß der baulichen Nutzung



Heterogene Nutzung des Blockinnenbereichs zwischen Ludwigstraße, Klosterstraße und Luitpoldstraße

Entsprechend der strukturellen Heterogenität des Untersuchungsgebietes stellt sich auch das Maß der baulichen Nutzung unterschiedlich dar.

Parallel zum Verlauf der Bahnlinie ist die westliche Straßenseite der Brennerstraße in offener Bauweise, meist mit ein- bis zweigeschossigen, ehemaligen oder noch in Betrieb befindlichen Bahnbetriebsgebäuden bebaut. Aufgrund des hohen Freiflächenanteils zwischen den Gebäuden und der Größe der unbebauten Gleisflächen ergibt sich hier hinsichtlich der Grundflächenzahl (GRZ) ein sehr geringer Wert. Ähnliches gilt für die weitgehend gewerblich oder zum Bahnhofsbetrieb genutzten Grundstücke an der östlichen Seite der Ludwigstraße. Das Atrium-Einkaufszentrum bildet hierbei eine Ausnahme, da die Grundstücksfläche nahezu der Grundfläche des Gebäudes entspricht.

Entlang der Luitpoldstraße findet sich die höchste bauliche Dichte im Bereich der geschlossenen, traufständigen, meist dreigeschossigen Bebauung. Hier sind die Parzellen auch im rückwärtigen Teil überbaut, so dass die GRZ gegen 1,0 tendiert. Im Bereich der Fläche des E.ON-Komplexes relativiert sich der Wert durch viele Freiflächen im Blockinnenbereich, die einer relativ dichten Bauweise entlang der Luitpoldstraße gegenüberstehen. Hinsichtlich der Geschosshöhe ragt hier das neugeschossige Hochhaus zusammen mit dem achtgeschossigen Hochhaus des ehemaligen Hauptpostamtes im gesamten Stadtbild heraus.

Der Bereich des Gärtner Viertels mit einer in der Regel ein- bis zweigeschossigen, traufständig geschlossenen Bebauung, weist meist eine relativ geringe GRZ um 0,2-0,4 auf, da den Gebäuden traditionell ein langgestrecktes Gartenbaufeld zugewiesen ist.

Entlang der Klosterstraße ist die Verdichtung deutlich höher, da die zweigeschossige, um 1900 errichtete Wohnhauszeile über sehr kleine Parzellen verfügt.

1.5.2 Bauliche Nutzung der Erd- und Obergeschosse



Bild oben,
Mitte links und
Mitte rechts:
Die Erdgeschosse
werden überwie-
gend für Handel
und Dienst-
leistung genutzt



Bild unten:
In den Oberge-
schossen wird
überwiegend
gewohnt



In der Luitpoldstraße konzentrieren sich in den Erdgeschossen des Untersuchungsgebietes hauptsächlich Einzelhandel für den täglichen und sonstigen Bedarf sowie Schnellrestaurants. Hier hat in den letzten Jahren, wie in der gesamten Luitpoldstraße, ein häufiger Wechsel der gewerblichen Mieter stattgefunden. Der bauliche Charakter der im Untersuchungsgebiet liegenden, nördlichen Straßenseite der Luitpoldstraße ist in den nachträglich abgesenkten Erdgeschossen durch offene Fassaden gekennzeichnet, die heute überwiegend durch Einzelhandel genutzt werden. Die gegenüberliegende südliche Straßenseite ist dagegen durch einen eher geschlossenen Charakter mit Hochparterre gekennzeichnet.

Die größte Verdichtung von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie findet sich direkt am Bahnhofplatz. Mit den Handels- und Dienstleistungszentren des Atriums, der ehemaligen Hauptpost und dem Erdgeschossbereich des Bahnhofs stellt der Bereich ein städtisches Nebenzentrum dar, welches das Potential besitzt im weiteren regionalen Bereich eine attraktive Adresse zu sein, hierbei hinsichtlich der oben genannten Entwicklungen jedoch derzeit Defizite bestehen.

Im Bereich der Wohnquartiere Heiliggrab-, Münzmeister- sowie Klosterstraße finden sich verstreut einige Dienstleistungsbetriebe und Gemeinbedarfseinrichtungen. Außerdem gibt es hier noch zwei Gärtnereien, wobei eine im Nebenerwerb und eine nur noch zur privaten Versorgung betrieben wird. Ansonsten überwiegt in den Erdgeschossen in diesem Bereich die Wohnnutzung.

Entlang der bahnseitigen Ludwigstraße ist hauptsächlich eine gewerbliche Mischung aus Handwerk, Einzelhandel und Dienstleistung ansässig, dazu Verwaltungseinheiten der Bahn, das Zollamt sowie die Bundespolizei.

In der Brennerstraße finden sich hauptsächlich Nutzungen des Bahnbetriebes, vereinzelt auch Wohnnutzung in ehemals bahnbetrieblichen Gebäuden, außerdem ein Einzelhändler für Motorräder und eine Gaststätte.

Im Block um die Annastraße sind nur zwei Gebäude vorhanden: Eine Gärtnerei und ein freistehendes Einfamilienwohnhaus.

In den Obergeschossen des Untersuchungsgebietes dominiert weitgehend Wohnnutzung. Ausgenommen davon sind einige Gebäude in der Luitpoldstraße, in denen Büros und Praxisräume angesiedelt sind. In den oberen Etagen des Bahnhofes und des ehemaligen Postgebäudes überwiegt eine Nutzung durch private und öffentliche Verwaltung sowie zahlreiche Bildungs- und soziale Einrichtungen. Zusätzlich ist das Kino auf dem Dach des Atriums als kulturelle Einrichtung vorhanden.

1.5.3 Nutzung öffentlicher und privater Freiflächen



Private Freiflächen
im Blockinnen-
bereich zwischen
Klosterstraße und
Luitpoldstraße

Bei einer Betrachtung der Nutzung öffentlicher und privater Freiflächen ist der hohe Anteil an Verkehrsflächen und deren Nutzung als Parkplätze auffällig. Im öffentlichen Raum gibt es dabei im gesamten Untersuchungsgebiet überhaupt keine Grünflächen außer einigem straßenbegleitenden Grün. Der Anteil an Baumbestand, auch mit stadtbildprägender Funktion ist dagegen in weiten Teilen des öffentlichen Raumes ausgeprägt.

Der bahnbegleitende Bereich entlang der Brennerstraße besteht weitgehend aus ehemaligen Bahnbetriebsflächen, die entsprechend des heutigen Bedarfs nicht mehr intensiv genutzt und von der Stadt Bamberg im Hinblick auf die Stadtsanierung als Vorhalteflächen bevorratet werden. Diese Flächen liegen heute großenteils brach oder werden durch Zwischennutzungen mit temporärem Charakter vorwiegend als Parkplätze genutzt.

Im Bereich der Einmündung Georgenstraße existiert ein schmaler Streifen von zusammenhängenden Eisenbahngärten zwischen den Bahngleisen und der Brennerstraße.

Ein ähnliches Bild findet sich am Block um die Annastraße, wo neben einem Firmenparkplatz mit provisorischem Charakter und diversen Kleingärten noch das Gelände einer Gärtnerei und ein freistehendes Einfamilienhaus mit Garten vorhanden sind.

Die Blöcke im westlichen Anschluss an die Bahnlinie sind durch gewerbliche und bahnbetriebliche Flächen rund um das Bahnhofsgebäude geprägt. Hier ist ebenfalls ein sehr

hoher Anteil an versiegelten Verkehrsflächen vorhanden. Direkt am Bahnhofsvorplatz ist der große Anteil von Kfz-Verkehrsflächen im Vergleich zu Gehwegflächen auffällig.

Der Block zwischen Luitpoldstraße, Klosterstraße, Ludwigstraße und Heiliggrabstraße ist in Teilen seiner ehemalige Funktion als gärtnerisch genutzter Blockinnenbereich noch ablesbar. Im nördlichen Teil existieren einige zusammenhängende Gartenbauflächen, die von privaten Ziergärten umgeben sind. Lediglich ein privater, in jüngerer Vergangenheit angelegter Parkplatz hinter der Bebauung entlang der Klosterstraße durchbricht diese Geschlossenheit. Im südlichen Abschnitt werden die Freiflächen weitgehend für ebenerdige Kfz-Stellplätze der Firma E.ON Bayern AG genutzt, wobei der traditionelle, offene Charakter des Blockinnenbereiches grundsätzlich noch erhalten ist.

Im Bereich der kleinteiligen Bebauung um die Münzmeisterstraße und den östlichen Abschnitt der Klosterstraße sind die privaten Freiflächen bei einigen Grundstücken als Ziergärten angelegt, jedoch zum überwiegenden Teil als private Verkehrsflächen untergenutzt und großenteils auch versiegelt.

Der öffentliche Parkplatz neben dem Heiliggrabkloster ist ebenfalls eine nahezu komplett versiegelte Fläche mit räumlichen und lagebedingten Qualitäten für eine Aufwertung.

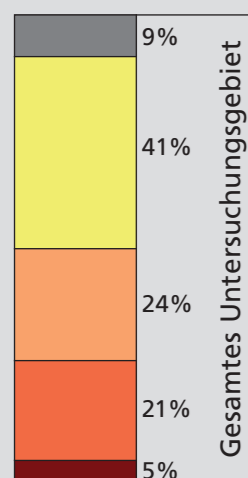
1.6 Beschreibung und Bewertung des baulichen Zustandes



Sanierungsbedarf ist häufig mit Funktionsverlusten verbunden

Sanierungsbedarf

- kein Sanierungsbedarf
- geringer Sanierungsbedarf
- mittlerer Sanierungsbedarf
- hoher Sanierungsbedarf
- sehr hoher Sanierungsbedarf



Der Sanierungsbedarf wurde unabhängig von der vorhandenen Sanierungsbereitschaft bei Begehungen und in Gesprächen untersucht. Dabei war die Einschätzung der Eigentümer gelegentlich abweichend von der objektiven technischen Beurteilung durch die untersuchenden Architekten.

Kein Sanierungsbedarf besteht bei neu gebauten oder in jüngster Vergangenheit generalsanierten Gebäuden. Beispielhaft ist hier das Anwesen Klosterstraße 1, welches während der Vorbereitenden Untersuchungen im Sinne seiner Denkmaleigenschaft qualitativ hochwertig saniert wurde.

Geringer Sanierungsbedarf besteht in der Regel bei Gebäuden, die in der Vergangenheit meist kontinuierlich saniert wurden, aber in einzelnen Punkten noch Sanierungsbedarf haben. Dies sind oft Maßnahmen zur Energieeinsparung, wie eine Verbesserung der Wärmedämmung, eine Modernisierung der Heizung oder der Einbau neuer Fenster. Aber auch einzelne notwendige Schönheitsreparaturen wie ein neuer Fassadenanstrich oder die Instandsetzung eines Treppenhauses führten zu der Bewertung eines geringen Sanierungsbedarfs.

Treffen mehrere dieser Faktoren aufeinander wurde ein mittlerer Sanierungsbedarf veranschlagt. Dies gilt auch für Gebäude, in denen die meisten Wohneinheiten saniert, aber Einzelne noch unsaniert sind. Diese Einschätzung wurde in der Regel im Einvernehmen mit den Eigentümern getroffen.

Im Sinne des Baugesetzbuches liegt ein städtebaulicher Missstand dann vor, wenn unter Anderem die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gegeben sind. Dementsprechend wurde ein hoher Sanierungsbedarf angesetzt, wenn über Jahrzehnte keine wesentlichen Sanierungsmaßnahmen mehr durchgeführt wurden, auch wenn die Gebäude derzeit genutzt und bewohnt sind. Diese Beurteilung erfolgte unabhängig davon, ob seitens der Eigentümer gegebenenfalls ein Abriss und Neubebauung geplant sind. Exemplarisch hierfür sind zahlreiche gewerblich und bahnbetrieblich genutzte Gebäude in unmittelbarer Nähe zu den Bahngleisen. Im Sinne von hohem Sanierungsbedarf ist auch die gegebenenfalls fällige Beseitigung von Altlasten zu sehen, etwa im Bereich einer ehemaligen Buswaschanlage in der Heiliggrabstraße 12a oder derzeit bahnbetrieblich genutzten Flächen entlang der Brennerstraße.

stand

Sehr hoher Sanierungsbedarf bezieht sich auf Gebäude, die schon längere Zeit leerstehen und die entsprechenden Begleitschäden aufweisen. Dies sind im Untersuchungsgebiet im einzelnen:

- Das Grundstück Münzmeisterstraße 1: Ein ehemaliges Gärtnerhaus, das dem typischen, traufständigen, eingeschossigen Bautyp des Kolonistenhauses entspricht. Es ist seit einigen Jahren unbewohnt und steht zum Verkauf. Die Grundsubstanz ist heute noch nicht generell in Mitleidenschaft gezogen, bei weiterem Leerstand droht hier jedoch auch eine Ausweitung der Schadensbilder. Hier wäre die behutsame Sanierung eines entsprechend idealistischen neuen Besitzers wünschenswert.
- Das Grundstück Brennerstraße 9/9a/9b: Es handelt sich hierbei um ein Relikt des Betriebshofes der ersten baulichen Phase der Bahnhofsanlagen um 1842 und ist als Einzeldenkmal in der Liste der bayerischen Kunstdenkmäler erfasst. Das Gebäude steht seit mehreren Jahren leer. Um das historisch wertvolle Denkmal zu erhalten, sollten die bereits seit Jahren genehmigten Pläne für den Durchstich der Fußgängerunterführung, die das Gebäude behutsam einbeziehen, umgesetzt werden. Voraussetzung dafür ist allerdings die gesicherte Finanzierung beider Maßnahmen.
- Das Vordergebäude Ludwigstraße 31, nach der ehemaligen Eigentümerfamilie Straub auch noch als „Hotel Straub“ bekannt: Hier sind mehr als zehn Jahre Leerstand zu bedauern. Insbesondere durch Schäden am Dach ist auch der Rest des Gebäudes stark in Mitleidenschaft gezogen. Im Inneren sind jedoch noch viele gestalterisch hochwertige, historische Details erhalten, so dass es sich lohnen würde das Gebäude zu sanieren. Hier ist eine baldige Klärung der offenkundig unklaren Eigentumsverhältnisse notwendig, um einen Investor zu finden. Eine Sanierung sollte dringend durchgeführt werden.



Bild oben: Stark sanierungsbedürftiges Gebäude in der Ludwigstraße

Bild Mitte und unten: Sanierungsbedürftige Sandsteinfassaden

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.7a: Mietniveau Erdgeschosse

Plan 1.7b: Mietniveau Obergeschosse

1.7 Mietniveau

In der zugehörigen Plandarstellung wurde beim Mietniveau zwischen Erdgeschossen, die insbesondere im Bereich Luitpoldstraße und Bahnhofsvorplatz die Gewerbemieten, und Obergeschossen, die hauptsächlich Wohnungsmieten wiedergeben, unterschieden.

Grundsätzlich bilden, wie auch die Aussagen zur Gebietsverbundenheit bestätigen, die Eigentümer – auch als Unternehmen, die ihre Objekte selbst nutzen, die größte Einzelgruppe. (Insgesamt ca. 24%)

Sehr niedrige Mieten (unter 4,00 €/qm) werden vor allem dort erzielt, wo durch Verkehrsbeeinträchtigungen sehr hohe Immissionen auftreten, also im Bereich um die Ludwigstraße und die Brennerstraße, wobei diese auch nicht mehr als Innenstadtlage bezeichnet werden kann. (Insgesamt ca. 12%)

Die Orientierung am Mietspiegel (ca. 4,00-6,00 €/qm) ist im Bereich der Mietwohnungen im Untersuchungsgebiet am weitesten verbreitet, vor allem in den zugehörigen Bereichen des Gärtner Viertels. Auch Gewerbemieten außerhalb der dichten Passantenströme bewegen sich in diesem Bereich. (Insgesamt ca. 23%)

Mieten von 6,00-10,00 €/qm werden für Wohnungen nur vereinzelt, in generalsanierten, repräsentativen Altbauobjekten erzielt, ansonsten spiegeln sie die durchschnittliche Gewerbemiete in den Obergeschossen wieder. (Insgesamt ca. 20,5%)

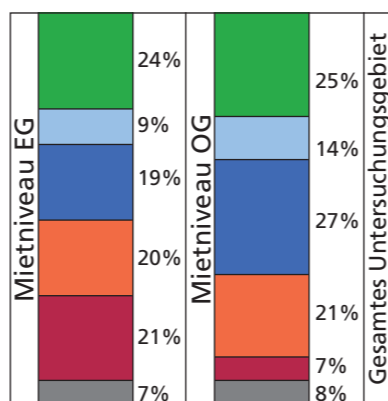
Mieten über 10,00 €/qm werden ausschließlich im Gewerbe- und Einzelhandelsbereich erzielt, insbesondere an sehr stark frequentierten Lagen wie am Bahnhofsvorplatz. (Insgesamt ca. 14%)

Der hohe Anteil an privaten und gewerblichen Eigentümern, die ihre Objekte selbst nutzen und das große Angebot an preiswertem Wohnraum, der vor allem von Studierenden gemietet wird, stellen wesentliche Merkmale des Mietniveaus im Untersuchungsgebiet dar.



Bild links und rechts oben: Verdichtete, intensiv genutzte Baustrukturen in der Luitpoldstraße

Bild unten: Extensiv genutzte Gewerbeflächen entlang der äußeren Ludwigstraße



- Eigentümer nutzt Objekt/Leerstand
- Miete bis 4,00 EUR/qm (Kaltmiete)
- Miete 4,00 EUR/qm bis 6,00 EUR/qm (Kaltmiete)
- Miete 6,00 EUR/qm bis 10,00 EUR/qm (Kaltmiete)
- Miete höher als 10,00 EUR/qm (Kaltmiete)
- keine Angaben zur Miethöhe



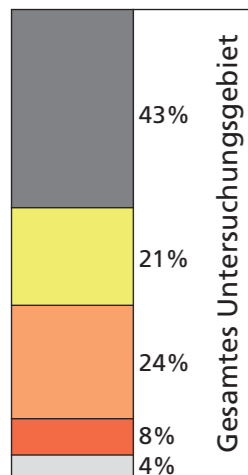
PLANVERZEICHNIS

Plan 1.8: Sanierungsbereitschaft

1.8 Sanierungsaussichten

Sanierungsbereitschaft

- keine Sanierungsbereitschaft
- geringe Sanierungsbereitschaft
- Sanierungsbereitschaft vorhanden
- Sanierungsbereitschaft hoch
- keine Aufgaben



Im Zuge der Erstellung der Objektbögen wurden die Eigentümer im Untersuchungsgebiet nach ihrer Mitwirkungsbereitschaft bei der Sanierung befragt.

Keine Sanierungsbereitschaft liegt bei den privaten Anwesen in der Regel nur dann vor, wenn durch Sanierungsmaßnahmen in der jüngsten Vergangenheit kein Bedarf mehr besteht. Hier gibt es insbesondere im Bereich der Klosterstraße einige Beispiele für qualitätvolle Modernisierungen in den letzten Jahren, welche die Bedeutung des Gebietes als Wohnstandort untermauern.

Außerdem zeigen sich einige Eigentümer abwartend, was eventuelle Festlegungen in einem den Voruntersuchungen folgendem Bebauungsplan für ihre Grundstücke ergeben, um dementsprechend gegebenenfalls eine völlige Neuorganisation oder Veräußerung vorzunehmen.

Geringe Sanierungsbereitschaft ist in der Regel dann vorhanden, wenn teilweise längere Zeit zurückliegende Baumaßnahmen dem Eigentümer immer noch die Einschätzung vermitteln, keinen größeren Sanierungsbedarf zu haben. Bei vielen dieser Objekte sind tatsächlich nur einige Schönheitsreparaturen notwendig. Außerdem sehen sich einige Eigentümer, insbesondere aus finanziellen oder altersbedingten Gründen nicht in der Lage, Baumaßnahmen durchzuführen.

Generell vorhandene und hohe Sanierungsbereitschaft gliedert sich grundsätzlich in zwei Gruppen:

Zum einen vorwiegend Unternehmen, die im Rahmen des regelmäßigen Bauunterhalts kontinuierlich Sanierungsmaßnahmen durchführen und künftigen, oder bereits begonnene Vorhaben nicht von der Festlegung eines Sanierungsgebietes abhängig machen.

Zum anderen meist private Hauseigentümer, die durchaus einen Sanierungsbedarf für ihr Objekt sehen, mit der Durchführung von Maßnahmen aber auf Fördermittel warten wollen oder darauf angewiesen sind. Unter den Privateigentümern betrifft dies die Mehrheit der Objekte im Untersuchungsgebiet.



Planungswerkstatt mit Eigentümern und Bewohnern im Juli 2008



Fassadenrenovierung Atrium-Parkhaus



Private Sanierungsmaßnahme im Spiegelgraben

1.9 Bevölkerungsdichte

Im gesamten Untersuchungsgebiet wohnen 316 Personen mit erstem Wohnsitz (Quelle: Stadt Bamberg im März 2008). Die Bevölkerungsdichte ist mit 10,7 Einwohnern pro Hektar relativ gering (Im Vergleich: Gesamtes Stadtgebiet Bamberg: 12,8 EW/ha). Dies ist bedingt durch die großen Freiflächen im Bereich der Bahnanlagen sowie durch größere Areale, die hauptsächlich gewerblich genutzt sind.

Die höchste Bevölkerungsdichte findet sich in der Klosterstraße mit 115 Einwohnern pro Hektar aufgrund kleiner Grundstücke und einer Konzentration von Wohnnutzung. Im Block um die Münzmeisterstraße, Ludwigstraße (je 49 EW/ha) sowie im Bereich der Heiliggrabstraße (61 EW/ha) liegt das Niveau wegen größerer Parzellenstrukturen und der Durchsetzung mit Gewerbebetrieben im mittleren Bereich.

Bevölkerungsdichte

316 EW / 29,51 ha = 10,7 EW / ha	Gesamtes Untersuchungsgebiet	12,8 EW / ha	Stadt Bamberg (Stand 12/2005)
----------------------------------	------------------------------	--------------	-------------------------------



Bild oben:
Die Bevölkerungsdichte liegt unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt

Bild rechts:
Überdurchschnittlich groß ist der Anteil der 19 bis 30jährigen Bewohner



1.10 Altersstruktur

Betrachtet man die Altersstruktur im Teilgebiet um den Bahnhof im Vergleich zur gesamten Stadt Bamberg, so sind die Abweichungen in zwei Altersgruppen besonders auffällig: Während der Anteil der 19-30jährigen mit durchschnittlich 35% (im Vgl. zu 16% im gesamtstädtischen Durchschnitt) besonders hoch liegt, ist die Gruppe der Kinder und Jugendlichen mit 9% im Vergleich zu durchschnittlich 16% relativ schwach vertreten. Auch ältere Menschen über 65 Jahre sind mit 16% (Im Vergleich zu 21%) etwas unterdurchschnittlich vertreten. Die übrigen Altersgruppen entsprechen in etwa dem städtischen Durchschnitt.

Dies ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass es im Untersuchungsgebiet überdurchschnittlich viele kleinere und preiswerte Wohnungen gibt, die für Studierende attraktiv sind. Diese Strukturen kommen dagegen Familien nicht entgegen, was sich durch den relativ geringen Anteil von Kindern und Jugendlichen widerspiegelt.

Altersstruktur

- 9-18 Jahre
- 19-30 Jahre
- 31-40 Jahre
- 41-50 Jahre
- 51-65 Jahre
- über 65 Jahre

9%	Gesamtes Untersuchungsgebiet	16%	Stadt Bamberg (Stand 12/2005)
35%	Gesamtes Untersuchungsgebiet 316 EW	16%	Stadt Bamberg (Stand 12/2005)
12%		14,5%	
13%		15,5%	
15%		17%	
16%		21%	

LEBENS

1.11 Gebietsverbundenheit der Eigentümer

Die Gebietsverbundenheit wurde entsprechend des Wohnsitzes der Grundstückseigentümer ermittelt. Hierbei wurden Ehepaare und Geschwister, die ein Objekt gemeinsam bewohnen als ein Eigentümer betrachtet. Eigentümergemeinschaften wurden gesondert erfasst, wenn wenigstens ein Eigentümer dieser Gemeinschaft im entsprechenden Anwesen wohnt.

Hinsichtlich der Eigentümerstrukturen lässt sich im Untersuchungsgebiet eine deutliche Zweiteilung feststellen: So überwiegen im Bereich parallel zu den Bahngleisen, sowie rund um den Bahnhofsvorplatz und die Luitpoldstraße hauptsächlich überregional agierende Unternehmen als Eigentümer, außerdem die öffentliche Hand vertreten durch die Stadt Bamberg, den Landkreis Bamberg sowie den Bund.

In den Bereichen des Gärtner Viertels zeigt sich dagegen ein umgekehrtes Bild. Hier ist eine relativ hohe Gebietsverbundenheit der überwiegend privaten Eigentümer festzustellen. Nahezu die Hälfte der Eigentümer bzw. Teile einer Eigentümergemeinschaft nutzen das entsprechende Objekt selbst. Weitere Eigentümer und Mitglieder der Eigentümergemeinschaften wohnen hauptsächlich in Bamberg oder im Einzugsgebiet Bambergs und nur wenige außerhalb.

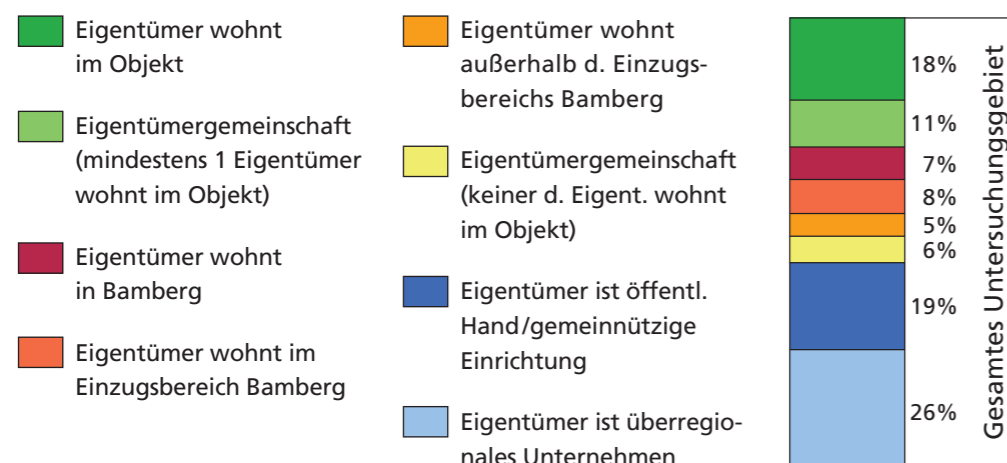
Insgesamt sind rund 55% aller Objekte im Untersuchungsgebiet im Eigentum von Bamberger Bürgerinnen und Bürgern, Bamberger Unternehmen oder der öffentlichen Hand.

Bild oben:
Zeitloses Stilleben am Rande des Gärtner Viertels

Bild unten:
Individuell gestaltete private Freiflächen



Gebietsverbundenheit der Eigentümer



1.12 Versorgung und Infrastruktur

Grundsätzlich ist die Versorgung mit Waren des täglichen, sowie des sonstigen Bedarfs als auch das Vorhandensein von Dienstleistungen und sozialen Einrichtungen im Untersuchungsgebiet sehr gut. Hierbei profitieren die Anwohner insbesondere von den drei Handels- und Dienstleistungszentren am Bahnhofsvorplatz, welche auch über die Quartiersgrenzen hinaus eine zentrale Funktion für die Gesamtstadt wahrnehmen.

Im Erdgeschoss des Bahnhofsbauwerks findet sich überwiegend eine Mischung aus Gastronomie und einem Warenangebot für den täglichen Bedarf. Diese Einrichtungen sind als Besonderheit auch an Sonn- und Feiertagen sowie werktags bis in die späteren Abendstunden geöffnet.

Im Atrium-Einkaufszentrum ist das Angebot von Gastronomie und Waren für den täglichen Bedarf noch um Waren für den sonstigen Bedarf in zahlreichen Fachgeschäften sowie um Dienstleistungen erweitert. Besonders ist hierbei das Vorhandensein eines Kinos als kulturelle Einrichtung hervorzuheben.

Im ehemaligen Hauptpostkomplex ist das Angebot ebenfalls durch die Mischung aus Gastronomie, Waren für den täglichen Bedarf, Fachgeschäfte und diverse Dienstleistungseinrichtungen geprägt. Außerdem kommt hier die Komponente hinzu, dass in den Obergeschossen zahlreiche soziale Einrichtungen mit Weiterbildungs- und Beratungsfunktion vorhanden sind.

Die in den Handels- und Dienstleistungszentren beschriebene Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, kulturellen und sozialen Einrichtungen setzt sich in der Luitpoldstraße fort. Soziale Einrichtungen zur Bildung und Erziehung finden sich locker verteilt über das ganze Untersuchungsgebiet westlich der Bahnlinie.

Als infrastruktureller Vorteil kann für einen Teil des Gebietes auch die kurze fußläufige Entfernung zur Königstraße und zur Fußgängerzone in der Inselstadt gesehen werden.

Das Gebiet östlich der Bahnlinie ist mit Waren des täglichen Bedarfs durch zwei neue Lebensmittelmärkte, an der Ecke Brennerstraße/Pödel-dorfer Straße, die unmittelbar an der Grenze des Untersuchungsgebietes liegen, gut versorgt.

LEBEN

In der Zusammenschau ergibt sich aus diesen Einrichtungen sowie den ansässigen Verwaltungen und überregionalen Konzernen die hohe Konzentration von Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet: Neben Selbstständigen, Beamtinnen und Beamten finden sich hier auch rund 1000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze.

Ein weiterer wichtiger infrastruktureller Faktor ist die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Hierbei ist das Gebiet durch die Bahn, Regionalbusse und eine Konzentration von Stadtbuslinien optimal versorgt. Als weiterer positiver Faktor ist hier abermals die kurze Fußverbindung in die Innenstadt anzuführen.

Als Defizit in der Versorgung ist ein Mangel an Spielplätzen, auch in der weiteren Umgebung aufzuführen. Außerdem sind keine Grünanlagen und andere Erholungsflächen vorhanden. Dies gilt insbesondere für den nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, wo die Bewohnerkonzentration am höchsten ist.

Hinsichtlich der Qualität der Versorgung ist außerdem im Bereich Luitpoldstraße und Atrium in den letzten Jahren ein Trend zu Leerstand, einer Verbreitung von Filialisten im unteren Preis- und Qualitätssegment sowie der Rückgang „traditioneller“ Gastronomie zugunsten von Schnellrestaurants zu beobachten. Eine positive Gegenentwicklung steht hier auch in großer Abhängigkeit von Entwicklungen im Bereich westliche Luitpoldstraße und Königstraße.



Bild oben,
unten links und
unten Mitte:
Urbanes Leben
und Arbeitsplätze
entlang der
Luitpoldstraße



Bild unten rechts:
Direkter Anschluss
an den Nah- und
Fernverkehr

1.13 Zustand des öffentlichen Raumes

Der öffentliche Raum im Teilgebiet um den Bahnhof besteht im wesentlichen aus Straßenzügen unterschiedlicher Hierarchie und den begleitenden Fuß- und Radwegen. Die einzige räumliche Aufweitung in Form eines Platzes stellt der zentrale Knotenpunkt des Bahnhofsvorplatzes dar. Außerdem existiert ein öffentlicher Parkplatz im Bereich der Klosterstraße, der nicht als Platzaufweitung wahrgenommen wird, da er durch eine historische Mauer eingefasst ist.

Im Bestand sind die Starkenfeldstraße, Ludwigstraße und Luitpoldstraße als Hauptverkehrsstraßen eingestuft sowie die Zollnerstraße als Hauptsammelstraße. Hier ist der öffentliche Raum weitgehend durch einen beträchtlichen Durchgangsverkehr geprägt – in der Brennerstraße und Annastraße, als sogenannte Sammelstraßen allerdings mit deutlich geringerer Belastung.

Die Heiliggrabstraße, Münzmeisterstraße und Klosterstraße sind als Anliegerstraßen zu bezeichnen. Trotz Regelungen, die hier den Kfz-Verkehr einschränken sollen, ist durch die bauliche Trennung von Fahrbahnen und Gehwegen die Hauptfläche dem motorisiertem Verkehr vorbehalten.

Die Oberflächen der Fahrbahnen sind im gesamten Untersuchungsgebiet asphaltiert, lediglich in der Schwarzenbergstraße sowie auf einem kurzen Abschnitt der Brennerstraße sind noch Abschnitte mit älterer Granit-Großsteinpflasterung vorhanden.

Die Oberflächen der Gehwege sind weitgehend eine Mischung aus Asphaltierung, Betonsteinplatten und Klinkerplatten. Dabei sind insbesondere im Bereich der Brennerstraße sowie rund um den Bahnhofsvorplatz zahlreiche Schäden festzustellen.

Der Zustand des öffentlichen Raumes am Bahnhofsvorplatz ist entsprechend der funktionalen Dreiteilung und der vier Eigentümer uneinheitlich:

Die Grünanlage auf der nordwestlichen Platzhälfte liegt auf Privatgrund und bietet für die Öffentlichkeit derzeit keine Aufenthaltsmöglichkeiten.

Der Bereich vor der ehemaligen Hauptpost ist heute noch in den Grundzügen in der Gestaltung von 1976 ausgestattet, die in großen Teilen abgenutzt wirkt und die räumliche Trennung der Platzteile verstärkt. Neuere Ergänzungen sind die improvisiert wirkende Anlage von Freischankflächen, Fahrradständer in zu geringer Anzahl sowie eine Vielzahl unterschiedlicher Stadtmöbel.

Der öffentliche Raum direkt vor dem Bahnhofsgebäude ist in erster Linie durch den Kfz-Verkehr geprägt: Fahrspuren, Parkierungsflächen, Taxistand und Bushaltestellen.

Sowohl direkt vor dem Bahnhofseingang als auch entlang der wichtigen Fußverbindungen zum „Atrium“ sind zu wenige Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger vorhanden.

Die Ausstattung des Gebietes mit „Straßenmöblierung“ zeigt auch rund um den Bahnhofsvorplatz grundsätzliche gestalterische Defizite. Insbesondere fehlen überdachte Sitzgelegenheiten, ein Informationssystem zu den Bushaltestellen sowie touristische Informationen für Besucher der Stadt. Auch die Ausstattung mit Fahrradständern ist rund um den Bahnhofsvorplatz sowohl im Umfang als in der Ausstattung mangelhaft.

Bereiche des Vorplatzes an der ehemaligen Hauptpost sowie das unmittelbare Umfeld im Haupteingangsbereich des Atriums dienen problematischen Nutzergruppen zum längeren „Verweilen“, auch verbunden mit übermäßigem Alkoholkonsum und entsprechenden Begleiterscheinungen. Diese Bereiche haben sich in den letzten Jahren vermehrt zu Problemzonen entwickelt, was regelmäßig zu Konflikten mit anderen Nutzern des Bahnhofsvorplatzes führt.

Im Bereich der Unterführung Zollnerstraße, sowie im nördlichen Teil der Ludwigstraße ist eine hohe Konzentration von großflächigen Werbetafeln zu beobachten, die in ihrem Umfang als störend zu bewerten ist und die offenbar wegen des hohen Verkehrsaufkommens in diesem Bereich zu den teuersten Standorten in ganz Bamberg gehören.

Mangelhafte öffentliche Beleuchtung findet sich sowohl qualitativ als auch quantitativ in allen Straßenzügen des Untersuchungsgebietes.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine öffentlichen Grünflächen, lediglich straßenbegleitendes Grün ohne gestalterische Qualität.

Der stadtbildprägende Baumbestand im öffentlichen Raum ist in der Luitpoldstraße, Brennerstraße sowie durch neuere Anpflanzungen im nördlichen Abschnitt der Ludwigstraße, positiv zu bewerten. In der Luitpoldstraße ist jedoch zu beobachten, dass die in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts gepflanzten Platanen die Grenzen des Wachstums erreicht haben, weil sie zu nahe an den Häusern stehen. Viele neigen sich und müssen sehr regelmäßig geschnitten werden.



Bild oben, Mitte und unten:
Bahnhofsvorplatz als Fläche ohne
Aufenthaltsqualität

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.14: Verkehrssituation fließender Individualverkehr

1.14 Verkehrssituation fließender Individualverkehr

Zur Ermittlung der aktuellen Gesamtbelastung wurden am 07.04./08.04.2008 Verkehrszählungen durchgeführt, die im vorliegenden Plan dargestellt sind.

Demnach ist in der Ludwigstraße zwischen Zollnerunterführung und Luitpoldstraße einer der am meisten belasteten innerstädtischen Straßenabschnitte mit rund 21.000 Kfz/24h. Auch die Luitpoldstraße mit ca. 14.500 Kfz/24h ist als eine der Hauptverbindungen ins Stadtzentrum sehr stark belastet. (Vergleichswerte: Hainstraße direkt am Schönleinsplatz: 20.000 Kfz/24h; Lange Straße (als Einbahnstraße) im Bereich Fußgängerübergang am Obstmarkt: 10.000 Kfz/24h; Königstraße im Kreuzungsbereich nördlich der Luitpoldstraße: 15.000 Kfz/24h)

Neben der starken Belastung durch Emissionen bringt das hohe Kfz-Aufkommen in dem Bereich auch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern mit sich:

So existieren im Bereich zwischen Pfisterbrücke und Kreuzung Zollnerstraße/Ludwigstraße aufgrund des fehlenden Radweges zahlreiche Konfliktpunkte mit Radfahrern. Auch in der Luitpoldstraße befindet sich kein Radweg, so dass der Bahnhof, trotz täglich ca. 850 parkenden Rädern, nicht in das Radwegenetz eingebunden ist.

Aufgrund fehlender Übergänge für Fußgänger gibt es auch zahlreiche Gefahren- und Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr, insbesondere in der Ludwigstraße in Höhe des Atrium-Haupteingangs sowie in der Luitpoldstraße etwa im Bereich des E.ON-Hochhauses.

Das Ein- und Ausfahren über den Bahnhofsvorplatz von rund 2.100 Kfz/24h erzeugt hauptsächlich Probleme innerhalb des Kfz-Verkehrs und führt zu regelmäßigen Verkehrsverstößen.

Hinsichtlich der gesamtstädtischen Straßenhierarchie stellt der Bereich des Untersuchungsgebietes einen wichtigen Knotenpunkt zwischen Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen dar. Auf der innerstädtischen Seite, westlich der Bahnlinie bildet der Verlauf der Ludwigstraße heute die einzige leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung. Die Königstraße und die Lange Straße sind aufgrund ihrer historischen und stadträumlichen Qualität nicht als Hauptverkehrsstraße für den Durchgangsverkehr geeignet und gegenwärtig bereits stark belastet.

Ein verkehrlicher Ausbau der Ludwigstraße gegebenenfalls unter Einbeziehung der Brennerstraße unter dem Schlagwort „Bahnparallele Innenstadttangente“ muss daher im gesamtstädtischen Kontext betrachtet und abgewogen werden.

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.15: Verkehrssituation ruhender Individualverkehr

1.15 Verkehrssituation ruhender Individualverkehr

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind insgesamt rund 2.700 Kfz-Stellplätze vorhanden, eine enorme Anzahl bei ca. 300 Bewohnern, was auch bei einem ersten Blick auf den Plan offensichtlich wird.

Öffentliche Stellplätze sind davon ca. 360 Stück, die sich in 207 Dauerstellplätze, 24 Lizenzstellplätze, 116 in Mischnutzung (mit Einschränkungen, Bewirtschaftung etc.) sowie 9 Taxi-stellplätze am Bahnhofsvorplatz gliedern.

Außerdem gibt es noch ca. 1.400 öffentlich zugängliche Stellplätze, die privat betrieben werden, hauptsächlich in den Parkhäusern des Atrium, der ehemaligen Hauptpost sowie der P+R Parkplatz der Deutschen Bahn.

In der Brennerstraße und nördlichen Ludwigstraße sind ca. 155 Dauerstellplätze vorhanden, die entsprechend der geringen Zahl von Anwohnern und Gewerbetreibenden ausreichend wären. Sie werden jedoch zu einem beträchtlichen Teil von Pendlern genutzt und sind damit in der Regel den halben Tag blockiert.

Ähnlich verhält es sich mit dem Parkplatz neben dem Heiliggrabkloster, dem auch die besondere Bedeutung eines Quartiersparkplatzes zukommt. Hier existieren fünf Lizenzparkplätze, fünf eingeschränkte Parkplätze und 62 Dauerparkplätze. Seine Kapazitäten sind in Spitzenzeiten nicht ausreichend, da dieser Parkplatz auch häufig von Pendlern in Anspruch genommen wird.

Die öffentlichen Parkplätze in der Luitpoldstraße und am Bahnhofsvorplatz sind bewirtschaftet. Sie werden hauptsächlich von Kunden der Bahn und der dort ansässigen Geschäfte genutzt und sind tagsüber meistens gut ausgelastet.

Ein Großteil der privaten Parkplätze im Untersuchungsgebiet sind Firmenparkplätze im unmittelbaren Umfeld der Bahntrasse. Dabei sind die Flächen oft als sichtbare Zwischennutzungen auf Brachflächen angelegt, so z.B. der Mitarbeiterparkplatz der Fa. Wieland am Block Annastraße, der Parkplatz der Fa. Weyermann am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes in der Brennerstraße oder durch die Stadt Bamberg vermietete Flächen in unmittelbarer Nähe der Zollnerstraßen-Unterführung.

Außerdem gibt es im Bereich ehemals gärtnerisch genutzter Flächen im Blockinnenbereich Luitpoldstraße/Heiliggrabstraße/Klosterstraße und Ludwigstraße noch ca. 220 ebenerdige Mitarbeiterparkplätze der E.ON Bayern AG, deren Anlage sehr flächenintensiv ist.

W

Einen Sonderfall stellt ein Privatparkplatz mit ca. 90 Stellplätzen auf ehemaligen Gärtnerfeldern hinter der Zeilenbebauung Klosterstraße mit Zugang von der Heiliggrabstraße dar. Hier werden zum einen Stellplätze für Gewerbeeinheiten in der Luitpoldstraße nachgewiesen, zum anderen Stellplätze an Privatpersonen vermietet. Aufgrund seiner Lage und Beschaffenheit wurde dieser Parkplatz bereits an anderer Stelle als städtebauliche „Störung“ bezeichnet. Seine Nutzung ist jedoch mit Aufstellung eines neuen Bebauungsplans auf fünf Jahre befristet.

Das größte private, öffentlich nutzbare Stellplatzangebot befindet sich im Parkhaus des Atrium mit knapp 1.000 Parkplätzen. Außerdem verfügt der gegenüberliegende Komplex der ehemaligen Hauptpost in einer Tiefgarage und einem Parkdeck auch über rund 300 Stellplätze. Beide Handels- und Dienstleistungszentren verfügen über den notwendigen Stellplatznachweis, insbesondere das Atrium-Parkhaus erscheint allerdings überdimensioniert, da es die meiste Zeit zu großen Teilen leersteht.

Daneben gibt es als öffentlich nutzbare Parkplätze noch die ca. 80 P+R-Stellplätze der Deutschen Bahn AG im unmittelbaren nördlichen Anschluss an den Bahnhofsvorplatz. Dieses Stellplatzangebot muss für die Nutzung durch Pendler als nicht ausreichend angesehen werden.

Neben den Kfz-Stellplätzen gibt es im Untersuchungsgebiet noch private und öffentliche Kraffrad- und Fahrradstellplätze für anliegende Firmen und zur Nutzung im Bahnhofsumfeld. Die Kraffradstellplätze sind in der Regel ausreichend, die Fahrradstellplätze dagegen deutlich weniger als benötigt. Insbesondere im direkten Bahnhofsumfeld als auch am Vorplatz der ehemaligen Hauptpost wäre mindestens die doppelte Anzahl erforderlich. Eine Neuorganisation ist hier dringend notwendig.

*Die Ludwigstraße ist eine wichtige Stadtteil-
verbindung*



rkehr



Gefährliches und unübersichtliches Verkehrschaos auf dem Bahnhofsvorplatz



Pendlerparkplätze im Wohngebiet an der Klosterstraße

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.16: Verkehrssituation
öffentlicher Verkehr1.16 Verkehrssituation
öffentlicher Verkehr

Der Bereich um den Bahnhofsvorplatz stellt durch die Verbindung von schienengebundenem Fern- und Regionalverkehr, Regionalbussen und städtischen Bussen einen zentralen Verkehrsknotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs in Bamberg dar.

Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt ausschließlich von der Innenstadtseite, also von Westen von Gleis 1. Eine Anbindung zur gegenüberliegenden Brennerstraße nach Bamberg-Ost besteht nicht.

Vom Bamberger Bahnhof erfolgen an einem Werktag ca. 150 Personenzugabfahrten, davon 23 Fernreisezüge. 41 Züge fahren in Richtung Haßfurt, Schweinfurt, Würzburg; 50 Züge fahren in Richtung Lichtenfels; 52 Züge fahren in Richtung Forchheim, Erlangen, Nürnberg; 7 Züge fahren in Richtung Ebern (Stand Oktober 2009). Durch den Beitritt Bambergs zum VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) ist ab 2010 ein S-Bahn-Anschluss nach Nürnberg eingerichtet.

Der zentrale Haltepunkt der Stadtbuse befindet sich an der Promenadestraße in der Innenstadt. Die Anbindung an den Bahnhof erfolgt von hier über sieben Linien, die im wesentlichen als gemeinsamer Strang über die Luitpoldstraße, die Ludwigstraße und durch die Zollnerstraßenunterführung nach Bamberg-Ost führen. Am Bahnhofsvorplatz zweigt lediglich die Linie 11 nach Süden, sowie an der Ludwigstraße die Linie 19 nach Norden ab. Die Haltestelle „Bahnhof“ befindet sich etwas seitlich im Norden vom Bahnhofsvorplatz in der Ludwigstraße. Für Fremde und Gelegenheitsnutzer ist damit die Lage der Haltestelle in Fahrtrichtung Zentrum nicht logisch, da der stadträumliche Bezug vom Bahnhof zur Innenstadt über die Luitpoldstraße erfolgt. Hier befindet sich aber die nächste Haltestelle erst am Luitpolddeck nach ca. 400m. Eine Beschilderung, die auf die Lage der Haltestelle in der Ludwigstraße hinweist, wurde während der Vorbereitenden Untersuchung als Zwischenlösung angebracht.

BUS- UND ZUGABFAHRTEN
IM BEREICH BAHNHOF:

ca. 485 Stadtbuse – STWB

ca. 141 Busse – Regionalverkehr

ca. 4 Fernreisebusse

ca. 630 Busabfahrten täglich

ca. 150 Personenzugabfahrten täglich

Die Haltestellen der Regionalbusse sind im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Ludwigstraße auf sechs Standorte verteilt, wobei die Positionen der einzelnen Linien sehr unübersichtlich sind. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Ludwigstraße vor dem Atrium, wo teilweise Linien mit derselben Zielrichtung auf gegenüberliegenden Straßenseiten abfahren. Neben der mangelhaften Ausstattung an Infotafeln ist auch die Beschilderung der Fahrzeuge, insbesondere bei den privat betriebenen Buslinien sehr unübersichtlich. Der Fahrtakt der einzelnen Linien ist auch sehr unterschiedlich. Einige Ziele werden nur zweimal täglich bedient, um in erster Linie Schüler aus dem Umland zu befördern.

Im überregionalen Verkehr dient der Bahnhofsvorplatz auch als Haltepunkt einiger privat betriebener Fernreisebuslinien, die mit insgesamt ca. 25 regelmäßigen Fahrten pro Woche Ziele wie Berlin, Leipzig, Frankreich, Spanien, Italien, Kroatien, Slowenien, Polen und Rumänien anfahren.

Hierzu kommt noch der Gelegenheitsverkehr mit unregelmäßigen Bushalten für touristische Busreisen oder Tagesexkursionen von Bildungsträgern.

1.17 Verkehrssituation
ruhender Radverkehr

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.17: Verkehrssituation
ruhender Radverkehr

Ein unzureichendes Angebot an
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder führt
zu chaotischen Verhältnissen rund um
den Bahnhof

Im Mai 2008 wurde die Situation des ruhenden Radverkehrs detailliert erfasst:

Das baulich vorhandene Stellplatzangebot ist mit insgesamt 513 (davon 346 überdacht) viel zu gering und deckt in Spitzenzeiten (ca. 850 Fahrräder) nur ca. 60% des Bedarfs. Auch für einen Mittelwert von 750 durchschnittlich dort vorhandenen Fahrrädern ist das Angebot zu gering und qualitativ schlecht, was die Übersichtlichkeit, Ausstattung, Parkabstände sowie die Anzahl an überdachten Stellplätzen betrifft. Dies führt zu einem Ausweichen der Fahrradnutzer auf ungeeignete Flächen oder zu einer Verdichtung im Bereich der vorhandenen Fahrradständer.

Das Abstellen in verbotenen Bereichen wird zudem durch mehrere Faktoren begünstigt:

In Zugangsnähe zum Haupteingang am Bahnhofsvorplatz sowie am nördlichen Bahnsteigzugang bieten vorhandene Geländer gute Ansperrmöglichkeiten für Fahrradschlösser.

Die besonders günstig gelegenen Motorradabstellplätze am Gleis 1, sowie vor dem Atrium-Hauptzugang sind selten durch Krafträder ausgelastet und bieten sich somit zum Abstellen von Fahrrädern an. Die Beschaffenheit der großen, überdachten Fahrradabstellanlage im nördlichen Bereich des Bahnsteiges 1 lässt baulich-technisch bedingt kaum Überbelegung zu, so dass die Nutzer gezwungen sind, in Bereiche auszuweichen, in denen das Abstellen untersagt ist.

Am offenen Abstellplatz im südlichen Bereich des Stationsgebäudes sind die Parkierungsflächen überbelegt und sämtliche, sich bietende freie Stellen genutzt, so dass sich hier ein besonders wildes Bild mit oftmals umgestürzten Rädern ergibt. Zudem ist hier nur ein geringer Teil der Stellplätze überdacht.

1.18 Verkehrssituation Fußgängerverkehr

Ein weiteres Problem, das den Stellplatzmangel verstärkt, ist das Vorhandensein von zahlreichen, nicht mehr fahrtauglichen Fahrrädern oder deren Überresten, die dort offenbar schon seit längerer Zeit hinterlassen sind. Einer groben Einschätzung nach dürften dies ca. 10% der dort vorhandenen Räder sein.

Neben dem unmittelbaren Bahnhofsvorplatz wurden auch die geparkten Fahrräder am Vorplatz der ehemaligen Hauptpost gezählt. Auch hier sind viel zu wenige Stellplätze vorhanden, die hauptsächlich durch den dort ansässigen Einzelhandel und die Gastronomie gemäß Stellplatznachweis geschaffen werden müssten.

Grundsätzlich gilt für alle Bereiche im Bahnhofsumfeld, dass das Angebot an Fahrradstellplätzen erhöht und qualitativ verbessert werden muss.

Dass die heutige Situation als Ärgernis betrachtet wird, liegt nicht an der umweltfreundlichen und gesunden Radnutzung, sondern an den derzeit mangelhaften baulichen Gegebenheiten.



Ruhender Radverkehr im Gebiet um den Bahnhof

- baulich vorhandene Fahrradabstellanlagen
- Spitzenwert Nutzung (Samstag, 20.00 Uhr)
- Mittelwert Nutzung



Die Fußwege des Untersuchungsgebietes wurden auf technische und gestalterische Mängel hin überprüft. Hierbei weist insbesondere der Bahnhofsvorplatz in beiden Kategorien erhebliche Mängel auf: Vor dem Stationsgebäude signalisiert die flächendeckende Asphaltierung keine Differenzierung zwischen Fußgänger- und Kfz-Bereichen. Zudem führen viele wichtige fußläufige Verbindungen über Verkehrsflächen und Parkplätze. Die Fußgängerströme kreuzen sich direkt vor dem Bahnhofseingang mit den zu- und abfahrenden Kfz. Dies führt dauerhaft zu Konflikt- und Gefahrensituationen. Die Anlage der hier vorhandenen Fußgängerüberwege war nur möglich, weil es sich um öffentlich gewidmeten Raum auf Privatgrund handelt, sie entsprechen aber nicht den verkehrsrechtlichen Anforderungen.

Der Platzbereich vor dem ehemaligen Hauptpostgebäude geht in seiner Gestaltung auf die Bauausführung von 1976 zurück und weist zahlreiche Flickstellen und Materialwechsel auf. In besonders mangelhaftem Zustand ist hier der Übergangsbereich in die Luitpoldstraße. In der Brennerstraße ist eine hohe Konzentration von Belagschäden auf den Gehwegen, insbesondere im Bereich um die Straßenbäume festzustellen.

Die Hochbordabsenkung ist im Bereich einiger Kreuzungspunkte nicht ausreichend, so dass hier ein Passieren mit Kinderwagen oder für Rollstuhlfahrer erschwert wird.

Eine Konzentration von Engstellen findet sich abermals im direkten Bahnhofsvorfeld. Parkende Kfz und die räumlich ungünstige Anordnung von Hochbeeten führen insbesondere im Zugangsbereich des Atrium zu Konflikten.

In der Heiliggrabstraße sowie in der Klosterstraße ist der Gehweg generell sehr schmal und führt häufig zu Behinderungen der Fußgänger durch falsch parkende Autos, insbesondere Lieferverkehr für die Luitpoldstraße.



*Bild links:
Ein unzureichendes Angebot an
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder führt
zu chaotischen Verhältnissen rund um
den Bahnhof*

*Bild rechts:
Häufig fehlen Querungshilfen für
Fußgänger*

Wahrnehmung

In der Klosterstraße nutzen viele Fußgänger aufgrund des schmalen Gehsteigs die Straße, was zu Problemen mit den Nutzern der stark frequentierten Fahrradstraße führt.

Auch in der Zollnerstraßen-Unterführung kommt es aufgrund der sehr schmalen Geh- und Radwege zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen.

Konflikte mit Radfahrern finden sich ebenfalls in der Verbindung zwischen Pfisterbrücke und Bahnhof, wo aufgrund des fehlenden Radweges häufig der Gehweg genutzt wird. In der Verbindung von der Zollnerstraße zum Bahnhof ersparen sich viele Radfahrer aus Bamberg-Ost die doppelte Überquerung der verkehrsreichen Ludwigstraße und nutzen für die ca. 100 m lange Verbindung den Gehweg, was besonders im Bereich der Haltestellen der Stadtbusse ein hohes Gefahrenpotential aufweist.

An den Hauptverkehrsstraßen fehlen an wichtigen Stellen diverse Fußgängerüberwege und die ergänzende Ausstattung der Lichtsignalanlagen mit Einrichtungen für Sehbehinderte. Dies führt gegenwärtig zu ungesicherten Überquerungen, oft mit gefährlichem Halt am Mittelstreifen. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Ludwigstraße in Höhe des Haupteingangs zum Atrium sowie zwischen den beiden Stadtbushaltestellen nördlich des Bahnhofsvorplatzes, in der Luitpoldstraße im gesamten Abschnitt zwischen der Kreuzung Mittelstraße bis zum Bahnhofplatz mit Konzentration im Bereich des E.ON-Hochhauses.

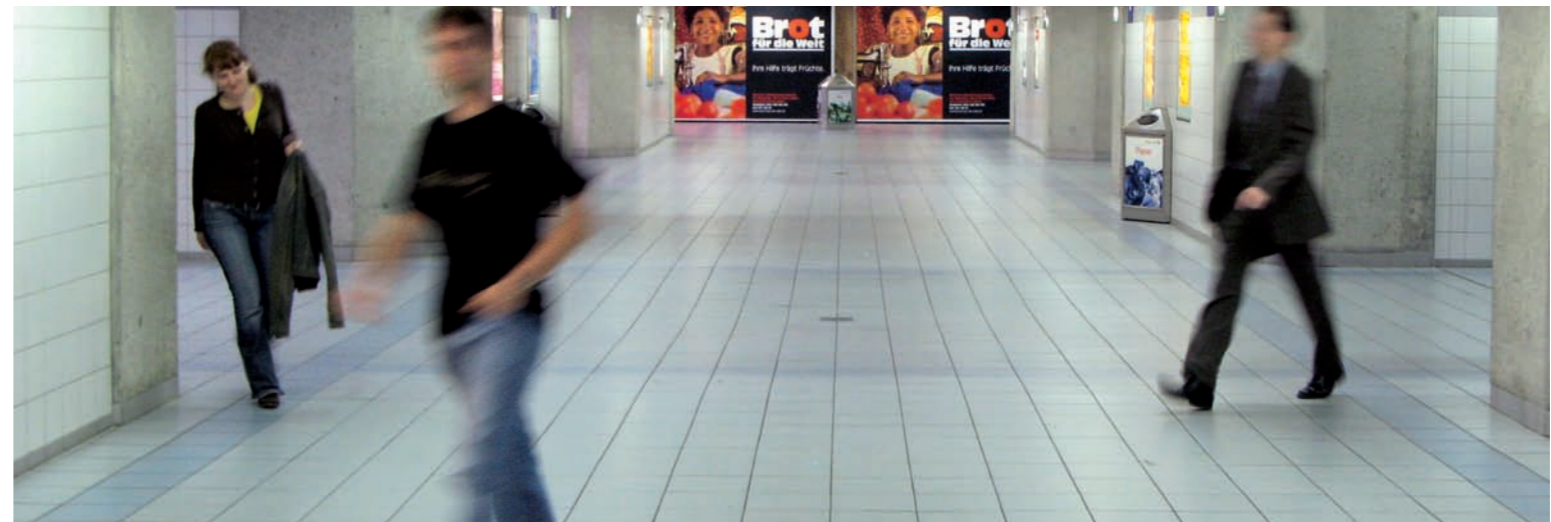


Bild oben:
Die attraktive Bahnsteigunterführung führt noch nicht bis zur Brennerstraße



Bild Mitte links, unten links und unten rechts:
Rund um den Bahnhofsvorplatz liegen viele Gefahrenpunkte für Fußgänger und Radfahrer

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.19 a: Rahmenplan Sanierungsgebiet Bamberg Mitte 1996

Plan 1.19 b: Voruntersuchung Untere Gärtnerei

Studie

1.19 Nachrichtliche Übernahmen

Kernaussagen des Rahmenplans Sanierungsgebiet „Bamberg-Mitte“

Für das Sanierungsgebiet Bamberg-Mitte (im Süden und Westen von der Siechenstraße und der Unteren/Oberen Königstraße, im Norden von der Mittelstraße, Tocklergasse und Färbergasse sowie im Osten von der Letzengasse begrenzt) wurden in den Jahren 1995-98 Vorbereitende Untersuchungen durch das Architekturbüro Resch+Stiefler, Bayreuth durchgeführt und Sanierungsziele und -maßnahmen textlich und zeichnerisch formuliert. Hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung soll das Fuß- und Radwegenetz gestärkt, sowie neue Wegebeziehungen geschaffen werden, dies verbunden mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Tocklergasse, Färbergasse und Letzengasse. Das Problem des Anwohnerparkens soll entschärft werden. Die großen Parkplätze sollen hierzu in eine Quartiersgarage verlagert werden, alternativ in Sammelparkmöglichkeiten außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Hinsichtlich der Nutzung und Funktion soll die geschichtlich geprägte Struktur des Quartiers am Schnittpunkt des Stadtzentrums zum Gärtnerviertel erhalten werden. Hierzu wird ein Erhalt der charakteristischen Mischung von Handel, Dienstleistung und Wohnen an der Königstraße sowie der Wohnnutzung im Quartiersinneren als Ziel formuliert. Die weitere Entwicklung der Königstraße als Einkaufsstraße ist hierbei ein wesentlicher Bestandteil. Das Gesamtensemble soll dabei hinsichtlich Raumkanten, Baufluchten und Denkmaleigenschaft erlebbar bleiben. Einzelgebäude sollen saniert werden und leerstehende Bausubstanz mit einer gebäudeverträglichen Nutzung versehen werden, Bestehender Wohnraum durch Sanierungs-, Renovierungs-, Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen sowie das Wohnumfeld durch Entkernung, Begrünung, Neugestaltung und Verlegung des ruhenden Verkehrs verbessert werden. Neue Wohngebäude sollen in angemessener, maßstäblicher Weise geschaffen werden.

Hinsichtlich der Entwicklung von Grün- und Freiflächen soll neben dem Erhalt bestehender Grünflächen im Bereich der ehemaligen Mang'schen Wachsbleiche eine neue öffentliche Grünfläche eingerichtet werden. Außerdem ist eine Stärkung der quartierstypischen Hausgärten, sowie Erhalt der historischen Pflaster in den Innenhöfen geplant. Dies verbunden mit einer Entsiegelung von Stellplätzen und stärkerer Begrünung.

Heute sind wesentliche Maßnahmen aus diesem Rahmenplan bereits umgesetzt.

Zusammenfassung der Ergebnisse der städtebaulich-denkmalflegerischen Untersuchung zu den Gärtnerflächen in Bamberg

In der städtebaulich-denkmalflegerischen Untersuchung des Projektteams Martin Hahn, Christiane Reichert und Wolfgang Thiem aus dem Jahre 1999 wird die Bamberger Gärtnerei im stadthistorischen Gesamtzusammenhang dargestellt und der Istzustand von 1999 im Sinne einer Bestandsaufnahme erfasst. Ziel der Untersuchung war es dabei, durch Analyse der Stadtstruktur und kartographische Aufbereitung des Zustandes mehr Planungssicherheit im Umgang mit dem kulturellen Erbe „Gärtnerstadt“ zu gewinnen.

Dabei wird das Gebiet der Unteren Gärtnerei in 14 Quartiere (etwa entsprechend der Blockstrukturen) unterteilt, deren Bedeutung im Einzelnen untersucht wurde: Die stadtnahen Flächen im Rückbereich der Siechen- und Königsstraße sind heute schon weitgehend verändert und gärtnerische Nutzungen finden sich nur noch in inselhaften Relikten. Dagegen zeigen insbesondere die Flächen der sogenannten „Hofstadt“ zwischen Mittel- und Heiliggrabstraße eine weitgehend konstante Nutzung als Gärtnerland. Aber auch jüngere Gebiete, wie der Bereich zwischen Heiliggrabstraße und Ludwigstraße innerhalb der Grenzen des jetzt vorgeschlagenen Sanierungsgebietes, weisen ungeachtet der wirtschaftlichen Probleme des Erwerbsgartenbaus ein hohes Maß an Fortbestand der Flächennutzung und historischen Bausubstanz auf.

Die herausragende Rolle der Gärtnerei im Zusammenhang der Stadtgeschichte, deren historischer Bedeutung mit der Aufnahme in den Bereich des UNESCO-Welterbes Rechnung getragen wurde, wird besonders hervorgehoben. Es wird daher zusammenfassend gefordert insbesondere bedeutsame Flächen und historische Elemente der historischen Kulturlandschaft nicht im Wandel stadthistorischer Entwicklungsprozesse untergehen zu lassen, sondern die Zeugniskraft für frühere Bewirtschaftungsweisen und Besitzverhältnisse nutzbringend in die heutige Stadtlandschaft zu integrieren.



Bild oben:
Im Sanierungsgebiet Bamberg Mitte entsteht eine Quartiersgarage und neue Wohnungen

Bild unten:
Gemüseanbau im Gärtnerviertel

STADT

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.19c: Einzelhandelskonzept –
Zentraler Versorgungsbereich

Zusammenfassung der Ergebnisse des EU-Projektes „Vital Cities“

Im Jahre 2003 wurde Bamberg als einziger bayerischer Teilnehmer zum EU-Projekt „Vital Cities“ ausgewählt. Im Rahmen dieses Programms wurde unter externer fachlicher Begleitung das sogenannte „Fitnessprogramm Innenstadt“ unter der Prozesssteuerung und Moderation durch „IDENTITÄT & IMAGE Coaching AG“, Eggenfelden, entwickelt. Es zielt darauf ab, die Attraktivität und Funktionsfähigkeit der innerstädtischen Standorte gegenüber Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ zu stärken. Unter Beachtung der Zusammenschau von Ökonomie und Sozialen Aspekten wurden Handlungsfelder und Maßnahmenkataloge festgelegt, die als wesentliche Schwerpunkte für eine Vitalisierung der Innenstadt erachtet wurden.

Zwei der sogenannten „Strategischen Leitprojekte“, welche Signalwirkung und Ausstrahlungskraft auf die gesamte Innenstadt haben sollten, waren die Entwicklung des im Untersuchungsgebiet befindlichen Luitpoldecks (wobei damals die Zukunft des leerstehenden Witt-Geländes noch offen war) sowie die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes. Für das Luitpoldeck wurden Leitlinien formuliert, die keine konzentrierte Ansiedlung von Handel vorsahen, sondern vielmehr ein Nutzungskonzept als Kultur- und Quartierszentrum. Als Schlagworte der Nutzungsinhalte wurden aufgeführt: Studentenwohnheim, Kulturfabrik (Bildung-Kultur-Tanz), Ärztezentrum, Kneipen mit (Themen-) Gastronomie, Nahversorgungseinrichtungen (Biosupermarkt), quartiersbezogenes Parkhaus.

Für den Bahnhofsvorplatz wurden die Ziele formuliert, den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten und eine würdige Empfangssituation des UNESCO-Welterbes zu schaffen, die zu einer fußläufigen Fortsetzung des Weges durch die Luitpoldstraße in Richtung Innenstadt anregt. Als Schlagworte für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität wurden aufgeführt: Mehr „Grün“, Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, ein Pavillon, Gastronomie, mehr Platzcharakter, Darstellung des Weges in die Innenstadt auf Infotafeln.

Zusammenfassung: „Einzelhandelskonzept Bamberg“

Die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA), Büro München, wurde im Jahre 2007 von der Stadt Bamberg beauftragt, das vorhandene Einzelhandelskonzept zu aktualisieren sowie darauf aufbauend eine Positionierungsstrategie zu entwickeln.

Im Rahmen der Untersuchung wurden auf Grundlage einer Primärerhebung des Einzelhandels sowie Befragungen die wesentlichen einzelhandelsrelevanten Strukturdaten der Stadt Bamberg analysiert und bewertet. Außerdem flossen Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung sowie des Statistischen Bundesamtes in die Analyse ein. Daraus abgeleitet erfolgte die Darstellung einer Positionierungsstrategie mit ausgewählten Impulsmaßnahmen.

Daneben stellt ein Zentrenkonzept für den Einzelhandel einen wesentlichen Baustein dar. Dessen Ziel liegt zum einen in der Sicherung einer leistungsfähigen Nahversorgung der Bevölkerung und zum anderen in der Absicherung der nachhaltigen Entwicklungsperspektiven und -chancen der Innenstadt als zentraler Einkaufs- und Erlebnisbereich in Bamberg.

Zur Umsetzung der Positionierungsstrategie wurde ein Impulsprogramm, bestehend aus 15 Einzelmaßnahmen erarbeitet. Für das Gebiet der „Aktiven Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ sind dabei folgende Maßnahmen relevant, deren Umsetzung begonnen oder teilweise schon erfolgt ist:

- Qualitativer Angebotsausbau durch Ansiedlung von leistungsfähigen Lebensmittelmärkten
- Ausbau der Service- und Beratungskompetenz der Betriebe



Bild links
und rechts:
Rege Passanten-
ströme und
Einzelhandels-
mischung in der
Luitpoldstraße

STUDIEN

- Aufbau und Begleitung eines Geschäftsstraßenmanagements für die Königstraße
- Aufbau und konsequente Umsetzung eines Baustellenmanagements mit dem Schwerpunkt Innenstadt
- Aufbau und systematische Führung einer „Marke Bamberg“
- Verbindungsachsen Einkaufsinnenstadt und Parkhäuser/Stellplatzangebot
- Systematische Vermarktung des Einzelhandelsstandortes Bamberg (Innenstadt plus Laubanger) auf regionaler Ebene
- Stärkere Erschließung der touristischen Kaufkraft- und Umsatzpotentiale für den Einzelhandel
- Regelmäßige/systematische Messung der Kundenzufriedenheit und der Zielerreichung bei den eingeleiteten Projekten

Im März 2008 wurde das Einzelhandelskonzept als strategische Basis für die Einzelhandelsentwicklung durch den Stadtrat gebilligt und seine Umsetzung eingeleitet.

Die Abgrenzung des „Zentralen Versorgungsbereiches“ aus dem Einzelhandelskonzept ist unter anderem maßgeblich für den Gebietsumgriff des Sanierungsgebiets „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ im Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.

Neubauten und Straßenraumgestaltung in der Trännergasse



Urbanes Leben in der Königstraße

Zusammenfassung der Ergebnisse des Mediationsverfahren „Zukunft Innenstadt Bamberg“

Die künftige Entwicklung der Bamberger Innenstadt war Thema eines Mediationsverfahrens das von Oktober 2007 bis März 2008 auf Initiative des Stadtplanungsamtes Bamberg unter der externen Moderation von „IDENTITÄT & IMAGE Coaching AG“ Eggenfelden durchgeführt wurde. Fünf Werkstattsitzungen mit Vertretern möglichst aller betroffenen Interessengruppen wie Anwohnern, Vertretern von Handel, Dienstleistung und Gastronomie sowie unterschiedlichen Nutzergruppen und Fachleuten aus Wirtschaft, Verkehrsplanung und Tourismus fanden statt.

Als Ergebnis wurden Zielvereinbarungen formuliert, deren Grundgedanke es ist, durch konzertiertes und gesteuertes Handeln die Attraktivität der Bamberger Innenstadt für alle Nutzergruppen zu erhöhen.

Geordnet nach den Bereichen „Aufenthaltsqualität und öffentlicher Raum“, „Attraktive Urbanität und Erlebnischarakter“, „Wohnen“ und „Verkehr“ wurden folgende Oberziele formuliert:

- Das UNESCO-Welterbe als Qualitätsmaßstab in der Gestaltung begreifen und als Chance zur Wertschöpfung sehen.
- Die Einkaufsqualität der Innenstadt ausbauen und Kaufkraft binden.
- Events und Belastungen der Innenstadt dezentralisieren.
- Königstraße und Lange Straße als Teil der Innenstadt begreifen.
- Die Wohnfunktion der Innenstadt ausbauen.
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt sichern.
- Den motorisierten Individualverkehr deutlich beruhigen und reduzieren.

STUDIEN

PLANVERZEICHNIS

Plan 1.20 a: gewerbliche EG-Nutzung

Plan 1.20 b: Nutzungsänderung
gewerbliche EG-Nutzung1.20 Befragungen durch die
Universität Bamberg

Auszugsweise können folgende konkrete Beispielmaßnahmen genannt werden, die innerhalb des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ entwickelt werden können:

- Gestalterische und funktionale Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes.
- Ausbau einer Bahntangente zur Entlastung der Innenstadt.
- Verkehr in der Königstraße deutlich reduzieren und Aufenthaltsqualität verbessern.
- Umfeld der Kettenbrücke und Hauptwachstraße verkehrsberuhigen und einen Bereich mit hoher Erlebnis- und Aufenthaltsqualität schaffen.
- Fußwegevernetzungen schaffen als Verbindungen zwischen Königstraße und Theuerstadt, Königstraße und Gärtner Viertel sowie Königstraße und Main-Donau-Kanalufer.



*Bild links:
Die Königstraße
war ein Abschnitt
des historischen
Handelswegs von
Erfurt nach
Regensburg*

*Bild oben rechts
und unten rechts:
Abriss und
provisorischer
Ersatz für die
Kettenbrücke*

Institut für Geographie (Universität
Bamberg): Zusammenfassung der
Ergebnisse

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden vom Lehrstuhl für Kulturgeographie Befragungen von zwei Nutzergruppen durchgeführt. Dies waren Gewerbetreibende, also jene, die aus erwerbsmäßigen Gründen in den Gebieten dauerhaft angesiedelt sind (Teil I) sowie Passanten, also jene Personen, die sich nur temporär im Untersuchungsgebiet aufhalten (Teil II).

Die bereits dargestellten Problembereiche eines innenstadtnahen Wohn-, Geschäfts- und Verkehrsknotenpunktes wurden durch die Befragungsergebnisse in weiten Teilen bestätigt. Die Gewerbetreibenden scheinen insgesamt zufriedener mit ihrem Standort zu sein als Passanten mit dem Bahnhof. Dies zeigt sich auch in dem Verhältnis der genannten positiven und negativen Aspekte zum Gebiet.

Die Verkehrssituation allgemein stellt sowohl für Gewerbetreibende als auch für Passanten ein Problem dar. Parkplätze scheinen dabei für Gewerbetreibende eine höhere Bedeutung zu haben als für Passanten. Auch eine mangelnde Attraktivität wird von beiden Gruppen genannt. Soziale Problemfelder zeigen sich am Bahnhof für die Passanten in Form von sozialen Randgruppen, die sich am Bahnhof aufhalten und das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen. Gewerbetreibende kritisieren die Nutzung umliegender Geschäftsräume durch „unerwünschte“ Gewerbearten.

Es wurde aus beiden befragten Gruppen auch eine ganze Reihe an positiven Qualitäten genannt. Vor allem stehen die zentrumsnahe Lage und die Erreichbarkeit (auch mit ÖPNV) hervor. Gewerbetreibende schätzen die Bahnhofsnähe. Der persönliche Bezug beider Gruppen zu den Gebieten schlägt sich in zahlreichen Änderungs- bzw. Verbesserungsvorschlägen nieder, welche – mit Blick auf die Zukunft (d.h. eine Umsetzung der Maßnahmen) – vielfach gemeinsame Züge aufweisen: Neben der Notwendigkeit einer rein städtebaulichen Aufwertung und Attraktivitäts-

STUDIEN

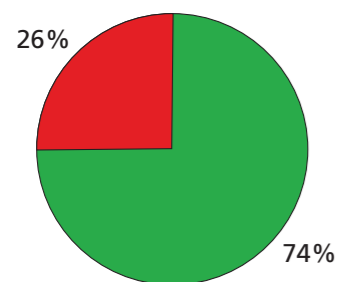
steigerung z.B. auch durch Begrünung, betrifft das vor allem die Erkenntnis der Notwendigkeit einer Verbesserung der Verkehrssituation, aber auch Änderungen im Angebot und Optimierungen im Bereich Sicherheit, Kontrolle und Sauberkeit in den Abend- und Nachtstunden.

Bei relativ vielen befragten Gewerben besteht auch grundsätzlich eine hohe Bereitschaft zum Mittragen anstehender Veränderungen. Hinsichtlich der Frage der endgültigen Akzeptanz wird dann allerdings viel vom vorgeschlagenen bzw. tatsächlich durchgeführten Konzept abhängen.

Bewertung der Standortzufriedenheit

Bei der generellen Frage zur Standortzufriedenheit wurden die Antwortkategorien „sehr zufrieden“ und „weitgehend zufrieden“ sowie „sehr unzufrieden“ und „eher unzufrieden“ jeweils zusammengefasst (Abb. 1.20.1). Das Ergebnis zeigt, dass fast drei Viertel (74%) der befragten Gewerbebetriebe tendenziell eher zufrieden mit ihrem Standort sind (25% „sehr zufrieden“). Etwa ein Viertel der Betriebe ist „eher unzufrieden“, wobei nur knapp 6% „sehr unzufrieden“ angaben.

Abb. 1.20.1: Standortzufriedenheit (n=181)



- (eher) gut
- (eher) schlecht
- „weiß nicht“

Abb. 1.20.2: Bewertung der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung (gesamtes Gebiet) (n=181)

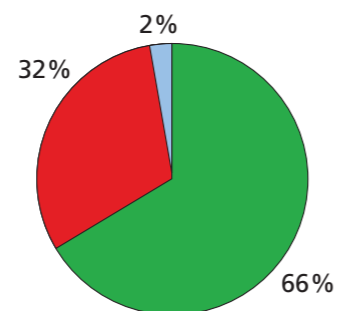


Bild oben: Befragung durch Studierende der Universität Bamberg

Bild links: Die Luitpoldstraße ist die wichtigste Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt

Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung

Auf die Frage, wie Gewerbebetriebe ihre zukünftige wirtschaftliche Entwicklung einschätzen, gaben 175 Betriebe eine Antwort (96%). Es gab vier Antwortmöglichkeiten. Zwei Drittel der Betriebe gaben an, dass sie die wirtschaftliche Entwicklung als „(eher) gut“ einschätzen (36% „gut“). „(eher) schlecht“ schätzten 32% der Betriebe die Lage ein (9% „schlecht“). Vier Betriebe gaben „weiß nicht“ an (Abb. 1.20.2).

S

TATION

Gründe für den Aufenthalt am Bahnhof

Hauptgründe

Auf die Frage nach ihrem Hauptaufenthaltsgrund am Bahnhof gaben 1538 Passanten eine Antwort. Sieben Antwortkategorien waren vorgegeben (s. Abb. 1.20.3); traf eine dieser nicht zu, konnte unter „Sonstiges“ ein anderer Grund angegeben werden.

Mit Abstand der häufigste Grund war das Pendeln mit 47% aller Nennungen. Es folgt mit insgesamt 20% der Grund „Privatreise“. Auf alle anderen Gründe entfielen je unter 10% der Nennungen (Abb. 1.20.3). Die 15% der „Sonstigen“ Hauptgründe konnten in weitere Kategorien eingeteilt werden (Abb. 1.20.4). Die häufigsten „sonstigen“ Gründe waren „jemanden Abholen“ (24% der „Sonstigen“ Gründe; entspricht etwa 3,5% aller Befragten), „warten“ (17%; ca. 2,5%) und „Arbeit“ (16%; ca. 2,5%).

Abb. 1.20.3: Aufenthalt – Hauptgründe (n=1538)

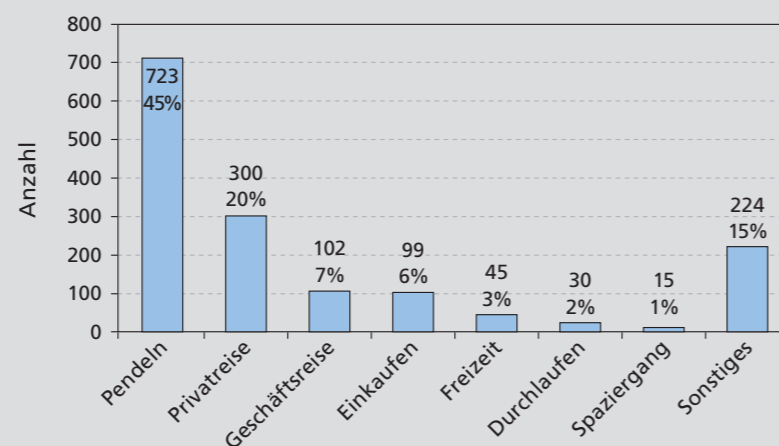
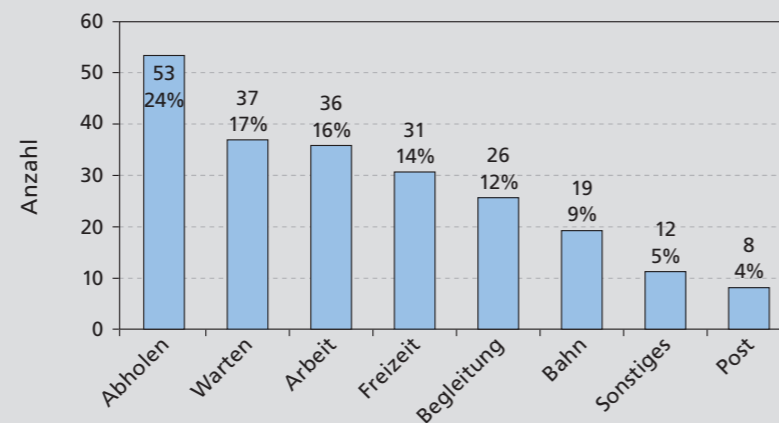


Abb. 1.20.4: Aufenthalt – sonstige Hauptgründe (n=222)



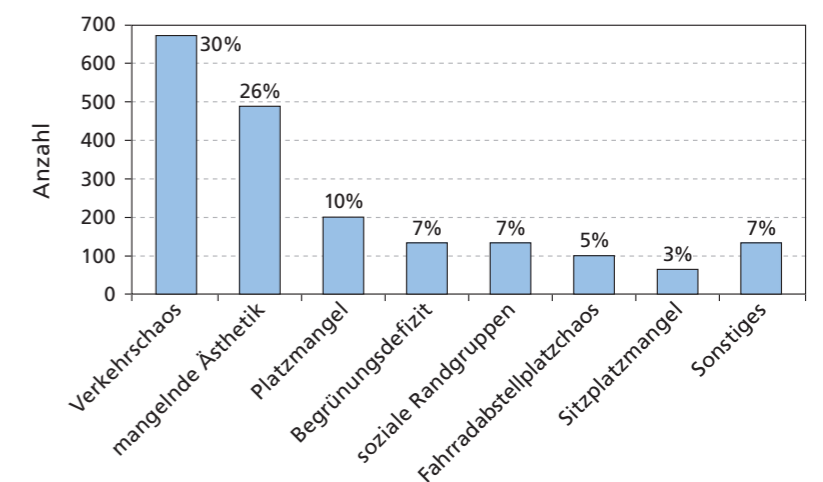
Was missfällt am Bahnhofsvorplatz?

Bei der offen gestellten Frage zum Missfallen am Bahnhofsvorplatz machten insgesamt 1146 Befragte Angaben. Das Ergebnis waren 1866 Nennungen, was etwa 1,63 Antworten pro Passant entspricht. Die Antworten aus der offenen Fragestellung wurden in 8 Gruppen von Merkmalsausprägungen eingeteilt. Am häufigsten werden Aspekte kritisiert, die mit der Verkehrssituation zu tun haben: insgesamt 51% aller Nennungen fallen in diesen Bereich. „Verkehrschaos“ im weiteren Sinne wird mit 36% aller Nennungen am häufigsten genannt, gefolgt von „Parkplatzmangel“ mit 10% und „Fahrradabstellplatzchaos“ mit 5% (Abb. 1.20.5). Auf einen weiteren Aspekt, die mangelnde Attraktivität des Standortes, entfielen 26% der Nennungen. Jeweils unter 10% aller Nennungen entfielen auf die Kategorien „Begrünungsdefizit“ und „soziale Randgruppen“ (je 7%) und „Sitzplatzmangel“ (3%). Auch in die Kategorie „Sonstiges“ fallen nur 7% aller Nennungen. Darunter fallen neben wenig aussagekräftigen Nennungen wie „nichts“ auch Aspekte wie „zu wenig Geschäfte“, zu kurze Öffnungszeiten, Raucher bzw. Rauchverbot andererseits, fehlende Überdachung und Schattenspender sowie der Eiskiosk auf dem Vorplatz („Eis-King“).

Was gefällt am Bahnhofsvorplatz?

Insgesamt 601 Befragte machten mit 789 Nennungen Angaben zur Frage, was ihnen am Bahnhofsvorplatz gefällt. Dies entspricht etwa 1,3 Antworten pro Passant, der eine Antwort gemacht hat. Am häufigsten wird der Faktor „Erreichbarkeit/Infrastruktur“ genannt (18% aller Nennungen). Von

Abb. 1.20.5: Was stört am Bahnhofsvorplatz? (1146 Fälle mit n=1866 Nennungen; 1,63 Nennungen/Fall; 1,35 Nennungen/Befragten; Prozentangaben in % der Nennungen)



den weiteren Faktoren, die mit der Lage und der Verkehrssituation zu tun haben, wird „ÖPNV“ am häufigsten als positiver Faktor genannt (10%). Insgesamt beziehen sich etwas mehr als ein Drittel aller Nennungen (35%) im weitesten Sinne auf verkehrstechnische Aspekte des Standortes.

Am zweithäufigsten wurde das Bahnhofsgelände selbst mit 13% aller Nennungen genannt. Interessanterweise wurde die Bahnhofsuhr so häufig als positiv vermerkt, dass sie als eigene Kategorie aufgenommen wurde.

Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie allgemein (10%) wurden ebenfalls als positiv empfunden.

Der hohe Anteil der „Sonstigen“ Aspekte (32%) beinhaltet überwiegend sehr allgemeine Aussagen.

Differenziert man die genannten positiven Aspekte nach Nutzungsgruppen, so sind bei den „Pendlern“ kaum Abweichungen zur Durchschnittsverteilung festzustellen.

1.21 Qualitäten und Potentiale

Eine der Hauptqualitäten des Untersuchungsgebietes ist seine Lage in der Stadt und die verkehrliche Anbindung. Der Bahnhof und die Haltestellen für Stadt- und Regionalbusse sind die wichtigste Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in der Stadt. Die Luitpoldstraße bildet die Hauptachse des öffentlichen Busverkehrs in der Stadt. Die angestrebte Stärkung des öffentlichen Verkehrs stellt für den Verkehrsknoten ein großes Potential dar.

Die Bereiche Luitpoldstraße und Königstraße sind Fußgängerhauptachse und befinden sich im unmittelbaren Übergang zur zentralen Inselstadt. Eine für Fußgänger attraktive Gestaltung der neuen Kettenbrücke und des Eingangs zur Fußgängerzone in der Hauptwachstraße wird diese positive Anbindung noch verstärken.

Auch die Fahrrad-„Cityrouten“, die wichtigsten Fahrradverbindungen in der Stadt, kreuzen das Untersuchungsgebiet.

Eine besonders hervorzuhebende Qualität des Untersuchungsgebietes ist eine hohe Dichte an stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Gebäuden. Die Qualitäten dieser Gebäude gilt es zu nutzen und zu erhalten. Sie bilden den Maßstab für städtebauliche Weiterentwicklung und Ergänzung. Neben zahlreichen denkmalgeschützten Bürgerhäusern, dem Bahnhof mit seinen Nebengebäuden und den im Sanierungsgebiet befindlichen Kirchen ist hierbei auch die barocke Siechenscheune, ein ehemaliger fürstbischöflicher Jagdzeugstadel als Einzeldenkmal hervorzuheben. Heute untergenutzt, hat sie das Potential für eine hochwertige Nutzungsänderung im Zusammenhang mit einer Umgestaltung und Aufwertung der gesamten näheren Umgebung.

Bild oben und Mitte:

Das Gärtner Viertel ist ein zunehmend beliebtes Wohngebiet für junge Familien

Bild unten:

Die Luitpoldstraße hat die Qualität eines großstädtischen Boulevards



Die wirtschaftliche Bedeutung des Gebietes kann als weitere große Qualität und großes Potential betrachtet werden: Hier befinden sich rund 1.800 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze, hinzu kommen noch Selbstständige, Beamtinnen und Beamte.

Rund um den Bahnhof ist ein städtisches Nebenzentrum mit Entwicklungspotential vorhanden. Ergänzend siedelten sich in den letzten Jahren zunehmend soziale und kulturelle Einrichtungen an.

Bis zu 20.000 Passanten täglich und eine hohe Kundenfrequenz sorgen für die vorhandene Konzentration von Handel, Dienstleistungen und Gastronomie, insbesondere entlang der Fußgängerachse Bahnhof/Königstraße/Kettenbrücke, die diesen Bereich mit dem innerstädtischen Zentrum verbindet.

Flächen mit baulichem und grünplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten machen einen großen Teil des Untersuchungsgebietes aus und haben das Potential für eine angemessenere städtebauliche Entwicklung. Dies sind vor allem Blockinnenbereiche und heute ungeordnete Brachflächen mit Zwischennutzungen wie Parkplätzen, Kleingärten, Schuppen etc. oder untergenutzte Gebäude und Gebäude mit eher temporärem Charakter. Teilweise wurden diese Flächen durch die Stadt Bamberg im Hinblick auf eine Stadtsanierung bereits gezielt erworben.

Besonders hervorzuheben ist hier der gesamte Block im Bereich Annastraße, große Areale um die Brennerstraße sowie der komplette bahnseitige Block Ludwigstraße, nördlich der Zollnerstraßen-Unterführung. Außerdem sind östlich der Königstraße im Bereich des bestehenden Sanierungsgebietes „Bamberg-Mitte“ bereits umfassende Sanierungs- und Baumaßnahmen im Gange. Teile des Blockinnenbereiches zwischen Luitpoldstraße, Heiliggrabstraße, Klosterstraße und Ludwigstraße haben zudem die Standortqualitäten für die Entwicklung in ein attraktives, innenstadtnahes Wohnquartier.

Als Potential kann außerdem betrachtet werden, dass die Bereiche Bahnhofsvorplatz, die Luitpoldstraße mit ihrem Boulevardcharakter und die Achse entlang Obere/Untere Königstraße, Steinweg und Nürnberger Straße als historische Handelsstraße grundsätzlich Flächen mit hoher Lagegunst sind. Insbesondere der Bahnhofsvorplatz hat ein großes Potential an Aufenthaltsqualität, das heute kaum erlebbar ist. Qualitativ hochwertig und nutzerfreundlich sind hingegen gleisseitig des Stationsgebäudes die um 2.000 komplett neu errichteten Bahnsteiganlagen sowie der bisher fertiggestellte Teil der Bahnsteigunterführung.

Weiterhin ist im Bereich um die Bahnlinie ein relativ hoher Anteil an Grünflächen vorhanden, die sich jedoch weitestgehend auf Privatgrund befinden. Hierzu zählen auch traditionelle

1.22 Nutzungskonflikte und Missstände

Gärtnerfelder, die im Block östlich der Heiliggrabstraße und nördlich der Münzmeisterstraße noch vorhanden sind. Deren Entwicklung hat auch das Potential, Defizite wie das Fehlen von öffentlichen Grünflächen oder Spielplätzen auszugleichen.

Die aufgelockerten und zu großen Teilen durchgrünten Bereiche entlang der Brennerstraße haben östlich der Gleise das Potential durch weitere grünplanerische Maßnahmen die bestehende Struktur zu stärken.

Aufgrund seiner Lage und Einbindung in das Quartier und der unmittelbaren Nachbarschaft zum Heiliggrabkloster bildet der jetzige öffentliche Parkplatz in der Klosterstraße/Spiegelgraben einen sehr geeigneten Ort zur Entwicklung als Quartierspark und Beitrag zur Verbesserung der Ausstattung mit öffentlichen Grünflächen. Dies gilt auch für eine geplante öffentliche Grünanlage im Bereich der Mangschen Wachsbleichen sowie die Reaktivierung des Spiel- und Bolzplatzes an der Tocklergasse.

Auch die Straßenbäume entlang der Luitpoldstraße, der Brennerstraße und neuere Pflanzungen in der Ludwigstraße sind als stadtbildprägende Qualität zu betrachten.

Außerdem existieren im geplanten Sanierungsgebiet mehrere historische und gegenwärtige Tor-situationen zur Innen- und Kernstadt. Als historische Standorte das ehemalige Gangolfstor sowie die abgegangenen Stadttore in der Unteren Königstraße und der Hauptwachstraße. Heute bilden die Überquerung der Pfisterbrücke, der Eintritt in die Luitpoldstraße am Bahnhofsvorplatz sowie die Siechenkreuzung den Eingang in die innere Stadt.

Schließlich stellen die zahlreichen vorhandenen Blickbeziehungen über den rechten Regnitzarm, zur Bergstadt, Altstadt und zur Altenburg eine stadträumliche Orientierung und Qualität dar; in der Luitpoldstraße auch die Ausrichtung auf den „Kopf“ des Boulevards, den Bahnhof.



Bild links und rechts:
Betroffenenbeteiligungen im
Juni und November 2008

Wesentliche Missstände im Gebiet sind mangelnde und störende Nutzungen, mangelnde Gestaltung und in Teilen störende städtebauliche Strukturen.

Insbesondere der Bahnhofsvorplatz muss mit seiner unabgestimmten Ausstattung, Bepflanzung und „Möblierung“ und seinen konfliktreichen Nutzungsüberlagerungen als Missstand betrachtet werden. Dies gilt auch für die unzureichende Ausstattung mit Fahrradabstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten. Dazu kommt die Zersplitterung des Grundbesitzes in fünf Eigentümer.

Das Gebäude des Atrium bildet einen überdimensionierten, mangelhaft gestalteten südlichen Abschluss des Platzes. Seine geschlossene, abweisende Seitenfront dominiert auch den unbelebten Straßenraum der Ludwigstraße. Dieser Mangel wird durch die gegenüberliegende, westliche Straßenseite, die ebenfalls zahlreiche gestalterische und funktionale Mängel aufweist, noch verstärkt.

Daneben gibt es im Untersuchungsgebiet zahlreiche fehlende Raumkanten, oft im Zusammenhang mit Brachen oder untergenutzten Flächen, die städtebaulich positive Strukturen stören. Darunter sind auch störende Nutzungen, insbesondere größere, meist private Parkplätze, auch innerhalb der Wohnquartiere des traditionellen Gärtner Viertels. Hinzu kommt in den Hofbereichen ein hoher Anteil an komplett versiegelten Flächen.

Ein weiterer auffälliger Missstand sind zahlreiche Funktionsverluste. Hauptsächlich Gewerbeeinheiten für den Einzelhandel stehen immer wieder temporär leer, verbunden mit häufig wechselnden Mietern im unteren Qualitätssegment. Dies repräsentiert besonders deutlich die teilträumlichen, negativen Entwicklungen des Handels und der Gastronomie in den letzten Jahren. Vor allem in der Luitpoldstraße und im Atrium, aber auch in der Königstraße, insbesondere außerhalb des Abschnitts zwischen Kettenbrückstraße und Luitpoldstraße.

Daneben gibt es noch Leerstände, die mit erheblichem Sanierungsbedarf verbunden sind. Hierbei sind insbesondere das denkmalgeschützte, ehemalige Bahnbetriebshofgebäude in der Brennerstraße 9, das ehemalige Hotel in der Ludwigstraße 31, die barocke Siechenscheune sowie zahlreiche historische Bürgerhäuser, vor allem in der Unteren Königstraße, hervorzuheben.

MISSES

Bild links:
Konzentrierte
Nutzungskonflikte
und Missstände
auf dem Bahnhofsvorplatz

Bild rechts oben
und rechts unten:
Flächen mit
baulichem und
grünplanerischem
Nutzungspotential



Tendenzen zu Leerstand und Probleme bei der Vermietung sind insbesondere auch durch starke Immissionsbeeinträchtigungen aufgrund des hohen Straßenverkehrsaufkommens und der Lage an den Bahngleisen bedingt. Dies ist vor allem in der Ludwigstraße zu beobachten, insbesondere im am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Zollnerstraße und Luitpoldstraße. Aber auch die Achse Siechenstraße, Königstraße, Steinweg, Nürnberger Straße ist einer permanent hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt.

Bedingt durch die starke verkehrliche Belastung des Gebietes ergeben sich auch zahlreiche Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern des motorisierten Verkehrs, Radfahrern und Fußgängern. Das Kfz-Aufkommen am Knotenpunkt Luitpoldstraße/Ludwigstraße entspricht etwa dem am Schönleinsplatz.

Besonders konzentriert treten die Nutzungskonflikte am Bahnhofsvorplatz direkt vor dem Stationsgebäude auf, der in seiner jetzigen Beschaffenheit überlastet und gefährlich für die Fußgänger ist. Als weitere besondere Gefahrenpunkte und Engstellen müssen auch die Zollnerstraßen-Unterführung sowie der Bereich um den Steinweg aufgeführt werden.

Neben baulichen und verkehrlichen Problemen ist das Bahnhofsumfeld, wie in vielen anderen Städten auch, ein Sammelpunkt für soziale Problemgruppen. Insbesondere auf dem Vorplatz der ehemaligen Hauptpost und am Haupteingang des Atriums sind Orte entstanden, an denen sich problematische Nutzergruppen häufig aufhalten, und die Orte dementsprechend für die übrigen Bürgerinnen und Bürger zunehmend an Attraktivität verlieren.

Der Bereich vor dem Hauptaussgang des Stationsgebäudes bietet nahezu keine Aufenthalts- und Bewegungsfläche für Reisende, Wartende und andere Passanten. Diesen – im zugehörigen Plan als „übergenuzte Bereiche“ bezeichneten Zonen – steht die nordwestliche Vorplatzseite als „untergenutzter Bereich“ entgegen: Trotz vorhandener Potentiale besteht hier kein Nutzungsangebot.

Mangelnde Gestaltung und daraus resultierende Unternutzung finden sich auch an weiteren Platzsituationen und stadträumlich hervorgehobenen Orten im geplanten Sanierungsgebiet, so an der Siechenkreuzung, in der Theuerstadt oder im Einmündungsbereich Steinweg/Kunigundenruhstraße/Egelseestraße.

Das Fehlen von Radverkehrsanlagen zum Bahnhof, insbesondere in der Nord-Süd-Verbindung zwischen Zollnerstraße und Pfisterbrücke (ca. 1.000 Radfahrer/Tag) und entlang der Luitpoldstraße (ca. 1.400 Radfahrer/Tag) ist ursächlich für zahlreiche Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Daneben birgt außerdem die Ausführung der vorhandenen Fahrradstraße im Zuge der Klosterstraße und an den Kreuzungspunkten mit der Heiliggrabstraße und Mittelstraße stellenweise gefährliche Konfliktsituationen. Auch der Bereich der Fahrrad - „Cityroute“ stellt insbesondere in der Oberen Königstraße/Steinweg zwischen Luitpoldstraße und Einmündung Egelseestraße in seiner nicht markierten Führung auf der beengten Fahrbahn ein hohes Gefährdungspotential dar.

Für Fußgänger sind einige wichtige Verbindungen derzeit mangelhaft nutzbar oder nicht vorhanden. Dies gilt ganz besonders für die Fortsetzung der Bahnsteigunterführung als Fußwegeverbindung des Bahnhofs und der Handels- und Dienstleistungszentren am Vorplatz mit „Bamberg-Ost“. Auch das Netz von alternativen Fußwegeverbindungen innerhalb der Wohnblöcke des Untersuchungsgebietes kann durch Lückenschlüsse deutlich attraktiver werden.

An wesentlichen, von Fußgängern häufig frequentierten Querungen der Ludwigstraße und Luitpoldstraße fehlen entsprechend sichere Überwege. Grundsätzlich sind die Bereiche für Fußgänger im gesamten Untersuchungsgebiet oft in unzeitgemäßer Weise den Flächen für motorisierten Individualverkehr untergeordnet, was zu zahlreichen Gefahrenstellen führt.

Insbesondere in der Zollnerstraßenunterführung sind Geh- und Radwege in beiden Richtungen viel zu schmal. Der aktuelle Zustand ist sehr gefährlich.

Hinzu kommen weit verbreitete Schäden im Bereich der Gehwege, sowie Kreuzungspunkte die nicht mit einer Ausstattung für behinderte Menschen versehen sind. Auch die Luitpoldstraße als Hauptfußgängerachse weist derartige Defizite auf. Die hausnahe Pflanzposition der Platanen führt hier teilweise zu einer Schrägstellung der Bäume, die sich von den Gebäuden weg in den Straßenraum hinein neigen.

Neben den aufgeführten objektiven Mängeln ist auch die subjektive Wahrnehmung des Umfeldes bei seinen Nutzerinnen und Nutzern überwiegend negativ, wie die begleitend zu den vorbereitenden Untersuchungen von der Universität Bamberg durchgeführte Passantenbefragung gezeigt hat: Am Bahnhofplatz waren „mangelnde Ästhetik“ und „Verkehrschau“ die am häufigsten genannten Mängel.

Rahmenplan

2.1 Rahmenplan Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof



*Aufenthaltsqualität und ein vielfältiges Angebot für die Passanten am neuen Bahnhofsvorplatz.
Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive*



Die prominente Lage als Stadteingang und Verbindung zur Innenstadt sowie die Funktion im Verkehrsnetz verleihen dem Gebiet um den Bahnhof und entlang der Königstraße eine große Bedeutung für das Erscheinungsbild und die Stadtstruktur Bambergs. Symbolisch steht dafür der Bahnhofsvorplatz. Die heutige Situation dort ist unübersichtlich und im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse gefährlich. Insbesondere im Moment des Ankommens fehlt die Orientierung.

Vorrangiges Ziel ist deshalb die Verbesserung der Verkehrssituation für den ÖPNV, die Fußgänger, Fahrradfahrer und den motorisierten Individualverkehr, die Verbindung zur Innenstadt sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung des Erscheinungsbildes des Bahnhofsvorplatzes.

Den Bahnhofsvorplatz als würdige Empfangssituation und Visitenkarte der Stadt zu gestalten, ist eng mit verkehrlichen Maßnahmen verknüpft.

Zunächst muss die Bahnsteigunterführung in Richtung Bamberg-Ost verlängert werden. Damit entsteht in der Brennerstraße ein zweiter Bahnhofszugang, neben dem eine P+R Anlage errichtet wird; beide Maßnahmen tragen dazu bei, dass sich insbesondere der von Osten kommende Verkehr künftig auf den neu errichteten Ost-Zugang in der Brennerstraße verlagert.

Der bisherige P+R-Parkplatz für DB-Kunden nordwestlich des Bahnhofsvorplatzes steht nun zur Disposition und es wird darauf der neue Regionale Omnibusbahnhof (ROB) angelegt.

Ein qualitativ und quantitativ ausreichendes Angebot für Fahrradparken wird insbesondere durch ein Fahrradparkhaus zwischen ROB und Stationsgebäude sicher gestellt.

Nach Fertigstellung des ROB kann der Bahnhofsvorplatz weitgehend vom Kfz-Verkehr befreit, den Fußgängern gewidmet und als öffentlicher Raum ansprechend gestaltet werden.

Diese strukturelle Neuordnung und Aufwertung durch die öffentliche Hand stellt den wesentlichen Impuls zur weiteren Entwicklung des gesamten Gebietes insbesondere durch private Akteure dar.

Das Umsetzungskonzept muss von weiteren, insbesondere verkehrlichen, aber auch gestalterischen Maßnahmen zur Verbesserung und Entlastung der angrenzenden Verknüpfungs- und Entwicklungsbereiche flankiert werden.

Dazu zählen insbesondere die Achse Luitpoldstraße-Königstraße, die entwicklungsfähigen Wohnstandorte Richtung Innenstadt und Gärtner Viertel, der Bereich um die Siechenkreuzung sowie die eher gewerblich geprägten, heute extensiv genutzten Flächen entlang der Bahnlinie.

Rahmen

Verkehr und öffentlicher Raum

Der Bahnhofsvorplatz direkt vor dem Stationsgebäude wird vom Verkehr freigehalten und in seiner Gesamtheit aufgewertet. Wesentliche Gestaltungselemente sind neue Oberflächen, Baumgruppen, Stadtmobiliar sowie ein Informationssystem. Taxivorfahrt und Kurzzeitparkplätze können in den Seitenbereichen angeordnet werden.

Zur Stärkung des ÖPNV und zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse (auch zur Bahn) ist ein regionaler Omnibusbahnhof (ROB) als gemeinsame Haltestelle für Stadt- und Regionalbusse erforderlich. Der ROB wird in direkter Verbindung zum Stationsgebäude auf dem heutigen DB-Pendlerparkplatz an der Ludwigstraße angeordnet. An dieser Schnittstelle liegt auch ein neues Fahrradparkhaus mit ca. 800 Stellplätzen

Die Errichtung einer neuen, größeren P&R-Anlage ist in Verbindung mit dem Durchstich der Bahnsteigunterführung direkt neben dem neuen Bahnhofszugang an der Brennerstraße möglich. Diese Maßnahme reduziert sowohl den Zielverkehr zum Stationsgebäude an der Ludwigstraße als auch den bisherigen Parkdruck auf die Dauerstellplätze in den Wohngebieten und trägt damit zur Steigerung von deren Attraktivität bei.

Dem übergeordneten Ziel der Entwicklung der Ludwigstraße als leistungsfähiger bahnparallele Innenstadttangente folgt die Optimierung der Knotenpunkte zur Pfisterbergbrücke/Starkenfeldstraße, zur Zollnerstraße und zur Memmelsdorfer Straße; aufgrund der baulichen Enge der Zollnerstraßen-Unterführung wird diese zukünftig nur dem ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr vorbehalten sein und somit die Attraktivität des Umweltverbundes erhöhen und einen Gefahrenpunkt aufheben.

Dem Ziel einer Stärkung des Umweltverbundes folgt auch die Optimierung der Radverkehrsanlagen als Fahrradstraßen (Klosterstraße, Spitalstraße, Letzengasse), Schutzstreifen und Radfahrstreifen entlang der sehr stark genutzten Hauptroute Bamberg Ost-Innenstadt, um eine lückenlose Anbindung des Bahnhofs an das Radwegenetz zu erreichen. In diesem Zusammenhang werden auch die Straßenräume und räumlichen Aufweitungen im Gärtnerviertel gestalterisch aufgewertet.

Private und öffentliche Stellplätze sind grundsätzlich in ausreichender Zahl vorhanden; in Teilbereichen kann die Situation durch verbesserte Organisation, Gestaltung und Bewirtschaftung optimiert werden.

Für den Stellplatzbedarf der Neubauten im Bereich, Wohnen, Büro, Hotel sind Tiefgaragen vorgesehen.



Am nördlichen Stadteingang bildet der Platz vor der Siechenscheune den Auftakt zur Altstadt.

Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive



Die Siechenkreuzung erhält durch den Umbau in einen Kreisverkehrsplatz eine funktionale und gestalterische Verbesserung, die ihrer Bedeutung als nördlicher Eingang in die Kernstadt gerecht wird. Das die Kirche St. Otto bedrängende Autohaus wird baulich zurückgenommen, so dass davor ein neue Freifläche entstehen kann. Die solitären Baukörper der Kirche und der Siechenscheune werden dadurch betont, die Grünräume besser miteinander verbunden und zusätzlich vom lockeren Schirm der Kronen vorhandener und ergänzter Bäume zusammengehalten.

Eher punktuell werden auch stadträumlich hervorgehobene Situationen in der Siechenstraße, Oberen Königstraße, Tränkergasse, Egelseestraße und Nürnberger Straße gestalterisch aufgewertet.

Rahmen

Wohnen und private Freiflächen

Das Gebiet um den Bahnhof ist in Richtung Gärtnerviertel ein zentraler und gleichzeitig ruhiger Wohnstandort. Der Blockinnenbereich zwischen Ludwigstraße, Luitpoldstraße, Heiliggrabstraße und Klosterstraße soll deshalb erschlossen und sowohl baulich als auch freiraumplanerisch als eigenes Quartier entwickelt werden. Dabei wird die historische und in Ansätzen noch heute vorhandene Grundstruktur der Gärtnerfelder und Gärtnerhäuser der weiteren planerischen Entwicklung zugrunde gelegt.

Auch im Bereich zwischen Königstraße und Mittelstraße werden die Ende der 1990er Jahre begonnenen Maßnahmen der Innenentwicklung des Bamberg-Mitte genannten Wohnstandortes und einer großen Quartiersgarage fortgesetzt.

Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung sind vor allem entlang der stark belasteten Ludwigstraße, in Teilen der Brennerstraße und der engen Klosterstraße notwendig.

Öffentliche Grünflächen mit Spielplatz fehlen im gesamten Untersuchungsgebiet – und in den angrenzenden Quartieren – weitgehend. Aufgrund seiner Lage und Größe ist der heutige Parkplatz in der Klosterstraße sehr geeignet, einen Ausgleich dafür zu schaffen. Angemessene Maßnahmen zur sozialen Kontrolle, wie z.B. ein nächtliches Abschließen müssen dabei bedacht werden. Außerdem wird als Ersatz für den durch die Bauarbeiten noch langjährig blockierten Bolzplatz in der Tocklergasse ein vorhandener Platz in der Egelseestraße aufgewertet.

Der grüne Charakter der Brennerstraße soll gegenüber der eher steinernen Ludwigstraße erhalten und gestärkt werden. Fußläufige Grünraumverbindungen werden über die Brennerstraße in Richtung Bamberg-Ost und der dort vorhandenen Schulen aufgenommen und durch Verbreiterung der Gehwege und Durchwegung von Blockinnenbereichen auch zukünftig weiter entwickelt.



*Bild links und Mitte:
Planungswerkstatt mit BürgerInnen
und EigentümerInnen im Juli
und November 2008*

*Bild rechts:
Gebietsstruktur mit privaten
Freiflächen und Wohnnutzung an
den Blockrändern*



Handel und Gewerbe

Das hohe Passantenaufkommen und die Beziehung zur Innenstadt sind wichtige Standortfaktoren für die Achse Bahnhofsvorplatz, Luitpoldstraße, Königstraße.

Die Stärkung der Baustruktur durch die Erweiterung der vorhandenen Eckbebauung an der Ludwigstraße 27/Luitpoldstraße 55, die Sanierung von historischen und überwiegend denkmalgeschützten Häusern in der Königstraße und der Neubau der Kettenbrücke folgen diesem Ziel. Aufwertungsmaßnahmen des öffentlichen Raums begleiten diese Vorhaben und umfassen insbesondere den teilweise verwaorsten Bahnhofsvorplatz, die Luitpoldstraße – als einzige Bamberger Straße mit Boulevard-Charakter – sowie den Bereich der Hauptwachstraße.

In diesem Zusammenhang wurde Anfang 2009 die Interessengemeinschaft „Aktive Mitte“ gegründet, die als Zusammenschluss aus Gewerbetreibenden, Eigentümern, Bewohnern und der Stadtverwaltung ein Straßenmanagement einrichten wird, um Image und Profil des Gebietes zu verbessern.

Insbesondere den Aufenthalts-Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen, die teilweise auch Zielkonflikte beinhalten, ist bei der Gestaltung des öffentlichen Raums Rechnung zu tragen.

Eine Nutzungsmischung aus Handel, Gastronomie, Dienstleistung sowie kulturellen und sozialen Einrichtungen, wie sie in den letzten Jahren ansatzweise bereits im ehemaligen Postgebäude und in der Luitpoldstraße entstanden ist, erzeugt eine stabile und vielfältige Grundstruktur und wird für die gesamte Achse Bahnhofsvorplatz-Luitpoldstraße angestrebt.

Viele Flächen entlang der Bahnlinie sind seit Jahrzehnten immer wieder Veränderungen durch wechselnde Nutzungen unterworfen und dauerhaft durch Lärmimmissionen beeinträchtigt. Gleichzeitig stellen sie durch ihre gut erschlossene und präzente Lage auch ein Entwicklungspotential dar. Die stufenweise Entwicklung einer Angebotsstruktur für Dienstleistung, Büro und Gemeinbedarf erscheint hier sinnvoll, um an diesem innenstadtnahen Standort eine tragfähige Nutzungsvielfalt zu sichern. Der Block zwischen Annastraße, Pödeldorfer Straße und Starkenfeldstraße/Pfisterberg bietet die Chance einer zusammenhängenden baulichen Entwicklung und soll als Vorbehaltsfläche gesichert werden.

Rahmenplan

Rahmenplan Grünordnung

Der Umgang mit den vielfältigen und reichhaltigen Grünräumen im Untersuchungsgebiet entspricht der Herangehensweise, mit den vorhandenen Strukturen zu arbeiten und nur an besonderen Orten neue Themen einzuführen. Dementsprechend folgt auch die Auswahl der für Neupflanzungen vorgesehenen Baumarten dem Charakter und der Nutzung der Räume, in denen sie stehen.

Im Hinblick auf das Fehlen von öffentlichen Grünflächen und Kinderspielplätzen wird die Gelegenheit einer Verlagerung der überwiegend von Pendlern genutzten Parkplätze in der Klosterstraße genutzt, um an diesem Ort einen neuen Quartierspark mit Kinderspielplatz anzulegen und dadurch die Attraktivität der Wohnlagen im Gärtnerviertel zu steigern.



Der zukünftige Quartierspark auf dem heutigen Dauerparkplatz in der Klosterstraße
Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive



Unter Beibehaltung der umgebenden historischen Mauern kann hier ein geschützter Bereich zum ruhigen Aufenthalt entstehen. Seine Anmutung wird als Garten gesehen, in dem auch eine gewisse Pflanzenvielfalt bestimmend ist.

Die ehemaligen Gärtnerflächen im Blockinnenbereich Heiliggrabstraße/Klosterstraße werden als private Grünfläche weiterentwickelt und gestaltet. Sie schafft an dieser Stelle die Voraussetzung für einen attraktiven innerstädtischen Wohnstandort und macht zugleich die historische Struktur der Gärtnerfelder ablesbar.

Die Kreuzung Siechenstraße/Memmelsdorfer Straße wird als offener, parkartig gestalteter Grünraum aufgefasst, in dem bedeutende öffentliche Gebäude wie die Kirche St. Otto oder das historische Jagdzeughaus sowie einzeln stehende Bäume das Bild bestimmen.

Das Umfeld der St.-Gangolfs-Kirche ist mit Solitäräumen überstanden, eine Ergänzung auf dem süd-westlich vorgelagerten Parkplatz wird vorgeschlagen.

Im Innenbereich des Wohnquartiers nord-östlich der Unteren Königstraße erfahren die Grünflächen eine gestalterische Aufwertung.

Mit einem Konzept zur Baumpflanzung sollen die jeweiligen Charakteristika der öffentlichen Räume ergänzend betont und herausgearbeitet werden.

Die durchgrünt Freiräume zwischen den Gebäuden entlang der Brennerstraße und der Bahnlinie werden durch Nachpflanzungen gestärkt und bilden damit einen schönen stadträumlichen Kontrast zur eher steinernen Kante entlang der Ludwigstraße. Die geschlossenen Fassaden des Atriums werden teilweise durch einen Schirm aus säulenartigen Hainbuchen bedeckt, um den unwirtlichen Straßenraum in diesem Abschnitt der Luitpoldstraße abzuschwächen. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes schaffen geometrisch gepflanzte Baumgruppen unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten und Orte innerhalb der durch die umgebenden Baukörper gegebenen Großform des Platzes. Richtung Innenstadt werden in der Luitpoldstraße die zu nah an den Hauswänden gepflanzten und deshalb teilweise schon sehr schräg wachsenden Platanen mittelfristig im Rahmen eines Baumentwicklungsplans sukzessive durch eine standortgerechte pyramidenförmige Baumart ergänzt und ersetzt.

Das Gesamtkonzept folgt einem Leitbild, das auf den vorhandenen Strukturen und Räumen aufbaut. Dabei wird das vielfältige Angebot, das es heute bereits gibt, weiter entwickelt, verbessert und an wichtigen Stellen um neue Elemente ergänzt.

2.2 Ziele und Maßnahmen – Vertiefungsgebiet Bahnhof

PLANVERZEICHNIS

Plan 2.2 d: Verkehrskonzept
Öffentlicher Verkehr

Plan 2.2 e: Verkehrskonzept
Rad und Fußgänger

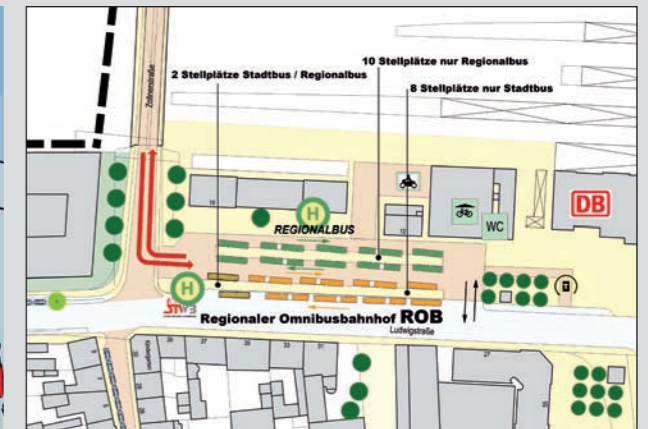
Für das Voruntersuchungsgebiet werden fünf übergeordnete Ziele formuliert:

- Verbindung zur Innenstadt
(Kettenbrücke, Königstraße, Luitpoldstraße, Bahnsteigunterführung, Klosterstraße)
- Neuordnung und Aufwertung Öffentliche Räume
(Bahnhofsvorplatz, Siechenkreuzung, Kettenbrückstraße, Hauptwachstraße, Tränkgasse ...)
- Optimierung Erreichbarkeit und Verknüpfung mit Stadtzentrum und den Stadtteilen
(Bahnparallele Innenstadttangente, 2. Bahnhofszugang, Aktivierung Brennerstraße, Radwege)
- Verbesserung, Ausbau und Verknüpfung Umweltverbund
(Gehwege, Fahrradverkehr, ÖPNV, Bahn, ROB)
- Erhalt und Stärkung Nutzungsstruktur
(Handel, Wohnen, Dienstleistung, P+R, Soziales, Kultur, Gastronomie, Freiflächen)



Kreuzungsfreie Zufahrt zum neuen Regionalen Omnibusbahnhof über die Zollnerstraßenunterführung.
Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive

Am neu geplanten Regionalen Omnibusbahnhof können alle Bussteige direkt vom Bahnhofsvorplatz erreicht werden



Verkehrskonzept Umweltverbund

Zentrales Ziel ist die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes aus öffentlichem Nah- und Fernverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Durch den beschlossenen Beitritt Bamberg zum VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) wird die Verknüpfung mit dem schienengebundenen Verkehr zunehmend Bedeutung gewinnen.

Wesentlicher Baustein dafür ist die Neuanlage eines Regionalen Omnibusbahnhofes (ROB) im direkten nördlichen Anschluss an den Bahnhofsvorplatz. Dieser, dem Bahnhof am nächsten gelegene Standort wurde gewählt, um den Umweltverbund und seine Umsteigebeziehungen und Taktzeiten nachhaltig zu verbessern. Damit wird die heute unübersichtliche Situation der sechs dezentralen Regionalbushaltestellen rund um den Bahnhof aufgelöst und auch die Stadtbushaltestellen in den ROB integriert. Für Nutzer der Stadtbusse ist kein Überqueren der Ludwigstraße mehr notwendig, da beide Fahrtrichtungen an einem Bussteig auf der Bahnhofseite bedient werden.

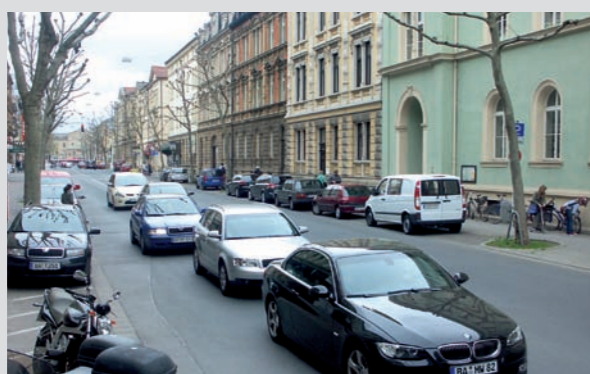
Die Größe des Omnibusbahnhofes wurde aufgrund des derzeitigen und zu erwartenden Busaufkommens in Abhängigkeit von der vorhandenen Fläche ermittelt und sieht zehn Halteplätze für Regionalbusse sowie acht Halteplätze für Stadtbusse vor. Außerdem sind zwei zusätzliche Halteplätze für eine wechselseitige Nutzung von Stadt- und Regionalbussen vorgesehen.

Der Flächenbedarf des ROB erfordert einen Abriss des Gebäudes Ludwigstraße 18; sein Erhalt hätte zu einer zu kleinen, nicht zukunftsfähigen Lösung geführt.

Um eine flüssige Zu- und Ausfahrt der Busse in den ROB zu gewährleisten, muss die Zollnerstraßen-Unterführung für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden und bleibt damit Bussen, Fahrradfahrern und Fußgängern vorbehalten.

Dadurch werden sowohl die derzeitigen Gefahrenstellen für Radfahrer und Fußgänger in der Unterführung entschärft als auch die Haupt-Rad- und Fußwegeverbindung von Bamberg-Ost in die Innenstadt gestärkt; die Optimierung von konfliktreichen Kreuzungssituationen in der Klosterstraße und weiter Richtung Innenstadt ergänzen dieses Konzept.

Ziele



Die Luitpoldstraße als Hauptverbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof wird räumlich und gestalterisch aufgewertet.
Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive



Durch die Neuanlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen in der Luitpoldstraße, Ludwigstraße und Brennerstraße werden der Bahnhof und seine neue zusätzliche Erschließung auf der Ostseite ihrer Bedeutung entsprechend besser in das Bamberger Radverkehrsnetz eingebunden. Am Bahnhof werden zukünftig insgesamt 1.310 Stellplätze für Fahrräder angeboten, davon ca. 800 im Fahrradparkhaus zwischen ROB und Stationsgebäude und 350 am neuen Bahnhofszugang in der Brennerstraße. Voraussetzung für die Akzeptanz ist neben den günstig gelegenen Standorten eine entsprechende qualitative Ausstattung mit Serviceangeboten.

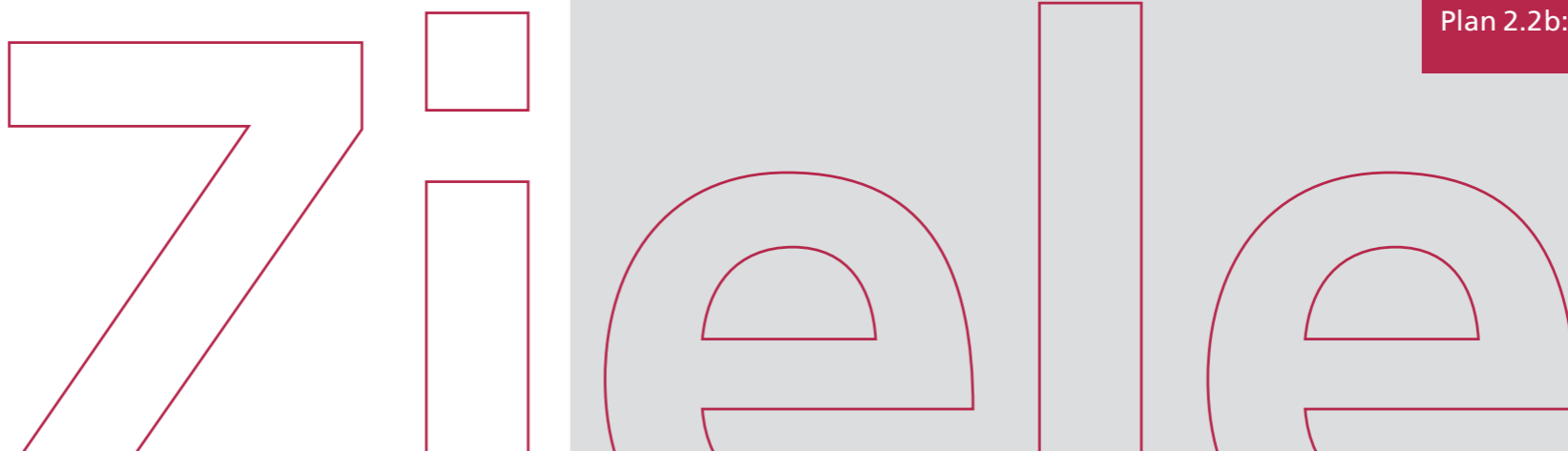
Die Fußgängerwege werden aufgewertet. Dabei geht es in erster Linie um die Beseitigung von gefährlichen Querungen durch die Anlage von Querungshilfen und eine Sanierung der in weiten Bereichen vorhandenen Gehwegschäden. Zusätzlich muss an zahlreichen Knotenpunkten eine behindertengerechte barrierefreie Ausstattung ergänzt werden. Insbesondere die Querungsmöglichkeiten der Ludwigstraße im Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden durch breite Überwege und längere Grünphasen für die Fußgänger deutlich verbessert.

Verkehrskonzept ruhender und fließender motorisierter Individualverkehr

Im Rahmen der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklung werden die Ludwigstraße und Schwarzenbergstraße als leistungsfähige innerstädtische Stadtteilverbindung zu einem Teilabschnitt der „Bahnparallelen Innenstadtangente“ ausgebaut. Diese Maßnahme soll beengte innerstädtische Straßenräume und Verbindungen, wie z.B. die Königstraße, entlasten.

In Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der bahnparallelen Innenstadtangente müssen in der Ludwigstraße teilweise Abbiegeverbote eingeführt werden. Der Knoten Schwarzenbergstraße/Pfisterstraße wird in diesem Zusammenhang entsprechend bereits rechtskräftiger Bauleitplanung optimiert. Auch die Sperrung der Zollnerstraßen-Unterführung für den MIV (motorisierter Individualverkehr) erhöht die Leistungsfähigkeit der bahnparallelen Innenstadtangente und bewirkt eine erhebliche Entlastung der Achse Luitpoldstraße/Königstraße vom motorisierten Durchgangsverkehr. Außerdem wird die Situation für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert.

Bedingung hierfür ist sowohl im gesamtstädtischen Zusammenhang als auch in Hinblick auf das Untersuchungsgebiet eine Fertigstellung der Kronacher Straße bis zur Hallstadter Straße. Dies ist insbesondere notwendig, um eine Mehrbelastung der Memmelsdorfer Straße zu vermeiden. Eine Entlastung der Memmelsdorfer Straße könnte in diesem Kontext nur durch eine Einbahnstraßenregelung für den motorisierten Individualverkehr erreicht werden.



Durch die Einrichtung eines östlichen Bahnhofszugangs in der Brennerstraße und einer P+R Anlage mit ca. 235 Stellplätzen wird eine zusätzliche Entlastung der innerstädtischen Seite erreicht; die Brennerstraße wird über eine direkte Anbindung an die Starkenfeldstraße im direkten südlichen Straßenverlauf besser an das Hauptverkehrsstraßennetz angeschlossen. Somit kann die Annastraße als Stichstraße in die Kategorie einer Anliegerstraße zurückgeführt werden.

Ebenfalls zur Entlastung der umliegenden Anliegerstraßen wird der östliche Abschnitt der Klosterstraße für den motorisierten Individualverkehr als Einbahnstraße ausgewiesen.

Nach Schaffung der P+R-Anlage in der Brennerstraße sollen im gesamten Untersuchungsgebiet die unbewirtschafteten Dauerstellplätze im öffentlichen Straßenraum entfallen oder in parkzeitbeschränkte bzw. Lizenzstellplätze umgewandelt werden; im Bereich Brennerstraße bedeutet dies die Einrichtung eines neuen Lizenzgebiets.

Dadurch entfällt der v.a. durch die Pendler erzeugte Parkdruck in den Wohnlagen und die Wohnqualität steigt. Auch die ca. 108 heute vorhandenen offenen Stellplätze auf der Parzelle der ehemaligen Bebauung Heiliggrabstraße 18 werden gemäß eines Vergleichs des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes fünf Jahre nach Inkrafttreten eines Bebauungsplans beseitigt.

In den neu aktivierten Blockinnenbereichen wird der zusätzliche Stellplatzbedarf durch neu zu errichtende Tiefgaragen gedeckt.

Als Ersatz für entfallene Parkplätze der Firma Wieland werden an der Brennerstraße im Bereich der heutigen Kleingärten und Brachflächen durchgrünte Parkierungsflächen angelegt; eine Erweiterung dieses Standorts eignet sich auch als mittel- bis langfristige Reservefläche für die P+R-Anlage. Für die Kleingärten soll nach Möglichkeit außerhalb des Untersuchungsgebiets Ersatz geschaffen werden.

Am Bahnhofsvorplatz wird das Angebot auf ca. zwanzig bewirtschaftete und überwachte Kurzzeitstellplätze, zum Bringen und Abholen von Reisenden und die Nutzung des Angebots im Stationsgebäude, reduziert. Auch hier übernimmt künftig der zweite Bahnhofszugang in der Brennerstraße eine Entlastungsfunktion. Die Stellplätze müssen gestalterisch und funktional sehr aufmerksam in das Gesamtkonzept integriert werden.

Die Taxistellplätze verbleiben in etwas reduziertem Umfang in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsausgang und dem neu zu schaffenden ROB. Außerdem werden am Zugang Brennerstraße neue Taxistellplätze eingerichtet.

Die Fertigstellung der Entlastungstangente Kronacher Straße bis zur Hallstadter Straße bildet sowohl für die Leistungsfähigkeit der bahnparallelen Innenstadt tangente als auch für die weitere Entlastung der Memmelsdorfer Straße eine unerlässliche flankierende Maßnahme zur Umsetzung dieses Verkehrskonzeptes.



Der neue Bahnhofszugang in der Brennerstraße.

Foto: Situation 2009

Zeichnung: Zukunftsperspektive

Öffentlicher Raum

Hinsichtlich der Attraktivität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes steht abermals der Bahnhofsvorplatz im Vordergrund. Bei der Neugestaltung müssen insbesondere die ästhetischen Aspekte, die praktische Nutzbarkeit, das subjektive Empfinden des einzelnen Nutzers, Stadt- und Reiseinformation sowie die Überschaubarkeit verbessert werden.

Anforderungen an konkrete Maßnahmen, zu deren gestalterischen Lösung ein Architektenwettbewerb vorgeschlagen wird, sind:

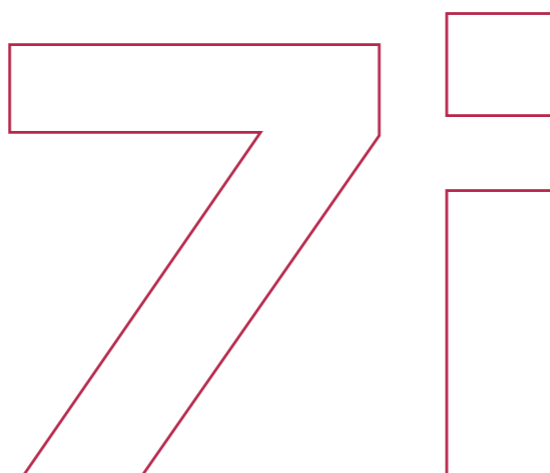
Keine übersichtlichen, gefahrenträchtigen Überschneidungen zwischen Fußgänger-, Radfahrer- und Kfz-Verkehr, kurze Wege im Umweltverbund, ausreichend überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten, Einrichtung einer Fahrradstation mit Werkstatt und Fahrradvermietung, einheitliche Oberflächengestaltung, Möblierung mit Sitzgelegenheiten, Abfalleimer, ein Infosystem, ein Pflanzkonzept, ein Lichtkonzept und die Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Einrichtung von Freischankflächen, Pavillons und eines öffentlichen WC.

Unter Einbeziehung des denkmalgeschützten Gebäudes Brennerstraße 9 entsteht im Rahmen des Gesamtkonzepts ein zweiter, attraktiver Bahnhofszugang östlich der Gleise; die Gestaltung der nun durchgängigen Bahnsteigunterführung und auch der Fahrradabstellanlagen erfolgt hell und übersichtlich und kann durch flankierende Maßnahmen wie Videoüberwachung ergänzt werden, damit keine Angsträume entstehen.

Die Aufwertungsmaßnahmen am Bahnhofsvorplatz werden sich im westlichen Anschluss nahtlos in der Luitpoldstraße fortsetzen, wo mit einer Verbreiterung der Gehwege der Boulevardcharakter wieder hervorgehoben, und die Attraktivität und Nutzbarkeit der gewonnenen Flächen und angrenzenden Immobilien gesteigert wird.

PLANVERZEICHNIS

Plan 2.2 a: Konzept Art und Maß der baulichen Nutzung



Art und Maß der Nutzung

Ausgehend von den funktional und zeitlich aneinander gekoppelten Maßnahmen rund um den Bahnhof soll dieser Impuls die Entwicklung anderer Strukturen im Untersuchungsgebiet stimulieren:

Dabei ist im Bereich östlich der Pfisterbrücke im Block Annastraße/Pödeldorfer Straße/Verlängerung Brennerstraße/Starkenfeldstraße zunächst eine Vorbehaltsfläche vorgesehen, die bei entsprechendem Bedarf möglichst in einem Zuge beplant und bebaut werden sollte. Eine Nutzung für private Dienstleistungen im Bereich Verwaltung, Bildung oder Gesundheit wäre hier denkbar und auch in Verbindung mit einer Wohnnutzung an der Pödeldorfer Straße möglich. Entsprechend einer Fortsetzung der stadtauswärts, entlang der Starkenfeldstraße bereits vorhandenen Nutzungen und Strukturen sind hier vorzugsweise größere Blockstrukturen vorgesehen, die auch in der Höhe und Dimension dem Maßstab der Bebauung entlang der anbaufreien Starkenfeldstraße folgen.

Die Nutzung der historischen Bahnhofsnebengebäude kann im Hinblick auf den geplanten ROB mittelfristig umgewandelt werden.

Im Bereich zwischen nördlicher Ludwigstraße und den Bahngleisen ist eine schrittweise Entwicklung der Parzellen möglich. An der Ecke zur Zollnerstraße ist ein Hotelneubau vorgesehen, wobei das Gebäude einen deutlichen Akzent als nördliche Raumkante des neuen großzügigen Stadtraumes zwischen Bahnhofsvorplatz und anschließendem ROB setzt. Daran schließt sich nach Norden eine sukzessive Bebauung mit vorwiegend Dienstleistungs- und Handwerksnutzung an, wobei der geschlossene Gebäuderiegel parallel zu den Bahngleisen die übrigen Einheiten überragt und somit auch als Schallschutz für das dahinter liegende Wohnquartier dient. In diesem Bereich kann außerdem auch eine Ersatzfläche für die heute dort bereits untergebrachten Fahrzeuge der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes geschaffen werden.

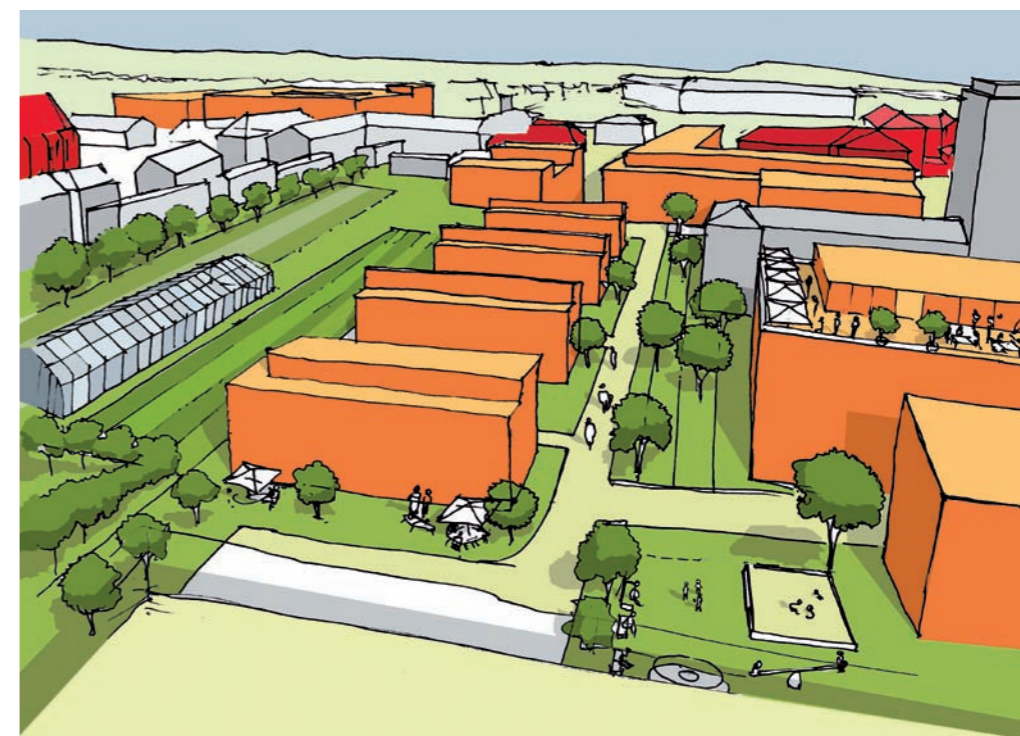
Im Blockbereich Ludwigstraße/Luitpoldstraße/Heiliggrabstraße/Klosterstraße ist parallel zur großstädtisch wirkenden Bebauung der Luitpoldstraße in „zweiter Reihe“ eine Fortsetzung der bereits angelegten Verdichtung mit größeren Dienstleistungs- und Verwaltungsbauten zur Büronutzung vorgesehen.

Der westliche Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit dem Eckgebäude Ludwigstraße 27/Luitpoldstraße 55 wird durch eine bauliche Erweiterung in die Tiefe mit einer Nutzungsmischung aus Handel, Dienstleistung, Verwaltung, Gastronomie, Kultur und Sozialem gestärkt und belebt; damit bildet die „Sonnenseite“ des Platzes ein Gegenüber zum heutigen Einkaufs- und Dienstleistungszentrum in der ehemaligen Post. Diese Maßnahme folgt dem Ziel der Stärkung des städtischen Nebenzentrums um den Bahnhof.

Der Blockinnenbereich zwischen Luitpoldstraße und Heiliggrabstraße erfüllt aufgrund seiner zentralen und ruhigen Lage alle Voraussetzungen für einen attraktiven innerstädtischen Wohnstandort. Diese Qualität soll durch eine bauliche und freiraumplanerische Innenentwicklung gesichert und durch eingefügte Neubauten zukünftig auch für weitere Bewohner nutzbar gemacht werden. Die neue Bebauung ist in ihrer Maßstäblichkeit und Ausrichtung an die traufständigen Strukturen der historischen Gärtneranwesen angelehnt; sie wird die Blockrandbebauung nicht überragen.

Im nördlichen Blockinnenbereich ist es schließlich Ziel, die zuletzt gärtnerisch genutzten Freiflächen zu erhalten und so den historisch bestimmenden Charakter der Flurstücke ablesbar zu halten. In einer Variante ist eine langfristig mögliche Erweiterung der Baustruktur dargestellt.

Im Bereich Münzmeisterstraße/Ludwigstraße werden fehlende Raumkanten durch eine Blockrandbebauung geschlossen, wobei die vorhandene Struktur aufgenommen und die vorhandene Mischnutzung fortgesetzt werden kann.



Vogelperspektive des neuen Wohnquartiers auf den heutigen E.ON-Parkplätzen hinter der Luitpoldstraße.

7

a n a



Die Erreichbarkeit des Bahnhofs wird für alle Verkehrsteilnehmer verbessert
Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive



Regionalbusverkehr – Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)

Um die Attraktivität des Umweltverbundes zu fördern sollen die Bushaltestellen an einem Standort zu einem Regionalen Omnibusbahnhof (ROB) zusammengefasst werden. Dies soll in unmittelbarer Nähe des Bahnhofszugangs erfolgen, um eine nachhaltige Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs in der günstigsten und übersichtlichsten Lage zu erreichen.

In diesen ROB sollen auch die Stadtbushaltestellen in beide Fahrtrichtungen integriert werden, um den Fahrgästen künftig ebenfalls kürzeste Wege in den Umsteigebeziehungen zu bieten. Vor dem Hintergrund des Beitritts von Stadt und Landkreis Bamberg zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) erscheinen diese Maßnahmen um so dringender. Die heute noch notwendige Überquerung der stark befahrenen Ludwigstraße für Stadtbushaltestellen, die zum Bahnhof, bzw. vom Bahnhof in die Innenstadt möchten, wird damit künftig entfallen. Die Auffindbarkeit der in die Innenstadt fahrenden Stadtbusse wird sich für ortskundige Bahnreisende deutlich verbessern.

Hinsichtlich der Ausstattung des ROB werden folgende qualitative Anforderungen erhoben: Eine anspruchsvolle architektonische Gestaltung der Überdachung, die ihre Fortsetzung im Gestaltungskonzept für Bänke, Hinweistafeln, Informationssystem, etc. sowie die Integration der denkmalgerecht zu sanierenden Bestandsgebäude und der Neuerrichtung des Fahrradparkhauses findet.

Zur Ermittlung einer sinnvollen Größe des Regionalen Omnibusbahnhofs wurden neben Gesprächen mit der Verkehrsgemeinschaft Bamberg (VGB) auch eine Analyse der Bestandsituation anhand der Fahrpläne und eigener Erhebungen durchgeführt.

In einem neuen ROB wird für die Stadtbuslinien ein Bussteig für beide Fahrtrichtungen vorgesehen. Pro Fahrtrichtung stehen dann 4-5 Haltestellen zur Verfügung, was den Wünschen der Stadtwerke Bamberg entspricht. Außerdem wird bei der bestehenden Linienführung der neu zu schaffende Bahnhofszugang an der Brennerstraße durch die Buslinien 2 und 11 angefahren werden, was insbesondere den Bewohnern in Bamberg-Ost zugute kommt. Das würde auch eine Erhöhung des Taktabstandes der Buslinie 2 auf 10 Minuten sinnvoll erscheinen lassen. Einzig die Haltestelle „Bahnhof“ des Stadtbusses 11 in Fahrtrichtung stadtauswärts kann aufgrund der Linienführung außerhalb des ROB am Vorplatz der ehemaligen Hauptpost erhalten bleiben.

Ziele

Die Busabfahrten der Stadtbusse sind in über den Tag verteilten Takten sehr regelmäßig. Nur morgens zwischen 7 h und 8 h gibt es eine leichte Erhöhung.

Der Regionalbusverkehr ist dagegen über den Tag verteilt sehr unregelmäßig. Grundsätzlich gibt es nur zwei Stoßzeiten, die nahezu ausschließlich von der Abwicklung des Schülerverkehrs bestimmt sind.

Eine Dimensionierung, die sich nur nach den sehr kurzen Spitzenzeiten richtet, kann nicht als wünschenswert erachtet werden, da die Anlage über weite Zeiträume verwaist wäre und eine Verödung des attraktiven Stadtraums im unmittelbaren Anschluss an den Bahnhofsvorplatz mit allen negativen Begleiterscheinungen die Folge wäre.

Nach Analyse des Istzustandes stellt sich das Regionalbusaufkommen heute so dar:

Um 7:25 befinden sich als erste Spitze fahrplanmäßig 8-9 Regionalbusse am Bahnhof.

Als zweite Spitze stehen um 13:20 fahrplanmäßig 11 Busse (inklusive sogenannter „Verstärkerbusse“) auf einmal am Bahnhof. Einige Minuten später sind es um 13:25 aber nur noch 5 Busse. Hier wäre durch eine Entzerrung der Fahrpläne um wenige Minuten eine Senkung der Auslastungsspitze möglich.

Gemäß der Erhebungen vor Ort wurden zu den Spitzenzeiten am Morgen maximal 6 Regionalbusse zur gleichen Zeit und Mittags tatsächlich nur maximal 5 Busse zugleich gezählt.



*Bild links:
Expertengespräch Verkehr
im Juli 2008*

*Bild rechts:
Dipl. Ing. Franz Ullrich,
Büro plan&werk*



Für die weiteren Planungen wird daher eine Größenordnung von insgesamt ca. 10-12 Regionalbushaltestellen vorgeschlagen.

Damit würde die Größe heutigen Spitzenzeiten vollends gerecht und hätte das Potential einen künftig zu erwartenden Anstieg der Regionalbusnutzung von ca. 20% gut aufzunehmen. Eine Steigerung des Verkehrs zu den Spitzenzeiten ist kaum zu erwarten, da es sich fast ausschließlich um Schülerverkehr handelt, der aufgrund zu erwartender demographischer Entwicklungen mittelfristig eher zurückgehen wird. Vielmehr sollte es Ziel sein, einen über den Tag bis in den Abend hinein und an den Wochenenden getakteten, kontinuierlichen Regionalbusverkehr zu etablieren, der auch neue Nutzergruppen erschließt.

Im heutigen Nutzungsverhalten der Regionalbusbetreiber ist es üblich, dass Busfahrer häufig ihre Pausenzeiten, teilweise auch über eine Stunde, an den Haltestellen am Bahnhofsvorplatz verbringen. Dies wäre zwar künftig außerhalb der Spitzenzeiten möglich, es ist aber aus Sicht der Fahrgäste nicht wünschenswert verschlossene Busse vorzufinden oder längere Wartezeiten im Bus vor der Abfahrt zu verbringen.

Daher wird für Pausen, die länger als ca. 10 Minuten dauern, eine Pausenzone für Regionalbusse in der Brennerstraße angeboten.

Der überregionale Bus-Fernverkehr kann grundsätzlich auch am ROB abgewickelt werden, wenn die wenigen Spitzenzeiten vermieden oder ggf. mit Nutzungsverbot belegt werden.

*Bild oben:
Auf der Achse Luitpoldstraße
fahren täglich über 700 Busse*

*Bild unten:
Blick auf Bahnhofsvorplatz
und die angrenzende Fläche des
zukünftigen ROB*



2.3 Zeit- Maßnahmen-Kosten- Finanzierungs-Übersicht

Zeit- Maßnahmenplan

Angaben in 1.000,- € und inklusive Mehrwertsteuer

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
--	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

1. Vorbereitung (gem. § 140 BauGB)

Vorbereitende Untersuchung und Rahmenplanung, Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit, Bauleitplanung, Sozialplan

1.1	Vorbereitende Untersuchungen	80	20							100
1.2	Gründung Interessengemeinschaft	5								5
1.3	Sozialplan Ludwigstraße 18			90						90
1.4	Öffentlichkeitsarbeit	6	6	6	6	6	6	6	6	48
Summe Vorbereitung		91	26	96	6	6	6	6	6	243

2. Ordnungsmaßnahmen (gem. § 147 BauGB)

Bodenordnung, Grunderwerb, Umzüge, Freilegung, Erschließungsanlagen, Planungs- und Beratungsleistungen, ökologische Ausgleichsmaßnahmen

2.1	Neuanlage Bolzplatz Egelseestraße	2008: 30								
2.2	Straßenraumgestaltung Tränkgasse, Verbindung zur Luitpoldstraße	100			200					300
2.3	Straßenraumgestaltung Kettenbrückenstr., Hauptwachstr.	400		800						1.200
2.4	Straßenraumgestaltung Vorderer Graben	400								400
2.5	Abriss Ludwigstraße 18a, 20, 22	150	150							300
2.6	Wettbewerbsverfahren Bahnhofsvorplatz und ROB		200							200
2.7	Neuanlage Freiflächen Bahnhofszugang Brennerstraße		300	700						1.000

KOstern

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
2.8			400						400
2.9			200						200
2.10			75						75
2.11			20						20
2.12			20						20
2.13			25						25
2.14			1.000						1.000
2.15			825	825					1.650
2.16			250						250
2.17			20						20
2.18				60					60
2.19				800					800
2.20				250					250
2.21				600					600
2.22					200	200			400
2.23					350				350
2.24					150	150			300
2.25					300	150			450
2.26					1.000	2.600			3.600
2.27						20			20
2.28						40			40

Kloster

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
2.29						400			400
2.30						1.175	675		1.850
2.31						300	300	300	900
2.32							220		220
2.33							650		650
2.34							100		100
2.35							300		300
2.36							420		420
2.37							35		35
2.38							10		10
2.39							65		65
2.40							50	50	100
2.41							550	550	1.100
2.42							1.260	1.260	2.520
2.43								300	300
2.44								35	35
2.45								60	60
2.46								40	40
2.47	65	65	65	65	65	65	65	65	520
2.48	18	18	18	18	18	18	18	18	144
Summe Ordnungsmaßnahmen	1.133	733	4.418	2.818	2.083	5.118	4.718	2.678	23.699

Kosten

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
--	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

3. Baumaßnahmen (gem. § 148 BauGB)

Modernisierung, Instandsetzung, Neubau, Gemeindebedarfseinrichtungen,
Betriebsverlagerungen

3.1	Neubau Kettenbrücke	6.000	7.300						13.300
3.2	Durchstich Bahnsteigunterführung		1.500	2.000					3.500
3.3	Sanierung und Fahrradabstellanlage Brennerstraße 9 und Bahnhofsvorplatz Süd		750	750					1.500
3.4	Modernisierung Atrium		5.000	5.000					10.000
3.5	Neubau Hotel Ludwigstraße mit Tiefgarage		8.000	8.000					16.000
3.6	Neubau Heiliggrabstraße 12a		250	500					750
3.7	Neubau P+R Parkhaus Brennerstraße		3.000	1.500					4.500
3.8	Neubauten Münzmeisterstraße			1.000	1.000	1.000			3.000
3.9	Neubau Fahrradparkhaus				500	500			1.000
3.10	Neubau ROB				2.500	2.500			5.000
3.11	Sanierung Ludwigstraße 12, 14, 16				1.000				1.000
3.12	Neubau Siechenstraße 69					4.000	4.000		8.000
3.13	Sanierung und Erweiterung ehem. Hotel Ludwigstraße					1.500	1.500		3.000
3.14	Sanierung ehem. Post					3.000			3.000
3.15	Grunderwerb Blockinnenbereich Luitpoldstraße/ Ludwigstraße/Heiliggrabstraße					4.200			4.200
3.16	Abriss div. Nebengebäude (E.ON) im Blockinnenbereich					240			240

KOOSTEIN

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
3.17					25				25
3.18					1.600	1.600	1.600		4.800
3.19						2.600	2.600	2.600	7.800
3.20						1.900	1.900	1.900	5.700
3.21						5.000	5.000	5.000	15.000
3.22						3.000	3.000		6.000
3.23							50		50
3.24								22.000	22.000
3.25								5.500	5.500
3.26	3.300	3.300	2.800	2.800	2.400	1.900	1.900	1.900	20.300
Summe Baumaßnahmen	9.300	29.100	21.550	7.800	20.965	21.500	16.050	38.900	165.165

4. Grundstücksverkäufe

4.1	Grundstück Ludwigstraße 18a-22	3.000	3.000						6.000
4.2	Grundstücke Annastraße/Brennerstraße					1.400	1.400		2.800
Summe Erlöse		3.000	3.000			1.400	1.400		8.800

K

STERN

Kosten- Finanzierungsübersicht

Kosten		189.107.000,-
1.	Vorbereitung	243.000,-
2.	Ordnungsmaßnahmen	23.699.000,-
3.	Baumaßnahmen	165.165.000,-

Finanzierung		164.474.000,-
1.	STEW	860.000,-
2.	STVP	3.170.000,-
3.	Fernwärme GmbH	110.000,-
4.	Deutsche Telekom AG	90.000,-
5.	Anlieger (StABS)	2.962.000,-
6.	StBauF – Anteil Bund/Freistaat	13.718.000,-
7.	GVFG	6.900.000,-
8.	Oberfrankenstiftung	566.000,-
9.	Stiftung Weltkulturerbe	466.000,-
10.	Landkreis Bamberg/GMG	5.630.000,-
11.	DB/Netze AG	1.356.000,-
12.	E.ON AG	370.000,-
13.	IG Aktive Mitte – Anteil lokale Akteure	229.000,-
14.	Private	127.382.000,-
15.	Wasserstraßenneubauamt	665.000,-

Eigenanteil der Stadt Bamberg		24.633.000,-
davon im Haushalt des EBB zu finanzieren		15.126.000,-
davon durch Erlös Grundstücksverkäufe zu finanzieren		8.800.000,-
verbleiben		707.000,-



Gestalterische Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität in der Nürnberger Straße
Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive



2.4 Satzung



Schrägluftaufnahme von Westen mit Blick auf das Sanierungsgebiet von der Kettenbrücke über die Siechenkreuzung bis zum Bahnhof

Aufgrund des Art. 23 der Gemeindeordnung (GO) für den Freistaat Bayern (BayRS 2020-1-1-I) in der zuletzt geänderten Fassung und des § 142 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) in der zuletzt geänderten Fassung, hat der Stadtrat der Stadt Bamberg in seiner Sitzung vom 29.07.2009 folgende Satzung beschlossen:

Satzung

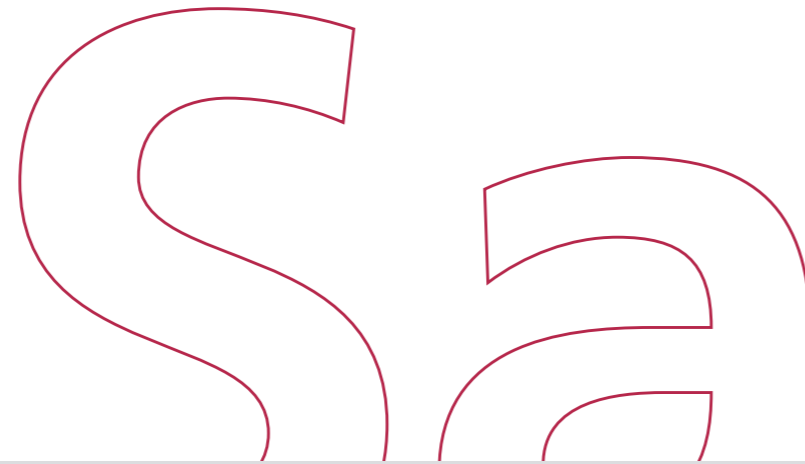
über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „AU“ – „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“

§ 1 Festlegung des Sanierungsgebietes

Im nachfolgend näher bezeichneten Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor. Dieser Bereich soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert bzw. umgestaltet werden. Das insgesamt ca. 40,6 ha umfassende Gebiet wird gemäß Beschluss des Stadtrates vom 29.07.2009 hiermit förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und erhält die Bezeichnung „AU“ – „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“.

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan des Stadtplanungsamtes vom 22.07.2009 abgegrenzten Fläche. Dieser ist Bestandteil der Satzung und als Anlage beigefügt. Das Sanierungsgebiet besteht im Einzelnen aus folgenden Grundstücken bzw. Teilen von Grundstücken der Gemarkung Bamberg:

Kettenbrücke	444/2	789	796
375	548/2	790	797
375/5	568	791	798
375/6	784	792	798/1
393/2	785	793	799
398/2	786	794	800
402/2	787	794/2	801
402/4	788	795	802



803	828	871/1	1026	1111/2	1233/3
804	829	871/2	1028	1111/3	1244
805	830	872	1028/2	1112	1248
806	832	873	1029/3	1113/2	1248/2
812	834	873/1	1029/4	1117/2	1249
813	836	874	1030	1121	1266
814	836/2	875	1030/1	1122	1268
816/2	838	876	1034	1122/3	1270
816/13	840	876/2	1036	1122/4	1287
807	842	876/3	1037	1124	1287/2
808	843	877/1	1039	1125	1288
808/1	844	878	1041	1125/2	1295
810	845	879	1043	1125/4	1305
810/2	845/2	879/1	1045	1125/5	1306
810/3	846	882	1047	1126	1307
817	847	882/2	1050	1128	1308
818	847/2	883	1051	1129	1309
819	848	884	1053/2	1131	1310
819/2	849	885	1056/1	1132	1311
822	853	886	1058	1134	1312
822/2	862	887	1061	1136	1333
823/2	863	891	1062	1138	1334
823/3	864	892	1065/3	1138/2	1334/2
824	864/2	894	1073/2	1140	1334/3
824/4	864/3	895	1076	1144	1337
824/5	865	896	1078	1145	1338
824/6	866	897	1102/1	1186	1339
825/3	866/1	991	1102/2	1189	1340
825/4	867	991/1	1104	1217/2	1341
825/8	867/2	993	1106	1219/2	1344
825/9	867/3	999	1108	1227	1346
825/11	868/1	1000	1108/2	1229	1346/3
825/12	868/2	1002	1110	1231	1348
825/13	868/3	1004	1110/1	1232	1348/1
825/14	870/1	1006	1110/2	1233	1349/1
826	870/2	1010	1111	1233/2	1350

1350/1	1377	1491/3	1818	5136/2	5700
1350/2	1378	1491/4	1819	5136/4	5700/1
1352	1379	1499	1820	5137	5700/2
1352/2	1380	1500	1821	5137/2	5700/3
1353	1381	1500/2	1821/2	5138	5712/3
1353/2	1381/1	1500/3	1821/3	5138/1	5725/2
1353/3	1383	1501	1822	5140/5	5732
1354	1383/1	1505/2	1823	5140/10	5732/2
1355	1384	1505/3	1824	5140/14	5733
1356	1384/1	1508	1825	5140/19	5733/1
1357	1385	1509	1826	5140/20	5734
1357/2	1392	1509/2	1827	5140/24	5734/2
1357/3	1399	1515	1828	5140/25	5735/1
1358	1400	1516	1840/4	5140/26	5735/2
1358/2	1400/2	1517	1841/3	5140/28	5744
1358/4	1400/3	1534/4	3117/2	5140/31	5745
1358/5	1401	1534/5	3117/3	5140/32	5746
1358/6	1401/2	1718/3	4491	5140/33	5747/1
1358/7	1403	1719	4921	5140/35	5748
1358/8	1403/3	1721	4923	5140/36	5759
1358/9	1403/4	1721/2	4923/2	5140/39	5759/3
1358/10	1403/5	1721/3	4924	5140/41	5759/4
1358/11	1403/6	1722	4924/1	5140/42	5759/5
1358/12	1406	1723	4924/2	5140/43	5968/4
1358/13	1406/3	1723/2	1924/3	5140/44	6844
1358/14	1408	1728	1944	5140/48	6844/8
1359/2	1410	1738	5069/3	5140/49	
1360/2	1410/2	1785/2	5128	5140/50	
1360/3	1467/17	1789/2	5130	5140/51	
1373/2	1468/2	1809/2	5131	5140/53	
1374	1481	1811	5131/3	5140/54	
1374/2	1482	1813	5133/1	5140/55	
1375	1482/2	1815	5134/6	5140/56	
1375/2	1485	1816	5135	5153	
1376	1487	1816/2	5135/3	5219/2	
1376/2	1488	1817	5136	5668/5	

SAN

Werden innerhalb des Sanierungsgebiets durch Grundstückszusammenlegung Flurnummern aufgelöst und neue Flurnummern gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilung neue Grundstücke, sind auf diese insoweit die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 2 Verfahren

Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften des Dritten Abschnittes des Ersten Teiles des Zweiten Kapitels des Baugesetzbuches finden keine Anwendung.

§ 3 Genehmigungsverfahren

Die Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB wird festgesetzt.

§ 4 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit dem Tage der Veröffentlichung im Rathaus Journal (Amtsblatt) der Stadt Bamberg in Kraft.

Der Stadtrat der Stadt Bamberg hat in einer Sitzung vom 29.07.2009 beschlossen, für genehmigungspflichtige Vorhaben nach § 144 BauGB im Sanierungsgebiet „AU“ – „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ allgemein die Genehmigung für folgende Fälle zu erteilen:

- Vorhaben nach § 144 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 2 BauGB
- Aufschüttungen und Abgrabungen
- Vorhaben nach § 144 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 2 BauGB
- Vorhaben nach § 144 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 3 BauGB
- Vorhaben nach § 144 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 4 BauGB
- Werbeanlagen

Der Stadtrat der Stadt Bamberg hat in seiner Sitzung vom 29.07.2009 auf der Grundlage der beigefügten Abwägung beschlossen, die beigefügten Ziele und Maßnahmen, die Kosten und die Finanzierung, dem Sanierungsgebiet „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ zugrunde zu legen und die Laufzeit des Sanierungsgebietes bis zum 31.12.2016 vorzusehen.

tzur



Mit dem Neubau der Kettenbrücke wird die Königstraße großzügig mit der Fußgängerzone verbunden
Foto: Situation 2009
Zeichnung: Zukunftsperspektive



2.5 Abwägung

Abschließende Beteiligung der Behörden, der Träger sonstiger öffentlicher Belange sowie weiterer Verbände, Vereinigungen und Organisationen gem. § 139 BauGB

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
1. Übergeordnete Anmerkungen				
1.1	Kabel Deutschland, 15.06.09	Keine Einwendungen		
1.2	IHK, Industrie und Handelskammer Ofr., Herr Jakob, 10.06.09	Keinerlei Bedenken, Interessen der gewerblichen Wirtschaft berücksichtigen		Anregung aufgenommen
1.3	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Herr Bach, 17.06.09	Keine Einwendungen		
1.4	PLEdoc GmbH für E.ON und diverse Tochterunternehmen, Frau Bockermann, 22.06.09	Maßnahmen berühren nicht die Versorgungsanlagen		
1.5	Bürgervorschläge aus dem GAL-"BürgerInnenbüro", Frau Sowa, 22.06.09	Wunsch nach Infomaterial zum mitnehmen		Infomaterial kann über die Webseite der Stadt Bamberg heruntergeladen werden. Abschlussdokumentation ist in Vorbereitung.
1.6	Bürgervorschläge aus dem GAL-"BürgerInnenbüro", Frau Sowa, 22.06.09	Informationen zur Straßen- ausbaubeitragsatzung	Informationsveranstaltung hierzu hat am 25.06.09 stattgefunden	
1.7	Bürgervorschläge aus dem GAL-"BürgerInnenbüro", Frau Sowa, 22.06.09	Attraktivitätssteigerung ÖPNV		Als wesentliche Zielaussage bereits Bestandteil der Planung.



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
1.8	Bürgervorschläge aus dem GAL-"BürgerInnenbüro", Frau Sowa, 22.06.09	Fahrradwege sichern und Radfahren auf Gehsteigen verhindern		Verbesserungen für den Radverkehr sind bereits Bestandteil des Rahmenplanes (Radfahrer fahren heute hauptsächlich dort auf Gehwegen wo Radwege fehlen).
1.9	Bürgervorschläge aus dem GAL-"BürgerInnenbüro", Frau Sowa, 22.06.09	Einbahnregelungen Luitpoldstraße und Memmeldorfer Straße sollen zu Beibehaltung der Zollnerstraßen-Unterführung für MIV führen		Beschränkung Zollnerstraßen-Unterführung dient vornehmlich der Erschließung des ROB und der Beseitigung einer Gefahrenstelle.
1.10	Bürgervorschläge aus dem GAL-"BürgerInnenbüro", Frau Sowa, 22.06.09	Zusammenarbeit mit IG BA-Mitte, IG Luitpold, BV Gangolf erwünscht		Findet bereits statt und wird weiter vertieft werden
1.11	Bürgervorschläge aus dem GAL-"BürgerInnenbüro", Frau Sowa, 22.06.09	Bolzplatz für Jugendliche		Aufwertung Bolzplatz Egelseestraße ist als Ersatzmaßnahme erfolgt.
1.12	Evang.-Luth. Kirchengemeindeamt Bbg, Herr Falticska, 24.06.09	Keine Einwendungen		
1.13	Bayerischer Blinden und Sehbehindertenbund, Herr Ramer, 26.06.09	Kreuzungen Blinden- und Sehbehindertengerecht ausführen	In der weiteren Planung berücksichtigen	Als Zielaussage bereits Bestandteil der Planung



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
1.14	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Herr Dr. Gunzelmann, 29.06.09	In Grundsatz finden Planungen gemäß Abstimmung im Planungsprozess Zustimmung. Details können im weiteren Verfahren geklärt werden.	In der weiteren Planung berücksichtigen	
1.15	Stadtjugendamt Bamberg, Frau Behringer-Zeis, 29.06.09	Keine Einwendungen. Anmerkungen zu 1. Beteiligungsrunde vom 15.10.08 haben nach wie vor Gültigkeit. Gemeinbedarfsfläche für Kindertageseinrichtung östlich der Brennerstraße wird angeregt.	Im Bebauungsplanverfahren berücksichtigen	Im Block Annastraße/ Pödeldorfer Straße Gemeinbedarfsfläche vorgesehen
1.16	Tourismus und Kongress Service Bamberg, Herr Christel, 26.06.2009	Keine Einwendungen		
1.17	Freiwillige Feuerwehr Bamberg, Herr Moyano, 01.07.09	Hinsichtlich baulicher Situation und Nutzung ohne besondere Bedenken. Löschwasserversorgung ausreichend, Anlagentechnischer Brandschutz ohne Bewertung. Sicherstellung der Personrettung/Zufahrt und Zugänglichkeit für FW muss bei einzelnen Gebäuden bewertet werden.	In der weiteren Planung berücksichtigen	
1.18	Stadtwerke Bamberg, Herr Bogdan und Herr Gunzelmann, 01.07.09	Keine Einwendungen. Anmerkungen zu 1. Beteiligungsrunde vom 30.09.08 haben nach wie vor Gültigkeit.	Straßenbaumaßnahmen mit STWB abstimmen zur Erneuerung von diversen Leitungen	
1.19	Tourismusverband Franken e.V., Frau Wißmann, 02.07.09	Keine Einwendungen		

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
1.20	LBE, Landesverband bayerischer Einzelhandel, Herr Hofmann, 03.07.09	Keine Einwendungen, Frage wer Finanzierung übernimmt		Kosten-Finanzierungsplan ist bereits Bestandteil der vorliegenden Untersuchung
1.21	Eisenbahn-Bundesamt, Herr Gößmann, 02.07.09	Bei Überplanung von Bahnflächen Bahnanlagen zurückbauen und Entbehrlichkeitsprüfung unterziehen. DB Services Immobilien GmbH einbeziehen.	In der weiteren Planung berücksichtigen. Teilweise DB-intern.	
1.22	E.ON-Netz, Herr Dudda, 07.07.09	Grundsätzlich keine Einwendungen. Leitungen, Fernmeldekabel und Schutzstreifenbreite berücksichtigen.	In der weiteren Planung berücksichtigen	
1.23	Zentrum Weltkulturerbe, Herr Lörner, 07.07.09	Abstimmung und Zusammenarbeit des Gebietes „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ mit dem Modellprojekt „Urbaner Gartenbau“ wird gefordert.	Im Stadtteilmanagement berücksichtigen	Anregung aufgenommen
1.24	Telekom, Herr Puelz, 07.07.09	Leitungen sind vorhanden. Änderungen und Eingriffe müssen abgestimmt werden.	In der weiteren Planung berücksichtigen	
1.25	Bürgerverein Wunderburg, Herr Palm, 07.07.09	Keine Einwendungen gegen AKKB (Rahmenplan). Bei weiterem Ausbau Bahntangente gegen Sperrung Moosstraßenunterführung für MIV		Moosstraße nicht Bestandteil des Geltungsbereichs
1.26	Bürgerverein Wildensorg, E. Sperlein, 07.07.09	Keine Einwendungen		



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
1.27	VCD KV Bamberg, Herr Dr. Volk, 07.07.09	<ul style="list-style-type: none"> Ersatz Ebenerdiger Parkplätze durch Parkhäuser wird begrüßt Ausbau Innenstadttangente wird grundsätzlich abgelehnt, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 10 bis 20 km/h einführen. Ströme sollen auf Berliner Ring und A73 gelenkt werden. Bahnhaltepunkt Süd sollte gebaut werden 		Gesamtstädtische Fragen, die Bearbeitungstiefe und Geltungsbereich des Rahmenplans überschreiten
1.28	BLfD-Bodendenkmalpflege, Herr Buettner, 08.07.09	Großflächige Bereiche die als Bodendenkmalbereiche geführt sind liegen im Gebiet. Für Bauvorhaben mit relevanten Bodeneingriffen muss eine Genehmigung nach Art. 7 und 15 DschG beantragt werden. Das BLfD bittet an allen Genehmigungsvorhaben beteiligt zu werden	In der weiteren Planung berücksichtigen	
1.29	E.ON Bayern AG, Herr Saloman, 08.07.09	Keine Einwendungen		
1.30	Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken, Herr Kießling, 08.07.09	Keine Einwendungen		
1.31	Bürgerverein VI Distrikt, Bamberg-Nord St. Otto, Frau Keidel, 07.07.09	Diverse Vorschläge zur Attraktivitätserhöhung Kronacher Straße		An- und Einbindung der Kronacher Straße sowie Beschilderung sind bereits Bestandteil der Planung.

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
1.32	Schutzgemeinschaft Alt Bamberg, Herr Dr. Händler, 08.07.09	Diverse Kritik an geplanten Baumstandorten und Sortenwahl. Kritik, dass im Rahmenplan Festsetzungen über Neupflanzung und Entfernung von Bäumen getroffen werden.		Sorten- und Artenauswahl wurde gemäß räumlichen, klimatischen und gestalterischen Bedingungen an die unterschiedlichen Standorte angepasst. In der Stellungnahme werden Wuchshöhen angenommen, die aus fachlicher Sicht nicht vorkommen; im Rahmenplan erfolgt keine verbindliche Festsetzung.
1.33	Dipl.-Ing. G. Papke, 08.07.09	Sieht eine Stärkung des Bahnhofumfeldes sowie Bamberg-Ost durch eine Positionierung des ROB östlich der Gleise am neuen Zugang Brennerstraße.		Die Standortwahl am Bahnhofsvorplatz erfolgt aufgrund der bestmöglichen Verknüpfung der Verkehrsmittel und der Auffindbarkeit.
1.34	DB Station&Service, Frau Steinhoff und Frau Böhm, 07.07.09	Gesamtmaßnahme auf Initiative der Stadt Bamberg wird begrüßt		
1.35	Regierung von Oberfranken, Frau Mahkorn, 30.06.09	Keine Einwände, sowohl als Träger öffentlicher Belange als auch als Förderstelle		

2. Anmerkungen zum Bereich Brennerstraße nördlich Zollnerstraße

--	--	--	--	--

3. Anmerkungen zum Bereich Ludwigstraße nördlich Zollnerstraße

3.1	Freiwillige Feuerwehr Bamberg, Herr Moyano, 01.07.09	Im Gebäude Ludwigstr. 22 sind derzeit Fahrzeuge der FW /Katastrophenschutz untergebracht. Bei Abriss ist geeigneter Ersatz zu schaffen.	In der weiteren Planung insbesondere verwaltungsintern berücksichtigen	Anregung aufgenommen
-----	--	---	--	----------------------

A b w ä r d u n g

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
3.2	Bürgerverein Gaustadt, Frau Reinfelder, 07.07.09	Keine Notwendigkeit, das Linksabbiegen in die Ludwigstraße zu verbieten		Kein Linksabbiegeverbot in die Ludwigstraße vorgesehen. Linksabbiegeverbot in die Luitpoldstraße von der Ludwigstraße ist eine alternative Planungsvariante, die im Rahmen der vertiefenden weiteren Planung für den Bahnhofsvorplatz genauer zu untersuchen ist.

4. Anmerkungen zum Bereich Klosterstraße

4.1	VCD KV Bamberg, Herr Dr. Volk, 07.07.09	„Quartierspark“ zu klein, Flächen zusammenlegen oder Freiflächen sollen verknüpft werden	Anregung im Projekt „urbaner Gartenbau“ berücksichtigen	Größe des Quartierspark entspricht den Anforderungen.
4.2	Schutzgemeinschaft Alt Bbg., Herr Dr. Händler, 08.07.09	Notwendigkeit eines Parks hinterfragt, Vorschlag einer Mischung aus Parkplatz/Festplatz		Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es derzeit keine öffentliche Grünfläche, dagegen 2 als Festplätze gut geeignete und genutzte Standorte: vor der Siechenscheune, Theuerstadt.

5. Anmerkungen zum Bereich Zollnerstraßen-Unterführung

5.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Skepsis: Sperrung für MIV		Beschränkung Zollnerstraßen-Unterführung dient vornehmlich der Erschließung des ROB und der Beseitigung einer Gefahrenstelle
5.2	Bürgerverein Gartenstadt, Herr Neller, 03.07.09	Gegen Sperrung Zollnerstraßen-Unterführung, weil nachteilig für die Erreichbarkeit der Innen-		Beschränkung Zollnerstraßen-Unterführung dient vornehmlich der Erschließung des ROB

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
		stadt für Bbg-Ost / Gartenstadt		und der Beseitigung einer Gefahrenstelle. Sie folgt dem übergeordneten Ziel der Stärkung des Umweltverbundes und der Reduzierung des MIV. Die Gartenstadt ist über zwei Hauptverkehrsstraßen weiterhin mit der Innenstadt verbunden. Die Achse Zollnerstraße endet bereits heute an der Ludwigstraße, deren Nord-Süd Verteilerfunktion übernimmt zukünftig auch die ertüchtigte Brennerstraße. Die Verbesserungen im Bereich ÖPNV, Radverkehr und der neue Bahnhofszugang in der Brennerstraße stärken insbesondere Bamberg-Ost und die Gartenstadt. Bereits heute nutzen lediglich 25% der Bewohner von Bamberg-Ost für den Weg in die Innenstadt den PKW.
5.3	Familienbeirat Bamberg, Frau Habereeder, 07.07.09	Sperrung Unterführung für MIV besonders gut, da derzeit Gefahrenstelle für Fußgänger und Radfahrer und häufig frequentierter Schulweg		
5.4	VCD KV Bbg, Herr Dr. Volk, 07.07.09	Begrüßt Sperrung Unterführung, da Gefahrenpunkt		
5.5	Bürgerverein VI Distrikt, Bamberg-Nord St. Otto, Frau Keidel, 07.07.09	Sperrung der Unterführung führt zum totalen Verkehrschaos in Bamberg-Nord		Verkehrsplanerische Untersuchungen und Modellrechnung prognostizieren eine Entlastung für Bamberg-Nord



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
-----	------------	------------------	----------------	----------

6. Anmerkungen zum Bereich Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)

6.1	Bundeseisenbahnvermögen, Nürnberg, Herr Broska, 09.06.09	Zustimmung zu Planung Bahnhofplatz/ROB, Frage der Erschließung Ludwigstraße 14/16	In der weiteren Planung ROB berücksichtigen	Über ROB und Zone „Anlieferung“ vorgesehen.
6.2	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Abriss Ludwigstraße 18 vermeiden		Übergeordnetes Ziel der Errichtung eines ROB macht Maßnahme erforderlich. Es ist kein Einzelbaudenkmal und im Verfahren wurden alle Erhaltungsmöglichkeiten geprüft. Ein funktionsfähiger ROB wäre aber dabei nicht möglich. (siehe auch 6.9)
6.3	Omnibusunternehmen Basel, Frau Basel, 02.07.09	Begrüßt Planungen ROB; Neue Linie fährt ab 01.01.10 zum Bahnhof – weitere Haltestelle in Ludwigstraße erforderlich. Neuwertige Linienfahrzeuglänge 15m	In der weiteren Planung ROB berücksichtigen	Neue Linie und Fahrzeuglängen bei Kapazitätsermittlung ROB bereits berücksichtigt.
6.4	Bundespolizei, Herr Rommel, 02.07.09	Fläche DB-Pendlerparkplatz geht bei Einrichtung ROB von Zuständigkeit BPOL an Landespolizei, PI Bamberg über.	In der weiteren Planung berücksichtigen	Rechtlicher Verfahrensschritt überschreitet die Bearbeitungstiefe des Rahmenplans
6.5	Bundespolizei, Herr Rommel, 02.07.09	2 Stellplätze für Einsatzfahrzeuge und 4 Mitarbeiterstellplätze sollen verbleiben.	Abstimmung mit DB hinsichtlich Mitarbeiterparkplätzen	Stellplätze für Einsatzfahrzeuge in Planung aufgenommen
6.6	Bundespolizei, Herr Rommel, 02.07.09	Belange Bundespolizei durch Fahrradparkhaus und Kraft- radabstellanlage nicht berührt		

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
-----	------------	------------------	----------------	----------

6.7	Familienbeirat Bamberg, Frau Habereeder, 07.07.09	Neuanlage und Standort ROB positiv, da Querung der Ludwigstraße entfällt und besser erreichbar		
6.8	VCD KV Bamberg, Herr Dr. Volk, 07.07.09	Abriss Ludwigstraße 18 wird als Verlust und Störung des Ensembles um den Bahnhof gewertet	Beurteilung durch BLfD	siehe 6.2, 6.9
6.9	Hochbauamt/Denkmalpflege, Herr Krüger, 07.07.09	Ludwigstraße 18 kein Einzeldenkmal aber markant und stadtbildprägend, Erhalt grundsätzlich anzustreben. Gutachten BLfD steht noch aus. Umgang kann nicht abschließend in „Vorbereitenden Untersuchungen“ behandelt werden.		Übergeordnetes Ziel der Förderung des ÖPNV und der städtebaulichen Entwicklung macht die Errichtung eines ROB an diesem Standort erforderlich. Gleichzeitig wird auf den dadurch möglichen Erhalt der denkmalgeschützten Bahnhofsnebengebäude hingewiesen. (siehe auch 6.2)
6.10	Bürgerverein VI Distrikt, Bamberg-Nord St. Otto, Frau Keidel, 07.07.09	ROB nur über Kronacher und Ludwigstraße anfahren		Im geplanten ROB halten täglich auch ca. 500 Stadtbusse mit Zielen, die nicht über Bamberg-Nord erreicht werden können.
6.11	Landratsamt Bbg, Frau Pfeffschmidt, 08.07.09	Begrüßt Einrichtung ROB, Abbruch Ludwigstraße 18 bedauerlich, aber im Sinne des Allgemeinwohls nötig. Neubau nördlich der Ludwigstraße/Zollnerstraße bildet neue Raumkante; möglichst zeitgleich mit ROB realisieren.		Zeitliche Abfolge bereits Bestandteil der vorliegenden Planung.



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
6.12	Schutzgemeinschaft Alt Bamberg, Herr Dr. Händler, 08.07.09	Abbruch Ludwigstr.18 wird bedauert aber für die dringende Schaffung des ROB als unvermeidbar gesehen.		
6.13	DB Station&Service, Frau Steinhoff und Frau Böhm, 07.07.09	Lage des ROB wird unkritisch gesehen		

7. Anmerkungen zum Bereich Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplatz

7.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-“BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Diverse Aufwertungsvorschläge: Keine sozialen Randgruppen, Kiss&Ride Parkplätze, Kurzzeitparkplätze, Begrünung, höherwertigere Geschäfte und Gastronomie, mehr Fahrradabstellplätze, mehr Grün/Bäume, durchgehender, fußgängerfreundlicher Belag		Als wesentliche Zielaussage bereits Bestandteil der Planung
7.2	Bayerischer Blinden und Sehbehindertenbund, Herr Ramer, 26.06.09	Blinden- und Sehbehinderten-gerechtigkeit noch nicht nachvollziehbar. BBSB möchte hier weiterhin eingebunden werden.	In der weiteren Planung berücksichtigen	Als Zielaussage bereits Bestandteil der Planung
7.3	Bundespolizei, Herr Rommel, 02.07.09	Gebäude Ludwigstr. 12 bleibt Dienststelle Bundespolizei, Zu- und Abfahrt von Streifenwagen muss gewährleistet bleiben.		Anregung aufgenommen
7.4	Familienbeirat Bbg, Frau Habereeder, 07.07.09	Aufwertung Vorplatz wird begrüßt. Bei weiterer Planung sollen ausreichend Sitzgruppen berücksichtigt werden, da dort Umsteigepunkt insbesondere für Schüler.	In der weiteren Planung berücksichtigen	Als Zielaussage bereits Bestandteil der Planung

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
7.5	Bamberger Taxi-genossenschaft, 08.07.09	Wünschen 14 statt 8 Taxistellplätze vor dem Haupteingang des Bahnhofs, 3 Stellplätze in der Brennerstraße	In der weiteren Planung prüfen	Genauere Anzahl kann in der Bearbeitungstiefe eines Rahmenplans nicht ermittelt werden; vorgesehen sind ca. 12 Stellplätze.
7.6	DB Station&Service, Frau Steinhoff und Frau Böhm, 07.07.09	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Kurzzeitparkplätze und Taxistellplätze grundsätzlich ausreichend, genaue Anordnung unklar. Keine Verbesserung zu heute hinsichtlich Pkw-Parken/Taxi Dauerstellplätze/Anlieferung für Mieter im Bahnhofsgebäude fehlen Wichtigkeit der Müllsammelstelle wird unterstrichen 	Abstimmung mit DB hinsichtlich Mieterparkplätzen.	Genauere Anordnung der Stellplätze kann in der Bearbeitungstiefe eines Rahmenplans nicht festgelegt werden. Zielaussage des Rahmenplans ist eine Freihaltung des Bahnhofsvorplatzes vom MIV. Ca. 20 Mieterparkplätze mit Erweiterungsmöglichkeit, Anlieferung und Lagerflächen bereits Bestandteil der Planung.

8. Anmerkungen zum Bereich Atrium und ehem. Hauptpost

8.1	Prof. Dr. Wolstein, Uni-Bamberg, Fakultät Humanwissenschaften (privat), 07.07.09	Querungshilfe im Bereich Kunigundenruhstraße/ Ludwigstraße im nördlichen Abschnitt		Vor dem Atrium-Westausgang ist eine neue Querungshilfe vorgesehen.
8.2	DB Station&Service, Frau Steinhoff und Frau Böhm, 07.07.09	Für Planungsanpassung/Reduzierung Fahrradstellplätze im Bereich Atrium wird schriftliche Aussage der Stadt erwartet	In der weiteren Planung, insbesondere verwaltungsintern berücksichtigen	

9. Anmerkungen zum Bereich Brennerstraße bis Verlängerung künftige Bahnsteigunterführung

		Keine Einwendungen		
--	--	--------------------	--	--



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
-----	------------	------------------	----------------	----------

10. Anmerkungen zum Bereich Verlängerung der Bahnsteigunterführung

10.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Bahnsteigunterführung bis Vorplatz Post		Variante bereits in Zielfindungsphase 2008 geprüft und erörtert; Tunnel wird überwiegend als Angsträum wahrgenommen und oberirdische Querung mehrheitlich bevorzugt, (siehe auch 10.3)
10.2	Bundespolizei, Herr Rommel, 02.07.09	Unterführung wird Zuständigkeit Bundespolizei unterliegen, Pendlerparkhaus und Zugang Brennerstraße 9 dagegen Pl Bamberg, ebenso Bereiche mit Umwidmung um Pfisterbrücke	In der weiteren Planung berücksichtigen	Rechtlicher Verfahrensschritt der Bearbeitungstiefe des Rahmenplans überschreitet
10.3	Bundespolizei, Herr Rommel, 02.07.09	Zur Vermeidung von Angsträumen wird angeregt: Übersichtliche, offene Bauweise; Farblich helle, graffitiresistente Gestaltung; Helle Beleuchtung; Notruf; Videoüberwachung		Anregung bereits in Planung aufgenommen.
10.4	Hochbauamt/Denkmalpflege, Herr Krüger, 07.07.09	Begrüßt wird Erhalt der Einzelbaudenkmäler Brennerstraße 9,9 a und 9 b		

11. Anmerkungen zum Bereich südliche Brennerstraße zwischen künftiger Bahnsteigunterführung und Starkenfeldstraße

		Keine Einwendungen		
--	--	--------------------	--	--

12. Anmerkungen zum Bereich Baublock Annastraße/Pödeldorfer Straße/Starkenfeldstraße

		Keine Einwendungen		
--	--	--------------------	--	--

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
-----	------------	------------------	----------------	----------

13. Anmerkungen zum Bereich Luitpoldstraße

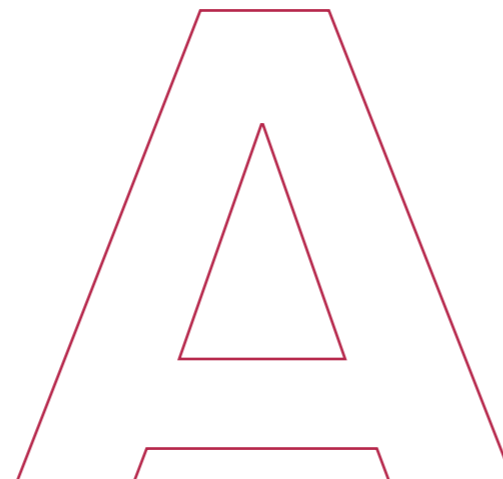
13.1	VCD KV Bamberg, Herr Dr. Volk, 07.07.09	Keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Luitpoldstraße vorgesehen		Verkehrsplanerische Untersuchungen und Modellrechnung prognostizieren eine Entlastung für die Luitpoldstraße.
------	---	---	--	---

14. Anmerkungen zum Bereich Ludwigstraße zwischen Bahnhofsvorplatz und Klosterstraße

14.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Hotel Straub entwickeln	Initiative muss durch Privateigentümer erfolgen	Als Zielaussage bereits Bestandteil der Planung
------	---	-------------------------	---	---

15. Anmerkungen zum Bereich Baublock Luitpoldstraße/Heiliggrabstraße/Klosterstraße und Ludwigstraße

15.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Parkplätze im öffentlichen Raum lassen, kein Baum, keine Bebauung in Heiliggrabstraße		Ersatz durch Lizenzstellplätze im Bereich Luitpoldstraße, Aufwertung des Straßenraums entspricht übergeordnetem Planungsziel.
15.2	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Anwohnerstellplätze im Bereich des künftigen Quartierspark werden begrüßt		
15.3	Zentrum Weltkulturerbe, Herr Lörner, 07.07.09	An Konsenslösung zur Bebauung des Blockinnenbereiches wie im Rahmenplan dargestellt wird festgehalten. Die Entwicklungsvariante im gesonderten Planausschnitt wird dagegen abgelehnt.		Die im Rahmenplan dargestellte Konsensvariante wird als planerische Zielaussage weiterverfolgt.



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
15.4	Hochbauamt/Denkmalpflege, Herr Krüger, 07.07.09	Zusätzliche Verdichtung ehemals gärtnerisch genutzter Flächen wird abgelehnt. Im Blockinnenbereich soll angemessene zusammenhängende Freiflächen deutlich ablesbar sein (gemäß denkmalpflegerischen Gesprächs am 13.01.09) - Gutachten des BLfD steht noch aus. Bebauung innerhalb des Blocks niedriger als Blockrandbebauung Baulückenschließung / Abriss Gebäude Heiliggrabstr. Gutachten des BLfD steht noch aus.	Beurteilung durch BLfD	Die im Rahmenplan dargestellte Konsensvariante aus dem denkmalpflegerischen Abstimmungsgespräch am 13.01.2009 wird als planerische Zielaussage weiterverfolgt. Als Zielaussage bereits Inhalt des Rahmenplans
15.5	Schutzgemeinschaft Alt Bbg., Herr Dr. Händler, 08.07.09	Kritik an geplantem Maß der Nutzung bei diversen Gebäuden. Ggf. Nutzung der aufgegebenen Gärtnerflächen als Mietergärten nach Vorbild Zollnerstr.	Anregung im Projekt „urbaner Gartenbau“ berücksichtigen	Maß der Nutzung im denkmalpflegerischen Abstimmungsgespräch als Konsensvariante abgestimmt (siehe 15.3; 15.4; 1.14)

16. Anmerkungen zum Bereich Obere Königstraße, Tränkgasse

16.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Königstraße komplett aufnehmen		Komplette Obere und Untere Königstr. sind Bestandteil des Geltungsbereichs bzw. Bestandteil des weiterhin bestehenden Sanierungsgebietes Bbg-Mitte.
16.2	VCD KV Bamberg, Herr Dr. Volk, 07.07.09	Keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für Königstraße vorgesehen trotz Schlusskonvention Mediationsverfahren Innenstadt: Reduzierung des Verkehrs um die Hälfte		Bahnparallele Innenstadttangente schafft hier Entlastung. Grundsätzlich aber gesamtstädtische Frage, die Bearbeitungstiefe des Rahmenplans überschreitet

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
-----	------------	------------------	----------------	----------

17. Anmerkungen zum Bereich Theuerstadt, Steinweg, Nürnberger Straße, Egelseestraße

17.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Zuviel Verkehr im Steinweg		Verkehrsmengensimulation zeigt zukünftig leichte Entlastung für Steinweg
------	---	----------------------------	--	--

18. Anmerkungen zum Bereich Untere Königstraße, Siechenstraße

18.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Königstraße als „shared space“ mit Pfortnerampel		„shared space“ ist in Deutschland ein derzeit zwar viel diskutiertes aber verkehrrechtlich noch nicht geregeltes Thema
------	---	--	--	--

19. Anmerkungen zum Bereich Siechenkreuzung, Memmelsdorfer Straße

19.1	Bayerischer Blinden und Sehbehindertenbund, Herr Ramer, 26.06.09	Einbahnführung Memmelsdorfer Str. wird begrüßt. Detailvorschläge für Radwegführung im Kreuzungsbereich. Fußgängerunterführungen im Bereich Kreisel Siechenkreuzung werden gefordert.		Blinden- und Sehbehinderten-gerechtigkeit gemäß aller aktuellen Regelwerke ist für die Querungen des Kreisverkehrs vorgesehen. Unterführungen schaffen für Menschen ohne und mit Behinderungen neue Barrieren, die nicht wünschenswert sind. Fußgängerunterführung siehe auch 10.1 und 10.3
19.2	Bürgerverein Gartenstadt, Herr Neller, 03.07.09	Gegen Einbahnführung Memmelsdorfer Str., weil nachteilig für Erreichbarkeit der Innenstadt für Bamberg-Ost/Gartenstadt. Kronacher Straße nicht wirksam für Gartenstadt, da Knoten Memmelsdorfer Straße/Berliner Ring nicht ausgebaut.	Knoten Memmelsdorfer Straße/Berliner Ring ggf. ertüchtigen LfD	Über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die Memmelsdorfer Straße (z.B. Einbahnregelung) muss der Stadtrat unabhängig vom Sanierungsgebiet AKKB entscheiden. Die Gartenstadt ist über zwei Hauptverkehrsstraßen weiterhin



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
				mit der Innenstadt verbunden. Die Verbesserungen im Bereich ÖPNV, Radverkehr und der neue Bahnhofszugang in der Brennerstraße stärken insbesondere Bamberg-Ost und die Gartenstadt. Bereits heute nutzen lediglich 25% der Bewohner von Bamberg-Ost für den Weg in die Innenstadt den PKW.
19.3	Bürgerverein Gaustadt, Frau Reinfelder, 07.07.09	Gegen Einbahnregelung in der Memmelsdorfer Straße weil Weg über Kronacher Straße Umweg für Gaustadter Autofahrer wäre.		Über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die Memmelsdorfer Straße (z.B. Einbahnregelung) muss der Stadtrat unabhängig vom Sanierungsgebiet AKKB entscheiden. Die Kronacher Str. ist als zusätzliche leistungsfähige Verbindung zwischen Bamberg-Nord und Bamberg-Ost geplant.
19.4	VCD KV Bamberg, Herr Dr. Volk, 07.07.09	Begrüßt Einbahnführung Memmelsdorfer Straße, fordert jedoch noch zusätzliche Maßnahmen (nicht näher erläutert)	Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen sind je nach Entwicklung möglich	
19.5	Bürgerverein VI Distrikt, Bamberg-Nord St. Otto, Frau Keidel, 07.07.09	Ampelschaltung anstelle Kreisverkehr gewünscht, da weniger gefährlicher. Kreisverkehr verursacht Kosten und es müssten Teile der Grünflächen geopfert werden		Kreisverkehr in Hinblick auf Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs aus verkehrsplanerisch-fachlicher Sicht die bessere Lösung; betont den Stadteingang, geringerer Flächenverbrauch als bestehende Kreuzung.

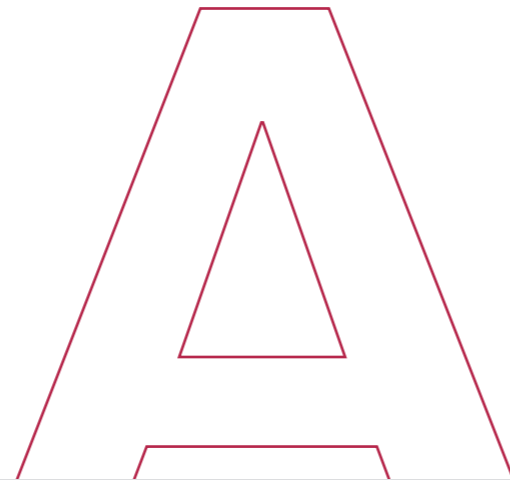
Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
19.6	Bürgerverein VI Distrikt, Bamberg-Nord St. Otto, Frau Keidel, 07.07.09	Einbahnregelung Memmelsdorfer Straße als nicht umweltfreundlich, da durch Umwege mehr Treibstoffverbrauch und Feinstaub		Über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die Memmelsdorfer Straße (z.B. Einbahnregelung) muss der Stadtrat unabhängig vom Sanierungsgebiet AKKB entscheiden.
19.7	Schutzgemeinschaft Alt Bamberg, Herr Dr. Händler, 08.07.09	Kreisverkehr sinnvoll, Kritik an Gestaltung der Grünflächen – fordert Wettbewerbsverfahren	In der weiteren Planung prüfen	

20. Anmerkungen zum Bereich Kettenbrückstraße, Heinrichsdamm, Hauptwachstraße, Vorderer Graben

20.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Kettenbrücke als Fußgängerzone		Aufwertung für Fußgänger ist mit der Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich bereits Bestandteil der planerischen Zielaussagen
20.2	Bürger M. Jaensch, 07.07.09	Vorschlag Kettenbrücke als Fußgängerbrücke zu belassen und Erschließung Parkhaus Maxplatz über Markusplatz/Kapuzinerstraße/Holzmarkt		siehe 20.1 Neben Erschließung sichert Kettenbrücke Rettungswege

21. Anmerkungen zum Bereich Letzengasse, Mittelstraße, Tocklergasse

21.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Verkehrsberuhigung und Anwohnerparkplätze Mittelstraße gefordert	Weitere Abstimmung mit Projekt „urbaner Gartenbau“	Mittelstraße ist nicht Bestandteil des Geltungsbereichs. Verkehrssituation im Gärtnerviertel wird durch Maßnahmen im Sanierungsgebiet Bamberg-Mitte verbessert. Weitere Verkehrsberuhigung durch Aufwertung der Kreuzung Mittelstr./Letzengasse vorgesehen.
------	---	--	--	---



Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
21.2	Zentrum Weltkulturerbe, Herr Lörner, 07.07.09	Eine Aufwertung der Straßenräume im Bereich des Gärtner Viertels soll über die Kreuzungsbereiche der Fahrradstraße hinaus verfolgt werden.		Soweit innerhalb des Geltungsbereichs sind ist eine Aufwertung der Bereiche Klosterstraße, Letzengasse, Tocklergasse und Färbergasse bereits Zielaussage im Rahmenplan. Eine weitere Ausdehnung ist nicht möglich, da die Förderkulisse verlangt, dass sich die Gebietsabgrenzung schwerpunktmäßig am „zentralen Versorgungsbereich“ gemäß Einzelhandelsgutachten zu orientieren hat.

Nr.	TÖB/Bürger	Anregung/Einwand	Erf. Maßnahmen	Abwägung
22. Anmerkungen zum Bereich Steinweg, Nürnberger Straße				
22.1	Bürgervorschläge aus dem GAL-„BürgerInnenbüro“, Frau Sowa, 22.06.09	Aufnahme Kunigundenruhstraße mit diversen Aufwertungsmaßnahmen in Planungsgebiet		Kunigundenruhstraße ist im Rahmenplan bereits mit der Zielaussage „Aufwertung Straßenraum“ versehen. (siehe auch 21.2)
22.2	Prof. Dr. Wolstein, Uni-Bamberg, Fakultät Humanwissenschaften, 07.07.09	Aufnahme Kunigundenruhstraße mit diversen Aufwertungsmaßnahmen in Planungsgebiet. Insbesondere Busverkehr hier zurückdrängen.		Kunigundenruhstraße ist im Rahmenplan bereits mit der Zielaussage „Aufwertung Straßenraum“ versehen. Neuanlage ROB erübrigt Wendefahrten der Regionalbusse über die Kunigundenruhstraße. (siehe auch 21.2)

Bild links, Mitte und rechts: Planungswerkstatt mit Bürgerinnen und Eigentümerinnen im Juli 2008



Chronologie

03.04.2001	Einleitungsbeschluss des Senats für Bauwesen und Stadtentwicklung für die „Vorbereitenden Untersuchungen“ für den Bereich „Bahnhof“
14.12.2007	Vergabe der „Vorbereitenden Untersuchungen“ an das Büro plan&werk Bamberg durch den Senat für Bauwesen und Stadtentwicklung
11.06.2008	Auftaktveranstaltung für die Bürger, Eigentümer und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet
23.06.2008	Informationsveranstaltung für die Bürger, Eigentümer und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet
15.07.2008	Bericht über die ersten Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen im Stadtentwicklungssenat
26.07.2008	1. Planungswerkstatt für die Bürger/innen, Eigentümer/innen und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet
17.10.2008	Vorstellung der Planungen für den regionalen Omnibusbahnhof (ROB) bei der Verkehrsgemeinschaft Bamberg
25.10.2008	2. Planungswerkstatt für die Bürger/innen, Eigentümer/innen und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet
29.10.2008	Vorstellung der erweiterten Abgrenzung des Untersuchungsgebiets in der Vollsitzung des Stadtrats
12.11.2008	Vorstellung des Rahmenplan-Vorentwurfs im Stadtentwicklungssenat
30.09. bis 26.11.2008	Vorgezogene Beteiligung der Behörden, der Träger sonstiger öffentlicher Belange sowie weiterer Verbände, Vereinigungen und Organisationen mit Informationsveranstaltung und Anhörung
14.01.2009	Informationsveranstaltung für die Bürger/innen, Eigentümer/innen und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet
21.01.2009	Bürgerwerkstatt zu Ideen, Zielen und Projekten für das zukünftige Sanierungsgebiet

28.01.2009	Gründung der Interessengemeinschaft „Aktive Mitte“
18.03.2009	Vorstellung des Rahmenplans und Bericht über die Ergebnisse der vorgezogenen Beteiligung der Betroffenen und öffentlichen Aufgabenträger im Stadtentwicklungssenat
27.05.2009	Vorstellung des Rahmenplans und Bericht über die Ergebnisse der vorgezogenen Beteiligung der Betroffenen und öffentlichen Aufgabenträger in der Vollsitzung des Stadtrats
08.06. bis 08.07.2009	Abschließende Beteiligung der Betroffenen, der Behörden und der Träger öffentlicher Belange mit vier Informationsveranstaltungen
22.07.2009	Bericht im Stadtentwicklungssenat
29.07.2009	Beschluss der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „AU“ – „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ in der Vollsitzung des Stadtrats
14.08.2009	Inkrafttreten der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „AU“ – „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ in der Vollsitzung des Stadtrats
14.08.2009	Beauftragung des Straßenmanagements durch die Interessengemeinschaft „Aktive Mitte“



Bild links und rechts:
Thomas Beese und Bernhard Leiter vom Stadtplanungsamt begleiten den Planungs- und Beteiligungsprozess



Verwendete Literatur

Inhaltlich stützen sich die geschichtlichen Texte auf folgende Quellen:

- Breuer, T.: Die Gärtnerei und Bamberg's Eigenart als Stadtdenkmal. In: Jahrbuch der Bayerischen Denkmalpflege, München/Berlin 1987
- Dietel, G./Lindacher, H.: Bamberg-Mitte, Probleme bei der Schließung des innerstädtischen Verkehrsringes. In: Bamberg, die Altstadt als Denkmal: Probleme, Planungen, Maßnahmen (Hrsg. Seifert, G.), München 1981
- Fränkel, H./Heidrich, N.: Bahnübergänge und Unterführungen. In: Heimat Bamberger Land, Heft 4/1996, Bamberg 1997
- Roth, E.: Häuser der Gärtner und Häcker. In: Bamberg, die Altstadt als Denkmal: Probleme, Planungen, Maßnahmen (Hrsg. Seifert, G.), München 1981
- Roth, E.: Gärtner- und Häckermuseum Bamberg, Schell Kunstführer 1580, München/Zürich 1986
- Bender, O./Schuhmacher, K.P.: Landwirtschaft in der Stadt – ein Anachronismus? Zur räumlichen und baulichen Entwicklung des Stadtdenkmal „Bamberger Gärtnerei“. In: Bamberger Extratouren, Bamberg 2001
- Sendner-Rieger, B.: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853, Karlsruhe 1989

Weitere Quellen

- Alrutz, D.: ERA 07 – Empfehlungen für den Radverkehr, Stuttgart 2007
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH: Planungshilfe Bahnhofsentwicklung, München 2007
- Breuer, T.: Stellungnahme zu den Vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung eines Teilbereiches der Untereren Gärtnerei Bamberg (sogen. „Breuer – Gutachten“), Bamberg 1984
- Deutsche Bahn Station&Service: Bahnhofsentwicklungsprogramm Bayern, Berlin 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen, Köln 1994
- Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R-/B+R-Anlagen, Wiesbaden 2001
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren: Forschungsbericht Innerstädtische Einkaufszentren, München 2003
- Kirchhoff, P.: Verkehrskonzept Bamberg, München 1994

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Fahrradparken in Berlin – Leitfaden für die Planung, Berlin 2008
- Stadt Bamberg: Mediationsverfahren „Zukunft Innenstadt Bamberg“ – Abschlussbericht, Bamberg 2008
- Stadt Bamberg: Bamberger Zahlen 2007 – Statistisches Jahrbuch der Stadt Bamberg, Bamberg 2008
- Stadt Bamberg: Fitnessprogramm Innenstadt Bamberg (Vital Cities) – Endbericht, München 2005
- Stadt Bamberg: Städtebaulich-denkmalflegerische Untersuchung Bamberg – Untere Gärtnerei; Erstellt durch Projektteam Hahn, Reichert, Thiem; Bamberg 1999
- Stadt Bamberg: Bamberg-Mitte, Vorbereitende Untersuchungen – Ergebnisbericht; Erstellt durch Resch + Stiefler Dipl.-Ing. Architekten, Bayreuth 1998
- Stadt Bamberg: Denkmalflegerisch- Städtebauliche Untersuchung Bahnhofsgebiet; Erstellt durch Reichert C., Büro für Denkmalpflege, Bamberg 1997
- Stadtwerke Bamberg, Öffentlicher Personennahverkehr in Bamberg, Bamberg 1991

Bildnachweis

Alle Abbildungen erstellt durch plan&werk, Büro für Städtebau und Architektur,

außer:

- | | |
|---------------------------|--|
| Seite 4 | Stadt Bamberg – Bürgermeisteramt |
| Seite 5 | Stadt Bamberg – Baureferat |
| Seiten 10, 11, 81 und 108 | Luftaufnahmen: Hajo Dietz, Nürnberg/Stadt Bamberg |
| Seite 12 | Ausschnitt Zweidlerplan: Staatsbibliothek Bamberg |
| Seite 12 | Blick in Luitpoldstraße vom Bahnhof: Stadtarchiv Bamberg |
| Seite 12 | Bahnhof Stationsgebäude: Staatsbibliothek Bamberg |
| Seite 16 | 2 x Durchbruch Königstraße und Luitpoldstraße um 1900: Stadtarchiv Bamberg |
| Plankopf 1.2a | 2 x Staatsbibliothek Bamberg |
| Plankopf 1.2b | Oben: Stadtarchiv Bamberg; Unten: Staatsbibliothek Bamberg |
| Plankopf 1.2c | Unten: Stadtarchiv Bamberg |
| Seite 21 | 2 x Bahnhof (oben): Staatsbibliothek Bamberg |
| Seite 21 | Bahnhof (unten links): Stadtarchiv Bamberg |
| Seite 66-69 | Alle Diagramme, Universität Bamberg – Institut für Geographie |

Impressum

Herausgeber: Stadt Bamberg, Baureferat
Stadtplanungsamt
Untere Sandstraße 34, 96049 Bamberg

Verfasser: plan&werk
Büro für Städtebau und Architektur
Wilhelmsplatz 3, 96047 Bamberg



Bearbeitung: plan&werk Bamberg, Franz Ullrich, Michael Eccard
WGF-Landschaft Nürnberg, Prof. Gerd Aufmkolk
Patrick Hoenninger, Verkehrsplaner

Befragung: Universität Bamberg
Institut für Geographie
Lehrstuhl für Kulturgeographie
Prof. Dr. Daniel Göler,
Amelie Bernzen M.A.

Visualisierung: Klaus BIRTHLER

Redaktion: Thomas Beese, Michael Eccard, Franz Ullrich

Gestaltung: Dk Werbeagentur
deml & krebs GbR, Bamberg

Druck: Druckerei Frank, Waizendorf
creo Druck & Medienservice, Bamberg

Auflage: 400

Erscheinung: 2009

Danksagung

Die vorliegende Untersuchung wurde im Rahmen der Städtebauförderung aus Mitteln des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gefördert. Die Stadt Bamberg dankt der Regierung von Oberfranken und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern für die Unterstützung und die gute Zusammenarbeit.



„In keiner Stadt an der Bahnlinie wurden in Beziehung auf die Situation des Bahnhofes so viele Wünsche, weise und unweise Projekte laut, als in Bamberg.“

*Prof. Friedrich August von Pauli,
Vorstand der Eisenbahnbau-Commission für die Ausführung der ersten
Staatsbahnstrecke Bayerns am 17.12.1843*

