

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2013/0432-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb Referat 6 Stadtwerke		Aktenzeichen: Datum: Referent: Amtsleiter: Sachbearbeiter:	 09.09.2013 Ilk Michael Beese Thomas Rattel Manuela
<p>Ein- und Ausstieg für Transferbusse der Flusskreuzfahrer und Regionalbusse in der Innenstadt von Bamberg - Busstudie Markusplatz - Kosten Sanierung südliche Promenade</p>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
01.10.2013	Umweltsenat	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

Vorgang

Der Stadtrat hat sich in der Vergangenheit wiederholt mit den Haltestellen der Transferbusse der Flusskreuzfahrer befasst.

Der Umweltsenat hat zuletzt am 7.5.2013 beschlossen, sich am Standort „Markusplatz“ vor Ort ein Bild über die räumlichen Gegebenheiten zu machen. Der Markusplatz soll hierbei einerseits als Standort für Transferbusse der Flusskreuzfahrer und andererseits als Ersatzhalt (anstelle der Südlichen Promenade) für Linien im Regionalverkehr untersucht werden.

Probefahrt an den Markusplatz

Ablauf:

- Abfahrt der Sitzungsteilnehmer um 15:00 Uhr mit Sitzungsbeginn an den Haltestellen Promenade / ZOB. Anfahrt des Markusplatzes über einen Teil der Route, die auch die Transferbusse aus Richtung Hafen kommend nehmen würden, also über die Löwenbrücke.
- Einfahrt in den Markusplatz → heutige zu enge Platzverhältnisse bei dieser Route
- Halt an den bestehenden Haltestellen der Regionalbuslinien → Platzverhältnisse, auch bei stehenden Linienbussen.

- Weiterfahrt um die Spitze an die nördliche Platzseite zu den Haltestellen der Variante mit eigenem Halt für Transferbusse → Platzverhältnisse mit aufgelösten Stellplätzen in Mischnutzung (Bewohner und Kurzzeitparken mit Parkscheinautomat)
- Ausstieg der Teilnehmer, Ausfahrt der Busse Richtung Hafen.
(bei Bedarf Wiederholen der Platzumrundung mit den Haltemöglichkeiten, wenn die Sitzungsteilnehmer ausgestiegen sind.)
- Teilnehmer gehen zum Sitzungssaal.

VGN-Gebiet Bamberg/ Haßberge

Mit dem Beschluss vom 7.5.2013, Ziffer 3, wurde die Verwaltung mit der Erstellung eines Konzepts beauftragt, versuchsweise Haltestellen für Regionalbusse von der Promenade/ZOB am Markusplatz einzurichten. Bei der fachlichen Untersuchung hat sich herausgestellt, dass diese beiden Haltestellen nicht isoliert voneinander gesehen werden können:

Der regionale ÖPNV im VGN-Gebiet Bamberg/Haßberge verfügt derzeit über 38 regionale Buslinien und zwei Freizeitlinien. Davon verkehren 21 Buslinien und eine Freizeitlinie im Stadtgebiet Bamberg in Ergänzung zu den 24 Linien (plus vier Nachtlinien) der Stadtwerke Bamberg.

Im gemeinsamen Nahverkehrsplan (NVP) Stadt und Landkreis Bamberg sind als Zielort in Bamberg der Bahnhof und ZOB (Stadtmitte) definiert, insbesondere auch um attraktive Umsteigebeziehungen anbieten zu können. Zur Erreichung der Klimaziele muss zukünftig ein attraktiver ÖPNV in einem System aus Angeboten wie Regional- und S-Bahn, Regionalbuslinien (z.B. als innerstädtische Expresslinien) und städtischem Busverkehr zur Erschließung der Einzelziele im Stadtgebiet angeboten werden.

Im Frühjahr 2013 haben der Kreistag des Landkreises und der Stadtrat Bamberg im gemeinsamen Teil ihrer Nahverkehrspläne beschlossen, zur Verbesserung und Optimierung der teilweise parallel fahrenden Stadtbuslinien und Regionalbuslinien auf den o. g. Verkehrsachsen ein gemeinsames Buskonzept erstellen zu lassen. Zukünftig werden die unterschiedlichen Verkehrsarten im ÖPNV immer weniger isoliert gesehen werden können.

Der Landkreis Bamberg beauftragte daher den Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg innerhalb der nächsten 2 Jahre auf der Grundlage der Nahverkehrspläne des Landkreises Bamberg und der Stadt Bamberg und unter Berücksichtigung des Antrags von Bündnis 90 / Die Grünen, vom 10.12.2012 an Landkreis und Stadt, ein gemeinsam abgestimmtes Buskonzept auf den Achsen Scheßlitz-Memmelsdorf-Bamberg, Viereth-Trunstadt-Bamberg, sowie Westlicher Bereich (Burgebrach, Ebrach, Schlüsselfeld)-Stegaurach-Bamberg zu erstellen. (vgl. Bild unten)

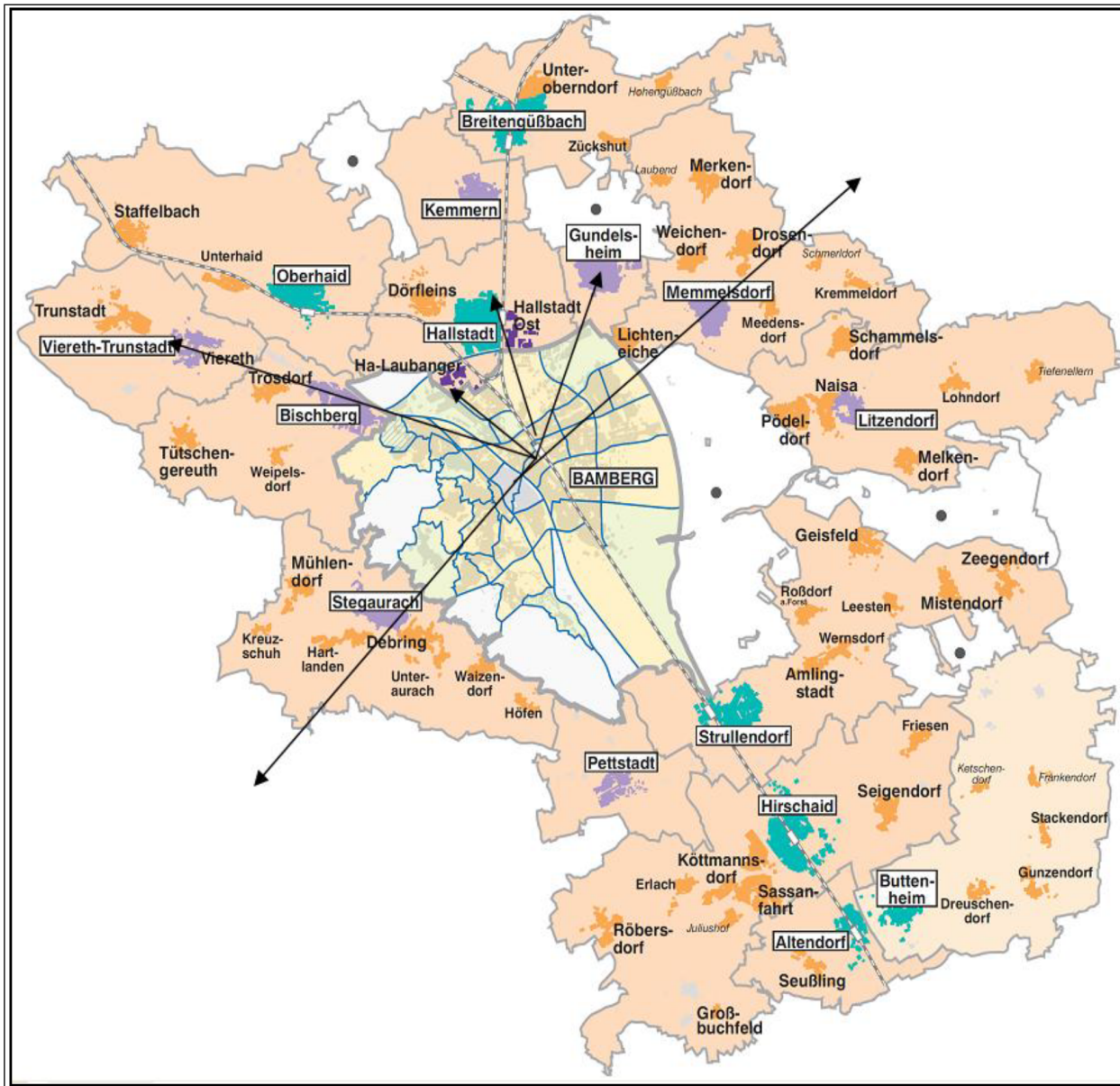


Abbildung 1: ÖPNV-Achsen (Grafik aus NVP S. 104)

Die Planung soll neben einem Fahrplankonzept eine Abschätzung der Fahrgastpotenziale und Kosten enthalten. Im Herbst 2013 soll eine Zählung durchgeführt werden, die voraussichtlich im Frühjahr 2014 ausgewertet sein wird. Mit diesen erstmals gesicherten Zahlen für den gesamten ÖPNV auf diesen Achsen wird der ZVGN mit der Überarbeitung beginnen. Erst mit dieser Datenlage ist es möglich, sinnvolle Schlüsse zur Verlagerung von Regionallinienhaltepunkten zu ziehen.

Seit September 2013 wird bereits ein Schritt des Zusammenwachsens der ÖPNV-Verkehre praktiziert. Die Linie 950 wird als zusammengefasster Verkehr der Linien 904, 952, 956, 957 und 960 den Laubanger und Hallstadt erschließen. In diesem Zusammenhang wurde mit Fahrplanwechsel zum 12.9.2013 der Halt der Regionallinien 957 und 960 von der Promenade/ZOB an die ZOB-Insel verlegt. Dies ist ein Resultat der Überprüfung im Nahverkehrsplan Bamberg und entlastet die südliche Promenade.

Vor diesem Hintergrund wurden die beteiligten Busunternehmen zu einer gemeinsamen Besprechung eingeladen, um die Möglichkeiten zum im Beschluss vom 7.5.2013 festgehaltenen Auftrag, versuchsweise Haltestellen für Regionalbusse am Markusplatz einzurichten, zu erörtern. Als *Anlage 5* ist das mit den Teilnehmern abgestimmte Besprechungsprotokoll vom 2.8.2013 dem Sitzungsvortrag beigelegt. Im Ergebnis wurden die Umsteigebeziehungen zwischen ZOB und südlicher Promenade als ein zentraler Standortvorteil für die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV eingestuft. Diese Verkehrsverknüpfungen sind am Markusplatz nicht gegeben.

Mit Eintritt in den VGN werden über den Nahverkehrsplan Bamberg die Ziele, den ÖPNV in die Region hinein zu verbessern, definiert. Ohne gesicherte Datengrundlage kann von den Linienbetreibern nur auf subjektive Erfahrungen zurückgegriffen werden. Nach Auskunft der anwesenden Busunternehmer haben alle Linien, die die südliche Promenade anfahren, auch wichtige Umsteigebeziehungen am ZOB. **Den anwesenden Busunternehmern war es deshalb nicht möglich, eine Linie zu benennen, deren Haltestelle auf der südlichen Promenade gestrichen und an den Markusplatz verlagert werden kann.**

Die Regionallinien sind derzeit stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Die häufigsten Ziele der Fahrgäste in Bamberg sind demnach alle weiterführenden Schulen. Die Schulstandorte verteilen sich im Stadtgebiet, die Schüler der weiterführenden Schulen kommen gemischt in den verschiedenen Umlandlinien in die Stadt – somit kann für keine Linie ausgeschlossen werden, dass Schüler von bestimmten Schulen befördert werden. Deshalb sind diese Schülerinnen und Schüler häufig auf leistungsfähige Umsteigebeziehungen zu städtischen Linien, wie am Bahnhof oder ZOB, angewiesen.

21 regionale Buslinien haben im Stadtgebiet Bamberg einen direkten Bezug zur Innenstadt. Das bedeutet 17 Linien halten an Promenade/ ZOB und 4 Linien seit September 2013 am ZOB. Davon fahren 7 Linien den Innerstädtischen Ring Richtung Markusplatz weiter und 5 davon haben einen Haltepunkt dort (940, 941, 952, 994, 995). Im Bestandsplan, siehe unten, sind zur Vervollständigung auch die Linien der Stadtwerke Bamberg dargestellt (904, 906, 915, 916, 938). Die Regionallinien, die den Markusplatz anfahren, tun dies häufig, weil die Fahrtroute durch den Innerstädtischen Ring vorgegeben ist. So fahren die Linien 952 und 960 am Kiosk Markusplatz Richtung Stadtwerke bzw. Norden ohne Halt vorbei. Insofern kann auch keine einzelne Linie für eine Umstrukturierung als besonders geeignet gesehen werden. In der *Anlage 2* sind zur besseren Verständlichkeit die Haupttrouten des regionalen ÖPNV im Stadtgebiet dargestellt.

Markusplatz

Der Markusplatz diente bereits in der Vergangenheit für Nutzungen der Kernstadt als Ausweichmöglichkeit. So wurden die Regionalbusse in den 1980-ern vom Holz-/Heumarkt dorthin verlegt, in den 1990-ern mit der Platzneugestaltung des Heumarktes auch Bewohner-Kfz-Stellplätze. Diese Nutzungen bestehen heute immer noch.

An der Markusplatzinsel verkehren die Stadtbuslinie 906 (15-min-Takt) und die Nachtlinie 938 (40-min-Takt). Zudem halten die Regionalbuslinien 940, 941, 952 und 995 dort. Außerdem werden die Haltestellen an der Südseite der Platzinsel bei schulischen Ausflugsfahrten genutzt. Dies führt bereits heute zu Behinderungen der Linienbusse.

Im Bereich der Haltestelle am Kiosk verkehren die Linien 904, 906, 915, 916, 938, 940, 952, 994 und 995. Für die Abwicklung des Schulverkehrs zum Schwimmunterricht von Martin-, Maria-Ward-Schule und Clavius-Gymnasium wird auch die Haltestelle am Kiosk genutzt.

Diese zusätzlichen schulischen Nutzungen (Ausflugsfahrten und Schwimmunterricht) sind nicht beschildert, dennoch aber zu berücksichtigen.

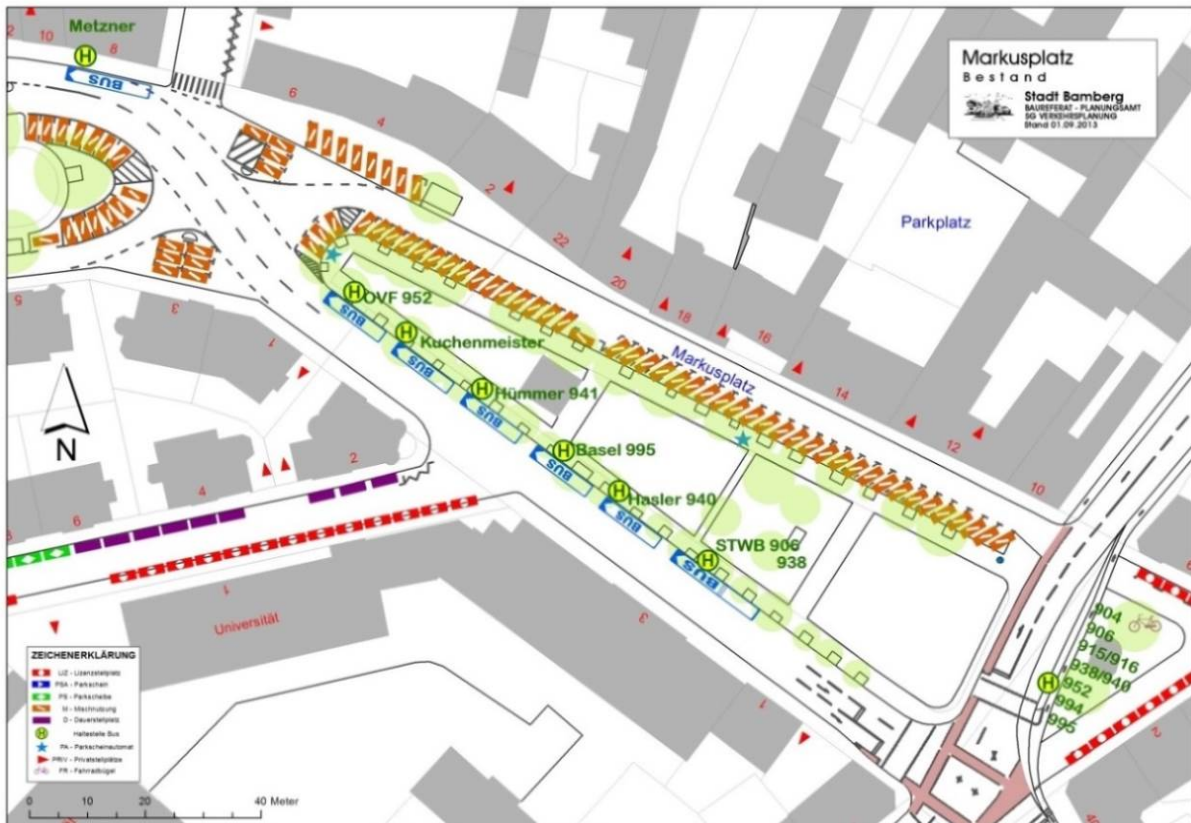


Abbildung 2: Beschilderungen BESTAND, Stand August 2013

Die Lage am Markusplatz ist hinsichtlich der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regionallinien tagsüber an Schultagen und der Linie 906 grundsätzlich ähnlich der Situation an der südlichen Promenade, allerdings mit weniger Fahrgästen und Linien:

Die regionalen Buslinien fahren überwiegend in der Mittagszeit ab und können mit den Zeiten der Flusskreuzfahrer zusammentreffen, da die Flusskreuzfahrtgäste hauptsächlich zwischen den Mahlzeiten an Bord die Stadt besichtigen. An der südlichen Promenade wurde diese Problematik so gelöst, dass um die Mittagszeit die Transferbusse der Flusskreuzfahrer auf die Willy-Lessing-Straße ausweichen. Auch wenn mehrere Flusskreuzfahrtschiffe gleichzeitig im Hafen liegen, wird bei Bedarf die Willy-Lessing-Straße als Ausweichmöglichkeit genutzt. Eine solche Ausweichfläche ist am Markusplatz vor dem Markushaus (Haus Nr.3, Universität) im aktuellen Bestand nicht vorhanden. Durch den Universitätsstandort und die Schulen in der näheren Umgebung verschärft sich die Situation vor allem in der Mittagszeit und zu Vorlesungsende 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 bei zusätzlichen Nutzungen die Haltestellensituation am Markusplatz entzerrt werden. Nach Einführung der STVP-Haltestelle Markusplatz der Linie 906 vor dem Universitätseingang (Ersatz für Haltestelle Weide) wurde bereits die Haltestellenanordnung auf den heutigen Stand verändert.

Bei einer neuen, zusätzlichen Nutzung des Platzes kann die Haltestelle der Linie 906 nicht mit weiteren Nutzungen belegt werden, da diese Buslinie im 15-min Takt verkehrt und die Wahrscheinlichkeit einer Blockade durch einen wartenden Bus der Flusskreuzfahrer sehr hoch ist. Der Raum zwischen der Straßeneinmündung von der Markusstraße her bis zur Haltestelle der Stadtbuslinie 906 kann wegen der Anfahrbarkeit an den Bordstein und der Nähe zum Kreuzungsbereich nicht genutzt werden.

So bleiben für die nähere Betrachtung noch die fünf Haltestellen der Linien 940, 995, 941, 952 und die mit Kuchenmeister beschilderte. Die Verteilung der Regionalbushalte am Markusplatz resultiert noch aus der Zeit, als die Umlandlinien noch in diesem Bereich die Endhaltestelle hatten. Mit Ausnahme der Linie 940 ist der regionale ÖPNV mittlerweile auf den Bahnhof ausgerichtet worden.

Der Unterschied zum Halt in der Südlichen Promenade liegt darin, dass am Markusplatz die Linie 940 ihre Endhaltestelle hat, wo die Standzeit bis zur Weiterfahrt gepuffert wird. Dies ist vergleichbar mit den Haltestellen der anderen Umlandlinien am Bahnhof. Die Situation der Linie 995 wurde so geschildert, dass sie hier ein hohes Schüleraufkommen bei den Fahrgästen zu verzeichnen hat und die Fa. Basel somit nicht auf die eigenständige Haltestelle verzichten könne.

Daraus ergibt sich, dass auf der Südseite der Platzinsel im Linienverkehr eine Haltestelle für die Linie 940 zum Abpuffern von Wartezeiten benötigt wird, sowie eine zweite Haltestelle für die Stadtbuslinien 906 und 938 (in Schubgelenkbuslänge).

Mittags haben die Linien 941, 952, 995 ihre Abfahrtszeiten an der Platzinsel meist um wenige Minuten versetzt. Allerdings kommen auch zeitgleiche Abfahrten vor:

Tabelle 1: Abfahrten Platzinsel zur Mittagszeit (Schultag)

Zeit	Linie	Richtung
11:20	906	Trosdorf Industriegebiet
11:30	995	Trunstadt Wendepalte
11:35	906	Gaustadt Friedhof
11:50	906	Trosdorf Industriegebiet
11:55	915	Bamberg Greiffenbergstr.
12:05	906	Gaustadt Friedhof
12:20	906	Trosdorf Industriegebiet
12:20	952	Trunstadt Mitte
12:35	906	Gaustadt Friedhof
12:50	906	Trosdorf Industriegebiet
13:05	906	Gaustadt Friedhof
13:15	940	Bamberg Markusplatz
13:15	995	Trunstadt Wendepalte
13:20	906	Trosdorf Industriegebiet
13:35	906	Gaustadt Friedhof
13:37	941	Breitbrunn Hermannsberg
13:40	995	Trunstadt Wendepalte
13:50	906	Trosdorf Industriegebiet
14:05	906	Gaustadt Friedhof
14:11	904	Dörfleins Obere Hut
14:20	906	Trosdorf Industriegebiet
14:35	906	Gaustadt Friedhof
14:45	940	Bamberg Markusplatz (<i>Wartezeit ab 14:00</i>)
14:50	906	Trosdorf Industriegebiet
15:00	995	Trunstadt Wendepalte

Eventuelle Verspätungen in der verkehrsstarken Mittagszeit sollten auch Berücksichtigung finden. Somit werden zeitlich bis zu drei Bushalte benötigt. Ein solches Angebot bietet zugleich hinreichend Kapazität für die schulischen Klassenfahrten der Martinschule, des Clavius-Gymnasiums und der Maria-Ward-Schulen.

Allgemein:

Im abgestimmten Protokoll des Gesprächs mit den VGN-Buslinienbetreibern, vgl. *Anlage 5*, ist die Einschätzung für den Standort Markusplatz hinsichtlich des Aus- und Einstiegs für die Flusskreuzfahrer, als auch hinsichtlich einer erweiterten Regionalbushaltestelle ersichtlich. Demzufolge sind die Busunternehmen nicht bereit, am Markusplatz irgendwelche Abstriche bei den bestehenden sechs Haltestellen oder der Attraktivität ihrer Linien hinzunehmen. Falls eine verdichtete Nutzung am Markusplatz gewünscht wird, so sei das nur per Beschluss entgegen der Ziele aus dem gemeinsamen Nahverkehrsplanes und gegen den Willen der VGN-Linienbetreiber zu erreichen.

Der Bürgerverein Mitte wurde zur Standortfrage Markusplatz erneut angeschrieben. Folgende Stellungnahme ging daraufhin bei der Stadtverwaltung ein:

„Der Bürgerverein-Mitte hält an seinem Schreiben von 2011 fest: aus unserer Sicht eignet sich die Sparkasse am Schönleinsplatz als Ausweichparkplatz. Wir halten es für zumutbar, dass die Kunden der Sparkasse das Parkhaus aufsuchen. Die Alternative Weide wird von uns abgelehnt, da dies einen Wegfall der bereits zugesagten Parkplätze für Anwohner bedeuten würde.“ Somit ist keine Zustimmung für den Halt der Transferbusse am Markusplatz zu entnehmen.

Am Markusplatz wird eine weitere Nutzung, die Besucher anzieht, hinzukommen. Das Zelt der Religionen, bekannt von der Landesgartenschau 2012, wird dort einen neuen Standort finden.

Die Aussagen und Stellungnahmen aus 2011 zur Beurteilung des Markusplatzes für einen Alternativstandort für den Aus- und Einstieg für Gäste von Flusskreuzfahrtschiffen gelten immer noch. Im Kern werden die zur großen Entfernung zu den touristischen Hauptsehenswürdigkeiten und den Handelslagen beklagt.

Transferbusse der Flusskreuzfahrer

In den letzten Jahren ist ein Anstieg des Verkehrs der Transferbusse zu beobachten. Dies belegen die Aussagen in den Pressemitteilungen des Bayernhafens: „*Waren es 1992 noch zwei Kreuzfahrtschiffe, so haben im Jahr 2011 511 Kreuzfahrtschiffe im bayernhafen Bamberg angelegt.*“

„*Erneut ein deutlicher Zuwachs auch bei der Personenschiffahrt: 578 Kreuzfahrtschiffe steuerten den bayernhafen Bamberg an, 12,5% mehr als 2011. Der Trend setzt sich fort: In 2013 könnte die Schallmauer von 600 Kreuzfahrtschiffen erreicht werden*“.

Diese Entwicklung ist weiter zu beobachten, denn mit weiterem Zuwachs, auch an kreuzfahrtlinieneigenen Begleitbussen, wie z.B. Bus-Flotte der Viking-Reeder, wird die Umsetzung mit der Regelung an allen Standorten nicht einfacher.

Auch wenn derzeit der Betrieb des VGN-Verkehrs und der Transferbusse parallel an der südlichen Promenade abgewickelt werden, sind sie doch getrennt voneinander zu sehen. Die grundsätzlichen Varianten für den Markusplatz

- a) gemeinsamer Halt auf der Südseite (heutige Haltestellen)**
- b) Erweiterung der Haltemöglichkeiten auf die Nordseite (Beispiel: Konzept aus 2011)**

sind unverändert.

Im Jahr 2011 (vgl. Anlage 1) wurde eine Variante sehr ähnlich der b) bereits skizziert. Als Grundlage der Skizze wird der Mittelwert von 3 bis 4 Bussen je Schiff mit einer Spitzenbelastung von ca. acht Transferbussen bei zwei Kreuzfahrtschiffen angenommen. Diese Variante lässt zu, dass der Aus- und Einstieg und einzurechnende Wartezeiten ohne Verkehrsbehinderung abgewickelt werden können.

Hingegen fehlen für Spitzenbelastungen bei der Variante a) Ausweichmöglichkeiten, so dass dies zum Halt in 2. Reihe führt und so die Fahrbahn am Markusplatz blockiert würde. Auch bei nur einem Schiff kann nicht sichergestellt werden, dass dann die Regionalbusse zeitlich kollidieren. Dieses Risiko ist mit der Variante b) minimiert, da zuerst die Nordseite angesteuert werden würde.

Weiter einschränkend hinsichtlich der Variante a) wirkt sich aus, dass zwar eine entsprechende Anzahl von sechs Bussen an der Südseite halten kann. Allerdings sind die Haltestellen für eine unabhängige Bedienung zu eng hintereinander angeordnet, so dass hier nicht unabhängig voneinander an- und abgefahren werden kann. Kommen die Busse nicht im Blockverkehr, was im Linienbetrieb die Regel ist, sind die Haltestellen nur eingeschränkt nutzbar, bzw. können von vornherein weniger Halteplätze markiert werden.

Im Linienverkehr, wie auch in der Bedienung der Flusskreuzfahrtgäste kommen häufig Busse mit 15 m Länge zum Einsatz, um entsprechend mehr Fahrgäste transportieren zu können. Die bestehenden Haltestellen sind dagegen noch für Busse mit 12 m Länge ausgelegt.

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 3 und 4* in einer Gegenüberstellung des Bestands zu den Planungen dargestellt bzw. im Weiteren näher beschrieben.

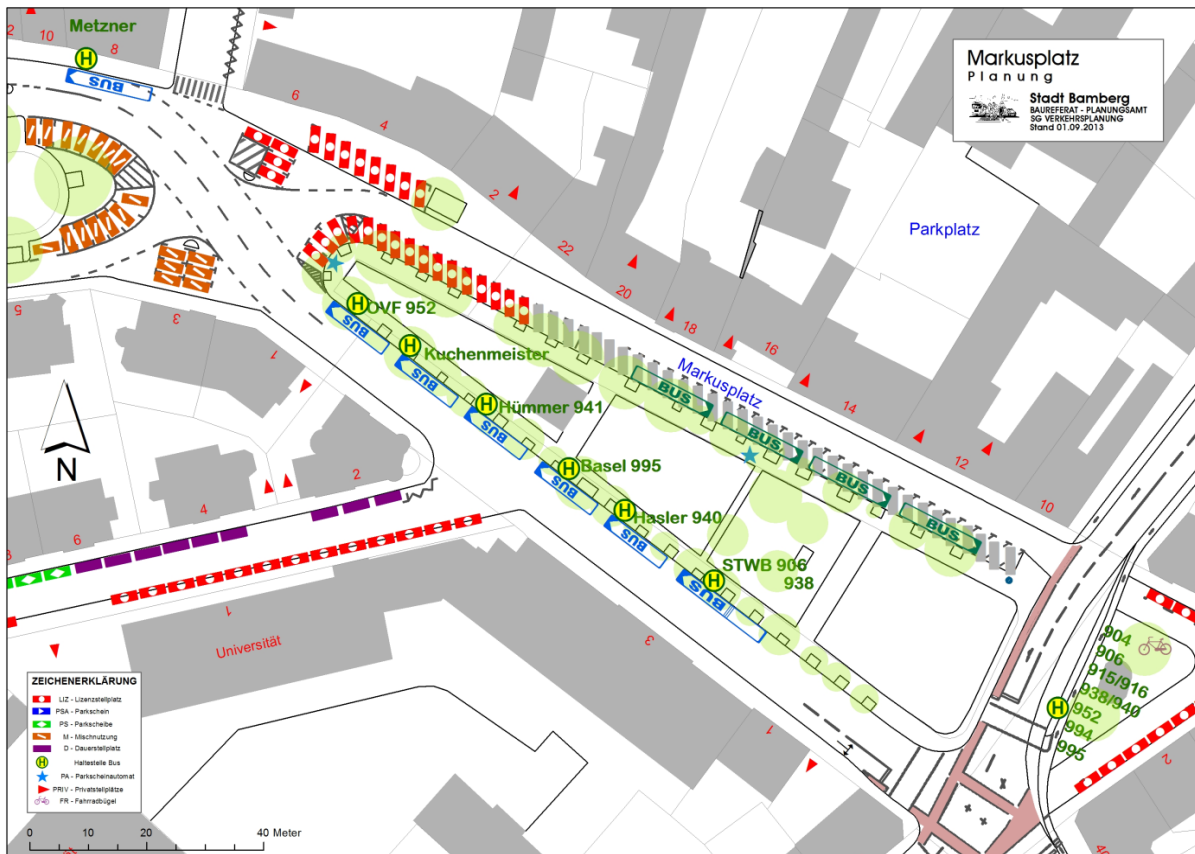


Abbildung 3: PLANUNG, Stand August 2013

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 mit bis zu 15 m Länge (Flusskreuzfahrer von 8 bis 19 Uhr)
- Umkehrung der Kfz-Fahrtrichtung auf der Nordseite des Markusplatzes
- Einschränkung des Radverkehrs nur noch in Einbahnrichtung (analog Beschilderung während der Bauphase Löwenbrücke)
- Anpassung der Haltelinie/Abbiegespuren am Markusplatz entsprechend der Schleppkurve der Busse
- Umwandlung von bestehenden 54 Stellplätzen mit Mischnutzung (Bewohner nachts, tagsüber Kurzzeitparken und Bewohner frei):
 - o Einführung von 33 Nachtstellplätzen für Bewohner im Gebiet H – Holzmarkt/Weide (19 bis 8 Uhr bzw. Haltepunkte für Busse 8 bis 19 Uhr)
 - o Einführung von 28 Bewohnerstellplätzen für Gebiet H
 - o Abmontieren von Parkscheinautomaten
 - o Neubeschilderung und Ummarkieren der Parkstände

Wegeführung:

Die Wegeführung der Transferbusse ist hier eine relativ kurze Schleife über Hafenstraße – Margaretendamm – Löwenstraße – Markusplatz und zurück über die Löwenstraße – Margaretendamm – Hafenstraße. Eine Durchfahrung der Fußstraße 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 Schleppkurvennachweise erstellt. (vgl. *Anlage 1*).

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 Spur umgewandelt, um die nötige Breite für die Einfahrt der Busse zu erhalten. Derzeit fahren die Linienbusse den Markusplatz geradeaus über die Kapuzinerstraße an.

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 27 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 sind, die dann aber das Fahrzeug auch länger als nur eine Nacht stehen lassen dürfen, verschlechtert sich die Situation auch hier. Nun dürften im Bereich der Haltepunkte für Flusskreuzfahrer die Bewohner nur noch nachts stehen und müssten Ihr Fahrzeug bis 8:00 Uhr morgens weg bewegen.

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 westlichen Platzbereich möglich sein. Die Aufstellorte der Parkscheinautomaten sind dann anzupassen. Für höheren Bedarf sind u. a. auch die Tiefgaragen Nord und Konzerthalle im Nahbereich erreichbar.

Kosten:

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

Stellungnahme Entsorgungs- und Baubetrieb:

Gemäß der Plandarstellung sollen die Transferbusse gegenüber der Häuserzeile Markusplatz 22 mit 10 aufgestellt werden. Dazu entfallen alle PKW-Parkplätze in diesem Bereich (ca. 30 Stück) für den Markusplatz ersatzlos. Die Kennzeichnung der Parkstände ist ebenso wie die Markierung zu entfernen. Darüber hinaus ist die Einbahnstraßenregelung umzudrehen und in der Folge ca. 20 Parkplätze (Schrägparker!) ebenfalls zu entmarkieren und neu zu markieren. Auch sind an der LSA Markusstraße / Kapuzinerstraße Haltelinien zu entfernen und Spuren neu zu markieren.

Hinsichtlich des Beschilderungs- und Markierungsaufwandes gehen wir von ca. 20.000 € aus.

Die LSA Markusstraße / Kapuzinerstraße ist aufgrund der Änderungen an den Fahrspuren nach unserer Auffassung neu zu programmieren / zu überrechnen. Hierfür werden Kosten in Höhe von ca. 5.000 € geschätzt.

Hinsichtlich des Baugrundes und der Tragfähigkeit des Straßenaufbaues kann von unserer Seite in Ermangelung entsprechender Schichtenverzeichnisse nur vermutet werden. Sicher ist jedoch, dass im Bereich der vorhandenen Busstände gegenüber der Universität bereits wiederholt Ausbesserungsarbeiten an der Asphaltdecke durchgeführt wurden. Auch sind in der Einmündung auf Höhe Markusplatz 1 bzw. 4 zahlreiche Flickstellen, die auf unzureichend dimensionierte Asphalttragschichten hinweisen. Gerade an dieser Stelle ist aufgrund der vorhandenen schlechten Bausubstanz davon auszugehen, dass durch Scherbelastungen bei Abbiegen der Transferbusse es zu erheblichen Verdrückungen der Straßenoberfläche kommen wird.

Zum Markusplatz entlang der Häuserzeile Markusplatz 22 mit 10 ist festzustellen, dass der Asphalt offensichtlich älteren Ursprungs ist (Baujahr weit vor 2000, Einführung des Straßenkatasters) und in Teilen durch den Baumwuchs, sowie durch die Nutzung als Parkplatz geschädigt und angegriffen ist. Bei einer planmäßigen Befahrung mit Schwerfahrzeugen (Fahrzeuge, deren Masse größer ist als die eines PKWs) sind auch hier erhebliche substantielle Schäden am Straßenbelag mit Spurrinnenbildung zu erwarten. Vor dem Haus 10 ist der Einmündungsbereich mit Pflastersteinen (Granit-Kleinstein) ausgebildet. Dieser Bereich weist bereits jetzt Unebenheiten innerhalb der Toleranzen für die Verkehrssicherheit auf. Bei einer Befahrung mit Bussen ist hier in kürzester Zeit mit einer erheblichen Zustandsverschlechterung und Spurrinnenbildung zu rechnen.

Sollte eine Verlegung der Transferbusse zum Markusplatz ernsthaft in Erwägung gezogen werden, so ist die Verkehrsfläche, die aufgrund der vorgefundenen Oberflächentextur mit der Situation an der südlichen Promenade sicherlich gut vergleichbar ist, vor einer Nutzungsaufnahme einer umfassenden Oberbauverstärkung mit einhergehender Sanierung der Entwässerungsrinnen und Bordanlagen zu unterziehen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf mehrere Hunderttausend Euro. Eine genauere Eingrenzung der Baukosten kann aufgrund der unbekanntenen Untergrundsituation und möglicher Entsorgungskosten für teerhaltigen Straßenaufbruch nicht ohne umfassende Untersuchung und Beplanung erfolgen.

Organisatorisches:

Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen vor Ort steckt im Hintergrund ein erheblicher organisatorischer Aufwand. Für das restliche Jahr 2013 und bereits auch für das Jahr 2014 wurden bereits Stadtführungen geordert bzw. geplant. Diese müssten dann räumlich umgebucht werden, weil sich der Ein- und Ausstiegsort verändert.

Der neue Standort erfordert auch eine Anpassung der Stadtführungen selbst, weil sich die Routen und Abläufe (bspw. Fußgängergrün bei Straßenquerungen) ändern. Genaueres kann der *Anlage 1* (Sitzungsvortrag aus 2011) entnommen werden.

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

Abwägung:

In einem 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 für Stadtführungen
- Eindeutige Zuordnung der Haltestellen (Kundenfreundlichkeit, reibungsloser Ablauf)
- räumliche Nähe von Regionalem Omnibusverkehr zu Stadtbusverkehr zur bestmöglichen Verknüpfung

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. Entlang des vorgesehenen Standortes am Markusplatz ist eine hohe Bewohnerdichte vorhanden. Zusätzlich befindet sich ein Universitätsstandort am Platz.

Für den Verkehr der Transferbusse für Flusskreuzfahrer konnte bisher in Bamberg keine gänzlich konfliktfreie 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 oft praktisch unmöglich macht.

Zum Anderen fahren die Transferbusse zwar immer dieselbe Wegstrecke, auch zu wiederkehrenden Uhrzeiten. Sie sind aber private Busse und kein Linienverkehr. Sie können also verkehrsrechtlich nicht als Linienverkehr behandelt werden. Daher kommt auch am Markusplatz nur eine Ausschilderung, wie in *Anlage 1*, Seite 13, gezeigt in Frage. Dadurch können jedoch rechtlich auch keine anderen Reisebusse ausgegrenzt werden. Hierin liegt das Risiko, dass diese Haltepunkte zur attraktiven Alternative zum Haltepunkt für Reisebusse an der Konzerthalle werden könnten.

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, welche der TKS bereits 2011 näher erläuterte. Da im Umfeld des Markusplatzes und am Platz selbst eine hohe Wohnnutzung vorliegt, ist auch hier mit Bürgerprotesten zu rechnen.

Fazit

Die Lösung „Markusplatz“ birgt mehr Nachteile als die Lösung „südliche Promenade“. Deswegen wird empfohlen, derzeit die bisherige Regelung beizubehalten.

Mittelfristig ist die Erhebung der drei ÖPNV-Achsen abzuwarten um das Haltestellenkonzept der Regionallinien im Stadtgebiet überarbeiten zu können. Dies könnte Auswirkungen auf die Haltestelle Promenade/ZOB haben.

Standortfrage Transferbusse der Flusskreuzfahrer:

Die prinzipielle Machbarkeit wurde bereits im Jahr 2011 im Stadtentwicklungssenat vorgestellt. Damals wurde nach anfänglicher Entscheidung im April 2011 für ein Probejahr am Markusplatz die Entscheidung nach Kenntnisnahme der resultierenden Details bereits im Juni 2011 wieder rückgängig gemacht. An diesem Sachverhalt änderte sich seither nichts.

Umgestaltung südliche Promenade

Mit dem Beschluss vom 7.5.2013 im Umweltsenat wurde die Verwaltung beauftragt, die notwendigen Maßnahmen für eine grundlegende Sanierung in einem Rahmenplan aufzuzeigen, die Kosten dafür und einen möglichen Zeitplan darzulegen. Darin soll auch die Belastbarkeit der Promenade untersucht werden.

Machbarkeit / Kosten

Das konzeptionelle Vorgehen zur Umsetzung der Rahmenplanung an der südlichen Promenadestraße könnte nach Angabe des Entsorgungs- und Baubetriebes in folgenden Schritten ablaufen:

1. Zunächst sind Voruntersuchungen hinsichtlich des Baugrundes (Baugrundgutachten, Klassifizierung des Untergrundes, Analyse des Schwingungsverhaltens im Untergrund) anzustellen.
2. Danach sollten durch eine Entwurfsvermessung entsprechende Zwangspunkte aufgenommen werden.
3. Parallel dazu könnte durch ein Ingenieurbüro eine Vorplanung mit entsprechender erster Kostenschätzung durchgeführt werden. Für diesen engen Leistungsumfang wurden vom EBB auch Haushaltsmittel in Höhe von 75T€ für das Jahr 2014 beantragt.
4. Die Vorplanung ist dann in der Folge bis hin zur Ausführungsplanung zu konkretisieren und die Kostenschätzung entsprechend fortzuschreiben. In diesen Phasen, die im Jahr 2015 ablaufen könnten, gilt es dann auch konkrete Festlegungen zur Materialwahl etc. zu treffen. Auch kann mit vorliegender Vorplanung und entsprechender Kostenschätzung erst die genauere Bandbreite der Projektkosten abgegrenzt werden.
5. Auch ist in der Zeitplanung zu berücksichtigen, dass ggf. für die Auswahl des Ingenieurbüros ein VOF-Verfahren durchzuführen ist. Bei entsprechend zügiger Abarbeitung und unter der Prämisse der Mittelbereitstellung könnte voraussichtlich 2016 die Baumaßnahme in der südlichen Promenade realisiert werden.

Einschätzungen zur Bauzeit können aufgrund der Vielzahl an Unbekannten (Untergrundverhältnisse, Mitverlegen von Ver- und Entsorgungsleitungen, Materialwahl für Oberfläche, Straßenausstattung etc.) ebenso wenig erfolgen, wie belastbare Einschätzungen zu den zu erwartenden Projektkosten.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Umweltsenat nimmt mit der Probefahrt die örtlichen Gegebenheiten am Markusplatz zur Kenntnis.
2. Der Umweltsenat beschließt die Beibehaltung der derzeitigen Lösung im Straßenabschnitt südliche Promenade
3. Der Umweltsenat beauftragt die Verwaltung die weiteren Projektschritte für den Umbau des Straßenabschnittes zwischen Schönleinsplatz und Franz-Ludwig-Straße zu bearbeiten, vorbehaltlich des Bereitstehens von Haushaltsmitteln.
4. Der Umweltsenat empfiehlt dem Finanzsenat und dem Stadtrat die erforderlichen Haushaltsmittel bereitzustellen.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	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:
X	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten: 75.000 € für das Jahr 2014

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des Finanzreferates:

Über eine tatsächliche Mittelbereitstellung beschließt der Stadtrat entsprechend seiner Prioritätensetzung im Rahmen der Haushaltsberatungen für das Haushaltsjahr 2014.

Bamberg, 16.09.2013

Finanzreferat

I. V.

Peter Distler

SG 200 _____
Thomas Friedrich

SG 200 _____
André Engert

Anlage/n:

1. Beschluss und Sitzungsvortrag mit Anlagen vom 30.06.2011
2. Übersichtsplan Busse des VGN-Gebiets Bamberg / Haßberge im Stadtgebiet von Bamberg
3. Nutzungen Markusplatz Bestand September 2013
4. Nutzungen Markusplatz Planung September 2013
5. Protokoll vom 02.08.2013, Besprechung mit Busunternehmen

Verteiler:

- Ref. 2 / 20
- Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg

Bamberg,

Baureferat

Stadtwerke Bamberg
Verkehrs- u. Park GmbH

Michael Ilk
Baureferent
und
technischer Werkleiter

Klaus Rubach
Geschäftsführer

EBB:
(Florian Probst)

Stadtplanungsamt:
(Thomas Beese)

.....
(Manuela Rattel)