

BAMBERGER NACHRICHTEN

Verein „Bewahrt die Bergstadt“ fand bei erstem öffentlichen Auftreten großes Interesse

Berichtet, wie andere Städte Verkehrspolitik machen

Vortrag von Prof. Hubel bekam viel Beifall – Dias sprachen für sich und gegen Bergverbindungsstraße

Mehrfach spontanen Beifall bekam Prof. Achim Hubel von den über hundert Zuhörern, als er beim ersten öffentlichen Auftreten des Vereins „Bewahrt die Bergstadt“ dessen Ziele darstellte. Der „Grüne Saal“ der Harmonie war überfüllt. Hubel, zugleich Erster Vorsitzender des Vereins, machte klar, worum es den bislang rund 100 Mitgliedern geht: Sie wollen eine Bergverbindungsstraße – in welcher Form auch immer – verhindern und ein Projekt wie dieses überflüssig machen, indem sie sich für eine Reduzierung des Verkehrs in der gesamten Stadt einsetzen wollen. Die Reaktion des Publikums und die Diskussionsbeiträge machten deutlich, daß vor allem Gegner einer Straße gekommen waren, die das Landschaftsschutzgebiet von der Waldwiese über Remeishügel, Teufelsgraben und Altenburger Wiese durchschneiden bzw. „unterminieren“ würden.

In Kürze realisierbare Alternativen zu einer Bergverbindungs- oder sogenannten Altstadtentlastungsstraße kann der neue Verein – natürlich – nicht aufzeigen. Er versucht jedoch, wie Hubel deutlich machte, Bewegung in die Bamberger Verkehrspolitik zu bringen, Denkanstöße zu geben und zu bewirken, daß zunächst wenigstens schon gefaßte Stadtratsbeschlüsse ausgeführt werden. Beispielsweise die Erprobung jener drei Varianten, die der Stadtrat vor Jahren beschlossen hat, um die Folgen von Verkehrsberuhigung verschiedener Art im Berggebiet zu erkennen. Der Beschluß wurde nie umgesetzt.

Der Verein will auch, wie aus Hubels Vortrag hervorging, den Bambergern zeigen, wie man in anderen Städten versucht, den Verkehrskollaps zu verhindern.

Bedauert wurde, daß die Stadtverwaltung ihre Bürger „in Unkenntnis“ darüber lasse, welche Wege anderswo beschriftet werden, um den Durchgangsverkehr zu drosseln

und die Lebensqualität in den Städten wieder zu heben. Hubel gab Nachhilfe. In Zürich hat man demnach ganze Straßen stillgelegt und Fahrspuren reduziert, in Lübeck (wir haben berichtet) werden an sechs Samstagen probeweise sämtliche Autos aus der Innenstadt ausgesperrt;

in Frankfurt können sich Bauherren von Büro- bzw. Firmenhochhäusern die horrenden Ablösesummen für Autostellplätze sparen, wenn sie nachweisen können, daß wenigstens 70 Prozent ihrer Mitarbeiter Netzkarten für den öffentlichen Nahverkehr besitzen;

in Athen schließlich versucht man das Molochs Verkehr Herr zu werden, indem die Fahrzeuge nach ihren Num-

mern sortiert nur an bestimmten Tagen bewegt werden dürfen.

Der Dom sei zwar nicht die Akropolis, aber ebenso wie diese in Gefahr, durch die vom Straßenverkehr ausgehenden Schadstoffe und Erschütterungen immer mehr zerstört zu werden, betonte der Inhaber des Lehrstuhls Denkmalpflege an der Universität Bamberg.

Wenn es nicht gelinge, das Verkehrsaufkommen in Bamberg zu reduzieren, würden auf lange Frist alle Kunst- und Baudenkmäler schwer geschädigt, ebenso wie die Gesundheit der Bewohner.

Dias, kommentiert von Hubert Sowa, zeigten im Anschluß an Hubels Rede auf, wo die Bergverbindungsstraße verlaufen und welch' einmalige Landschaft ihr zum Opfer fallen würde: Alte Obstwiesen und parkartige Gärten zwischen Arthur-Landgraf-Straße und Teufelsgraben, die Idylle des Remeishügels ebenso wie die Waldwiese und Felder zwischen St. Getreu und dem Cherbonhof, wo zwischen den Neubauten auf Beschluß des Stadtrates Platz für den möglichen Anschluß der Tangente zur Caspersmeyerstraße gelassen worden sei, so Sowa. Die Reaktion der Zuschauer war ziemlich eindeutig: Eine solche Landschaft zu opfern wäre eine Todsünde.

Vorher hatte Hubel die geschichtliche wie ökologische Bedeutung des unter Landschaftsschutz stehenden Berggebiets oberhalb der Bebauungsgrenzen aufgezeigt.

Daß dieses beliebte Erholungsgebiet noch unbebaut ist, nannte er „nicht unbedingt ein Verdienst der Bamberger“. Die geologischen Gegebenheiten seien glücklicherweise zu schwierig. Allein aus diesem Grund nannten Hubel wie Sowa den Bau eines Riesentunnels oder einer halb unter-

halb überirdischen Trasse zwischen Gaustadt und Artur-Landgraf-Straße eine utopische Sache.

Rege, aber fast immer sachlich war die Diskussion, die anschließend Dr. Hage, Mitglied des Vereinsbeirats leitete, und an der auch die Stadträte Dr. Müller (CSU) und Güthlein (SPD) sowie der Spitzenkandidat der SPD für die Stadtratswahlen 1990, Andreas Starke, teilnahmen. Die meisten Wortmeldungen kamen von Gegnern einer Bergverbindungsstraße, viele von ihnen gaben sich als Anwohner des betroffenen Gebiets zu erkennen. Ihre Kritik richtete sich ebenso gegen den starken Durchgangsverkehr – vor allem durch Umland-Bewohner – wie gegen die Stadtverwaltung.

Sprecher zweier Bürgerinitiativen klagten, daß die von ihnen schon vor Jahren gesammelten Unterschriften und damit verbundenen Forderungen nach Verkehrsberuhigung im Rathaus keinerlei Reaktion bewirkt hätten.

Man habe die Briefe „im Kreis herum gereicht“ und nichts getan, klagte ein Vertreter von Anwohnern der Artur-Landgraf-Straße, die wenigstens Tempo 30 wollen. 1100 Unterschriften gegen die Bergverbindung habe sie schon 1977 gesammelt und der Stadtverwaltung zukommen lassen, berichtete eine Frau aus der Hohe-Kreuz-Straße. Doch als der Verkehrsgutachter Billinger sich in Bamberg umgesehen habe, sei ihm von der Existenz dieser Bürgermeinungen nicht einmal etwas gesagt worden.

Interessant war der Beitrag von Albert Bauer, Vorsitzender des Bürgervereins Sand, der in dieser Funktion im vergangenen Jahr zusammen mit anderen Bürgervereinen für den Bau einer „Altstadtentlastungsstraße“ eingetreten ist: Er signalisierte Übereinstimmung mit den Zielen des Vereins „Bewahrt die Bergstadt“, weil es diesem ja um die Verkehrsentlastung für ganz Bamberg gehe; so daß auch das Sandgebiet davon profitieren müßte.

Er bat um Verständnis für den Ruf „seiner“ Anwohner nach einer Erleichterung vom Straßenlärm und -druck und erneuerte das Verlangen „nach irgendeiner Lösung“. Er sagte aber auch, daß es keine Bergverbindungsstraße sein müsse. jb

FT-24.6.89