

Ein Steg vom Leinritt zur Oberen Brücke?

Autor: Anna Lienhardt

Bamberg, Montag, 21. April 2014

Der Förderverein zur Nachhaltigkeit der Landesgartenschau möchte den Leinritt in Bamberg umgestalten - und wünscht sich unter anderem eine Stegkonstruktion bis zur Oberen Brücke.



Gisela Bosch sagt's pragmatisch: "Über einen Steg wird schon seit 50 Jahren nachgedacht - zu welcher Brücke auch immer, zur Oberen oder zur Unteren." Die Bambergerin ist Erste Vorsitzende des Bürgervereins IV. Distrikt. Also jener Verein, der auch die Bürger des Sandgebiets vertritt.

Ihre Aussage bedeutet jedoch nicht, dass sie grundsätzlich gegen einen Steg ist. Eine Konstruktion, die, nach dem Vorschlag des Fördervereins, vom "Sandkerwastrand" bis zur Oberen Brücke verlaufen würde, sei schon alleine für die Touristen nicht schlecht. "Aber natürlich darf man die Sandstraße nicht links liegen lassen. Die haben wir mit Mühe aufgewertet", sagt Gisela Bosch.

Förderverein möchte Leinritt aufwerten

Aufwerten, das möchte der "Förderverein zur Nachhaltigkeit der Landesgartenschau Bamberg 2012" den Leinritt. Von der Markusbrücke bis zur Oberen Brücke. "Die Grundidee ist, dass man vom Erbpark bis zum Haingebiet entlang laufen kann", sagt Kerstin Werner, Pressesprecherin des Fördervereins.

Doch das ist nur der eine Teil. "Wir haben im Bereich gegenüber Klein Venedig die Situation, dass sich alle Arten von Verkehrsteilnehmern mischen. Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer", sagt Detlev Hohmuth, Erster Vorsitzender des Fördervereins. Er möchte den fließenden Durchgangsverkehr herausnehmen und den ruhenden Verkehr reduzieren.

Eine Lösung beim Parkplatzproblem sieht Hohmuth in einer Quartiersgarage. Die wünscht sich auch Gisela Bosch vom Bürgerverein, und zwar "in fußläufiger Entfernung für die Anwohner. Aber wir sind keine Traumtänzer. Wir kennen die Finanzlage der Stadt", sagt sie. Ihrer Meinung nach ist es utopisch, die Autos "aus dem Bereich zu verbannen".

Thomas Beese, Bambergers Baureferent, erklärt: "Für das Sanierungsgebiet ‚Sand‘ existiert seit 2006 ein Rahmenplan, in dem sechs Standorte als denkbare, dezentrale Parkeinrichtungen vorgeschlagen sind." Ein Standort für eine Quartiersgarage sei bereits "weitgehend untersucht". Welcher das ist, dazu wollte sich Beese noch nicht genauer äußern, da noch nicht alle Zahlen vorlägen.

Und was ist machbar an der Uferböschung des Leinritts gegenüber Klein Venedig? "Die Idee war ein Steg für Fußgänger bis zur Markusbrücke", sagt Kerstin Werner. Dieser Vorschlag sei aber aus "wasserwirtschaftlichen Belangen seitens der Stadtplaner als nicht machbar" bezeichnet worden.

Zwei Möglichkeiten

Was heißt das? Das Thema "Uferböschung" ist laut Regierungsbaumeister Thomas Beese bereits im Rahmenplan 2006 untersucht wurden - und 2010 zum zweiten Mal, von insgesamt 21 Behörden, Verbänden und Vereinen. "Es gibt zwei Möglichkeiten" erklärt Beese. "Entweder wählen Sie die Variante 1, die eines Uferweges. Dann muss sich zwischen dem Weg und dem Wasser noch ein Stück Land befinden, da der Weg verkehrssicher sein muss."

Variante 2 wäre die vom Förderverein vorgeschlagene Steg-Konstruktion mit Geländer. "Das ist allerdings aus denkmalpflegerischen Gründen abzulehnen", sagt Beese. Von Variante 1 seien die Instanzen der Denkmalpflege zwar auch nicht begeistert, würden Sie aber tolerieren.

Variante 1 hat es jedoch in sich: Bei einem "Weg mit Uferstreifen" kommt man weit in den Flußlauf der Regnitz hinein. Deswegen wird laut Beese ein "Wasserrechtsverfahren" notwendig. Einen Uferweg außerdem bautechnisch verkehrssicher zu gestalten, sei sehr aufwendig. "Das sind große Tiefbaumaßnahmen, die kosten - und zudem ein Eingriff in ein kartiertes Biotop wären."

Davon abgesehen wäre der Uferweg wegen einiger Stufen am Anknüpfungspunkt nicht komplett barrierefrei. Schließlich handelt es sich auch noch um ein Gewässer zweiter Ordnung. "Es gehört dem Freistaat Bayern, die Pflege des Grünstreifens und der Böschung liegt in seinen Händen. Wenn die Stadt einen Uferweg will, muss sie beides vom Freistaat übernehmen. Das bedeutet eine dauerhafte finanzielle Belastung", erklärt Beese.

Dann gibt es da auch noch den "Verkehrssicherungsaspekt": Die Stadt muss dafür Sorge tragen, dass keine Unfälle am Weg passieren. "Dieses Gesamtpaket an Anforderungen hat dafür gesorgt, dass die Fachämter sowohl 2006, als auch 2010, diese Variante nicht guten Gewissens an den Stadtrat weiter empfehlen konnten", sagt der Baureferent. Deswegen taucht der Uferweg auch gar nicht im Rahmenplan auf.

Als Lösung für das Problem des durchfahrenden Verkehrs erwähnt Thomas Beese: "Es gibt Untersuchungen, die besagen: Die Untere Sandstraße könnte in zwei Richtungen befahren werden. Dann wäre der KFZ-Verkehr am Leinritt weg." Aber: Diese Idee sei noch nicht umsetzungsreif.

Steg verändert die Stadtstruktur

Wie schaut es mit einem Steg zur Oberen Brücke aus? Ein solcher Eingriff verändere die Stadtstruktur. Es stelle sich die Frage, "ob man in dieser Weise mit der historischen Stadt umgehen wolle", merkt Beese an. Zudem stünden auch bei diesem Vorschlag Baukosten, Bauunterhalt, Verkehrssicherheit und mangelnde Barrierefreiheit im Raum.

"Ein Steg wird eine politische Abwägungsfrage sein, bei der die individuelle Einstellung eine große Rolle spielen kann. Wer sich für den Steg entscheidet, entscheidet sich für die Folgekosten", sagt Beese zu dem Thema. Mehr nicht.

Dafür sagt er etwas anderes: Es gebe Vorentwürfe für die Gestaltung des Leinritts, aus denen klar werde: "Erst liegt zunächst die Konzentration auf der Dominikanerstraße, dann auf der Karolinenstraße. Parallel dazu wird nach einer Quartiersgarage gesucht."

Der Leinritt werde erst dann behandelt, wenn die Garage in Betrieb sei. Wann das sei, können man zeitlich noch nicht eingrenzen. Deswegen könne er auch noch nichts zu Kosten einer Leinritt-Umgestaltung sagen. "Der Leinritt steht aktuell nicht auf der Tagesordnung."
