

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr:	VO/2011/0171-61-1
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status:	öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen:	
	Datum:	30.05.2011
	Referent:	Ilk Michael
	Amtsleiter:	Lang Harald
	Sachbearbeiter:	Rattel, Manuela
Ein- und Ausstieg für Transferbusse der Flusskreuzfahrer und Regionalbusse in der Innenstadt von Bamberg		
- Verlängerung der Probephase um 1 Jahr		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
30.06.2011	Stadtentwicklungssenat	Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

Sachstand:

In der Sitzung des Stadtentwicklungssenats vom 13.4.2011 wurde nach dem Ende der ersten Probephase in der südlichen Promenade ein weiteres Probejahr – jedoch für den Standort Markusplatz – verabschiedet (vgl. Anlage 1). Die Verwaltung hat nunmehr die Planungen an diesem Standort, wie im Folgenden beschrieben, konkretisiert.

Situation vor Ort:

Die Lage am Markusplatz ist hinsichtlich der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der fünf Linien des regionalen ÖPNV mit 38 Abfahrten (ohne Verstärkerbusse) tagsüber an Schultagen und der Linie 906 im 15-min Takt vom Grundsatz her ähnlich der Situation an der südlichen Promenade:

Die regionalen Buslinien fahren überwiegend in der Mittagszeit ab und kollidieren mit den Zeiten der Flusskreuzfahrer, da die Flusskreuzfahrtgäste hauptsächlich zwischen den Mahlzeiten an Bord die Stadt besuchen. An der südlichen Promenade wurde diese Problematik so gelöst, dass um die Mittagszeit die Transferbusse der Flusskreuzfahrer auf die Willy-Lessing-Straße ausgewichen sind. Auch wenn mehrere Flusskreuzfahrtschiffe gleichzeitig im Hafen lagen, wurde bei Bedarf die Willy-Lessing-Straße als Puffer genutzt. Eine solche Ausweichfläche ist am Markusplatz vor dem Markushaus nicht vorhanden. Durch den Universitätsstandort und die Schulen in der näheren Umgebung verschärft sich die Situation v. a. in der Mittagszeit durch hohes Aufkommen an Fuß- und Radverkehr.

Um zu vermeiden, dass bei solchen Häufungssituationen die Busse dann in zweiter Reihe halten müssen und dadurch die Straße komplett „dicht machen“, muss die Haltestellensituation entzerrt werden. Nach Neueinführung der STVP-Haltestelle Markusplatz der Linie 906 vor dem Universitätseingang (Ersatz für Haltestelle Weide) wurde bereits die Haltestellenanordnung verändert.

Als unbedarfter Betrachter gewinnt man so den Eindruck, dass die Situation in Bezug auf eine Doppelnutzung von Flusskreuzfahrer- und Linienbussen der in der südlichen Promenade entspricht. Das stimmt nur bedingt. Dies geht auch aus den erhaltenen Stellungnahmen der Regionalbusbetreiber zum letzten Sitzungsvortrag vom 13.4.2011 hervor. Zunächst kann die Haltestelle der Linie 906 nicht eingebunden werden, da diese im 15-min Takt verkehrt und die Wahrscheinlichkeit einer Blockade durch einen wartenden

Bus der Flusskreuzfahrer sehr hoch ist. Der Raum der Haltestelle der Stadtbuslinie 906 und der Kreuzung kann wegen der Anfahrbarkeit an den Bordstein und der Nähe zum Kreuzungsbereich nicht genutzt werden. So blieben für die nähere Betrachtung noch die fünf Haltestellen Hasler / Basel / Hümmer / Kuchenmeister / OVF. Der Unterschied liegt darin, dass hier auch Endhaltestellen der Linienbetreiber liegen, wo Zeit bis zur Weiterfahrt gepuffert wird. Dies ist beispielsweise bei der Linie Hasler 940 und auch bei der Fa. Metzner der Fall. Leider erhielten wir nur von drei Busunternehmen Auskunft, so dass lediglich noch die Situation der Fa. Basel geschildert werden kann, die hier ein hohes Schüleraufkommen bei den Fahrgästen zu verzeichnen hat.

Die ersten Planungen für den Markusplatz wurden inzwischen detailliert ausgearbeitet. Da der Straßenraum an den Regionalbushaltestellen für die Doppelnutzung nicht ausreichend ist, wurden – wie bereits im vorigen Sitzungsvortrag angesprochen – weitere Flächen untersucht. Als günstigste Fläche für die Abwicklung der Transferbusse hat sich der Bereich gegenüber den Hausnummern 10 bis 20 auf der anderen Platzseite herauskristallisiert.

Die Einzelheiten sind in Anlage 2 in einer Gegenüberstellung des Bestands zu den Planungen dargestellt bzw. im Weiteren näher beschrieben.

Konzept Flusskreuzfahrer:

In der Gegenüberstellung des Bestands zu den Planungen sind am nördlichen Ast des Markusplatzes die folgenden Maßnahmen mit weiterreichenden Konsequenzen zu erkennen:

- Einführung von 4 zeitlich beschränkten Haltepunkten für Busse (Flusskreuzfahrer von 8 bis 19 Uhr)
- Umkehrung der Fahrtrichtung auf der Nordseite des Markusplatzes
- Anpassung der Haltelinie am Markusplatz entsprechend der Schleppkurve der Busse
- Umwandlung von bestehenden 54 Stellplätzen mit Mischnutzung (Bewohner nachts, tagsüber Kurzzeitparken und Bewohner frei):
 - o Einführung von 25 Nachtstellplätzen für Bewohner im Gebiet H – Holzmarkt/Weide (19 bis 8 Uhr bzw. Haltepunkte für Busse 8 bis 19 Uhr)
 - o Einführung von 29 Bewohnerstellplätzen für Gebiet H
 - o Abmontieren von Parkscheinautomat Nr. 45
 - o Neubeschilderung und Ummarkierung der Parkstände

Bereich Parken:

Im Vergleich der beiden Situationen verschlechtert sich die rechnerische Anzahl der von Bewohnern genutzten Stellplätze von ca. 33 (60%-iger Anteil bei Mischnutzung) auf 29 Bewohnerstellplätze tagsüber. Die Nähe zur Kernstadt und die Tatsache, dass bei Abschaffung der Bewohnerstellplätze am Heumarkt der Markusplatz als Ersatz kommuniziert wurde, erhöhen den durchschnittlichen Anteil von Bewohnern (v. a. in den Nachmittag- und Abendstunden) erheblich. Da in der Nacht zwar auch schon im Bestand alle Stellplätze Bewohnern vorbehalten wurden, die dann aber das Fahrzeug auch länger stehenlassen konnten, verschlechtert sich die Situation auch hier. Nun dürfen im Bereich der Haltepunkte für Flusskreuzfahrer die Bewohner nur noch nachts stehen und müssen ihr Fahrzeug bis 8:00 Uhr morgens weg bewegen. Ein Hinweis am Rande: Unabhängig von den nun vorgesehenen Maßnahmen am Markusplatz, ist es bereits heute notwendig, die Quoten für Bewohnerparken im Lizenzgebiet H zu verbessern und die derzeit schlecht ausgelasteten Kurzzeitparkplätze auf der Dammkrone am Weidendam in Mischnutzung umzuwandeln. Bei weiterem Bedarf an Stellplätzen für Anwohner können dann die Dauerstellplätze in der Pfeuferstraße und Steinerstraße in Bewohnerstellplätze umgewandelt werden. Ebenfalls zur Disposition stehen die derzeit noch in Mischnutzung bewirtschafteten Stellplätze am Holzmarkt und Heumarkt.

Kurzzeitparken, beispielsweise für Besucher, wird am Markusplatz auch weiterhin im östlichen Platzbereich möglich sein. Für höheren Bedarf sind u. a. auch die Tiefgarage Nord und Konzerthalle im Nahbereich erreichbar.

Wegeführung:

Die Wegeführung der Transferbusse ist hier eine relativ kurze Schleife über Hafenstraße – Margaretendamm – Löwenstraße – Markusplatz und zurück über die Löwenstraße – Margaretendamm – Hafenstraße, siehe hierzu Anlage 2. Eine Durchfahung der Mußstraße ist nicht zwingend notwendig.

Die Flusskreuzfahrtgäste nehmen den Weg über oder um den Markusplatz über die Fußgängerampel in Richtung Kapuzinerstraße.

Befahrbarkeit:

Grundsätzlich ist ein Umfahren des Markusplatzes mit Reisebussen, wie dargestellt, möglich. Hierzu wurden an allen drei Einmündungen Schlepplachennachweise erstellt. (vgl. Anlage 3 und 4).

An der Einmündung von der Löwenstraße in den Markusplatz ist allerdings eine Anpassung der Markierung nötig. Damit werden die Links- und Rechtsabbiegespur aufgelöst und in eine gemeinsame umgewandelt, um die nötige Breite für die Einfahrt der Busse zu erhalten. Derzeit fahren die Linienbusse den Markusplatz i. d. R. geradeaus über die Kapuzinerstraße an.

Kosten:

Die aufgeführten Maßnahmen können nicht kostenneutral abgewickelt werden. Es sind Monteurstunden (Parkscheinautomat), Markierungsarbeiten (Parkstände und Kreuzungsbereich) und die neue Beschilderung zu bezahlen.

Organisatorisches:

Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen vor Ort steckt im Hintergrund ein erheblicher organisatorischer Aufwand. Der frühest mögliche Einführungszeitpunkt ist der 1.9.2011. Das bedeutet, dass alle Führungen, die für das restliche 2011 bereits geordert wurden durch den TKS umgebucht werden müssen, weil sich der Ein- und Ausstiegsort verändert. Ebenso ist für 2012 mit bereits gebuchten Führungen zu verfahren.

Der neue Standort erfordert auch eine Anpassung der Führungen selbst, weil sich die Routen und Abläufe (bsp. Fußgängergrün bei Straßenquerungen) ändern. Genaueres kann der Anlage 5 entnommen werden.

Der TKS setzt sich nachdrücklich dafür ein, die bisherige Regelung beizubehalten.

Abwägung:

In einem zukünftigen Konzept sind weiter die verschiedensten Ziele in die Standortabwägung mit einzubeziehen.

Ziele:

- auch in Spitzenzeiten keine gegenseitige Behinderung der verschiedenen Nutzergruppen
- Schülersicherheit bei Regionalbuslinien
- Ein- und Ausstieg für Flusskreuzfahrer möglichst zentral mit guter Routenauswahl
- Eindeutige Zuordnung der Haltestellen (Kundenfreundlichkeit, reibungsloser Ablauf)
- räumliche Nähe von Regionalem Omnibusverkehr zu Stadtbusverkehr zur besseren Verknüpfung

Am Markusplatz ergibt sich durch eine Doppelnutzung eine ähnliche Situation, wie heute in der südlichen Promenade. Die Firma Basel und die Stadtwerke haben hier den dichtesten Fahrplan und die Firma Hasler benötigt ihre Haltestelle sechsmal am Werktag um Zeit bis zur nächsten Weiterfahrt zu puffern. Natürlich kann ein Ein- und Ausstieg wie oben beschrieben für Flusskreuzfahrer technisch ermöglicht werden. Aber auch am Markusplatz, in der Pfeuferstraße und Mußstraße sind Wohngebiete. Hier leben im Verhältnis zur Promenade wesentlich mehr Menschen. Eine höhere Belastung durch Busse würde sicher zu einer ähnlichen Reaktion wie in der südlichen Promenade führen. Dies belegen bereits erfolgte Planungen, die durch Bewohnerproteste und Unterschriftenaktionen begleitet wurden. Es darf hier nur an den Bebauungsplan des Busterminals am Weidendamm oder die Stellplätze für Touristenbusse in der Mußstraße erinnert werden. Entlang des vorgesehenen Standortes am Markusplatz ist eine hohe Bewohnerdichte vorhanden.

Für den Verkehr der Transferbusse für Flusskreuzfahrer konnte bisher in Bamberg keine Standardlösung gefunden werden. In Innen- bzw. Altstadtnähe hat er immer mit bestehenden konkurrierenden Nutzungen des öffentlichen Raumes zu kämpfen. Hinzu kommt, dass zum Einen diese Gäste nicht als typische Tagestouristen angesehen werden können, da sie sich meist nur wenige Stunden in der Stadt aufhalten und das durchschnittlich hohe Alter lange Wege vom Ausstiegspunkt zu den interessanten Zielen (Altes Rathaus, Domberg, Fußgängerzone, etc.) praktisch unmöglich macht.

Zum Anderen fahren die Busse zwar immer dieselbe Wegstrecke, auch zu ähnlichen Zeiten, sind aber private Busse und kein Linienverkehr. Sie können also auch nicht als solcher behandelt werden. Daher kommt auch am Markusplatz nur eine Ausschilderung, wie in Anlage 6, gezeigt in Frage.

Am Markusplatz liegen die Vorteile in der kurzen Erschließungsschleife für die Busse der Flusskreuzfahrer und in der nun aufgesplitteten Nutzung der Platzseiten Linienverkehr auf der einen und Flusskreuzfahrer auf der anderen Platzseite. Rein praktische Nachteile ergeben sich für die Gäste, was in den Ausführungen des TKS in Anlage 5 nachzulesen ist. Da im Umfeld des Markusplatzes und am Platz selbst eine hohe Wohnnutzung vorliegt, ist auch hier mit Bürgerprotesten zu rechnen. Daher können die Vorschläge der Verwaltung zum Standort südliche Promenade aus dem Sitzungsvortrag vom 13.4. weiter empfohlen werden.

Fazit

Die Lösung „Markusplatz“ birgt mehr Nachteile als die Lösung „südliche Promenade“. Deswegen wird empfohlen, den Beschluss vom 13.04.2011 auszusetzen und die modifizierte, bisherige Regelung vorerst beizubehalten; konkret die probeweise Nutzung um 1 Jahr zu verlängern.

Weiteres Vorgehen

1. Unabhängig vom Standort der Haltestellen muss aus dem Ergebnis der Schallmessung in der südlichen Promenade die Konsequenz gezogen werden, dass mindestens zur Nachtzeit der Taxistand zu verlagern ist.
2. Die Verwaltung wird eine Lösung zur Verlagerung der Taxistände zur Nachtzeit entwickeln und umsetzen. Die Verlagerung des Taxistands von 22 – 5 Uhr in die Franz-Ludwig-Straße (Lärmschutz) ist in Bearbeitung und zur kurzfristigen Umsetzung vorgesehen.
3. Umwandlung der Ladezone an der Einmündung vom Schönleinsplatz in Motorradstellplätze, um die Behinderungen durch unerlaubtes Parken zu minimieren (Laden auch vor Hotel Messerschmitt möglich).

II. Beschlussvorschlag

1. Der Stadtentwicklungssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtentwicklungssenat setzt den Beschluss vom 13.04.2011 aus und beschließt die probeweise gemeinsame Nutzung der südlichen Promenade (Transferbusse der Flusskreuzfahrer und regionaler ÖPNV) um ein Jahr zu verlängern.
3. Dem Stadtentwicklungssenat ist rechtzeitig vor Ablauf der Probephase über das Ergebnis zu berichten (Evaluation) und ein Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise zu unterbreiten.

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/n:

1. Beschluss vom 13.04.2011
2. Übersichtsplan Bestand und Planung am Markusplatz
3. Schleppkurvennachweis Innere Löwenstraße/Markusplatz
4. Schleppkurvennachweis Markusplatz
5. Stellungnahme Tourismus- und Kongressservice Bamberg
6. Beschilderungsvorschlag Haltepunkte der Flusskreuzfahrer

Verteiler:

-

Bamberg,
Baureferat

Michael Ilk
Baureferent

Stadtplanungsamt:

.....
(Harald Lang)

.....
(Manuela Rattel)