

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: Stadtwerke</p> <p>Beteiligt: Referat 5 Referat 6</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2018/1551-SW</p> <p>Status: nichtöffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum: 01.03.2018</p> <p>Referent: Dr. Fiedeldey Michael</p>						
<p>Nahverkehrsplan Teilfortschreibung Zwischenbericht</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21.03.2018</td> <td>Stadtrat der Stadt Bamberg</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	21.03.2018	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
21.03.2018	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme					

I. Sitzungsvortrag:

In der Sitzung des Stadtrates am 25.10.2017 wurde über die anstehende Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) berichtet.

Die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans wird auch insbesondere erforderlich, da der NVP ein wesentliches Element für die von der Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH angestrebte Direktvergabe für die Verkehrsleistungen im Stadtgebiet Bamberg und den fünf an das Busliniennetz der STVP angeschlossenen Gemeinden ist. Im NVP definiert der Aufgabenträger Stadt Bamberg die gewünschte ÖPNV-Qualität für sein Gebiet und somit auch die Qualitätskriterien, die ein Verkehrsunternehmen erfüllen muss.

Die Teilfortschreibung des NVP wird durch eine interfraktionelle Arbeitsgruppe begleitet, in der neben den Vertretern und Vertreterinnen aus den Stadtratsfraktionen bzw. –ausschüssen die Stadtverwaltung Bamberg, die betroffenen Verkehrsunternehmen und der Landkreis Bamberg vertreten sind.

Die interfraktionelle Arbeitsgruppe tagte bisher am 27.11.2017 und am 17.01.2018. Darüber hinaus wurde für alle Mitglieder des Stadtrates am 15.02.2018 eine Informationsveranstaltung über die bisher in der interfraktionellen Arbeitsgruppe erarbeiteten Grundlagen für die Fortschreibung des NVP angeboten.

Die bisher erarbeiteten und von der Arbeitsgruppe als zielführend bezeichneten Definitionen über

- die ausreichende Verkehrsbedienung mit den Unterpunkten
 - Festlegung des Angebotsstandards
 - Auswahl der untersuchenden Verkehrszellen
 - Haltestelleneinzugsbereich
 - Erreichbarkeit der Ziele
 - Ziele innerhalb der Stadt Bamberg
 - Ziele außerhalb der Stadt Bamberg
 - Tagesintervalle
 - Umsteigezeiten
 - Fußwegezeiten
 - Beförderungszeiten
 - Festlegung der Bedienungshäufigkeit bei den Gebietstypen
- die Qualitätsstandards
- die Barrierefreiheit
- sowie den Stand zu den grenzüberschreitenden Verkehren im Rahmen des gemeinsamen Teils zum Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg

sind in der Anlage zum Sitzungsvortrag „Entwurf zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans“ näher beschrieben.

Ebenfalls finden sich in der Anlage Aussagen zu den verkehrspolitischen Zielen des Nahverkehrsplans.

Damit die Arbeiten zum Nahverkehrsplan fortgeführt werden können, ist ein Beschluss zu den bisher erarbeiteten und in der Anlage beschriebenen Festlegungen und Definitionen durch den Stadtrat zu fassen.

Wie in der Sitzung des Stadtrates am 25.10.2017 bereits vorgetragen soll im Nachgang zur Stadtratssitzung die Durchführung der Angebotsanalyse durch den Gutachter – VGN GmbH – erfolgen. Die Angebotsanalyse vergleicht das aktuell vorhandene ÖPNV-Angebot mit den vorgenannten und festgelegten Kriterien der ausreichenden Verkehrsbedienung, der Qualitätsstandards und der Barrierefreiheit und zeigt gegebenenfalls Defizite auf. Falls Defizite vorhanden sind, sind Maßnahmen zu deren Behebung zu definieren.

Nach Durchführung der Angebotsanalyse ist für Juni 2018 die dritte Sitzung der interfraktionellen Arbeitsgruppe geplant. Die Arbeitsgruppe soll dann den Gesamtentwurf zur Teilfortschreibung des NVP erarbeiten. Der Gesamtentwurf wird anschließend zur Beschlussfassung in den Stadtrat noch vor den Sommerferien eingebracht.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat der Stadt Bamberg nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat der Stadt Bamberg stimmt den in der Anlage zum Sitzungsvortrag genannten Festlegungen und Definitionen zur ausreichenden Verkehrsbedienung und der Qualitätsstandards sowie den verkehrspolitischen Zielen zu.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage:

Festlegungen und Definitionen

Verteiler:

Referat 5

Referat 6

Nahverkehrsplan

Entwurf zur Teilfortschreibung



Zwischenbericht

- Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung
- Qualitätsstandards
- Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Bamberg
- Verkehrspolitische Ziele

März 2018



Inhalt

1	Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienungs“	3
1.1	Festlegung von Gebietstypen	3
1.2	Einzugsbereiche und räumliche Erschließung	3
1.2.1	Auswahl der zu untersuchenden Verkehrszellen	3
1.2.2	Haltestelleneinzugsbereich (keine Änderung)	6
1.3	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	7
1.3.1	Ziele innerhalb der Stadt Bamberg („Nachbarschaftsbereich“)	7
1.3.2	Ziele außerhalb der Stadt Bamberg (keine Änderung)	10
1.4	Bedienungshäufigkeit	13
1.4.1	Festlegung der Gebietstypen Bedienungshäufigkeit	13
1.5	Kriterien für die „Ausreichende Verkehrsbedienungs“	17
2	Qualitätsstandards	18
3	Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg	20
3.1	Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan	20
3.2	Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzungen und Handlungserfordernisse im grenzüberschreitenden Verkehr	20
3.3	Planungsgrundlagen	22
3.3.1	Verkehrsentwicklungsplan 2030 Stadt Bamberg	23
3.3.2	Haushaltsbefragung Stadt und Landkreis Bamberg	24
3.3.3	Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg	25
3.3.4	Maßnahmenvorschläge	26
4	Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)	32
5	Verkehrspolitische Ziele	34
5.1	Zielvorgaben und finanzielle Rahmenbedingungen	34
5.1.1	Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG	34
5.1.1.1	Ausreichende Verkehrsbedienungs	34
5.1.1.2	ÖPNV als Daseinsvorsorge	34
5.1.1.3	Mobilitätseingeschränkte Personen	34
5.1.1.4	Allgemeine Zielvorgaben	35
5.1.2	Finanzielle Rahmenbedingungen	35
5.1.2.1	Überprüfung der Auslastung	35
5.2	Linienbündelung	35
5.3	Klimapolitische Ziele	36
5.3.1	Binnenverkehr Stadt Bamberg	36
5.3.2	Grenzüberschreitender Verkehr	37
5.4	Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung	37
5.4.1	Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030	37
5.4.2	Handlungsfelder und Maßnahmen (VEP Stadt Bamberg)	38

1 Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienug“

Mit der Festlegung von Grenz- bzw. Richtwerten anhand der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (BayLeitlinie) definiert der Aufgabenträger die „Ausreichende Verkehrsbedienug“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG. Der Grenzwert stellt dabei eine Mindestanforderung an den ÖPNV und der Richtwert einen „guten ÖPNV-Standard“ dar.

In der Stadt Bamberg soll grundsätzlich¹ der **Richtwert** zur Beurteilung des ÖPNV-Angebotes zur Anwendung kommen.

1.1 Festlegung von Gebietstypen

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt Bewertungskriterien (Grenz- und Richtwerte) zur Festlegung der Ausreichenden Verkehrsbedienug abhängig vom jeweiligen Gebietstyp vor.

Die Einteilung des Stadtgebiets von Bamberg in Verkehrszellen und in Gebietstypen ist zur Festlegung der Kriterien notwendig und erfolgte anhand folgender Grundlagen:

- Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030
- Mobilitätsbefragung Bamberg
- Strukturdaten Stadt Bamberg 2015 (Einwohner, Arbeitsplätze, Einkaufen etc. Stand: 2015)
- sowie für das Kriterium „Erreichbarkeit übergeordneter Orte“ die Berufspendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2016)

1.2 Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

1.2.1 Auswahl der zu untersuchenden Verkehrszellen

Die Leitlinie sieht in Anhang C, Tabelle 1 vor, alle Ortsteile/Verkehrszellen über 200 Einwohner (Richtwert) bzw. ab 500 Einwohner (Grenzwert) auf ihre ÖPNV-Anbindung zu untersuchen.

Vom Stadtplanungsamt wurden die Bezirke der Stadt Bamberg in 65 Verkehrszellen (VZ) untergliedert. Da für diese Verkehrszellen detaillierte Strukturdaten (VEP Bamberg 2030, Daten Stand 2015) vorliegen, wurde diese Verkehrszelleneinteilung übernommen.

Von den 65 vom Stadtplanungsamt definierten Verkehrszellen befinden sich 62 Verkehrszellen innerhalb der amtlichen Grenzen der Stadt Bamberg. Die Verkehrszellen 28 Hallstadt Laubanger, 49 Entwicklungsfläche Hallstadt und 50 Konversion östlich A73 liegen im Landkreis Bamberg.

¹ Beim Kriterium Bedienungshäufigkeit wird aufgrund der „Taktfamilie“ geringfügig von den Vorgaben der Leitlinie abgewichen.

Im Nahverkehrsplan wird zwischen „**Quell-Verkehrszellen**“ und „**Ziel-Verkehrszellen**“ unterschieden.

Die Auswahl der **Quell-Verkehrszellen** orientiert sich an der Einwohnerzahl (>150 EW). Für diese definierten Verkehrszellen ist lt. BayLeitlinie die Erreichbarkeit ausgewählter Ziele, sog. übergeordnete Orte, zu prüfen.

Das ÖPNV-Angebot wird für 47 „**Quell-Verkehrszellen**“ untersucht, in denen mehr als **150 Einwohner (EW)** leben.

Tabelle: Quell-Verkehrszellen

Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte sowie Arbeitsplätze nach Verkehrszellen

Quelle: Stadtplanungsamt, Daten 2015

VZ-Nr.	Bezeichnung	Gebiet	Fläche qkm	Einw ohner je VZ	EW/qkm	Arbeitsplätze
1	Kernstadt	Inselgebiet	0,44	3664	8332	5292
2	Weidendamm	Inselgebiet	0,42	3219	7611	981
3	Mittelstraße	Bamberg-Mitte	0,61	3240	5288	2080
4	Dr.-von-Schmitt-Straße	Bamberg-Mitte	0,17	1597	9338	714
5	Hain Nord	Inselgebiet	0,40	2444	6060	3961
6	Kaulbergfuß	Berggebiet	0,26	1836	7047	1529
7	Dom	Berggebiet	0,52	1846	3526	1769
8	Abtsberg	Gaustadt	0,49	1102	2263	65
9	Erba	Gaustadt	0,27	522	1944	176
11	Friedhof	Bamberg-Mitte	0,46	867	1885	965
12	Grafensteinstraße	Gartenstadt/Kaserne	0,35	3003	8471	875
13	Pödeldorfer Straße West	Gartenstadt/Kaserne	0,45	2777	6212	907
14	Kloster-Langheim-Straße	Bamberg-Ost/Muna	0,70	2801	4014	2109
15	Wunderburg Nord	Wunderburg/Gereuth	0,45	3908	8743	668
16	Wunderburg Süd	Wunderburg/Gereuth	0,48	2850	5933	428
17	Hain Süd	Inselgebiet	0,62	2198	3560	790
18	Hohes Kreuz	Berggebiet	0,78	1040	1337	194
19	Kaulberg	Berggebiet	1,01	3211	3164	776
20	Altenburg	Berggebiet	1,26	508	402	90
22	Gaustadt Süd	Gaustadt	2,01	1783	889	104
23	Cherbonhof	Gaustadt	0,31	1547	4954	190
24	Gaustadt West	Gaustadt	0,52	815	1565	131
25	Gaustadt Nord	Gaustadt	0,40	2020	5104	214
27	Laubanger Bamberg	Laubanger/Hafen	0,50	197	396	1998
29	Kärntenstraße West	Kramersfeld/Kronacher Straße	0,61	1002	1649	425
30	Giechburgblick	Gartenstadt/Kaserne	0,50	4383	8698	460
31	Pödeldorfer Straße Ost	Gartenstadt/Kaserne	0,60	2496	4191	1028
32	Kramersfeld	Kramersfeld/Kronacher Straße	0,34	935	2717	48
33	Gartenstadt West	Gartenstadt/Kaserne	0,53	3049	5706	263
34	Gartenstadt Ost	Gartenstadt/Kaserne	0,69	1810	2608	499
35	Lindenanger	Gartenstadt/Kaserne	0,60	2140	3592	192
36	Armeestraße Nord	Bamberg-Ost/Muna	1,53	903	591	400
37	Von-Ketteler-Straße	Bamberg-Ost/Muna	0,41	526	1285	2534
42	Klinikum	Klinikum/Bug	1,22	1474	1209	3706
43	Bug	Klinikum/Bug	0,80	1054	1322	105
46	Hahnenweg	Berggebiet	0,34	674	1963	312
47	Babenberger Viertel	Berggebiet	0,52	2424	4699	82
48	Wildensorg	Berggebiet	1,85	833	450	64
54	Kirschhackerstraße	Kramersfeld/Kronacher Straße	0,48	442	913	2475
55	Coburger Straße	Laubanger/Hafen	0,48	325	679	629
56	Schlachthof	Bamberg-Mitte	0,25	338	1358	920
57	Meyersche Gärtnerei	Inselgebiet	0,18	986	5554	95
58	Kunigundenruhstraße	Bamberg-Mitte	0,21	1249	6085	1430
59	Kastanienstraße	Gartenstadt/Kaserne	0,96	384	400	2
61	Robert-Bosch-Straße	Bamberg-Ost/Muna	0,36	342	937	3216
62	Siemensstraße	Bamberg-Ost/Muna	0,27	1709	6318	301
65	Gereuth	Wunderburg/Gereuth	0,20	1561	7819	199

Die mit zukünftig 300 WE zur Überplanung anstehende Lagarde-Kaserne ist in der VZ 31 Pödeldorfer Str. Ost enthalten.

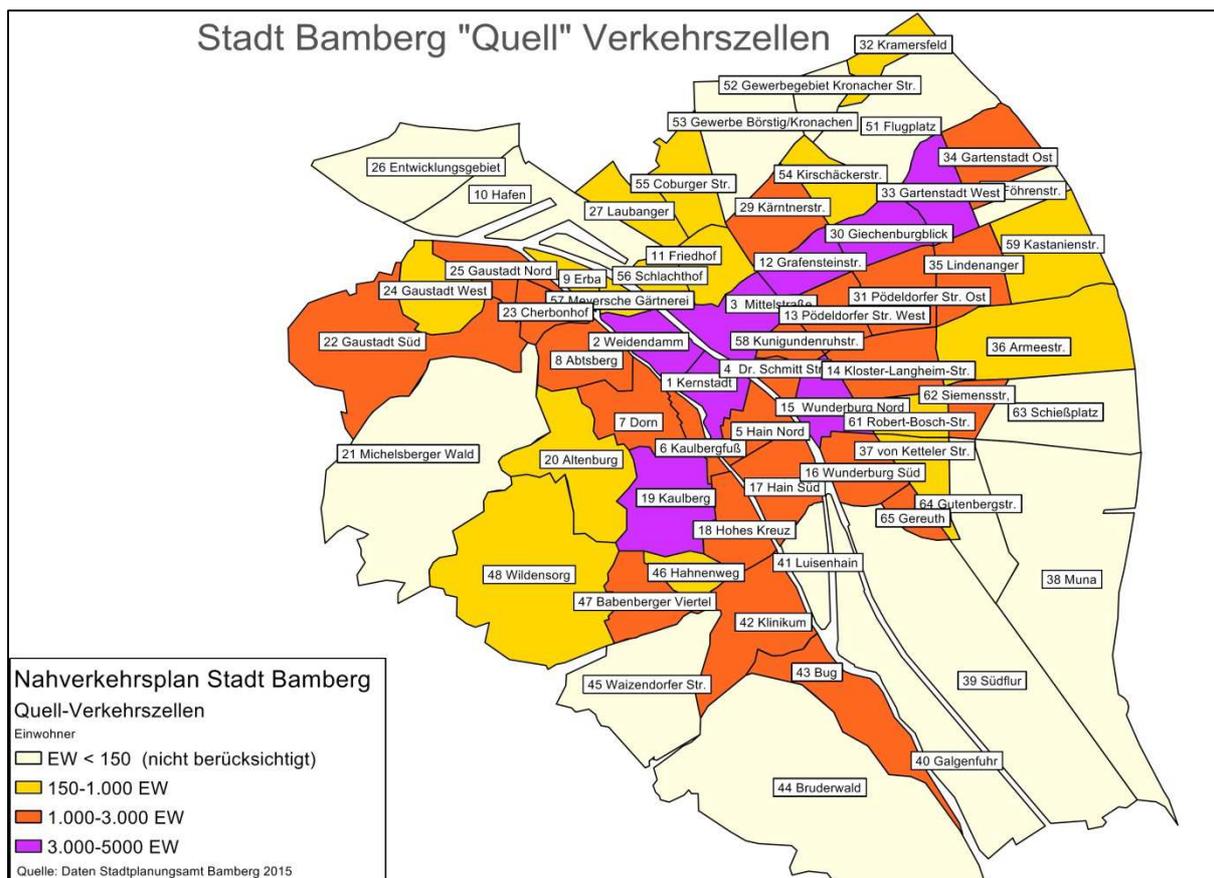


Abb. 1: Quell-Verkehrszellen

Aufgrund geringer Einwohnerzahlen wurden 15 Verkehrszellen nicht berücksichtigt:

- 10 Hafen (EW 28, A-Plätze 2.068)
- 21 Michelsberger Wald (2 EW)
- 26 Entwicklungsgebiet (0 EW)
- 38 Muna (89 EW)
- 39 Südfur (53 EW),
- 40 Galgenfuhr (45 EW),
- 41 Luisenhain (0 EW)
- 44 Bruderwald (2 EW)
- 45 Waizendorfer Str. (35 EW)
- 51 Flugplatz (EW 60)
- 52 Gewerbe Kronacher Str. (EW 64)
- 53 Gewerbe Börstig/Kronacher Str. (EW 11)
- 60 Föhrenstr. (Pines; Endzustand 400 EW, zwischenzeitlich bezogen ca. 50 %)*
- 63 Schießplatz (3 EW)
- 64 Gutenbergstr. (EW 58)

**Hinweis: Von der Verkehrszelle 60 gehört nur der westlichste Abschnitt zur sog. Pines-Siedlung. Dieser liegt vollständig innerhalb der 200m-Radien der Haltestellen "Hauptsmoorstraße Süd" (VZ 34) bzw. "Seinsheimstraße" und ist über die Linien 901 und 935 sehr gut an den ÖPNV angebunden. Daher wird eine gesonderte Betrachtung derzeit nicht für notwendig gehalten.*

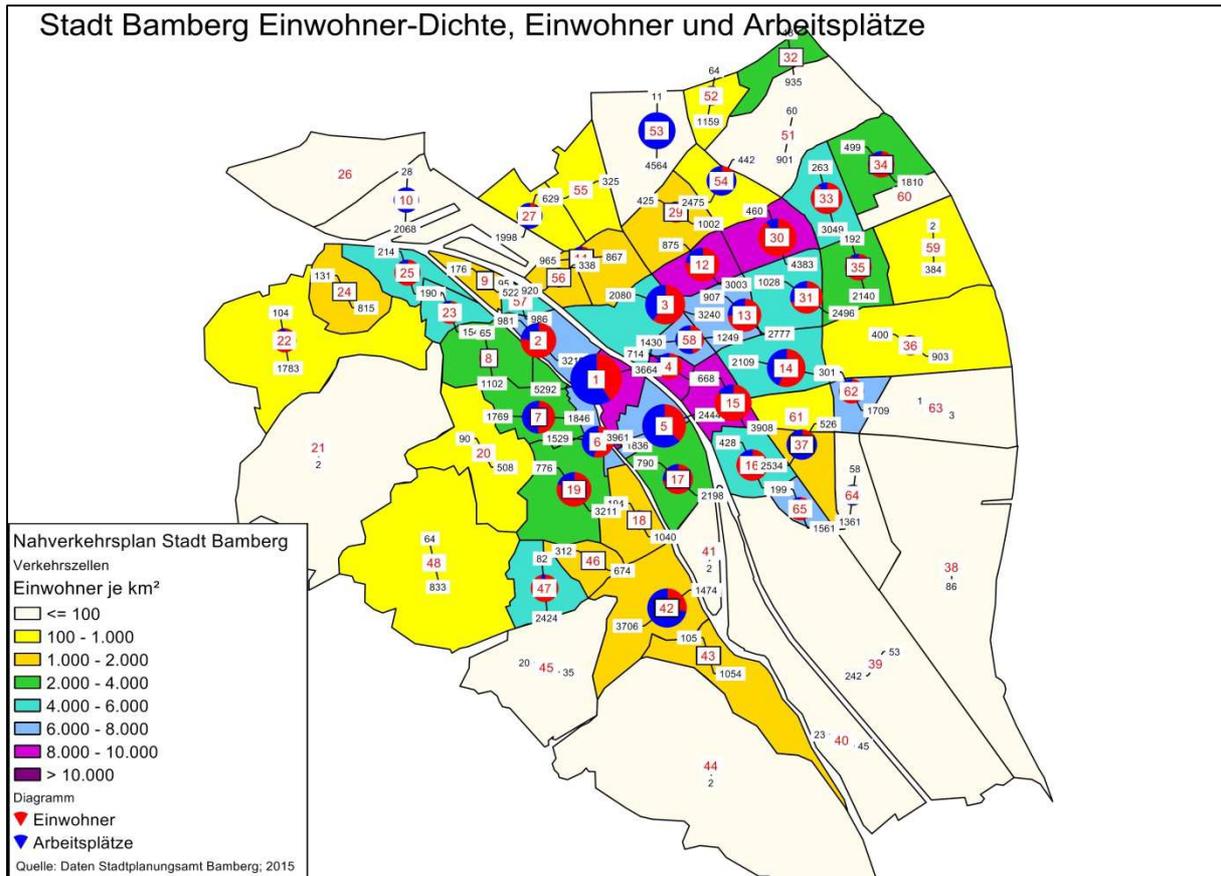


Abb.2: Einwohnerdichte, Einwohner und Arbeitsplätze, 2015

1.2.2 Haltestelleneinzugsbereich (keine Änderung)

Abhängig vom Gebietstyp wie z.B. Ober-/Mittelzentrum oder Verkehrsachse nennt die Leitlinie Haltestelleneinzugsbereiche. Dabei sollen lt. Leitlinie 80 % der Einwohner innerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches (Luftlinie in m) leben. Die Leitlinie differenziert hierbei zwischen Einzugsbereich Bus/Straßenbahn und Einzugsbereich S-, U-, Eisenbahn.

Es gilt ein **stadteinheitlicher** Wert: Einzugsbereich **Bus 300 m / Bahn 600 m (Luftlinie)**

Im bestehenden NVP (S. 34 f.) wurde das Untersuchungsgebiet „Stephansberg“ gesondert betrachtet. Der Bereich wurde als nicht ausreichend erschlossen eingestuft. Ebenfalls wurde eine Auswertung auf Basis der Altersstruktur vorgenommen. Hierbei wies lediglich VZ 38 Muna Defizite auf, die aber aufgrund geringer Einwohnerzahl vernachlässigbar waren.

1.3 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Lt. Bay.Leitlinie Anhang C, Tabelle 2 ist die Erreichbarkeit zum Nachbarschaftsbereich (sog. Zentrum der Gemeinde) und zu weiteren zentralen Zielorten wie Unterzentrum und Mittel-/Oberzentrum zu untersuchen.

1.3.1 Ziele innerhalb der Stadt Bamberg („Nachbarschaftsbereich“)

Die Erreichbarkeit des sog. „Nachbarschaftsbereiches/Zentrum der Gemeinde“ soll lt. Leitlinie analysiert werden, wenn die zu untersuchende Verkehrszelle zum Zentrum der Gemeinde mehr als 3 Straßenkm (Richtwert) bzw. mehr als 5 km (Grenzwert) entfernt liegt.

Dieses Vorgehen ist für die Stadt Bamberg nicht zielführend. Daher werden innerhalb der Stadt Bamberg **Ziel-Verkehrszellen** definiert.

Die Attraktivität der **Ziel-Verkehrszelle** und damit verbundenen Verkehrsverflechtungen hängt u.a. eng mit den dortigen Arbeitsplätzen, Studienplätzen, Einkaufsgelegenheiten und Freizeitmöglichkeiten zusammen.

Die Auswahl der **Ziel-Verkehrszellen** erfolgt anhand der

- Anzahl Arbeitsplätze,
- Studienplätze sowie des
- Einkaufsverkehrs (Kunden pro Tag).

Tabelle: Ziel-Verkehrszellen mit Arbeitsplätzen, Studienplätzen und Einkaufen

VZ-NR	NAME	GebietNr	GebietName	Arbeiten	Ausbildung	Σ Einkaufen	
				A'Plätze Arbeitsstellen >2000	Studienplatz Plätze >1000	nicht und Auto orientiert Kunden/Tag >2000	davon nicht Auto orientiert Kunden/Tag > 500
1	Kernstadt	1	Inselgebiet	5292	4400	23118	16132
2	Weidendamm	1	Inselgebiet	981	2350	552	344
3	Mittelstraße	2	Bamberg-Mitte	2080	0	4263	3063
4	Dr. von Schmitt Straße	2	Bamberg-Mitte	714	0	697	559
5	Hain Nord	1	Inselgebiet	3961	0	168	168
6	Kaulbergfuß	3	Berggebiet	1529	0	2186	2186
9	Erba	1	Gaustadt	176	1400	0	0
12	Grafensteinstraße	8	Gartenstadt/Kaserne	875	5350	296	236
28	Laubanger Hallstadt	5	Laubanger/Hafen	2000	0	28890	0
37	von Ketteler Straße	8	Bamberg-Ost/Muna	2534	0	11764	40
42	Klinikum	10	Klinikum/Bug	3706	0	55	30
46	Hahnenweg	3	Berggebiet	312	0	4083	546
53	Gewerbe Börstig/Kronach	6	Kramersfeld/Kronacher Straße	4564	0	0	0
54	Kirschäckerstraße	6	Kramersfeld/Kronacher Straße	2475	0	8171	443
58	Kunigundenruhstraße	2	Bamberg-Mitte	1430	0	2073	803
61	Robert-Bosch-Straße	8	Bamberg-Ost/Muna	3216	0	158	70
35	Bundespolizei						

Die Aktivitäten wie Holen-Bringen und Dienstleistungen weisen lt. VEP geringere Fallzahlen aus und werden überwiegend durch die obigen Kriterien mit abgedeckt.

Der Bereich **Freizeit** soll aufgrund der spezifischen zeitlichen Nutzung (am Abend, am Wochenende) wie bisher durch Bedarfsverkehre oder Sonderfahrten z.B. bei Großveranstaltungen, anlassbezogen und abgestimmt auf die jeweilige Veranstaltung abgedeckt werden.

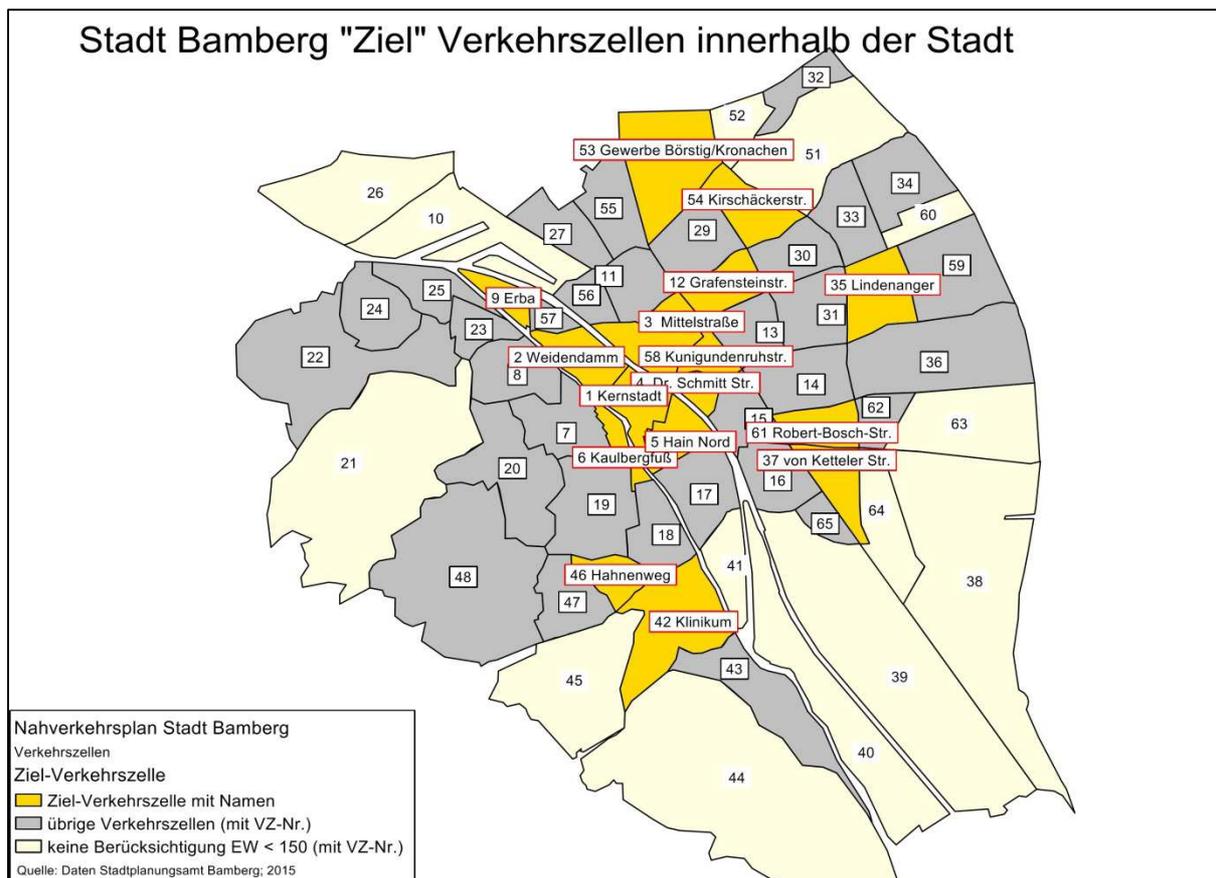


Abb.3: Ziel-Verkehrszellen innerhalb Bambergs

Für die Untersuchung der Erreichbarkeit der ausgewählten Verkehrszellen wurden sog. zentrale Haltestellen definiert. Aufgrund der räumlichen Lage und damit gemeinsamen Haltestellenerschließung wurden die Verkehrszellen 1 und 5, 12 und 58 sowie 53 und 54 zusammengefasst.

Tabelle: Ziel-Verkehrszellen mit ausgewählter zentraler Haltestelle und Stadtbuslinien

VZ-NR	NAME	Zentrale HST	Linien (STWB)
1 / 5	Kernstadt /Hain Nord	ZOB	alle Stadtbusse
2	Weidendamm	Markusplatz	904, 906, 915, 916, 938
3	Mittelstraße	Deutsches Haus	904, 906, 915, 916, 938
4	Dr. von Schmitt Straße	Luipoldstr.	901, 902, 906, 907, 911, 914, 931, 935
6	Kaulbergfuß	Schranne	901, 908, 910, 912, 916, 937
9	Erba	Regensburger Ring	906, 925, 938
12 / 58	Grafensteinstraße / Kunigundenruhstr.	Bahnhof	901, 902, 907, 911, 914, 919, 928, 931, 935
37	von Ketteler Straße	Geisfelder Str.	911, 922
42	Klinikum	Klinikum	901,908, 910, 918, 937
46	Hahnenweg	Hohes Kreuz	901, 908, 912, 928, 937
53 / 54	Gewerbe Börstig/Kronacher / Kirschäckerstraße	P+R Kronacher Str.	914, 931, 936
61	Robert-Bosch-Straße	Robert-Bosch-Str.	911, 921, 936
35	Bundespolizei*	Hauptmoorstr. Süd	901, 935

*Bundespolizei wird aufgrund der Lage des Einganges der VZ 35 zugeordnet.

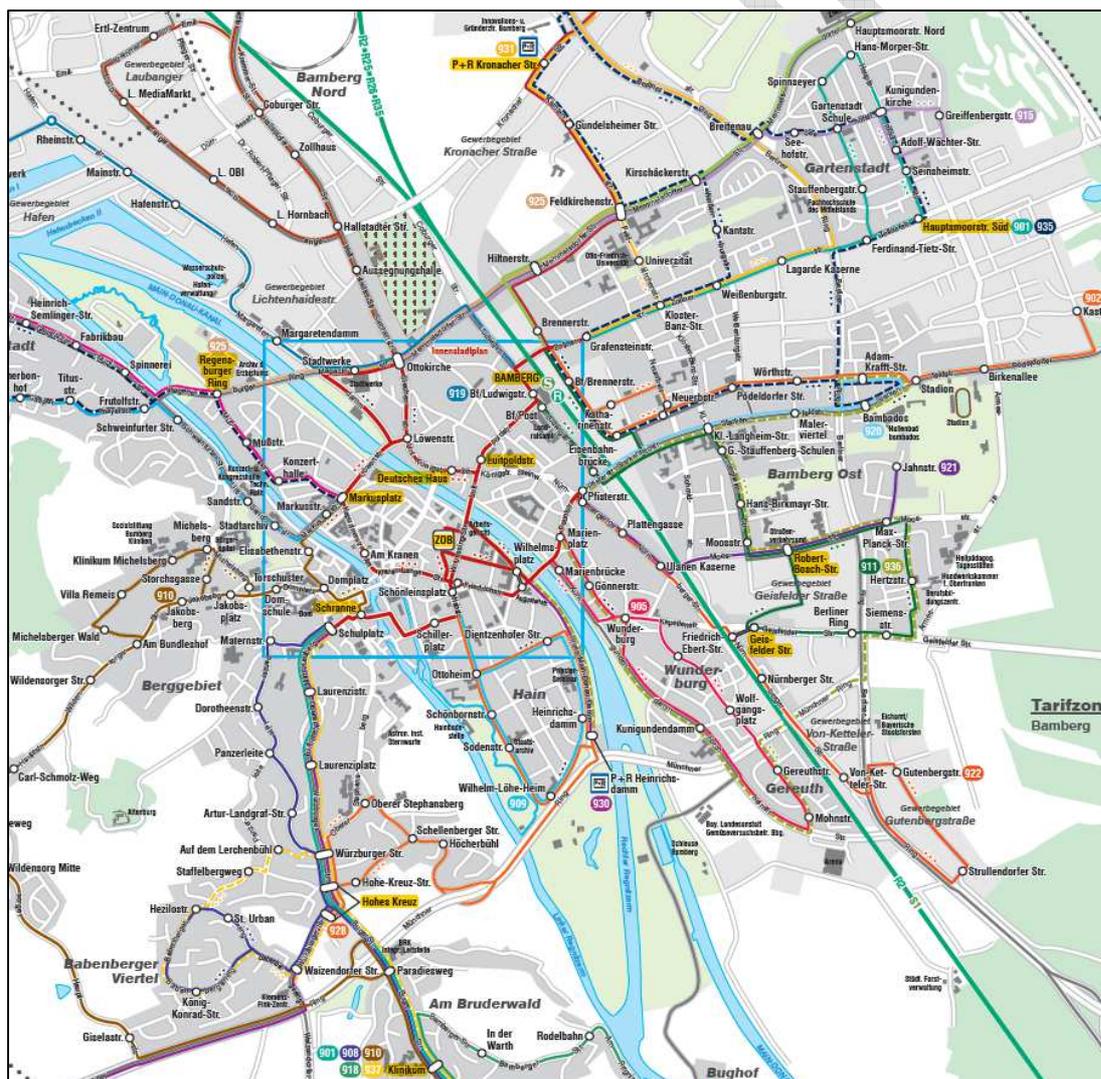


Abb.4: Ausgewählte zentrale Ziel-Haltestellen (gelb markiert)

1.3.2 Ziele außerhalb der Stadt Bamberg (**keine Änderung**)

Die Auswahl der weiteren zentralen Orte erfolgt auf der Grundlage der Berufspendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30.06.2016).

Es werden primär nur Berufs-Auspendlerströme über 500 Berufstätige betrachtet. Bei einem angenommenen Modal-Split von 10 % wären dies 50 Berufstätige, die mit dem ÖPNV von Bamberg in die jeweilige Gemeinde/Stadt pendeln.

Ziele außerhalb Bambergs (keine Änderung)

Als Ziele außerhalb der Stadt Bamberg werden aufgrund der Berufsauspendler (Bundesagentur für Arbeit 2016) **Hallstadt** (keine differenzierten Daten für VZ **Hallstadt Gewerbegebiet Ost, Hallstadt Laubanger**) und **Nürnberg** festgelegt. Durch die Auswahl von Nürnberg als Zielort werden ebenfalls **Erlangen** sowie die auf dieser Achse liegenden Orte wie **Hirschaid** und **Forchheim** abgedeckt.

Tabelle: Sozialversicherungspflichtige Auspendler nach Gemeinden

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt > 300
Bamberg	Hallstadt, Stadt	1.263
Bamberg	Erlangen	882
Bamberg	Nürnberg	838
Bamberg	Hirschaid, Markt	398
Bamberg	Forchheim, Stadt	366
Bamberg	Burgebrach, Markt	287
Bamberg	Coburg	271
Bamberg	München, Landeshauptstadt	266
Bamberg	Scheßlitz, Stadt	251
Bamberg	Strullendorf	244
Bamberg	Bayreuth	199
Bamberg	Buttenheim, Markt	174
Bamberg	Schw einfurt	157
Bamberg	Memmelsdorf	142
Bamberg	Herzogenaurach, Stadt	138
Bamberg	Haßfurt, Stadt	136
Bamberg	Bad Staffelstein, Stadt	131
Bamberg	Fürth	128
Bamberg	Bischberg	123
Bamberg	Lichtenfels, Stadt	122
Bamberg	Breitengüßbach	120
Bamberg	Altendorf	109

Quelle: BA 30.06.2016, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Vorgaben zur Ermittlung der Erreichbarkeit der Zielorte

Die Festlegung der Ziele **innerhalb** Bambergs erfolgt anhand von mobilitätserzeugenden Kriterien wie Arbeitsplätze, Einkauf/Versorgung bzw. Freizeit (s.o.).

Für die Auswahl der Ziele **außerhalb** Bambergs wurden die Berufsauspendlerzahlen herangezogen (s.o.).

Neben der Festlegung der Zielorte sind vom Aufgabenträger in Anlehnung an die Leitlinie die Reisezeiten zu den Zielorten, die maximalen Umsteigezeiten sowie die Zeitintervalle für die Halbtages- und Ganztagesintervalle zu definieren.

Tageszeitintervalle (NEU)

Nach der Leitlinie ist die Erreichbarkeit bedeutender Ziele nur gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch Ganztagesintervalls gewährleistet ist.

Die Definition der Tagesintervalle orientiert sich an den ermittelten Tagesganglinien der Zählstelle Lange Straße.

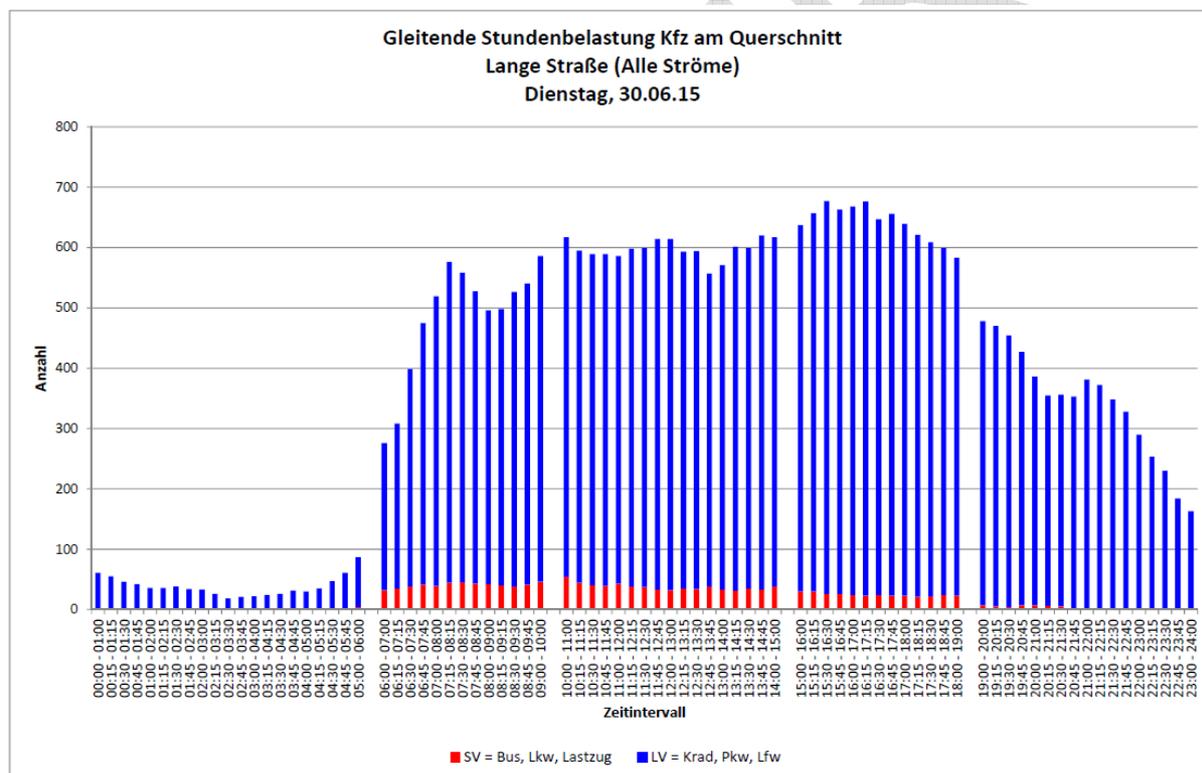


Abb.5: Quelle: Stadtplanungsamt Bamberg

Tagesintervalle (NEU)

Hinfahrt: 06:00 – 08:00 Uhr; Mo-Fr

Hinfahrt: 09:00 – 11:00 Uhr; Sa

Hinfahrt: 10:00 – 11:00 Uhr; So

Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30 Uhr (Halbtagesintervall)

Rückfahrt 2: 15:30 – 20:00 Uhr (Ganztagesintervall)

Umsteigezeiten (NEU)

Die Leitlinie nennt maximale Umsteigezeiten zwischen 10 Minuten und 15 Minuten.

Umsteigezeiten (NEU)

zwischen **Bus** und **Bus** mind. 5, grundsätzlich max. **10 Minuten²**

zwischen **Bus** und **Bahn** mind. 7, max. **15 Minuten**

Im Konfliktfall zwischen RE und S-Bahn soll der RE aufgrund der kürzeren Fahrtzeit vorrangig angebunden werden.

Fußwegezeit zur und von der Haltestelle (keine Änderung)

Die in der Leitlinie genannten **Reisezeiten** sind incl. Zu- und Abgangszeiten zu den Haltestellen. Die Auswertungssoftware errechnet jedoch nur die **Beförderungszeiten** (Fahrtzeit im Fahrzeug + evtl. Umsteigezeit). Daher müssen die pauschalen Zu- und Abgangszeiten addiert werden.

Fußwegezeit zur / von der Haltestelle (keine Änderung)

Als Zu- und Abgangszeiten werden einheitlich **in Summe 10 Minuten** festgesetzt.

Beförderungszeiten

Zusätzlich sind die Beförderungszeiten zu den Zielorten nach Vorgabe der Leitlinie zu definieren. Es werden die Zeiten aus der Leitlinie (Richtwert) zur Beurteilung herangezogen.

Beförderungszeiten (Fahrtzeit einschl. Umsteigezeit, ohne zu und Abgangszeiten zu den Haltestellen) **(keine Änderung)**

- zu Zielen **innerhalb** Bambergs einschl. Hallstadt Laubanger: **20 Minuten**,
- nach **Hallstadt Gewerbegebiet Ost**: **30 Minuten**
- nach **Erlangen/Nürnberg**: **50 Minuten**

² in begründeten Ausnahmefällen max. 15 Minuten

1.4 Bedienungshäufigkeit

Das Fahrtenangebot (Bedienungshäufigkeit) ist abhängig vom Gebietstyp. Hierfür gibt die Leitlinie in Anhang C, Tabelle 3 differenziert nach Normal- bzw. Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwach- bzw. Spätverkehrszeit (SVZ) Taktfolgen vor. Das ÖPNV-Angebot in der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird auf der Grundlage der NVZ abgeleitet.

1.4.1 Festlegung der Gebietstypen Bedienungshäufigkeit

Die Stadt Bamberg wird – entsprechend des derzeitigen ÖPNV-Angebotes – in die für Oberzentren ohne Verdichtung vorgesehenen drei Gebietstypen Kernbereich, Gebiete mit hoher Nutzungsdichte und Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte eingruppiert.



Abb.6: Festlegung der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrszellenebene

In der VZ 19 Kaulberge werden der Kategorie „hohe Nutzungsdichte“ der Bereich Kaulberg / Würzburger Str., das Gebiet um das Kaiser-Heinrich-Gymnasium sowie das Gehörlosen-Zentrum zugeordnet. Ansonsten erfolgt die Zuordnung „niedrige Nutzungsdichte“

Eine Differenzierung wird auch in der VZ 42 Klinikum und der VZ 46 Hahnenweg empfohlen. Hier konzentriert sich der Gebietstyp „hohe Nutzungsdichte“ auf den Bereich um das Nahversorgungszentrum. Im Hinblick auf die geplante städtebauliche Entwicklung von Gaustadt West (VZ 24), Muna (VZ 38) und Schießplatz (VZ 63) erhalten diese Verkehrszellen den Vorbehalt „in Entwicklung“.

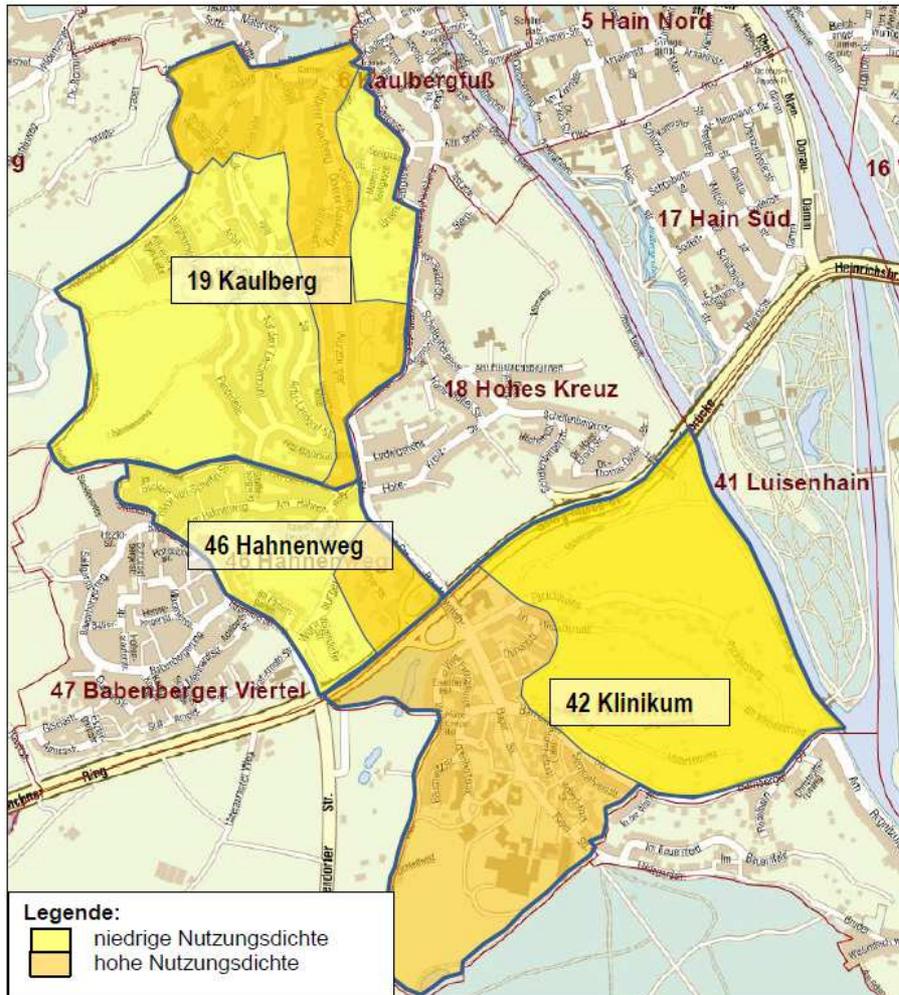


Abb.7: Differenzierte Festlegung der Bedienungshäufigkeit in den VZ 19, 42, 46

VZ-Nr.	Bezeichnung	Gebietstyp Bedienungshäufigkeit	Takt HVZ* / NVZ / SVZ
1	Kernstadt	OZoV Kernbereich	10 / 10 / 20
2	Weidendamm	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
3	Mittelstraße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
4	Dr.-von-Schmitt-Straße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
5	Hain Nord	OZoV Kernbereich	10 / 10 / 20
6	Kaulbergfuß	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
7	Dom	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
8	Abtsberg	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
9	Erba	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
10	Hafen	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
11	Friedhof	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
12	Grafensteinstraße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
13	Pöldorfer Straße West	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
14	Kloster-Langheim-Straße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
15	Wunderburg Nord	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
16	Wunderburg Süd	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
17	Hain Süd	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
18	Hohes Kreuz	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
19	Kaulberg	OZoV hohe/niedrige Nutzungsdichte	(15/15/30); (30/30/60)
20	Altenburg	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
21	Michelsberger Wald	keine Festlegung	-
22	Gaustadt Süd	OZoV hohe Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
23	Cherbonhof	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
24	Gaustadt West	OZoV niedrige Nutzungsdichte (In Entwicklung)	in Entwicklung
25	Gaustadt Nord	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
26	Entwicklungsgebiet	keine Festlegung	-
27	Laubanger Bamberg	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
29	Kärntenstraße West	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
30	Giechburgblick	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
31	Pöldorfer Straße Ost	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
32	Kramersfeld	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
33	Gartenstadt West	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
34	Gartenstadt Ost	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
35	Lindenanger	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
36	Armeestraße Nord	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
37	Von-Ketteler-Straße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
38	Muna	OZoV niedrige Nutzungsdichte (In Entwicklung)	in Entwicklung
39	Südfur	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
40	Galgenfuh	keine Festlegung	-
41	Luisenhain	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
42	Klinikum	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
43	Bug	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
44	Bruderwald	keine Festlegung	-
45	Waizendorfer Straße	keine Festlegung	-
46	Hahnenweg	OZoV hohe/niedrige Nutzungsdichte	(15/15/30); (30/30/60)
47	Babenberger Viertel	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
48	Wildensorg	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
50	Konversion östlich A73	keine Festlegung	-
51	Flugplatz	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
52	Gewerbe Kronacher Straße Nord	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
53	Gewerbe Börstig/Kronacher	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
54	Kirschäckerstraße	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
55	Coburger Straße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
56	Schlachthof	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
57	Meyersche Gärtnerei	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
58	Kunigundenruhstraße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
59	Kastanienstraße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
60	Föhrenstraße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
61	Robert-Bosch-Straße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
62	Siemensstraße	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30
63	Schießplatz	OZoV niedrige Nutzungsdichte (In Entwicklung)	in Entwicklung
64	Gutenbergstraße	OZoV niedrige Nutzungsdichte	30 / 30 / 60
65	Gereuth	OZoV hohe Nutzungsdichte	15 / 15 / 30

* HVZ kann bedarfsgerecht verdichtet werden

Hieraus ergibt sich nachfolgendes Fahrtenangebot:

Gebietstyp:

Oberzentrum ohne Verdichtung	Taktfolgen in Minuten		
	HVZ ¹	NVZ ²	SVZ
Kernbereich	10	20	60
Geb. mit hoher Nutzungsdichte	15	30	60
Geb. mit niedriger Nutzungsdichte	30	60	60

¹HVZ= Hauptverkehrszeit: Bei hoher Nachfrage ist bedarfsgerecht zu verdichten, in Zeiten geringer Nachfrage mind. wie NVZ.

²NVZ=Nebenverkehrszeit: Bei hoher Nachfrage ist bedarfsgerecht zu verdichten. SVZ=Schwachverkehrszeit

Das Fahrtenangebot in Gebieten mit hoher und niedriger Nutzungsdichte weicht geringfügig von den Vorgaben der Leitlinie ab. Hierdurch kann die sog. „Taktfamilie“ (15-/30-Minuten-Takt) erhalten bleiben.

Festlegung der Verkehrszeiten

Da die Leitlinie keine Aussagen über die zeitliche Ausdehnung dieser Verkehrszeiträume macht, legt der Aufgabenträger folgende **Einteilung der Verkehrszeiten** fest:

Montag – Freitag

HVZ		NVZ		SVZ	
Von	bis	Von	bis	Von	bis
06:31	19:00	19:01	21:00	05:30	06:30
				21:01	00:00

Samstag

HVZ		NVZ		SVZ	
Von	bis	von	bis	von	Bis
		09:01	18:00	06:00	09:00
				18:01	01:30

Sonn- und Feiertag

HVZ		NVZ		SVZ	
Von	bis	von	bis	von	bis
		10:01	18:00	08:00	10:00
				18:00	00:00

HVZ=Hauptverkehrszeit; NVZ=Normal-/Nebenverkehrszeit; SVZ=Schwach-/Spätverkehrszeit

1.5 Kriterien für die „Ausreichende Verkehrsbedienug“

Relevante Gemeindeteile ab	> 150 Einwohner
Haltestelleneinzugsbereich - allg. ÖPNV - SPNV	Luftlinienentfernung 300 m 600 m
Erreichbarkeit übergeordneter Orte: Tagesintervalle - Halbtagesintervall - Tagesintervall	Hin: 06:00 - 08:00 (Mo-Fr) Hin: 09:00 - 11:00 (Sa) Hin: 10:00 - 11:00 (So) Rück1: 12:00 - 13:30 Hin: 06:00 - 08:00 Hin: 09:00 - 11:00 (Sa) Hin: 10:00 - 11:00 (So) Rück2: 15:30 - 20:00
Beförderungszeiten = Reisezeit abzgl. 10 Min. Zu- und Abgangszeiten Ziele innerhalb von Bamberg Zentrale Orte Unterzentrum Zentrale Orte Mittel-/Oberzentrum	20 Min. Richtwert (RW) 30 Min. (RW) 50 Min. (RW)
Umsteigezeiten	max. 10 Min. Bus / Bus (Ausnahmen 15 Min.) max. 15 Min. Bus / Bahn
Verkehrszeiten Montag - Freitag - Hauptverkehrszeit (HVZ) - Normal-/ Nebenverkehrszeit (NVZ) - Schwach-/ Spätverkehrszeit (SVZ)	06:31 - 19:00 19:01 - 21:00 05:30 - 06:30 21:01 - 00:00
Samstag - NVZ - SVZ	09:01 - 18:00 06:30 - 09:00 18:01 - 01:30
Sonn-/Feiertag - NVZ - SVZ	10:01 - 18:00 08:00 - 10:00 18:01 - 00:00
Bedienungshäufigkeiten Oberzentren ohne Verdichtung (OZoV) - OZoV Kernbereich - OZoV Gebiet mit hoher Nutzungsdichte - OZoV Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	HVZ / NVZ / SVZ Taktfolgen in Min.: 10 / 20 / 60 Taktfolgen in Min.: 15 / 30 / 60 Taktfolgen in Min.: 30 / 60 / 60
Erreichbarkeit übergeordneter Orte: Auswahl Zielorte Zielort Typ 1 (= Beförderungszeit 30 Min.) Zielort Typ 2 (= Beförderungszeit 50 Min.)	Kernstadt / Hain Nord (VZ 1/5) Weidendamm (VZ 2) Mittelstr. (VZ 3), Dr. von Schmitt Str. (VZ 4) Kaulbergfuß (VZ 6), Erba (VZ 9) Grafensteinstr. / Kunigundenruhstr. (VZ 12/58) Von Kettler Str (VZ 37), Klinikum (VZ 42) Hahnenweg (VZ 46) Gewerbe Börsting / Kirschäckerstr. (VZ 53/54) Robert-Bosch-Str. (VZ 61), Bundespolizei (VZ 35) Hallstadt Laubanger Hallstadt Gewerbegebiet Ost Achse Erlangen / Nürnberg

2 Qualitätsstandards

Die Akzeptanz des ÖPNV hängt wesentlich von der Verlässlichkeit und der Qualität des ÖPNV-Gesamtpaktes ab. Dies betrifft den Zugang zum ÖPNV (z.B. Barrierefreiheit, Fahrplaninformation, Ticketverkauf, Verkaufs- und Informationsbüros), die Qualität und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur sowie die Pünktlichkeit.

Nachfolgende Qualitätsstandards werden angestrebt:

- Anwendung der VGN-Tarife einschließlich der für das Stadtgebiet geltenden Tarife (lokale Kombitickets wie z.B. „P+R“ und „BambergCard“, „Musikschulticket“ und Veranstaltungstickets der Arena)
- Organisation und Koordinierung sowie Anwendung des Semestertickets Bamberg
- Durchführung von Bus-Shuttle-Verkehren zwischen den P+R Plätzen, dem ZOB und der Arena
- Durchführung von Zusatzverkehren bei Sonderveranstaltungen wie z.B. Bamberg Zaubert, Sandkerwa, Antikmarkt, Weihnachtsmarkt, etc.
- Barrierefreiheit: Aus- und Umbau von Haltestellen (siehe Anlage „Zeitplan und Übersichtsplan Haltestellen“)
- Fahrplaninformations- und Anschlusssicherungssysteme mit Anbindung an DEFAS
- dynamische Fahrgastinformationsanzeigen
- Weitergabe von Echtzeitdaten an das bayernweite Auskunftssystem DEFAS
- Beschleunigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen über Digitalfunk (Tetra 25)
- Gesellschafterstatus im Verkehrsverbund VGN
- Einhaltung der im VGN geforderten Qualitätsanforderungen
- Betrieb des VGN-Kontrollgerätepools im Rahmen E-Ticketing
- Der Busfuhrpark ist modern und barrierefrei in Niederflur-Technik sowie mit Rampe auszustatten
- Busse mit Linienverlaufsanzeige in den Fahrzeugen,
- Entwerter, Haltestellenansagegerät, Ziel- und Liniennummernanzeige an den Fahrzeugen
- Durchschnittliches Alter des Busfuhrparks 8 Jahre
- Ausschließliche Beschaffung von Bussen mit den technisch neuesten verfügbaren Abgasstandards
- Ab dem Jahr 2021 Beschaffung von Bussen mit Elektroantrieb im Rahmen der Verfügbarkeit, der Einsatzmöglichkeit und der Wirtschaftlichkeit
- Vorhaltung einer Leitstelle zur Steuerung des Busverkehrs während der gesamten Betriebszeit
- Hohe Zuverlässigkeit mit einer Pünktlichkeit von 95 %
- Abstimmung der Abfahrtszeiten der Linien am Zentralen Omnibusbahnhof
- Vorhaltung eines Kundencenters am Zentralen Omnibusbahnhof zur persönlichen Beratung und zum elektronischem Fahrscheinverkauf (Öffnungszeiten Montag bis Freitag von durchschnittlich 8 Stunden)

- Vorhaltung von mindestens 5 weiteren Vertriebsstellen mit elektronischem Ticketverkauf im gesamten Stadtgebiet sowie von Fahrscheinverkaufsautomaten an wichtigen Umstiegs- und Endhaltestellen
- Vorhaltung einer Schließfachanlage am Zentralen Omnibusbahnhof mit mindestens 30 Fächern
- Erschließung des Stadtgebiets über Haltestellen mit einem Einzugsradius von durchschnittlich 300 m
- Mindestens zweimal jährlich Schulung und Ausbildung des Fahrpersonals in den Bereichen Kundenorientierung und Tarif
- Regelmäßige und bedarfsorientierte Müllentsorgung, Reinigung und Unterhalt der Haltestellen
- Winterdienst an den Haltestellen
- Regelmäßige (mindestens vierteljährlich) und bedarfsorientierte Reinigung der Haltestelleneinrichtungen einschl. der Unterstellmöglichkeiten
- Vorhaltung von mind. 100 Unterstellmöglichkeiten an den Haltestellen

ENTWURF

3 Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg

Ausgangslage

Bei grenzüberschreitenden Verkehren bedarf es der gegenseitigen Abstimmung der Aufgabenträger unter Beteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen.

Daher hatten der Stadtrat Bamberg (28.1.2009) und der Kreistag Bamberg (15.12.2008) in ihren Gremien beschlossen, dass Landkreis und Stadt den VGN beauftragen einen Nahverkehrsplan zu erstellen „als Grundlage für die Festlegung und Finanzierung zukünftiger qualitätsverbessernder Maßnahmen im ÖPNV. Stadt und Landkreis streben an, qualitätsverbessernde Maßnahmen im ÖPNV zu realisieren und **gemeinsam zu finanzieren.**“

3.1 Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan

Während grenzüberschreitende Linien gemeinsam geplant und gemeinsam, **einvernehmlich finanziert werden**, ist jeder Aufgabenträger für die Verkehre allein zuständig, die innerhalb seiner Grenzen verlaufen.

Somit entstehen zwei getrennte lokale Nahverkehrspläne, die aufgrund ihrer verkehrlichen Verflechtungen im grenzüberschreitenden Verkehr eine Abstimmung beider Nahverkehrspläne erforderlich macht.

Die bestehenden Nahverkehrspläne von Stadt und Landkreis enthalten daher ein wortgleiches Kapitel, um die gemeinsam festgelegten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen.

Die Fortschreibung der Nahverkehrspläne konkretisiert die Maßnahmen auf der Grundlage durchgeführter Analysen und Untersuchungen externer Planungsbüros.

3.2 Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzungen und Handlungserfordernisse im grenzüberschreitenden Verkehr

Mit der Gründung einer Klimaallianz am 23.09.2008 zwischen Landkreis und Stadt Bamberg verpflichten sich die Partner, „in ihrem Wirkungskreis aktiv für die Ziele des Klimaschutzes einzutreten.“ „Sie erkennen den nachhaltigen Schutz des Klimas...als eine unverzichtbare gemeinsame Aufgabe an.“

Mit dem Beitritt des Landkreises Bamberg zum Verein Klima-Bündnis e.V. im Jahre 2009 ist das Ziel verbunden, den CO₂-Ausstoß alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren.

Zur Senkung des CO₂-Ausstoßes soll auch der Verkehrssektor beitragen. Daher wird durch entsprechende Maßnahmen eine Verringerung des PKW-Aufkommens durch Erhöhung des Mitfahreranteils bzw. durch Umstieg auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) angestrebt.

Ziele:

- Reduzierung des CO₂- Ausstoßes entsprechend des Klima-Bündnisses alle 5 Jahre um 10 %,
- Erhöhung Modal-Split (Umweltverbund: ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr),
- Reduzierung Anteil PKW durch Erhöhung Besetzungsgrad, Steigerung ÖPNV-Anteil auf verkehrsrelevanten Verkehrsachsen.

Der **Nahverkehrsplan** legt vorrangig den Umfang des zukünftigen ÖPNV-Angebotes wie Takt, Fahrplanabstimmung Regionalverkehr / Stadtverkehr, Verknüpfung Regionalbus / Stadtbus / Schiene, sowie dessen Qualität (z.B. Busausstattung) fest.

Unterstützende Maßnahmen für den Umstieg auf den ÖPNV

Begleitend sind weitere Maßnahmen (vgl. VEP 2030 der Stadt Bamberg) zu ergreifen, die zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl und einer Reduzierung des PKW-Verkehrs führen. Dies betrifft insbesondere die Parkraumbewirtschaftung und die Busbeschleunigung (z.B. Busspuren, Bus Vorrangschaltung), aber auch die Förderung z.B. von Jobtickets. Ziel ist eine Verringerung des PKW-Verkehrs durch Förderung des Umstieges auf einen attraktiven ÖPNV sowie durch eine Erhöhung des PKW-Mitfahreranteils und Fahrradverkehrs.

Maßnahmen:

- Optimierung des ÖPNV-Angebotes (Abstimmung Stadt-und Regionalbus) auf den ausgewählten Verkehrsachsen,
- Qualitätsanpassung Regionalbus/Stadtbus,
- Integration der Regionalbusse in das Busbeschleunigungssystem (Busvorrangschaltung) der Stadt,
- Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Stadt Bamberg,
- Bedarfsgerechter Ausbau von P+R-Anlagen,
- Bedarfsgerechter Ausbau Mobilstationen,
- Betriebliches Mobilitätsmanagement,
- Optimierung der Verknüpfung zwischen Stadtbussen und Regionalverkehr am Bahnhof Bamberg (langfristig Regionaler Omnibusbahnhof) und in der Stadtmitte (ZOB inklusive südliche Promenadestraße).

3.3 Planungsgrundlagen

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Um eine optimale verkehrliche Abstimmung bei der Planung auf den grenzüberschreitenden Linien zu gewährleisten, ist eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten vorgesehen. Der Landkreis Bamberg hat zwischenzeitlich ein landkreisweites Linienbündelungskonzept erstellt, das auch die relevanten Verkehrsachsen nach Bamberg beinhaltet. Als einheitlichen Harmonisierungszeitpunkt der Linienbündel hat der Landkreis den 31.07.2024 gewählt.

Das ÖPNV-Angebot auf den betroffenen Linien der Stadtwerke Bamberg, die derzeit in den Landkreis Bamberg fahren oder zukünftig eine Erschließungsfunktion für den Landkreis übernehmen, soll bis 31.07.2024 bestehen bleiben. Die Genehmigungen der betreffenden Linien der Stadtwerke Bamberg werden daher bis zu diesem Zeitpunkt verlängert. Für den Zeitraum ab August 2024 sind auf der Grundlage der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes des Landkreises Bamberg Änderungen auf diesen Linien möglich.

Gemeinsam zu überplanende Korridore

Korridore	Stadt- bus- Linien	Regional-bus Linien	Überpla- nung zum*
1. Bamberg – Memmelsdorf - Scheßlitz	907; 917; 927	963; (966; 968); 969	31.07.2024
2. Bamberg – Bischberg - Viereth- Trunstadt/Priesendorf	906	994; 995; 952	31.07.2024
3. Bamberg – Debring/Stegaurach – Burgebrach/Walsdorf – Lisberg	912	989; 991;	31.07.2024
4. Bamberg - Hallstadt	904; 960 OVF	957; 952; 956; 940; 941	31.07.2024
5. Bamberg - Pettstadt	918	978; 982; 991	31.07.2024
6. Bamberg - Litzendorf	902 od. 920	970; 971; (976), 975	31.07.2024
7. Bamberg - Gundelsheim	914	963; 969	31.07.2024

976 ab 01.08.18 integriert in 975. 966 und 968 ab 01.08.19 in 963 integriert.

*Der Überplanungszeitpunkt 31.07.2024 ergibt aus dem landkreisweiten Harmonisierungszeitpunkt der Linienbündel.

Wesentliche Planungsgrundlagen für die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplanes sind:

- Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 der Stadt Bamberg,
- die Haushaltsbefragung entlang der drei Verkehrsachsen (Bamberg – Bischberg – Viereth-Trunstadt, Bamberg – Memmelsdorf – Scheßlitz, Bamberg – Stegaurach –

Burgebrach – Ebrach/Schlüsselfeld) von Landkreis und Stadt Bamberg aus dem Jahr 2015,

- das Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg.

3.3.1 Verkehrsentwicklungsplan 2030 Stadt Bamberg

Der ganzheitliche Ansatz, alle Verkehrsträger gemeinsam zu betrachten, findet sich im Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030 (Analysebericht) wieder und stellt hierdurch eine wechselseitige Verbindung zum Nahverkehrsplan her.

Es sind zwei Themenschwerpunkte, die mittelbar die Nutzung des ÖPNV beeinflussen:

- Vorrang des ÖPNV durch Busbeschleunigungsmaßnahmen,
- Parkraumbewirtschaftung einschl. P+R-Anlagen und Bike-Ride-Anlagen.

Busbeschleunigungsmaßnahmen

Busbeschleunigungsmaßnahmen wie Busspuren und Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen tragen wesentlich zur Fahrplanstabilität (Pünktlichkeit) bei. Busspuren können insbesondere im Berufsverkehr die Fahrzeiten auch gegenüber dem PKW verbessern und stärken ebenfalls zur Attraktivität des ÖPNV.

Eine schrittweise Umsetzung der Maßnahmevorschläge aus dem VEP 2002 ist bereits erfolgt und sollte weiter zügig umgesetzt werden.

Die Regionalbusse sollen ebenfalls an den Beschleunigungsmaßnahmen der Stadt partizipieren und mit der entsprechenden technischen Ausstattung ausgerüstet werden.

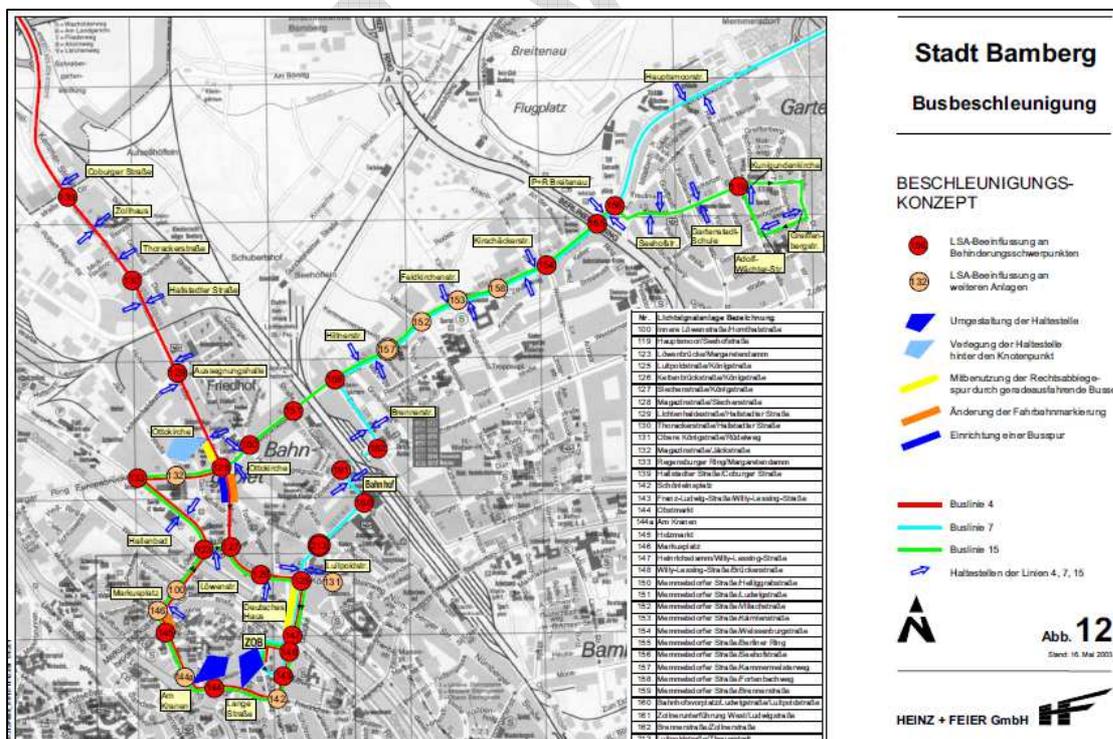


Abb.8: Busbeschleunigung: Beschleunigungskonzept, Stadt Bamberg – Zuwendungsantrag Busbeschleunigung, Teil A: Erläuterungsbericht, 2003

Parkraumbewirtschaftung und Park & Ride

Nachweislich haben die Parkplatzverfügbarkeit als auch die Höhe der Parkgebühren Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung.

Die drei offiziellen P+R-Anlagen (P+R Kronacher Straße 392 Stellplätze, P+R Bahnhof Brennerstraße 114 Stellplätze, P+R Heinrichsdamm 800 Stellplätze) bieten derzeit attraktive Verknüpfungen zum ÖPNV.

Eine schrittweise Umsetzung der Maßnahmenvorschläge im Bereich Parkraumbewirtschaftung und P+R aus dem VEP 2002 ist weiter zu verfolgen:

- *Optimierung **Parkraumbewirtschaftung** (z. B. sukzessive und am Bedarf [v. a. der Bewohner] orientierte Anpassung und Erweiterung der bewirtschafteten Bereiche; Plakette für Handwerker, soziale Dienste u. ä.).*
- **P+R-Anlagen** (P+R-Anlagen Bamberg-Nord und Gaustadt/Bischberg nicht umgesetzt), Kapazitätsausbau.

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030, Analysebericht, S.28

3.3.2 Haushaltsbefragung Stadt und Landkreis Bamberg

Um eine verlässliche Datengrundlage für die im NVP 2012 gemeinsam zu überplanenden Achsen

- Bamberg – Bischberg – Viereth-Trunstadt
- Bamberg – Memmelsdorf – Scheßlitz
- Bamberg – Stegaurach – Burgebrach – Ebrach/Schlüsselfeld

zu erhalten, haben der Landkreis Bamberg und die Stadt Bamberg 2015 das Marktforschungsinstitut Target Group GmbH beauftragt, im Rahmen einer Haushaltsbefragung das Mobilitätsverhalten³ abzufragen. Ebenfalls wurden für die zu untersuchenden Verkehrsachsen alternative ÖPNV-Angebote vorgestellt und von den Befragten bewertet. Auf dieser Grundlage wurden vom Gutachter Vorschläge für die Angebotsgestaltung der einzelnen Verkehrsachsen vorgenommen. Der Schülerverkehr ist separat zu betrachten.

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Die Befragungsergebnisse beziehen sich nur auf befragte Personen, die entlang der oben genannten 3 Achsen wohnen.

Ziele innerhalb der Stadt Bamberg

- **ZOB in Bamberg** ist wichtigstes Ziel.

Fahrtzeiten, Verbindungsqualität und Angebotsausweitung

- Mit zunehmender Entfernung sind Landkreisbürgern **kurze Fahrtzeiten** wichtiger als eine dichte Haltestellenfolge.

³ zurückgelegte Wege an zwei Tagen

- Mehrheit der im Landkreis Befragten sehen Verbesserungsbedarf bei den **Anschlüssen** sowie **Direktverbindungen**, insbesondere wünschen sie durchgehende Verbindungen zum **Bahnhof Bamberg** mit schlanken Umsteigezeiten.
- Ein geringer Teil akzeptiert **Umsteigen**, wenn damit eine **Ausweitung** des Fahrten-Angebotes einhergeht.
- Die meisten der Befragten im Stadtgebiet Bamberg sind mit Angebot zufrieden.

Restriktionen im MIV

- Deutliche Unterschiede zwischen Landkreis und Stadt Bamberg Befragten.
- „Die Mehrheit der befragten Personen im Landkreis würden *häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wenn das Parkplatzproblem in Bamberg größer wird.*“
- In den befragten Stadtgebieten pflichten dieser Aussage die meisten Probanden jedoch überhaupt nicht bei.

Busbeschleunigung

- *Wenn die Straßen stärker durch Staus verstopft sind und die Busse durch Ampelschaltung Vorfahrt vor dem Pkw haben*, stimmt die Mehrheit der Probanden zu bzw. teilweise zu, dann häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Image Stadtbus / Regionalverkehr

- Zwischen 35 % der Befragten (Bischberg) und 40 % (Memmelsdorf/Drosendorf) wussten nicht, dass sie auch den Regionalbus nach Bamberg nutzen können.

Quelle: Durchführung einer Haushaltsbefragung im Landkreis und in der Stadt Bamberg, 2015, S.90

3.3.3 Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg

Der Landkreis Bamberg hat 2017 vom Planungsbüro plan:mobil ein Mobilitätskonzept erarbeiten lassen, dessen Entwurf sich derzeit in der finalen Abstimmung befindet. Eine Beschlussfassung ist für das erste Quartal 2018 vorgesehen.

Das Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg verfolgt einen intermodalen Ansatz, d.h., dass neben dem ÖPNV eruiert wird, wie durch Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger wie ÖPNV, PKW (einschließlich CarSharing), Fahrrad und die Förderung alternativer elektrischer Antriebe (eMobilität) Mobilität umweltverträglich gestaltet werden kann.

Zusammenfassung Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes

Die nachfolgenden zusammengefassten Ergebnisse betreffen insbesondere den Verkehr zwischen dem Landkreis Bamberg und der Stadt Bamberg:

Fahrtzeiten, Verbindungsqualität und Angebotsausweitung

- Vorrangig **direkte Verbindungen** zwischen Landkreis zum Oberzentrum Bamberg,
- **Beschleunigung** der Regionalbusverkehre auf den wichtigen Korridoren,
- **Verdichtung** des Bedienungsangebotes auf den Korridoren,

Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Image

- **Niederflurfahrzeuge** sind nur selten im Einsatz (Barrierefreiheit). Verbesserung der Fahrzeugqualität,
- Die **Fahrgastinformation** am Fahrzeug ist für Neukunden schwer verständlich, im Fahrzeug fast nicht vorhanden. Verbesserung der Fahrgastinformation am und im Fahrzeug.
- Das **Image** des Regionalbusses ist im Vergleich zum Stadtbusangebot in den Stadt-Umland-Gemeinden schlecht. Ein einheitliches **Design** ist nicht gegeben. Verbesserung der Regionalbusse durch einheitliches Design und offensive Vermarktung.

Alltagsradverkehr

- Es fehlt ein zusammenhängendes Radwegenetz mit sicherer und direkter Wegeführung für Alltagsnutzer mit entsprechender Infrastruktur, Information, Vermarktung und Wegweisung sowie Verknüpfungen innerhalb des Netzes auch zum ÖPNV.
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Alltagsradfahrer,
- Stärkung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV,
- flächendeckende Schaffung sicherer Abstellanlagen.

Elektromobilität

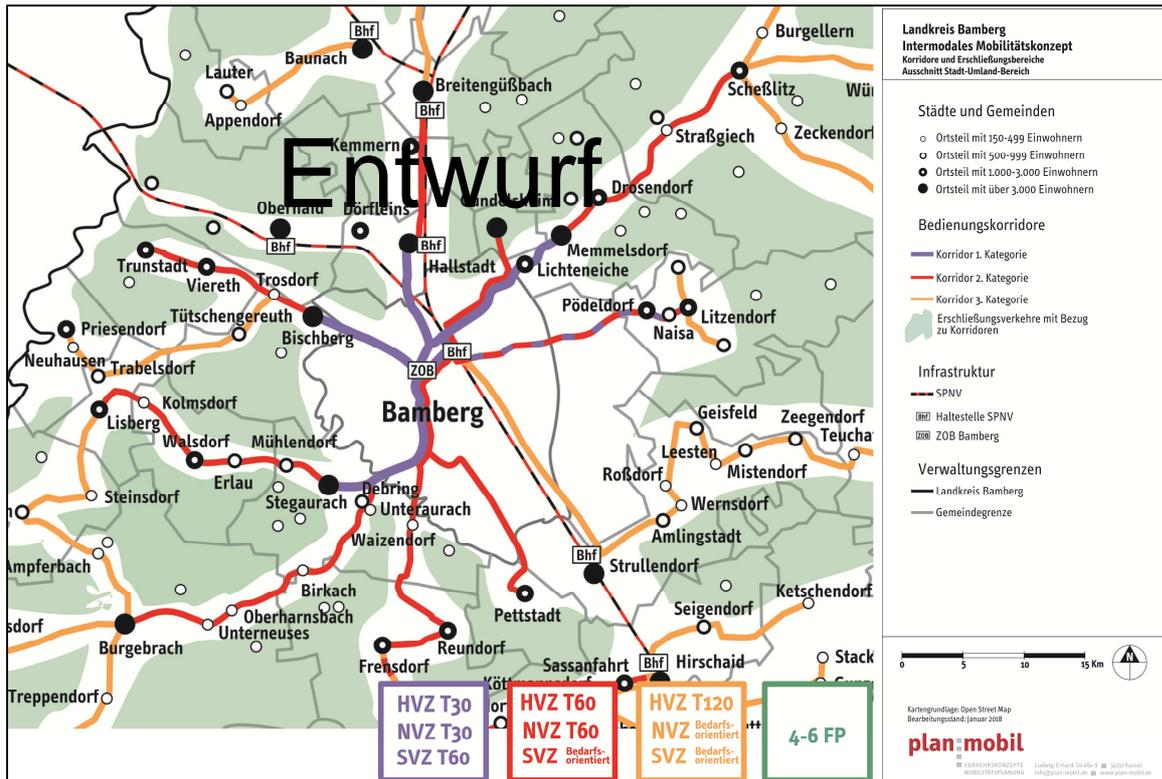
- Innovative Ansätze wie die Einrichtung von Modellräumen für Experimentierfelder z. B. zum autonomen Fahren sollten dabei berücksichtigt werden. Flächendeckende Ladestationen insbesondere auch an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV.

3.3.4 Maßnahmenvorschläge

Auf der Grundlage der bestehenden Nahverkehrspläne, des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Bamberg sowie den aus der Haushaltsbefragung und dem Mobilitätskonzept sich ergebenden Handlungserfordernissen werden für die 7 gemeinsam zu überplanenden Korridore nachfolgende Maßnahmenvorschläge abgeleitet.

Korridore und Angebotsdefinition

Für die gemeinsam zu überplanenden Korridore, in denen Überlappungen von Regionalbus und Stadtbus bestehen, wird die Bedienungshäufigkeit anhand von Kategorien definiert.



Karte 1: Rahmenkonzept: Korridore und Angebotsdefinition

Primär lassen sich die gemeinsam zu überplanenden Korridore in 3 Kategorien unterteilen:

Korridorkategorie	Charakterisierung
1. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z.B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren. • Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden.
2. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen, z.B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Oberzentren und zwischen Mittel- und Grundzentren.
3. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenztem Nachfragepotenzial.

Tabelle 1: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz

Entsprechend der Netzkategorie wird die Mindestbedienung festgelegt:

Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ	NVZ	SVZ
Korridor 1. Kategorie	T 30	T 30	T 60
Korridor 2. Kategorie	T 60	T 60	Bedarfsorientiert
Korridor 3. Kategorie	T 120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert

Tabelle 2: Bedienungsqualität für den Landkreis Bamberg

Somit ergibt sich auf den zu überplanenden Korridoren und damit verbundenen Streckenabschnitten folgendes Bedienungsangebot.

Korridore	Kategorie	HVZ / NVZ / SVZ (Takt)
1. Bamberg – Memmelsdorf – Scheßlitz		
- Abschnitt: Bamberg – Memmelsdorf (-Drosendorf)	1	30 / 30 / 60
- Abschnitt: (Drosendorf-) Memmelsdorf – Scheßlitz	2	60 / 60 / BF*
2. Bamberg – Bischberg – Viereth-Trunstadt/Priesendorf		
- Abschnitt: Bamberg – Bischberg	1	30 / 30 / 60
- Abschnitt: Bischberg – Viereth-Trunstadt	2	60 / 60 / BF*
- Abschnitt: Bischberg – Priesendorf)	3	120 / BF* / BF*
3. Bamberg – Debring/Stegaurach – Burgebrach/Lisberg		
- Abschnitt: Bamberg – Stegaurach	1	30 / 30 / 60
- Abschnitt: Bamberg – Debring – Burgebrach	2	60 / 60 / BF*
- Abschnitt: Stegaurach – Lisberg	2	60 / 60 / BF*
4. Bamberg – Hallstadt	1	30 / 30 / 60
5. Bamberg – Pettstadt	2	60 / 60 / BF*
6. Bamberg – Litzendorf	1 / 2	30-60 / 60 / BF*
7. Bamberg – Gundelsheim	2	60 / 60 / BF*

*BF = Bedarfsfahrt

Tabelle 3: Bedienungsqualität auf definierten Korridor-Abschnitten

Die formulierte Bedienungsqualität greift das von der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung empfohlene und für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Bamberg vorgesehene Taktraster auf.

Dieses gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Zu beachten ist, dass sich das Bedienungsangebot auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmter Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann.

Wo nicht andere planerische Ziele (Herstellung von Umsteigemöglichkeiten bzw. Anschlüssen) entgegenstehen, sind die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abzustimmen, dass es zu einer leicht merkbaren Taktverdichtung kommt.

Der **Schülerverkehr** ist aufgrund fester Schulzeiten **gesondert zu betrachten** und im Konfliktfall vorrangig zu bewerten.

Die **Umsetzung des Linienskonzeptes** soll im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes zum **Sommer 2024** erfolgen.

Die Anpassung des **Fahrzeugstandards** sowie der Barrierefreiheit soll sukzessive bis **Sommer 2024** abgeschlossen sein.

Rahmenkonzept

- Neuordnung des Liniennetzes und des Bedienungsangebotes auf den o.g. Korridoren mit dem Ziel möglichst direkter und damit schneller Linien und Fahrten zwischen den Zentren des Landkreises und dem Oberzentrum Bamberg.
- **Überprüfung** der teilweise zeitlich **parallel verlaufenden** bestehenden **Stadtbuslinien** mit **Regionalbuslinien** hinsichtlich der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile des jeweiligen Angebotes und Abstimmung eines integrierten Regionalbus- und ggf. Stadtbusangebotes für die Stadt-Umland-Gemeinden.
- **Bedienungsangebot** entsprechend der Festlegungen im Rahmenkonzept im 30-, 60- oder 120-Minuten-Takt (oder vergleichbar) während der definierten Bedienungszeiten (Schul- und Ferientag sowie am Wochenende), vorrangig im Linienverkehr, in den **Randzeiten** und auf einzelnen schwächer nachgefragten Abschnitten auch als **bedarfsgesteuerte Bedienungsformen**.
- **Prüfung** der Einrichtung von **Expressbusfahrten** mit ausgewählten Halten zu den nachfragestarken Verkehrszeiten für weitere Fahrzeitverkürzungen.
- Überplanung des **Schülerverkehrs** mit der Zielrichtung, auch auf diesen Relationen direktere und schnellere Fahrtmöglichkeiten von und zu den Schulstandorten zu erreichen.
- **Verknüpfung** am Bahnhof Bamberg vorrangig an den RegionalExpress (RE) von/nach Erlangen / Nürnberg, Verknüpfung ZOB zu den Stadtbuslinien.

Fahrzeugstandards ÖPNV

- Grundlage hierfür sind die Vorgaben des VGN zur Fahrzeugausstattung. Die Qualitäten beinhalten u. a. Vorgaben zum niederflurigen Ein- und Ausstieg, der Vorhaltung

einer ausreichend dimensionierten Mehrzweckfläche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren, Fahrrädern etc. sowie Vorgaben zur Fahrgastinformation in den Fahrzeugen (ggf. auch Kontrolle von E-Tickets).

- Die Verbesserung der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Barrierefreiheit ist bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Dies beinhaltet auch eine Abstimmung bei den Bordsteinhöhen.
- Auf den Regionalbusverkehren werden sukzessive verbesserte Fahrzeugqualitäten umgesetzt (Ausnahmen können für nur vereinzelt, insbesondere im Schülerverkehre eingesetzte Fahrzeuge vorgesehen werden). Ziel ist hier, eine vergleichbare Fahrzeugqualität zu den auf den bestehenden Stadtbuslinien eingesetzten Bussen zu erreichen. Dies beinhaltet auch die Ausstattung mit den erforderlichen technischen Systemen für eine Ansteuerung der LSA-Anlagen im Stadtgebiet Bamberg.

Gewährleistung Anschlussmobilität

- Die Gewährleistung von Anschlüssen soll unternehmensübergreifend mittels des RBL/ITCS-Systems erfolgen. Ausnahmen hiervon sind für Fahrzeuge wie Schülerverkehrsverstärker zugelassen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen und nur an Schultagen verkehren.
- Die Verkehrsunternehmen sind ferner zur Teilnahme an DEFAS Bayern-Info verpflichtet, um verbundweit Echtzeitinformationen für Kunden nutzbar zu machen.

Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg und in der Bamberger Innenstadt (ZOB)

- Die Verknüpfungspunkte Bahnhof Bamberg und ZOB (Innenstadt) werden mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes an Bedeutung gewinnen. Für eine attraktive Gestaltung eines modernen multimodalen Verknüpfungspunktes mit Ausstattung als Mobilstation ist ein umfangreiches Verkehrs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das den Belangen der Barrierefreiheit der ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen, der Stadtplanung und weiterer beteiligter Akteure umfassend Rechnung tragen soll.
- Die Regionalbuslinien können aus Kapazitätsgründen die Haltepositionen am ZOB (Mittelinsel) nicht anfahren, sondern halten an verschiedenen Haltepositionen in der Promenadenstraße, teilweise aber auch in der Willy-Lessing-Straße. Die Umsteigesituation ist aufgrund der nicht einsehbaren und teilweise längeren Fußwege sehr unübersichtlich.

Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulasträger und den lokalen Akteuren.

Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere Nutzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV

- Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere intermodale Nutzung der Verkehrsmittel insbesondere auf Strecken mit bewegter Topographie durch Einsatz von Bussen mit

Mehrzweckfläche, ggf. bei stärkerer Inanspruchnahme auf einzelnen Strecken auch durch Ausstattung der dort eingesetzten Fahrzeuge mit **Fahrradgepäckträger** am Heck.

- Verdeutlichung, dass keine Mitnahmegarantie z.B. im Konfliktfall mit anderen Fahrgästen mit Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren etc. besteht.
- Offensive Vermarktung der Möglichkeiten der Fahrradmitnahme

Zusammenfassung

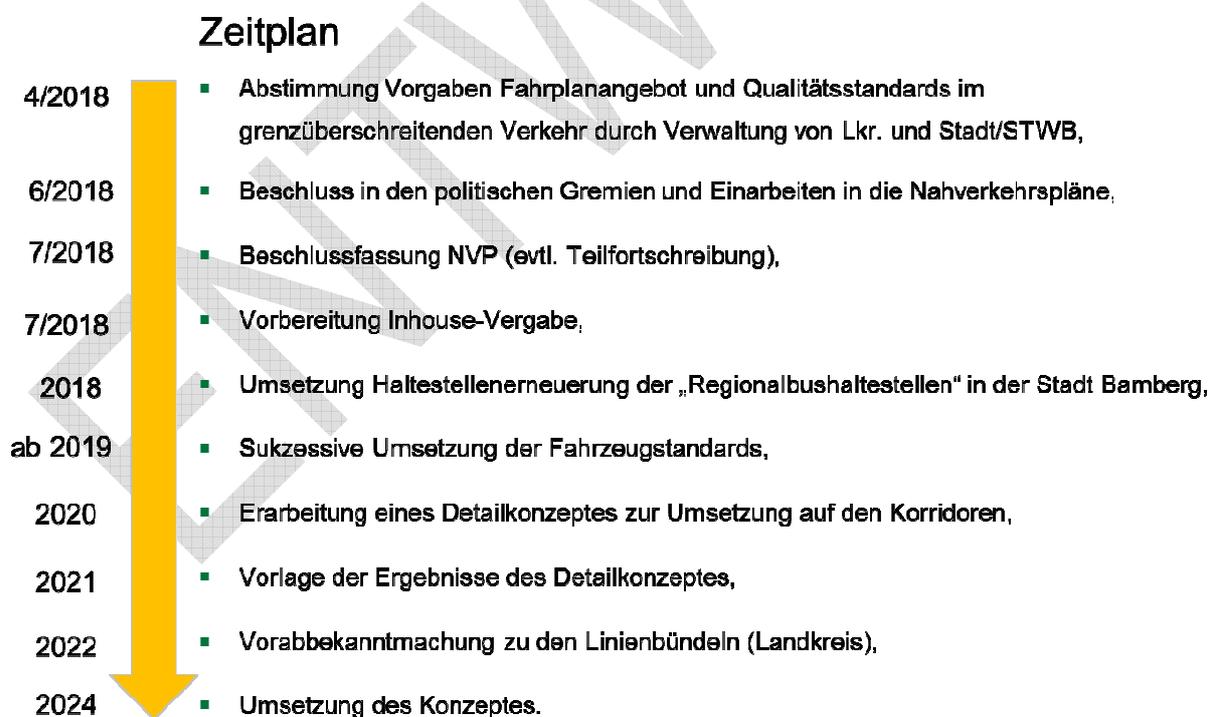
Aufwertung des Image des Regionalbusverkehrs – auch gegenüber dem Stadtbus Bamberg –, um den Regionalbusverkehr als zuverlässiges, attraktives und modernes Mobilitätsangebot zu platzieren.

Zusammenwirken verschiedener Bausteine des Maßnahmenkonzepts:

- Vertaktetes Bedienungsangebot auf den Verkehrskorridoren,
- Verknüpfungspunkte Bus/Bahn und Bus/Bus ausbauen,
- einheitliches Fahrzeugdesign und Qualitätsstandards,
- Einsatz von modernen Niederflurfahrzeugen,
- aktuelle Fahrgastinformation,
- koordiniertes Kommunikations- und Informationsdesign für einen einheitlichen Auftritt.

Zeitplan

Für die Umsetzung ausgewählter Maßnahmenbausteine ist folgender **Zeitplan** vorgesehen:



4 Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)

Um die Umsteigesituation am Bahnhof Bamberg zu optimieren sowie die Weiterentwicklung der betrieblichen Ausgestaltung (Fahrpläne, Linienverläufe) des Busverkehrs in Stadt und Landkreis Bamberg zu verbessern, wird seitens der Stadt und des Landkreises Bamberg der Bau eines gemeinsam finanzierten regionalen Omnibusbahnhofes am derzeitigen Bahnhof Bamberg angestrebt.⁴

Notwendig wird dies zum einen durch die momentane bauliche Bestandssituation im Vorbereich des Bahnhofes. Die disperse Verteilung der Bushaltestellen auf eine Vielzahl an Standorten erschwert für Fahrgäste nicht nur die Orientierung, sondern es ergeben sich hierdurch entsprechend lange Fußwege zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Regionalbus/Stadtbuss, Bahn). Die Haltestellenausstattung ist zudem, unter anderem durch teilweise fehlenden Wetterschutz, unbefriedigend.

Ein neu zu errichtender zentraler Regionalbusbahnhof soll durch die bauliche Ordnung der Haltestellenstandorte zur Beseitigung der genannten Mängel beitragen und die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Durch die Standortwahl und bauliche Ausgestaltung sind die genannten Vorteile zu gewährleisten.

Zum anderen ist die Errichtung eines regionalen Busbahnhofes unabdingbar mit der Verbesserung der Betriebskonzeption zu verknüpfen.

Bei derzeitiger Betrachtung lassen sich Einschränkungen in der betrieblichen Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrssystems feststellen.

Während die Regionalbuslinien primär den Bahnhof als Endhaltepunkt aufweisen und Umsteigemöglichkeiten zur Bahn bieten, ist für den Stadtverkehr Bamberg der zentrumsnahe ZOB der zentrale Umsteigeknoten (ZOB 26 Stadtbuslinien, Bahnhof 11 Stadtbuslinien).

Ziel sollte es für den Fahrgast sein, der mit dem Regionalbus oder Stadtbuss aus dem Landkreis nach Bamberg fährt, umsteigefrei sowohl den Bahnhof zu erreichen als auch ohne weiteren Umstieg Anschluss an die Stadtbusse zu erhalten.

Durch die Verlegung eines Großteils der Regionalbuslinien, die bisher die Haltestelle Willy-Lessing-Str. angefahren haben, zum ZOB (Promenade / ZOB) konnte bereits eine verbesserte Verknüpfung vom Regionalverkehr zum Stadtverkehr erreicht werden. Die engen städtebaulichen Gegebenheiten dort, lassen jedoch keine Erweiterung zu.

⁴ Kreistag Bamberg (15.12.2008: „Der Landkreis Bamberg erklärt seine Bereitschaft, sich an den Infrastrukturmaßnahmen am Bahnhof (ROB) zu beteiligen. Der Kreistag nimmt zur Kenntnis, dass die Stadt Bamberg eine Beteiligung in Höhe von 50 % aus 4 Mio. € für sachgerecht hält.“

Defizite werden weiterhin in einer Verknüpfung von Stadtverkehr / Regionalverkehr und Schiene gesehen.

Bisher enden die überwiegenden Fahrten der Regionalbusse aus Richtung Memmelsdorf am Bahnhof. Um z.B. zum Klinikum zu gelangen, ist jeweils ein Umstieg auf den Stadtverkehr am Bahnhof und am ZOB notwendig. Hingegen müssen insbesondere Fahrgäste aus den Umlandgemeinden Bischberg und Stegaurach, die mit dem Stadtverkehr nach Bamberg fahren und weiter auf die Bahn umsteigen wollen, am ZOB auf eine weitere Stadtbuslinie wechseln.

Die nach Bamberg fahrenden Regionalbusse hingegen halten zwar in Bamberg zentrumsnah an den Haltestellen Markusplatz oder Deutsches Haus, bieten aber keine direkte Umsteigemöglichkeit zu den Stadtbussen.

Im Ergebnis wird die Realisierung eines regionalen Busbahnhofes für notwendig gehalten.

Ein ROB könnte Platz für zusätzlich notwendig werdende Bushalte schaffen und zwar sowohl für Stadtbusse als auch für Regionalbusse, die zukünftig an den Bahnhof angebunden werden sollen. Zudem ergibt sich im Zuge der Haltestelleneinrichtung ein bislang so nicht vorhandener, betrieblicher Gestaltungsspielraum, der durch verbessernde Maßnahmen in der Linien- und Fahrplangestaltung genutzt werden muss.

Es wird angestrebt, im Rahmen der Bahnsteigverlängerung am Bahnhof Bamberg, verbunden mit der Erneuerung der Unterführung der Zollnerstraße, den Regionalen Omnibusbahnhof zu errichten.

5 Verkehrspolitische Ziele

Mit der Festlegung von Grenz- bzw. Richtwerten anhand der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (BayLeitlinie) definiert der Aufgabenträger die „Ausreichende Verkehrsbedienun^g“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG. Der Grenzwert stellt dabei eine Mindestanforderung an den ÖPNV und der Richtwert einen „guten ÖPNV-Standard“ dar.

5.1 Zielvorgaben und finanzielle Rahmenbedingungen

Die Zielvorgaben leiten sich primär aus den gesetzlichen Grundlagen des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Art. 2, 3, 4, 13 BayÖPNVG) ab.

Diese Ziele werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben differenziert und insbesondere um die Aspekte Umwelt-/ Klimaschutz, Wettbewerb und Tarif ergänzt.

5.1.1 Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG

5.1.1.1 Ausreichende Verkehrsbedienun^g

Bei der Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienun^g“ entsprechend der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird als ÖPNV-Standard - unter dem **Vorbehalt der Finanzierbarkeit** - der **Richtwert (guter ÖPNV-Standard)** angestrebt.

5.1.1.2 ÖPNV als Daseinsvorsorge

Mit der Definition einer „Ausreichenden Verkehrsbedienun^g“ im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) will die Stadt im Rahmen der Daseinsvorsorge zur **Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** beitragen. Hierbei soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt und damit den Vorgaben des Art. 4 ÖPNVG⁵ Rechnung getragen werden.

5.1.1.3 Mobilitätseingeschränkte Personen

Nach § 8 (3) **PBefG** sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan werden **Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen** getroffen. Hierzu wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

⁵ Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen.

5.1.1.4 Allgemeine Zielvorgaben

Angebotsorientiert für den Schüler- und Berufsverkehr

Vorrangig soll für den Schüler- und Berufsverkehr das Angebot des ÖPNV als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen (angebotsorientiert).

Nachfragebedingt für den Besorgungs- und Freizeitverkehr

Das Angebot des allgemeinen ÖPNV soll auch den **Versorgungsverkehr** (Einkauf, Behörden-, Arztbesuche etc.) sowie den Freizeitverkehr entsprechend der Nachfrage abdecken (nachfrageorientiert).

5.1.2 Finanzielle Rahmenbedingungen

5.1.2.1 Überprüfung der Auslastung

Die **Auslastung des Verkehrsangebotes soll laufend überprüft werden**; schlecht ausgelastete Maßnahmen sind zu hinterfragen.

Eine **Steigerung der Verkehrsnachfrage** im ÖPNV ist, wenn ausreichende Fahrgastpotentiale zu erwarten sind - unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und vor dem Hintergrund der für den ÖPNV schwer prognostizierbaren demographischen Entwicklung – ein anzustrebendes Ziel.

5.2 Linienbündelung

Die Stadt Bamberg ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Nahverkehr, der die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs obliegt. (BayÖPNVG Art. 8 (1)). Zur Durchführung dieser Aufgaben bedienen sich die Aufgabenträger der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes. (BayÖPNVG Art. 12 (1)).

Nach § 8 Abs. 3 bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dabei hat der Aufgabenträger „ im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienungs, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen.“

Im Nahverkehrsplan definiert der Aufgabenträger diese Anforderungen.

„Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann ... die Genehmigung ... für mehrere Linien gebündelt erteilt werden. (PBefG § 9 (2))

Mit der Bildung eines Linienbündels für den gesamten Stadtverkehr der Stadt Bamberg kommt die Stadt Bamberg als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV den o.g. Forde-

rungen nach, um weiterhin die einheitlichen, hohen Qualitätsstandards im Stadtverkehr Bamberg (vgl. Kap. 2 Qualitätsstandards) zu sichern.

Durch die Bündelung der Linien werden verkehrliche Synergieeffekte genutzt, erlauben linienübergreifende Umläufe und Personaleinsätze und ermöglichen ein zentrales Management sowie eine auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmte umfängliche Planung und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Bamberg.

Eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten der Linien ist bereits erfolgt Die Linienkonzessionen enden für Linien die ausschließlich auf dem Stadtgebiet Bamberg verkehren am 31.05.2019 und für Linien, die auch Gebiete des Landkreises Bamberg mit erschließen am 30.11.2019.

5.3 Klimapolitische Ziele

Die Stadt Bamberg hat sich mit dem Beitritt zum Klima-Bündnis verpflichtet, eine Halbierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) bis zum Jahre 2030 (Basisjahr 1990) zu erreichen. Entsprechende Strategien und Maßnahmen wurden durch das Klimaschutzprogramm „Energie“ beschlossen. Dabei wird der Verkehrssektor als ein bedeutender CO₂-Emitent in Bamberg herausgestellt, wobei 97% der Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden.⁶ Als kurzfristige Handlungsansätze der kommunalen Verkehrspolitik werden der u.a. der Ausbau des Radwegenetzes, eine Steigerung/Verstärkung des ÖPNV-Anteils, Öffentlichkeitsarbeit sowie die Erarbeitung eines Maßnahmenplanes Feinstaub gesehen. Ein Maßnahmenkonzept zur Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxidbelastung ist im Oktober 2012 beschlossen worden⁷.

Hierbei sollen die Hauptschwerpunkte bei der konzeptionellen Erstellung des Maßnahmenkataloges im Bereich Verkehr liegen. „Hauptzielsetzung bei der Auswahl geplanter Maßnahmen ist dabei eine Verringerung bzw. Verlagerung des mIV zusammen mit entsprechender optimierter Verkehrslenkung. Gleichzeitig muss dabei der Optimierung und Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußwegverkehr) große Aufmerksamkeit zukommen.“⁸

5.3.1 Binnenverkehr Stadt Bamberg

Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich die Stadt zum Ziel, durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu Lasten der PKW-(Einzel-) Fahrer und zu Gunsten der PKW-Mitfahrer, sowie des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erreichen.

Als Ziel wird eine **Erhöhung** des Anteils des **Umweltverbundes** von derzeit **59 % auf 75%** im Jahre **2030** angestrebt.

⁶ Sitzungsvorlage Stadtentwicklungssenat, 14.07.2010

⁷ Sitzung des Umweltsenates, 02.10.2012

⁸ Sitzungsvorlage Stadtentwicklungssenat, 20.01.2010

5.3.2 Grenzüberschreitender Verkehr

Der grenzüberschreitende Verkehr im mIV hat seit 1981 in der Stadt Bamberg überproportional zum Binnenverkehr zugenommen. Hingegen ist der Binnenverkehr nahezu gleich geblieben. Hieraus folgt, dass ein Großteil der Verkehrsprobleme durch den von „Außen“ kommenden Verkehr verursacht wird.

Die Stadt Bamberg setzt sich daher das Ziel, auch den mIV-Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs – und damit die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Dies soll gemeinsam in Abstimmung mit dem Landkreis Bamberg erfolgen ((vgl. Kap. 3.2 Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen im grenzüberschreitendem Verkehr)

5.4 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung sollen auch in den Nahverkehrsplan einfließen. Es sind dies die seit Jahrzehnten geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

Dabei spielen nicht nur die Emissionen von CO₂, Feinstaub, NO_x, etc. eine tragende Rolle, sondern auch Lärmemissionen und logistische Probleme, wie z. B. Straßenbelastung, Schaffung von Parkraum.

5.4.1 Zielkonzeption des VEP Bamberg 2030

Im Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030 findet sich der ganzheitliche Ansatz, alle Verkehrsträger gemeinsam zu betrachten, wieder und stellt hierdurch eine wechselseitige Verbindung zum Nahverkehrsplan her.

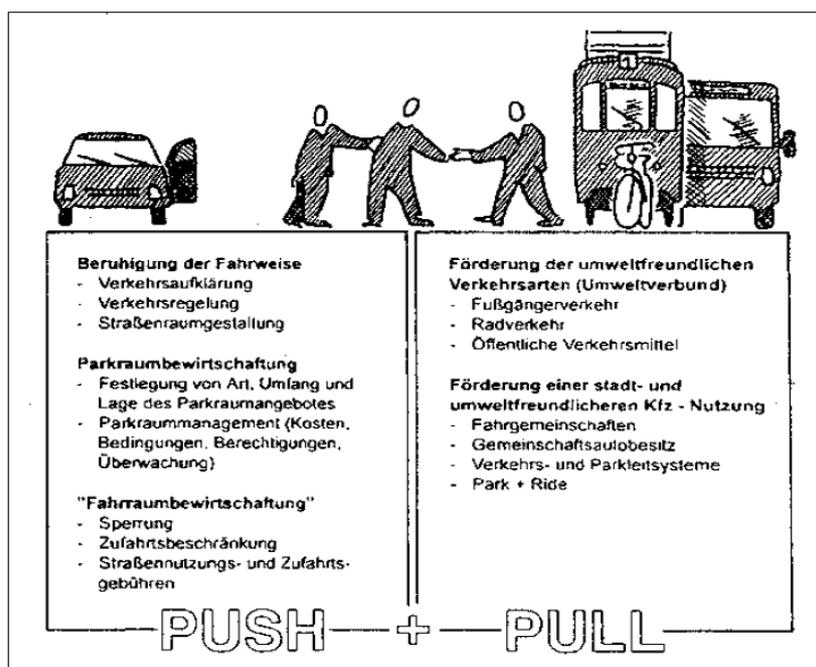
Als Ziele werden daher im Nahverkehrsplan mit aufgenommen:

- Minimierung negativer Umweltauswirkungen und verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs,
- Förderung des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV),
- Förderung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität,
- Gewährleistung der „äußeren Erreichbarkeit“ (Wege in die Innenstadt) für alle Verkehrsmittel, insbesondere die des Umweltverbundes,
- Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Regionalverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der guten Erreichbarkeit,
- Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs,
- Beschleunigung ÖPNV (Busspur, LSA),
- Förderung der E-Mobilität (Bus, PKW, Fahrrad).

5.4.2 Handlungsfelder und Maßnahmen (VEP Stadt Bamberg)

Aus diesen Zielen leiten sich Handlungsfelder und Maßnahmen ab. Aufgrund der Wechselwirkung von mIV-Maßnahmen sowie des Umweltverbundes werden ebenfalls diesbezügliche Maßnahmen aufgenommen.

Diese Wechselwirkung wird auch als PUSH + PULL bezeichnet, d.h. Maßnahmen im mIV führen zum Umstieg auf den ÖPNV.



Grafik: PUSH + PULL-Ansatz für Maßnahmen in der Verkehrsentwicklungsplanung⁹

Lenkung des mIV

- weiterer Abbau von Stellplätzen im innerstädtischen, öffentlichen Straßenraum (Verlagerung in Parkbauten),
- Stärkung dezentraler Angebote für den ruhenden Verkehr, attraktiv mit ÖV bzw. Rad angebunden,
- Nutzung von Freiräumen im Straßenraum durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs (z. B. in dezentrale Parkanlagen).

Förderung der gemeinschaftlichen Nutzung von Angeboten

- Förderung der Nutzung von Carsharing sowie weniger raumbeanspruchenden Verkehrsmitteln.

Förderung des gebrochenen Verkehrs

- stärkere Verknüpfung der Verkehrsmittel, Einrichten von Mobilstationen.

⁹ Abbildung aus Heft V 52 der BAST, „Innenstadtverkehr und Einzelhandel“, entnommen aus VEP Bamberg, Teil C Programmplanung, Endgültige Fassung 2002

Verbesserungen des ÖPNV

- umsteigefreien ÖPNV-Anbindungen von den Stadtteilen zu Hbf. und ZOB,
- regelmäßige ÖV-Anbindung der Verflechtungskommunen als attraktive Alternative zum MIV.

Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs

- Ausbau und Attraktivierung der Fuß- und Radinfrastruktur,
- Definition von Hauptrouten und Qualitätsstandards für den Rad- und Fußverkehr,
- Stärkung der Nutzung von Pedelecs auf regionalen Routen (z. B. Bau von Premium-Radwegen).

Öffentlichkeitsarbeit

- Bewusstseins-schaffung durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit,
- Mobilitätsmanagement in Betrieben, Schulen, Verwaltung.

Die einzelnen Maßnahmen haben in der Regel allein umgesetzt nur eine geringe, oft unbedeutende Wirkung. In der Masse von Verkehrsbewegungen in einer Stadt/einem Landkreis verschwinden Maßnahmen in einzelnen Bereichen. Daher ist es wichtig gebündelt Aktionen durchzuführen.

Folgende Darstellung zeigt, wie entscheidend die Förderung auf der einen Seite und die Beschränkung auf der anderen Seite ist:

Pro mIV	+	pro ÖPNV/Rad/Mitfahrer	Wirkung: sehr gering
Neutral mIV	+	pro ÖPNV/Rad/Mitfahrer	Wirkung: gering
Reduktion mIV	+	pro ÖPNV/Rad/Mitfahrer	Wirkung: erheblich höher

Fördert man alle Verkehrsträger gleich, so wird sich kaum eine Änderung bei den Fortbewegungsgewohnheiten der Menschen einstellen. Auch eine neutrale Haltung gegenüber dem mIV trotz gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes führt nur zu geringen Veränderungen.

Möchte man aber bewusst eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl der Menschen erreichen, so muss der Förderung des Umweltverbundes eine Beschränkung des mIV entgegenstehen

Natürlich muss bei diesen Maßnahmen gewährleistet sein, dass eine Alternative durch den Umweltverbund vorhanden ist, denn die Mobilität der Menschen an sich soll dabei nicht reduziert werden.

Dabei erfolgt die Festlegung der verkehrspolitischen Ziele unter der Bedingung der Machbarkeit.

Für die Gesamtwirkung ist die Summe der Einzelmaßnahmen entscheidend!