

NAHVERKEHRSPLAN

NAHVERKEHRSPLAN NACH DER LEITLINIE ZUR NAHVERKEHRSPLANUNG STADT BAMBERG

ENDBERICHT



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911/270 75 0

Sachstand: Dezember 2012

Beschlussfassung: Vollsitzung des Stadtrates der Stadt Bamberg am 20.03.2013

Bearbeitung durch:
VGN GmbH
Dipl.-Ing. Jürgen Frercks
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	8
1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	8
1.2	Ausgangslage in der Stadt Bamberg	10
1.3	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes	10
1.4	Zielvorgaben und finanzielle Rahmenbedingungen	11
1.4.1	Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG	11
1.4.1.1	Ausreichende Verkehrsbedienung	11
1.4.1.2	ÖPNV als Daseinsvorsorge	11
1.4.1.3	Mobilitätseingeschränkte Personen	11
1.4.1.4	Qualitätsstandards	12
1.4.1.5	Allgemeine Zielvorgaben	13
1.4.2	Finanzielle Rahmenbedingungen	13
1.4.2.1	Überprüfung der Auslastung	13
1.5	Linienbündelung	13
1.6	Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung	14
1.7	Klimapolitische Ziele	15
1.7.1	Binnenverkehr Stadt Bamberg	15
1.7.2	Grenzüberschreitender Verkehr	16
2	Bestandsaufnahme	18
2.1	Raumstruktur und soziodemografische Daten	19
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	19
2.1.2	Strukturdaten	20
2.1.2.1	Einwohner	20
2.1.2.2	Arbeitsplätze	21
2.2	Verkehrsnachfrage	21
2.2.1	Pendlerbeziehungen	21
2.2.2	Haushaltsbefragung 2005	22
2.2.3	Fahrgasterhebung 2004	23
2.3	Gesamtverkehrsprognose	23
2.4	Voraussichtliche Entwicklungen	24
2.4.1	Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	24
2.5	Derzeitiges ÖPNV-Angebot	24
2.5.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	24
2.5.2	Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG	24
3	Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“	25
3.1	Festlegung von Gebietstypen	25
3.2	Einzugsbereiche und räumliche Erschließung	25
3.2.1	Auswahl der zu untersuchenden Verkehrszellen	25
3.2.2	Haltestelleneinzugsbereich	27
3.3	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	27
3.3.1	Ziele innerhalb der Stadt Bamberg („Nachbarschaftsbereich“)	27
3.3.2	Ziele außerhalb der Stadt Bamberg (weitere zentrale Orte)	28
3.4	Bedienungshäufigkeit	29
3.4.1	Festlegung der Gebietstypen Bedienungshäufigkeit	29
3.5	Zusammenfassung der Kriterien für die „Ausreichende Verkehrsbedienung“ der Stadt Bamberg	32

4	Schwachstellenanalyse	33
4.1	Auswertung Haltestelleneinzugsbereich	33
4.2	Auswertung Erreichbarkeit	35
4.2.1	Auswertung Ziele innerhalb der Stadt Bamberg	36
4.2.2	Auswertung Ziele außerhalb der Stadt Bamberg	40
4.3	Auswertung Bedienungshäufigkeit	42
4.4	Fahrzeugauslastung	44
4.5	Zusammenfassung der Ergebnisse	46
4.5.1	Haltestelleneinzugsbereich	46
4.5.2	Erreichbarkeit	46
4.5.3	Bedienungshäufigkeit	47
5	Beteiligungsverfahren	52
5.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG	52
5.2	Beteiligung angrenzende Aufgabenträger	52
5.3	Beteiligung Behindertenbeauftragte	52
6	Definition des Maßnahmenpaketes	53
6.1	Maßnahmenbeschreibung	53
6.1.1	Maßnahmenbeschreibung Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	53
6.1.2	Maßnahmenbeschreibung Erreichbarkeit	53
6.1.3	Maßnahmenbeschreibung Bedienungshäufigkeit	54
6.1.4	ÖPNV-Anbindung Hallstadt Laubanger	56
6.2	Begleitende Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl	56
6.2.1	Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs	56
6.2.1.1	Lenkung des mIV	57
6.2.1.2	Steuerung des ruhenden Verkehrs	57
6.2.1.3	Förderung des gebrochenen Verkehrs	59
6.2.1.4	Förderung der gemeinschaftlichen Nutzung von Angeboten	61
6.2.1.5	Förderung des Jobtickets/Ausbildungstickets	61
6.2.2	Verbesserung des ÖPNV	62
6.2.2.1	Angebotsgestaltung	62
6.2.2.2	Infrastrukturmaßnahmen	63
6.2.2.3	Preisbildung im ÖPNV (Tarifgestaltung)	63
6.2.2.4	Effizienzsteigerung des ÖPNV	63
6.2.2.5	Qualitätsverbesserungen im ÖPNV	64
6.2.3	Förderung des Fahrradverkehrs	64
6.2.3.1	Fahrradfreundliches Verkehrsklima und Verbesserung des Radwegenetzes	65
6.2.4	Bündelung von Maßnahmen	65
7	Wirkungen des Maßnahmenpaketes	67
7.1	Verkehrliche Wirkungen des Maßnahmenpaketes	67
7.1.1	Potenzialabschätzung Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	67
7.1.2	Potenzialabschätzung Erreichbarkeit Hallstadt Laubanger	68
7.1.3	Bedienungshäufigkeit	69
8	Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg	70
8.1	Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan	70
8.2	Verkehrspolitische Zielsetzung im grenzüberschreitenden Verkehr	70
8.3	Maßnahmenvorschläge zum Erreichen der Ziele	71

9	Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)	75
10	Umsetzung des NVP – ÖPNV Maßnahmen	76
10.1	Maßnahmen Erreichbarkeit	76
10.2	ÖPNV-Anbindung Hallstadt Laubanger	77
10.3	Grenzüberschreitende Verkehrsachsen	78

Anhang

1. Tabellen:

Tabelle 1:	Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte sowie Arbeitsplätze nach Verkehrszellen	S. 82
Tabelle 2:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler	S. 83
Tabelle 3:	Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen	S. 84
Tabelle 4:	öffentliche Linien	S. 85
Tabelle 5:	Festlegung der Bewertungskriterien	S. 87
Tabelle 6:	Auswahl der Zielorte und Gebietstyp Bedienungshäufigkeit	S. 88
Tabelle 7:	Auswertung Haltestellenerschließung	S. 89
Tabelle 8:	Auswahl der zentralen Haltestellen	S. 90
Tabelle 9:	Auswertung Erreichbarkeit Kernstadt (VZ 1)	S. 91 ff.
Tabelle 10:	Auswertung Erreichbarkeit Kaulbergfuß/Dom (VZ 6/7)	S. 95 ff.
Tabelle 11:	Auswertung Erreichbarkeit Grafenstr. / Giechburgblick (VZ 12/30)	S. 99 ff.
Tabelle 12:	Auswertung Erreichbarkeit Moosstr. West(VZ 14)	S. 103 ff.
Tabelle 13:	Auswertung Erreichbarkeit Klinikum (VZ 42)	S. 107 ff.
Tabelle 14:	Auswertung Erreichbarkeit Hallstadt Laubanger	S. 119 ff.
Tabelle 15:	Auswertung Erreichbarkeit Hallstadt Gewerbegebiet Ost	S. 115 ff.
Tabelle 16:	Auswertung Erreichbarkeit Achse Erlangen / Nürnberg	S. 119 ff.
Tabelle 17:	Auswertung Erreichbarkeit Bedienungshäufigkeit	S. 123 ff.
Tabelle 18:	Besetzungsgrad Schultage	S. 127
Tabelle 19:	Tagesauslastung Schultage	S. 128

2. Abbildungen:

Abb. 1-I:	Raumstruktur
Abb. 1-II:	Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur
Abb. 1-III:	Gebietskategorien
Abb. 3-I:	Gesamtbewertung, Richtwert - Schultage
Abb. 3-II:	Gesamtbewertung, Richtwert - Ferientage
Abb. 3-III:	Gesamtbewertung, Richtwert - Samstag
Abb. 3-IV:	Gesamtbewertung, Richtwert - Sonn- und Feiertag
Abb. 4-I:	Handlungsbedarf, Richtwert - Schultage
Abb. 4-II:	Handlungsbedarf, Richtwert - Ferientage
Abb. 4-III:	Handlungsbedarf, Richtwert - Samstag
Abb. 4-IV:	Handlungsbedarf, Richtwert – Sonn- und Feiertag
Abb. 6-I:	Liniennetzplan

Abkürzungsverzeichnis:

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
BayÖPNVG	Bayerisches ÖPNV Gesetz
LzN	(Bayerische) Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
IV	Individualverkehr
mIV	motorisierter Individualverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
NVZ	Normal-/ Nebenverkehrszeit
SVZ	Schwach-/ Spätverkehrszeit
VZ	Verkehrszelle
EW	Einwohner
STWB	Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH

Vorwort

Mit dem Beitritt der Stadt Bamberg und des Landkreises Bamberg zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg am 01.01.2010 wurde die VGN GmbH beauftragt, für beide Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan zu erstellen.

Aufgrund der starken verkehrlichen Verflechtungen haben Stadt und Landkreis Bamberg beschlossen, ihre Nahverkehrspläne abzustimmen.

In gemeinsam tagenden interfraktionellen Arbeitsgruppen, die den Nahverkehrsplan fachlich begleiteten, wurden die einzelnen Arbeitsschritte und Ergebnisse vorgestellt mit dem Ziel, eine Harmonisierung der grenzüberschreitenden Verkehre zu erreichen.

So sollen zukünftig „grenzüberschreitende Linien gemeinsam geplant und gemeinsam, einvernehmlich finanziert werden.“

Vor dem Hintergrund des zwischen dem Landkreis und der Stadt Bamberg geschlossenen Klimabündnisses wurden erstmalig im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg auch konkrete klimapolitische Ziele im Nahverkehrsplan formuliert. So soll bis zum Jahre 2020 im grenzüberschreitenden Verkehr eine CO₂-Einsparung von 25 % erreicht werden ohne die Mobilität einzuschränken. Die Umweltentlastung soll – neben dem Einsatz emissionsärmerer Fahrzeuge – durch eine Erhöhung des PKW-Besetzungsgrades sowie einer Verlagerung auf den ÖPNV und auf den Fahrradverkehr erreicht werden.

Somit entstehen erstmalig im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zwei, zwar getrennte lokale Nahverkehrspläne, die aber im grenzüberschreitenden Verkehr eine gemeinsame Planung und Finanzierung vorsehen und auch klimapolitische Ziele integrieren.

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit dem Wirksamwerden des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (**Regionalisierungsgesetz**) am 1.1.1996 sowie der zeitgleichen Neufassung des **Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (**BayÖPNVG**) vom 30.07.1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV.

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) am 01.01.1996 hat erstmalig der Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ Eingang in das PBefG gefunden. Eng verbunden mit der „ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ (§8 Abs3 PBefG) ist die Differenzierung in „eigenwirtschaftliche“ und „gemeinwirtschaftliche“ Verkehrsleistungen (§13/13a PBefG).

„Einen zentralen Punkt im Rahmen der Regionalisierung nimmt der Nahverkehrsplan ein, dessen Begriff im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erstmalig genannt und in den Ländergesetzen detaillierter ausgefüllt wird.“¹ Eng verbunden ist hiermit der Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“. In Weiterführung des Rechtsgedankens des § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG, wonach Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig ohne finanzielle Ausgleichsleistungen zu betreiben sind, bleibt auch bei Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Primat der „kommerziellen Verkehre“ erhalten.²

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn die öffentliche Hand durch finanzielle Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den ÖPNV intervenieren möchte (öffentliche Dienstleistungsaufträge).

Allerdings ist für eine abschließende Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die ausstehende Novellierung des PBefG abzuwarten.

Der **Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG** legt fest, dass „die Planung, Organisation und Sicherstellung des **allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs** (ÖPNV) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“³ Hingegen ist der „Schienenpersonennahverkehr in Bayern ... Aufgabe des Freistaates Bayern“.⁴

Nach PBefG (§ 8 Abs. 3) und BayÖPNVG (Art. 13 (1)) haben die **Aufgabenträger** des allgemeinen ÖPNV einen **Nahverkehrsplan (NVPlan) zu erstellen**. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes und ist ein unerlässliches Instrument zur Gestaltung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in den Landkreisen und kreisfreien Städten.

¹ Der Nahverkehrsplan, Scherrer, Kons, BEKA-Verlag Klön, 1996, S. 6.

² Vgl. Bayerische Leitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Ziffer 3.4.

³ BayÖPNVG Art. 8 Abs. 1.

Dabei hat nach **§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG** „die **Genehmigungsbehörde** im Zusammenwirken mit dem **Aufgabenträger** des öffentlichen Personennahverkehrs und mit den **Verkehrsunternehmen** im Interesse einer **ausreichenden Bedienung** der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine **Integration der Verkehrsbedienung**, insbesondere für **Verkehrskooperationen**, für die **Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte** und für die **Abstimmung der Fahrpläne** zu sorgen.“

Die **Genehmigungsbehörde** hat bei Genehmigungen von Linien einen „**Nahverkehrsplan zu berücksichtigen**, der **vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet**, **unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer zustande gekommen** ist und **nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt**. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.“

Ein wichtiges Ziel des NVP ist es, die „**Ausreichende Verkehrsbedienung**“ – im Sinne von angemessen – zu definieren. Diese Festlegung ist notwendig, um abzuklären, ob bestehende Verkehrsleistungen kommerziell betrieben werden können oder nicht.

Mit der im Jahre 1998 herausgegebenen **Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung** (LzN) hat das bayerische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie den Aufgabenträgern/Planern inhaltliche und organisatorische Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Nahverkehrsplänen in die Hand gegeben.

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung enthält konkrete Planungs- und Bewertungskriterien und Empfehlungen zu Grenz- und Richtwerten für das ÖPNV-Angebot. Damit „...sollen Hinweise zum Begriff ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ im Sinne des §8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Dabei stellen die **Grenzwerte** einen **Mindeststandard** und der **Richtwert** einen „**guten ÖPNV-Standard**“ dar. Ob eine ‚ausreichende Verkehrsbedienung‘ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.“⁵ Wesentliche Kriterien beziehen sich beispielsweise auf Merkmale wie Erschließung mit Haltestellen, Erreichbarkeit übergeordneter Orte und Bedienungshäufigkeit. Hierbei überlässt der Gesetzgeber den Aufgabenträgern bei der Auslegung der Empfehlungen Spielräume. Die Kriterien und Spielräume wurden im Rahmen **des projektbegleitenden, interfraktionellen Arbeitskreises Nahverkehrsplan** erörtert und so Vorgaben für die Bewertung der ÖPNV-Situation (IST-Zustand) festgelegt.

⁴ BayÖPNVG Art. 15 Abs. 1.

⁵ Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, Anhang C,C1

1.2 Ausgangslage in der Stadt Bamberg

Beauftragung VGN GmbH

Die Stadt Bamberg ist Grundvertragspartner und Verbandsmitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Die VGN GmbH wurde im Dezember 2009 von der Stadt Bamberg mit der Erstellung eines Nahverkehrsplanes beauftragt.

*Nach Auffassung der zuständigen Genehmigungsbehörden von Oberfranken und von Mittelfranken hat der **Nahverkehrsplan** hierfür **Mindestanforderungen** zu erfüllen:*

- *Detaillierte Bestandsaufnahme des Verkehrsangebotes*
- *Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienungs“*
- *Defizitbewertung des Verkehrsangebotes anhand der Leitlinie*
- *Beschreibung von Maßnahmen zum Umgang mit Defiziten oder Überversorgung*

Der vorliegende Endbericht erfüllt diese Anforderungen.

1.3 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes

Die Stadt Bamberg ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der Gültigkeitsbereich des lokalen Nahverkehrsplanes (NVPlan) ist daher auf den Zuständigkeitsbereich der Stadt Bamberg, d.h. auf das Gebiet innerhalb der Stadtgrenzen und den dort verkehrenden Linien begrenzt. Im „lokalen ÖPNV“ haben die Aufgabenträger sowohl die Planungs- als auch die Realisierungskompetenz.

Gebietsübergreifende Linien fallen in die Planungskompetenz des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG), der jedoch nicht die Realisierungskompetenz inne hat. Diese Linien sind deshalb auch im Einvernehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu beplanen.

„Gemeinsamer“ Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Bamberg

Aufgrund starker verkehrlicher Verflechtungen⁶ zwischen dem Landkreis Bamberg und der Stadt Bamberg hat bereits am 28.01.2009 der Stadtrat Bamberg sowie am 15.12.2008 der Kreistag Bamberg 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.**“* (vgl. Kap. 8 *Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg*)

D.h. grenzüberschreitende Linien sollen gemeinsam geplant und gemeinsam, einvernehmlich, finanziert werden.

⁶ Von den 36 Regionalbuslinien fahren 22 bis nach Bamberg, 7 Stadtbuslinien bedienen angrenzende Gemeinden im Landkreis.

1.4 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.

1.4.1 Ziele nach dem PBefG und dem BayÖPNVG

1.4.1.1 Ausreichende Verkehrsbedienung

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

1.4.1.2 ÖPNV als Daseinsvorsorge

Mit der Definition einer „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ 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 ÖPNVG⁷ Rechnung getragen werden.

1.4.1.3 Mobilitätseingeschränkte Personen

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen (Behinderte, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Personen ohne Führerschein / PKW) sind zu berücksichtigen.⁸

Neufassung des PBefG zum 01.01.2013

In der Neufassung des § 8 (3) **PBefG** vom 01.01.2013 hat der **Nahverkehrsplan** „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan **Ausnahmen konkret benannt und begründet** werden. Im Nahverkehrsplan werden **Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen** getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (...) sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

⁷ 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.

⁸ Auszug der Novellierung des PBefG zum 1.1.2013: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar

Da die Arbeiten für den Endbericht des Nahverkehrsplanes bereits Ende 2012 abgeschlossen wurden und lediglich die Beschlussfassung aus organisatorischen Gründen Anfang des das Jahr 2013 erfolgen kann, ist die Erarbeitung eines Konzeptes zur Umsetzung der geforderten vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV für die Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes vorgesehen. Hierdurch soll die notwendige Sorgfalt für die Erstellung eines Aktionsplans unter Beteiligung der Behindertenbeauftragten und -verbänden gewährleistet werden, um bis zum 01.01.2022 eine weitest gehende Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen und notwendige Ausnahmen hiervon konkret zu benennen und begründen.

1.4.1.4 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), die Qualität und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur als auch die Pünktlichkeit.

Nachfolgende Qualitätsstandards werden angestrebt:

- Barrierefreiheit
- Fahrplaninformations- und Anschlusssicherungssysteme
- dynamische Fahrgastinformationsanzeigen
- Beschleunigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen
- Weitergabe von Echtzeitdaten an das bayernweite Auskunftssystem DEFAS
- Einbringung als assoziiertes Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)
- Einhaltung der im VGN für assoziierte Unternehmen geforderten Qualitätsanforderungen
- Der Busfuhrpark ist modern und behindertengerecht auszustatten
- Busse mit Linienverlaufsanzeige in den Fahrzeugen, Entwerter, Haltestellenansagegerät, Ziel- und Liniennummeranzeige an den Fahrzeugen und Rampe
- Durchschnittliches Alter des Busfuhrparks 5- 6 Jahre
- Ausschließliche Beschaffung von Bussen mit den technisch neuesten verfügbaren Abgasstandards
- Vorhaltung einer Leitstelle zur Steuerung des Busverkehrs während der gesamten Betriebszeit
- Hohe Zuverlässigkeit mit einer Pünktlichkeit von 96 %
- Abstimmung der Abfahrtszeiten der Linien am zentralen Omnibusbahnhof
- Vorhaltung von Vertriebsstellen im gesamten Stadtgebiet sowie von Fahrscheinverkaufsautomaten an wichtigen Umstiegs- und Endhaltestellen
- Vorhaltung einer Schließfachanlage am zentralen Omnibusbahnhof
- Erschließung des Stadtgebiets über Haltestellen, deren Abstand durchschnittlich 300 m beträgt

2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

- Mindestens zweimal jährlich Schulung und Ausbildung des Fahrpersonals entsprechend den Anforderungen
- Regelmäßige Reinigung und Unterhalt der Haltestellen und der Haltestelleneinrichtungen einschl. der Unterstellmöglichkeiten
- Vorhaltung von 105 Unterstellmöglichkeiten an den Haltestellen

(vgl. auch 6.2.2 Verbesserung des ÖPNV)

1.4.1.5 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).

1.4.2 Finanzielle Rahmenbedingungen

1.4.2.1 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.

1.5 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 Nahverkehrsbedienung, 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 (VGN-Linie 900 – 938, Stand 30.09.2012) kommt die Stadt Bamberg als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV den o.g. Forderungen nach, um weiterhin die einheitlichen, hohen Qualitätsstandards im Stadtverkehr Bamberg (vgl. auch 1.4.1.4 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.

1.6 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung⁹ sollen auch in den Nahverkehrsplan einfließen. Es sind dies die seit Jahrzehnten geltenden Überlegungen:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher gestalten

Da die Hauptprobleme beim Verkehr der motorisierte Individual-, Wirtschaftspersonen- und Güterverkehr darstellt, müssen die obigen Ziele differenziert und präzisiert werden:

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (mIV) ohne Mobilitätseinschränkung durch Verlagerung des mIV auf die umweltverträglichen Verkehrsarten Fuß, Rad und ÖPNV und Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto,
- Stadt-, raum- und umweltverträglichere Gestaltung des notwendigen mIV.

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.

Nicht bei allen Maßnahmen hat der Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV die Möglichkeiten die Entwicklung zu beeinflussen. Zum Beispiel ist die technische Entwicklung für emissionsärmere

⁹ Ziele eines Stadtentwicklungskonzeptes bzw. Verkehrsentwicklungsplanes sollen mit einfließen

Fahrzeuge oder die Benzinpreisentwicklung, die große Auswirkungen auf die Verkehrsträgerwahl hat, nicht beeinflussbar. Auch **grenzüberschreitende** Verkehre, besonders bei größeren Städten, können nur in Abstimmung mit dem umliegenden Aufgabenträger gestaltet werden.

1.7 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.¹⁰ Als kurzfristige Handlungsansätze der kommunalen Verkehrspolitik werden der u.a. der Ausbau des Radwegesetzes, eine Steigerung/Verstetigung des ÖPNV-Anteils, Öffentlichkeitsarbeit sowie die Erarbeitung eines Maßnahmenplanes Feinstaub gesehen.

Ein Maßnahmenkonzept zur Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxidbelastung ist im Oktober 2012 beschlossen worden¹¹.

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.“¹²

1.7.1 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 im Binnenverkehr eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßs um 25 % bis zum Jahr 2020 angestrebt.

Zielsetzung CO₂-Reduzierung im Binnenverkehr um 25 %¹³

¹⁰ Sitzungsvorlage Stadtentwicklungssenat, 14.07.2010

¹¹ Sitzung des Umweltsenates, 02.10.2012

¹² Sitzungsvorlage Stadtentwicklungssenat, 20.01.2010

¹³ Beschluss Stadtratssitzung vom 30.03.11

Binnenverkehr		Ziel	Veränderung
	2005	2020	
mIV-Fahrer*	34%	30%	-13%
PKW-Mitfahrer	9%	9%	5%
ÖV	12%	13%	6%
Fahrrad	22%	25%	12%
Fuß	23%	23%	2%
*einschl. Krad			
Bestzungsgrad	1,25	1,30	
technischer Fortschritt			12%

Quelle: Haushaltsbefragung Stadt Bamberg 2005

Hierbei orientieren sich die Ziele an den Vorgaben des Klima-Bündnisses bis zum Jahre 2030 den CO₂ Ausstoß um die Hälfte (gegenüber 1990) zu reduzieren. Dies entspricht einer Reduktion bis 2020 von 25 %.

Wird z.B. der Fahreranteil im motorisierten Individualverkehr von derzeit 34 % auf 30 % verringert, entspricht dies einer Reduktion des PKW-Anteils von 13 %. Entsprechend steigen die Anteile der PKW-Mitfahrer, des ÖPNV, Fahrrad- oder Fußgängerverkehrs.

Es wird davon ausgegangen, dass nicht nur durch eine Verminderung des PKW-Aufkommens sondern ebenfalls durch den technischen Fortschritt (CO₂ ärmere Antriebsarten) eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes erreicht werden kann. D.h. wird eine **CO₂-Reduktion von 25 %** angestrebt und das Fahrtenaufkommen im **IV um 13 % verringert**, so wird davon ausgegangen, dass die restlichen **12 %** durch **schadstoffärmere Fahrzeuge** erreicht werden.

Durch Kontrollbefragungen / Erhebungen sollen die Ziele in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

1.7.2 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.

Datengrundlage Grenzüberschreitende Verkehr

Zur Berechnung des Modal-Split im grenzüberschreitenden Verkehr wurden die Erhebungen der Stadt Bamberg von 1999 herangezogen. Eine Differenzierung zwischen mIV-Fahrer und Mitfahrer wurde nicht vorgenommen. Der Anteil der Fußgänger ist hierbei unter 1 % und wurde auf 0 % gesetzt.

Der so ermittelte mIV-Anteil entspricht dem Durchschnitt aller VGN Landkreise aus der Erhebung MiD¹⁴ 2002. Der Wert für den Prozentsatz „PKW-Mitfahrer“ wurde von daher aus diesen Erhebungen abgeleitet.

Wird z.B. der Fahreranteil im motorisierten Individualverkehr von derzeit 62 % auf 56 % verringert, entspricht dies einer Reduktion des PKW-Anteils von 10 %. Entsprechend steigen die Anteile der PKW-Mitfahrer, des ÖPNV, Fahrrad- oder Fußgängerverkehrs.

Wird – wie im Binnenverkehr - eine **CO₂-Reduktion von 25 % bis 2020** angestrebt und das IV-Aufkommen um 10 % reduziert, so wird davon ausgegangen, dass zumindest 15 % durch schadstoffärmere Fahrzeuge erreicht wird.

Zielsetzung CO₂-Reduzierung im grenzüberschreitenden Verkehr um 25 %¹⁵

grenzüberschreitender Verkehr

Verkehrsentwicklungsplan 2000 Stadt Bamberg 2000		Ziel: 2020	Veränderung
PKW-Selbstfahrer	62%	56%	-10%
PKW-Mitfahrer*	24%	28%	17%
ÖV	9%	10%	11%
Rad	5%	6%	20%
Fuß	0%	0%	0%
*Anteil Mitfahrer Lkr AN			
Besetzungsgrad	1,39	1,50	
technischer Fortschritt			15%

Da die Basiswerte auf einem Analogieschluss beruhen, sollte geprüft werden, ob aktuelle Daten zeitnah erhoben werden können.

Wie im Binnenverkehrs sollten die Ziele durch Kontrollbefragungen / Erhebungen in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

¹⁴ Mobilität in Deutschland

¹⁵ Beschluss Stadtratssitzung vom 30.03.11

2 Bestandsaufnahme

Ablauf Nahverkehrsplan

Die methodischen Arbeitsschritte des Nahverkehrsplans leiten sich aus der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ab und lassen sich unterteilen in die Bereiche:

- **Bestandsaufnahme** des bestehenden Verkehrsangebotes,
- **Festlegung der Bewertungskriterien** anhand der Leitlinie,
- **Schwachstellenanalyse** (Angebotsanalyse),
- **Maßnahmenentwicklung**,
- **Maßnahmenbewertung**.

Angebots- Schwachstellenanalyse

Auf der Grundlage der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (BayLzN) hat die VGN GmbH eine Software „Automatische Angebotsanalyse“ entwickelt, die die Vorgaben mit dem bestehenden Fahrplan abgleicht und so die Schwachstellen / Defizite feststellt. Als Eingangsgröße benötigt das Programm die in der Leitlinie Anhang C konkretisierten **Bewertungskriterien**:

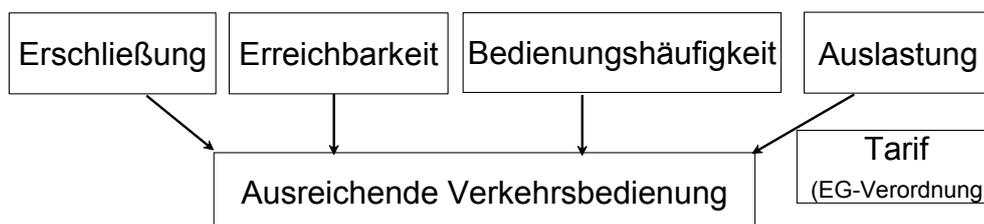
- **Erschließung** (zu berücksichtigende Ortsteile)
- **Einzugsbereiche** von Haltestellen
- **Erreichbarkeit** bedeutender Zentraler Orte
- **Bedienungshäufigkeit** (Anzahl Fahrten in einem Ort)

Diese Kriterien sollen für Ortsteile/Verkehrszellen ab 200/500 Einwohnern untersucht werden und definieren die „Ausreichende Verkehrsbedienug“.

Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung

Kriterien zur Festlegung der Bewertungskriterien

für Ortsteile ab 200/500 Einwohner



Der Aufgabenträger legt für jedes Bewertungskriterium anhand der Grenz- bzw. Richtwerte die „Ausreichende Verkehrsbedienug“ und somit „seinen“ ÖPNV-Standard fest. „Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen ‚guten ÖPNV-Standard‘¹⁶ dar. Diese vom Aufgabenträger individuell für jedes Bewertungskriterium gewählten Werte fließen in das Programm „Automatische Angebotsanalyse“ ein, das diese Vorgaben mit dem bestehenden Fahrplan (Fahrplanstand Januar 2010) vergleicht. Anhand dieser Ergebnisse kann beurteilt werden, ob die festgelegten Kriterien erfüllt oder nicht erfüllt werden.

¹⁶ Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN), AnhangC

Anschließend werden die Defizite nach ihrem Umfang der Abweichung von den Vorgaben gewichtet und in eine Prioritätenreihung gebracht. Anhand dieser Prioritätenliste lassen sich anschließend die vorrangig umzusetzenden Maßnahmen ableiten.

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

Nach der Leitlinie zu Nahverkehrsplanung sind die Werte für die Bewertungskriterien **Erschließung** und **Bedienungshäufigkeit** abhängig vom **Gebietstyp** (z.B. Verkehrsachse, Ober-/ Mittelzentrum, Verdichtungsraum), in dem sich die zu untersuchende Verkehrszelle befindet. Daher muss zunächst für diese zwei Kriterien eine Gebietstypeneinteilung vorgenommen werden. Hierbei lehnen sich die Gebietstypen z.T. an den Begriffen der Raumplanung an.

Für das Kriterium **Erreichbarkeit** sind die zu erreichenden übergeordneten Orte festzulegen. Die Auswahlkriterien orientieren sich lt. LzN an der zentralörtlichen Gliederung wie z.B. Mittel-/ Oberzentrum. Für die Auswahl der Zielorte spielen auch die Pendlerströme des Berufs – und Schülerverkehrs sowie bedeutende Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren oder Krankenhäuser eine Bedeutung.

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Die Stadt Bamberg ist Bestandteil des Regionalplans (RP) Region Oberfranken-West.¹⁷

Zentrale Orte

Im RP und Landesentwicklungsprogramm (LEP)¹⁸ ist die Stadt Bamberg als Oberzentrum definiert.

Entwicklungsachsen

Die im LEP genannten **überregionalen Achsen**

- Bamberg – Viereth-Trunstadt- (Region Main-Rhön)
- Breitengrüßbach - Bamberg – Forchheim- (Industrieregion Mittelfranken)
- Bamberg - Scheßlitz

durchlaufen die Stadt Bamberg.

Raumstruktur

Die Stadt Bamberg liegt nach dem LEP in der Gebietskategorie „**Stadt-Umlandbereich in Verdichtungsräumen**“

. Abb. 1-I: Raumstruktur

¹⁷ Regionalplan Oberfranken-West (8), Stand: 1996

¹⁸ LEP Bayern 2006, Strukturkarte: Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte

2.1.2 Strukturdaten

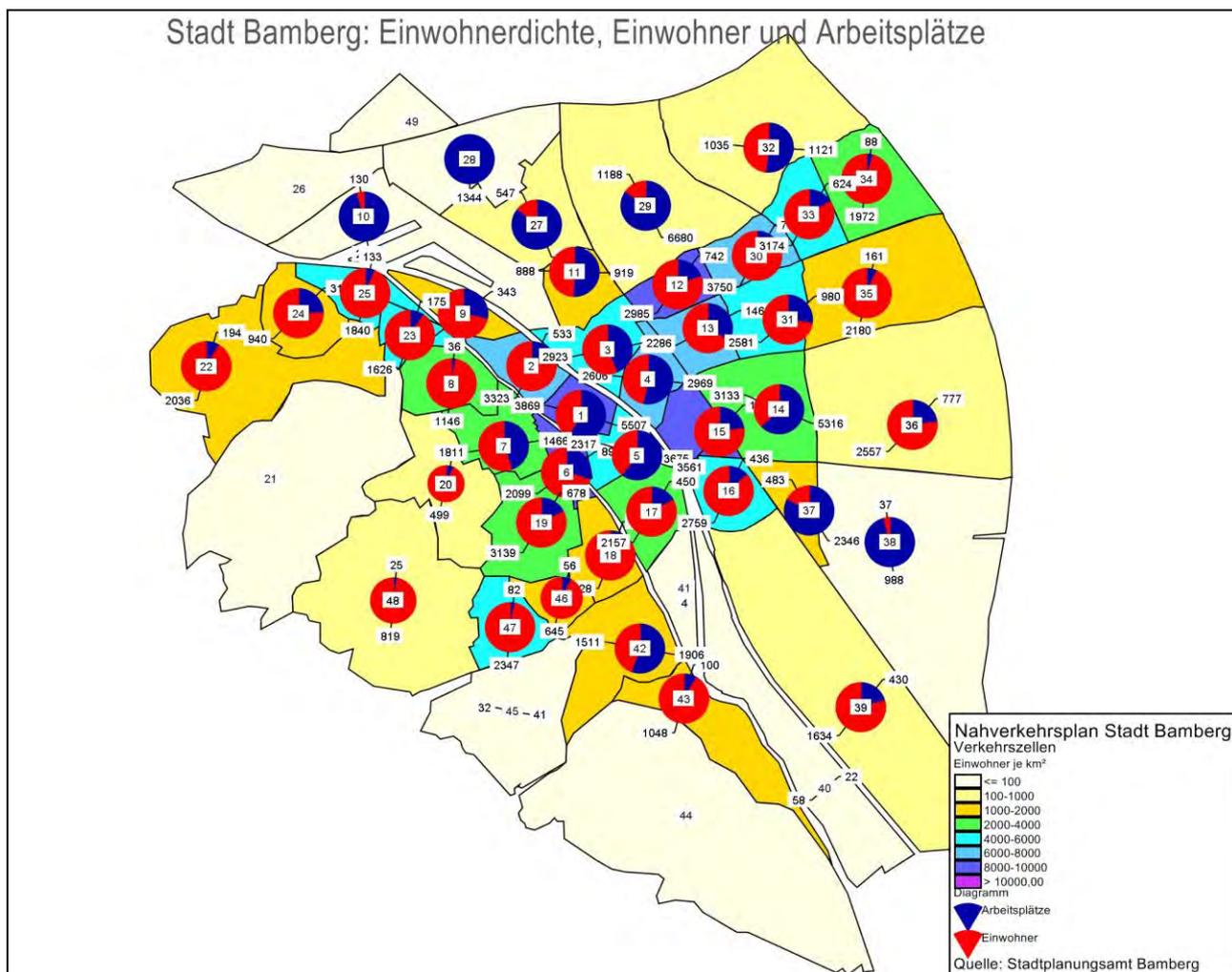
2.1.2.1 Einwohner

Das Stadtgebiet Bamberg wurde vom Stadtplanungsamt in 47 Verkehrszellen eingeteilt. Diese Einteilung wurde beibehalten, da auf dieser Basis die wichtigsten Strukturdaten vorliegen.

Abb. 1-II: Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur

Von den 47 Verkehrszellen (VZ) leben in 7 VZ weniger als 100 Einwohner (EW). Bei einer Gesamtgröße von knapp 55 qkm und einer Einwohnerzahl von ca. 78.250 Einwohnern¹⁹ ergibt sich eine rechnerische durchschnittliche Einwohnerdichte von 1.432 Einwohnern/qkm. Die VZ 1 Kernstadt mit einer EW-Dichte von knapp 9.000 EW/qkm ist der am dichtesten besiedelte VZ gefolgt von den VZ 12 Grafensteinstraße (8.400 EW/qkm), VZ 15 Wunderburg Nord (8.200 EW/qkm) und der VZ 6 Kaulbergfuß (8.050 EW/qkm).

Tabelle 1: Einwohner, Fläche und Siedlungsdichte sowie Arbeitsplätze nach Verkehrszellen S. 82



¹⁹ Stand März 2010 (Erst- und Zweitwohnsitz) StplAmt

2.1.2.2 Arbeitsplätze

Datengrundlage für die Arbeitsplätze sind die Angaben des Stadtplanungsamtes Bamberg aus dem Jahre 2005.

Die meisten Arbeitsplätze (ca. 6.700) sind in der VZ 29 Kärntenstraße anzutreffen. Über 5.000 Arbeitsplätze werden in der Kernstadt (5.500) und der VZ 14 Moosstraße angeboten. Als typische Wohnorte sind die VZ anzusehen, die im Verhältnis zur Einwohnerzahl nur wenige Arbeitsplätze aufweisen. Dem gegenüber stehen VZ mit einer hohen Anzahl Arbeitsplätze und nur geringer Bevölkerung. Für die ÖPNV-Planung spielt diese Erkenntnis eine bedeutende Rolle, da unterschiedliche Fahrtbedürfnisse zu befriedigen sind. So sind die Fahrten in Gewerbegebiete wie z.B. VZ 10 Hafen oder VZ 29 Kärntner Str. einerseits möglichst an die Arbeitszeiten oder Öffnungszeiten abzustimmen, während die Wohngebiete wie z.B. VZ 24 Gaustadt Nord oder VZ Gartenstadt West auch an den Wochenenden bedient werden sollten.

2.2 Verkehrsnachfrage

Für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage stehen eine Reihe unterschiedlicher Datenquellen zur Verfügung, die sich z.B. aufgrund ihrer Aktualität (z.B. Volkszählung '87²⁰), ihrer Einschränkung auf bestimmte Personengruppen (Bundesagentur für Arbeit²¹) oder Datenbasis unterscheiden. Detaillierte Informationen zum Verkehrsverhalten liefert die Haushaltsbefragung 2005 der Stadt Bamberg²².

2.2.1 Pendlerbeziehungen

Die Arbeitsmarktdaten der Bundesagentur für Arbeit (BA) enthalten lediglich „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte“. Somit fehlen die berufstätigen Beamten sowie der Anteil der freiberuflich Tätigen wie z.B. Selbständige. Die Arbeitsmarktdaten geben jedoch keine Hinweise auf das zum Arbeitsort benutzte Verkehrsmittel. Aufgrund der kontinuierlichen, jährlichen Fortschreibung der Daten auf Gemeindeebene, wurden diese Berufspendlerdaten für eine Festlegung der Zentralen Orte außerhalb der Stadt Bamberg herangezogen.

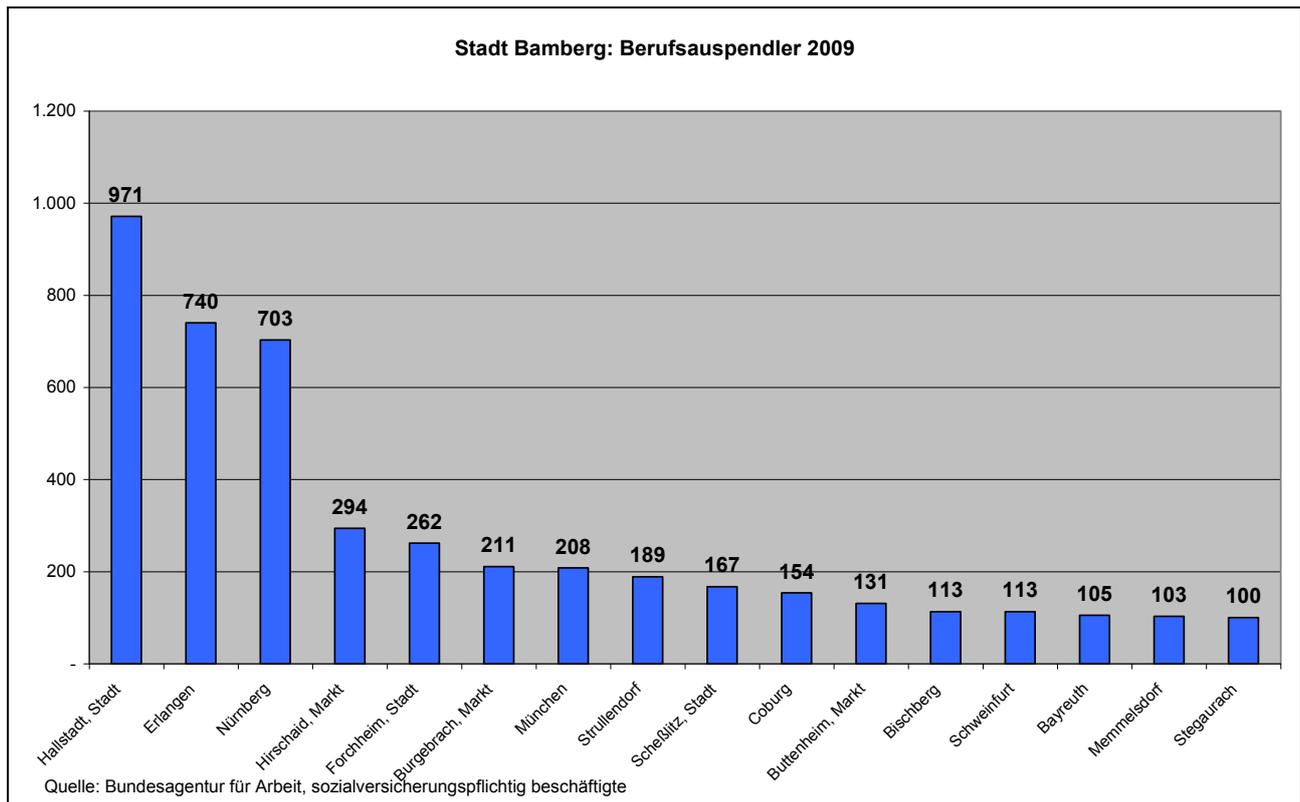
Von den 22.049 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten 14.199 in der Stadt Bamberg. Für die Stadt Bamberg ist die Stadt Hallstadt mit 971 Auspendlern der wichtigste Arbeitsplatzstandort. Dicht dahinter liegen die Städte Erlangen (740 Auspendler) und Nürnberg (703 Auspendler). Mit großem Abstand folgen der Markt Hirschaid (294 Auspendler) sowie die Stadt Forchheim mit 262 Auspendlern.

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler S. 83

²⁰ Bayerische Gemeindestatistik 1987, Bd.6, Ergebnisse der Volkszählung am 25.Mai 1987

²¹ Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 30.06.2009 (vorläufig)

²² Verkehrsverhalten der Bamberger Bevölkerung, Schlussbericht, Stadt Bamberg, Stadtplanungsamt, Oktober 2005



2.2.2 Haushaltsbefragung 2005

Die Haushaltsbefragung der Stadt Bamberg liefert ein differenziertes Bild über das Verkehrsverhalten der Bamberger Bürger auf Stadtteilebene. Im Durchschnitt liegt der Anteil der ÖPNV-Fahrer in der Stadt Bamberg bei 12 %. Mit jeweils 22 % liegen diejenigen, die das Fahrrad nutzen bzw. die zu Fuß gehen gleich auf.

Der Stadtteil Gartenstadt/Kaserne hat mit 19 % den größten ÖPNV-Anteil gefolgt von dem Stadtteil Klinikum/Bug mit 18 % Bus/Bahn-Nutzer.

Relativ gering ist die ÖPNV-Anteil mit 7% im sog. Inselgebiet. Hier ist auch die geringste Kfz-Nutzung mit 26 % anzutreffen. Aufgrund der Stadtstruktur ist der Anteil der Fußgänger und Radfahrer mit 27 % und 34 % sehr hoch.

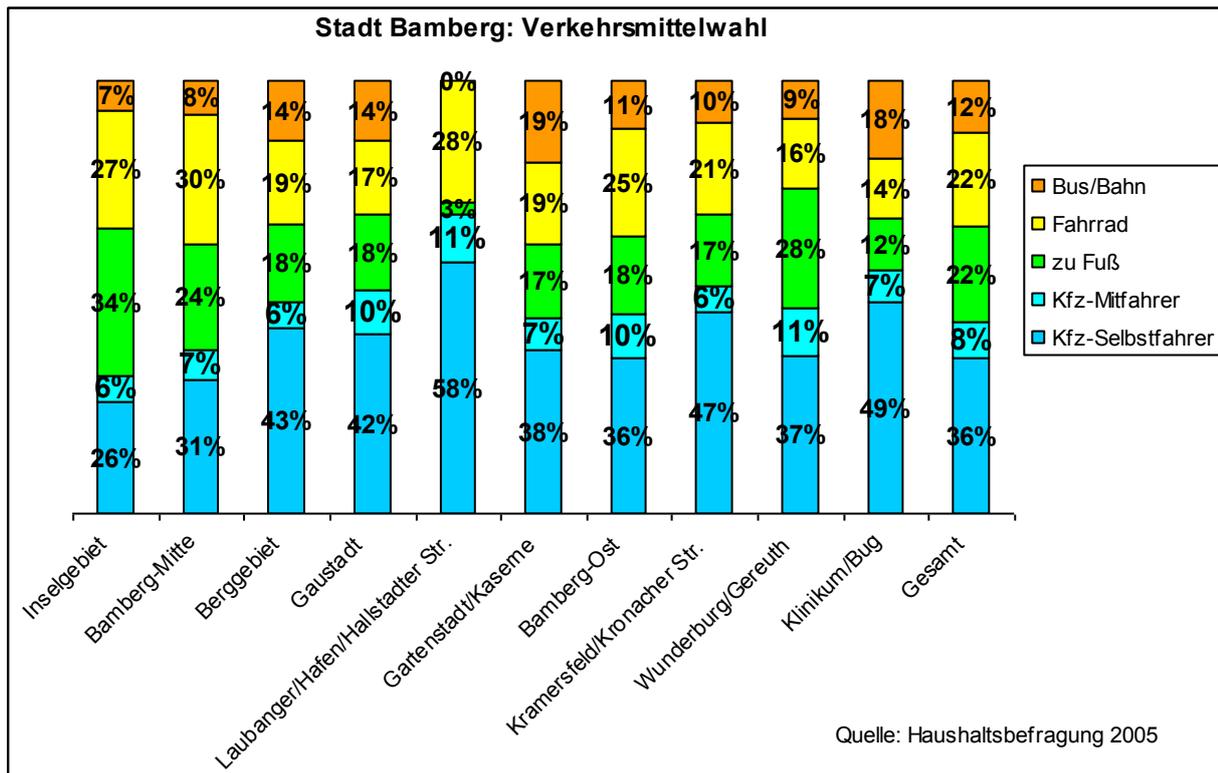


Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen S. 84

2.2.3 Fahrgasterhebung 2004

Im Jahre 2004 wurde eine Fahrgasterhebung durchgeführt, die u.a. detaillierte, linienscharfe Ein- und Aussteigerzahlen, Umsteigerzahlen und somit Verkehrsnachfragedaten für die Planung ermöglicht und eine nach Fahrtzweck (Arbeit, Einkauf, Freizeit) differenzierte Auswertung erlaubt. Zwischenzeitlich haben sich jedoch zahlreiche Änderungen (z.B. Linienzusammenlegungen, Angebotserweiterungen) ergeben.

2.3 Gesamtverkehrsprognose

Nach Art. 13 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes haben die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV durchzuführen. Dabei sind insbesondere

„das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren,“

„planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.“

Derzeit wird die bestehende Gesamtverkehrsdatenbasis um den VGN-Erweiterungsbereich Bamberg ergänzt. Unabhängig hiervon werden Maßnahmen zur Behebung von Defiziten entwickelt, die Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen mit alternativen Planungsverfahren prognostiziert sowie eine Erlös- und Ertragsabschätzung der geplanten Maßnahmen vorgenommen.

2.4 Voraussichtliche Entwicklungen

2.4.1 Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Haltepunkt Bamberg Süd

Um den Süden von Bamberg besser an den SPNV anzuschließen, steht die Stadt Bamberg derzeit mit der dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Verhandlung, einen zusätzlichen Haltepunkt Bamberg Süd einzurichten.

In einer gemeinsamen im November 2012 verfassten Resolution an den Freistaat Bayern setzen sich die Städte Bamberg und Forchheim sowie die Landkreise Bamberg und Forchheim mit Nachdruck für die Realisierung der S-Bahnstationen Forchheim Nord und Bamberg Süd ein.

2.5 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Da die Rechenläufe der Angebotsanalyse mit Fahrplanstand Januar 2010 durchgeführt wurden, beziehen sich alle fahrplanbezogenen Angaben sowie die Liniennetzdaten auf diesen Zeitpunkt. Zwischenzeitliche gravierende Änderungen werden nachrichtlich erwähnt.

2.5.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Freistaat Bayern ist nach Artikel 15 BayÖPNVG Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er bedient sich zur Durchführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Da das Verkehrsangebot des SPNV mit in die Bewertung des ÖPNV-Angebotes eingeflossen ist, wird der SPNV nachrichtlich aufgenommen.

Die Stadt Bamberg wird von 3 **Schienenstrecken** bedient, die von Montag bis Sonn-/ Feiertag im Takt verkehrt.

Linien-Nr.	Verlauf	VU	Bedienung Mo-Fr (Sch)	Bedienung Mo-Fr (Fer)	Bedienung Sa	Bedienung So
R2 / S1	Nbg – Fürth - Erlangen - Forchheim - Bamberg - Zapfendorf	DB	ja	ja	ja	ja
R15	Bamberg - Oberhaid (Oberf.)	DB	ja	ja	ja	ja
R26	Bamberg - Ebern	agilis	ja	ja	ja	ja

2.5.2 Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG²³

Die Stadt Bamberg wird durch **46 öffentliche Buslinien** erschlossen. Dabei handelt es sich bei 27 Linien um Stadtbuslinien sowie ein Anruf-Linien-Taxi (ALT) der Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH sowie 20 Regionalbuslinien. Bei Fahrten innerhalb der Stadt Bamberg gilt der Haustarif. Ansonsten findet der VGN-Tarif Anwendung.

Tabelle 4: öffentliche Linien S. 85

Abb. 6-I: Liniennetzplan VGN

²³ Personenbeförderungsgesetz

3 Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienungs“

Mit der Festlegung von Grenz- bzw. Richtwerten anhand der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert der Aufgabenträger die „Ausreichende Verkehrsbedienungs“ 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.

Tabelle 5: Festlegung der Bewertungskriterien S. 87

In der Stadt Bamberg soll grundsätzlich²⁴ der **Richtwert** zur Beurteilung des ÖPNV-Angebotes zur Anwendung kommen.

3.1 Festlegung von Gebietstypen

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt Bewertungskriterien (Grenz- und Richtwerte) zur Festlegung der Ausreichenden Verkehrsbedienungs abhängig vom jeweiligen Gebietstyp vor. Die Einteilung des Stadtgebiets von Bamberg in Gebietstypen ist zur Festlegung der Kriterien notwendig und erfolgte anhand folgender Grundlagen:

- Landesentwicklungsprogramm 2006
- Regionalplan Oberfranken-West (Raumstruktur Karte1, Stand: 1998),
- Siedlungsstruktur (Einwohnerzahlen der Stadt Bamberg, Stand 2010)
- Strukturdaten (Arbeitsplätze; Stand: 2005)
- sowie für das „Kriterium Erreichbarkeit übergeordneter Orte“ die Berufspendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2009)

Tabelle 6: Auswahl der Zielorte und Gebietstyp Bedienungshäufigkeit S. 88

Abb.1-1: Raumstruktur

3.2 Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

Vor Festlegung der Beurteilungskriterien hat der Aufgabenträger festzulegen, welche Orte/ Verkehrszellen in die Untersuchung einfließen sollen.

3.2.1 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 bereits in Verkehrszellen (VZ) untergliedert. Da für diese Verkehrszellen bereits detaillierte Strukturdaten vorliegen, wurde diese Verkehrszelleneinteilung übernommen.

²⁴ Beim Kriterium Bedienungshäufigkeit wird aus Takt-Gründen geringfügig von den Vorgaben der Leitlinie abgewichen.

Von den 49 vom Stadtplanungsamt definierten Verkehrszellen befinden sich 47 Verkehrszellen innerhalb der amtlichen Grenzen der Stadt Bamberg. Die Verkehrszellen 28 Hallstadt Laubanger und 49 Entwicklungsfläche Hallstadt liegen im Landkreis Bamberg.

Das ÖPNV-Angebot wird nur für die Verkehrszellen untersucht, in denen mehr als **150 Einwohner** (EW) leben oder mit mehr als **500 Arbeitsplätzen**.

Nicht berücksichtigt werden somit die sieben Verkehrszellen:

- 21 Michelsberger Wald (0 EW)
- 26 Entwicklungsgebiet (0 EW)
- 40 Galgenfur (58 EW)
- 41 Luisenhain (0 EW)
- 44 Bruderwald (0 EW)
- 45 Waizendorfer Str. (32 EW)
- 49 Entwicklungsfläche Hallstadt (ohne EW Angaben, in Karte nicht abgebildet)



Abstimmungsbedarf mit dem Landkreis Bamberg

Die Verkehrszelle Hallstadt Laubanger liegt im Landkreis Bamberg. Daher liegt die Zuständigkeit für den ÖPNV hier beim Landkreis Bamberg. Aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen en-

gen Verknüpfung zur Stadt Bamberg, wurde Hallstadt Laubanger in die Untersuchung aufgenommen.

3.2.2 Haltestelleneinzugsbereich

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/Strab und Einzugsbereich S-, U-, Eisenbahn.

Es gilt ein stadteinheitlicher Wert: Einzugsbereich Bus 300 m / Bahn 600 m.

3.3 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) 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.

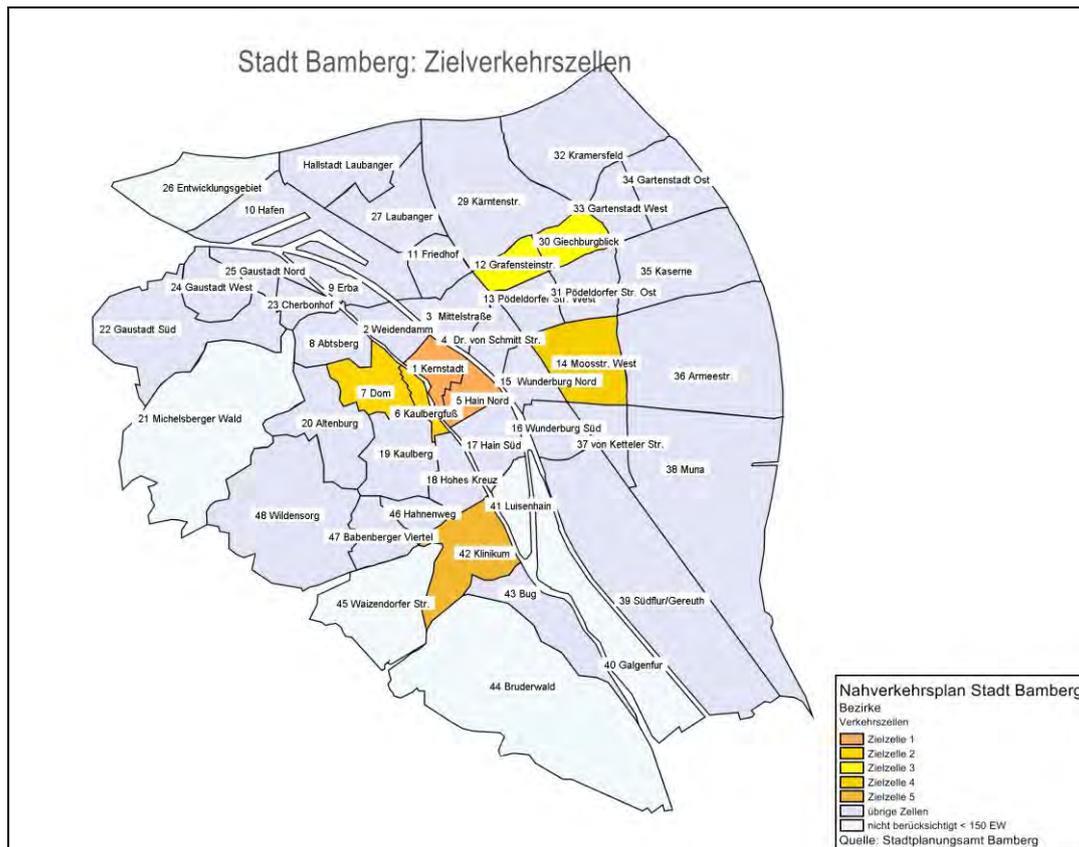
3.3.1 Ziele innerhalb der Stadt Bamberg („Nachbarschaftsbereich“)

Die Erreichbarkeit des „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. Es wird in Bamberg **keine zu berücksichtigende Entfernung** festgelegt.

Die LzN sieht jedoch als Ziel nur das Zentrum der Gemeinde vor. Um einerseits den innerstädtischen relevanten Verkehrsverflechtungen gerecht zu werden und andererseits den Untersuchungsaufwand in Grenzen zu halten, wurden durch verkehrlich sinnvolle Zusammenlegungen folgende 5 Ziele innerhalb von Bamberg untersucht.

Kriterium für „Zielorte“ in der Stadt sind Verkehrszellen mit hohen Arbeitsplatzangeboten oder bedeutenden Infrastruktureinrichtungen wie Verwaltung, Krankenhaus, Einkaufszentren.

1. Kernstadt / Hain Nord (VZ 1/5), 2. Kaulbergfuß / Dom (VZ 6/7), 3. Grafensteinstr. / Giechburgblick (VZ 12/30), 4. Moosstr. West (VZ 14), 5. Klinikum (VZ 42).



3.3.2 Ziele außerhalb der Stadt Bamberg (weitere zentrale Orte)

Die Auswahl der weiteren zentralen Orte erfolgt insbesondere auf der Grundlage der Berufspendlerstatistik. (vgl. 2.2.1)

Als Ziele außerhalb der Stadt Bamberg werden aufgrund der Berufsauspendler (Bundesagentur für Arbeit 2009) **Hallstadt Gewerbegebiet Ost**, **Hallstadt Laubanger** und **Erlangen/Nürnberg** festgelegt. Durch die Auswahl von Nürnberg als Zielort werden ebenfalls die auf dieser Achse liegenden Orte wie Hirschaid abgedeckt.

Vorgaben zur Ermittlung der Erreichbarkeit der Zielorte

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

Nach der Leitlinie ist die Erreichbarkeit nur gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch Ganztagesintervall gewährleisten ist.

Als Zeitintervalle für die Hinfahrt am Morgen, die Rückfahrt am Mittag und die Rückfahrt am Nachmittag werden festgelegt:

Hinfahrt: 6:00 – 8:00 Uhr; Mo-Fr
Hinfahrt: 7:00 – 9:00 Uhr; Sa
Hinfahrt: 8:00 – 9:30 Uhr; So
Rückfahrt 1: 12:00 – 13:30 Uhr (**Halbtagesintervall**)
Rückfahrt 2: 15:30 – 18:30 Uhr (**Ganztagesintervall**)

Fußwegezeit zur und von der Haltestelle

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

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.

Beförderungszeit

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

Umsteigezeiten

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

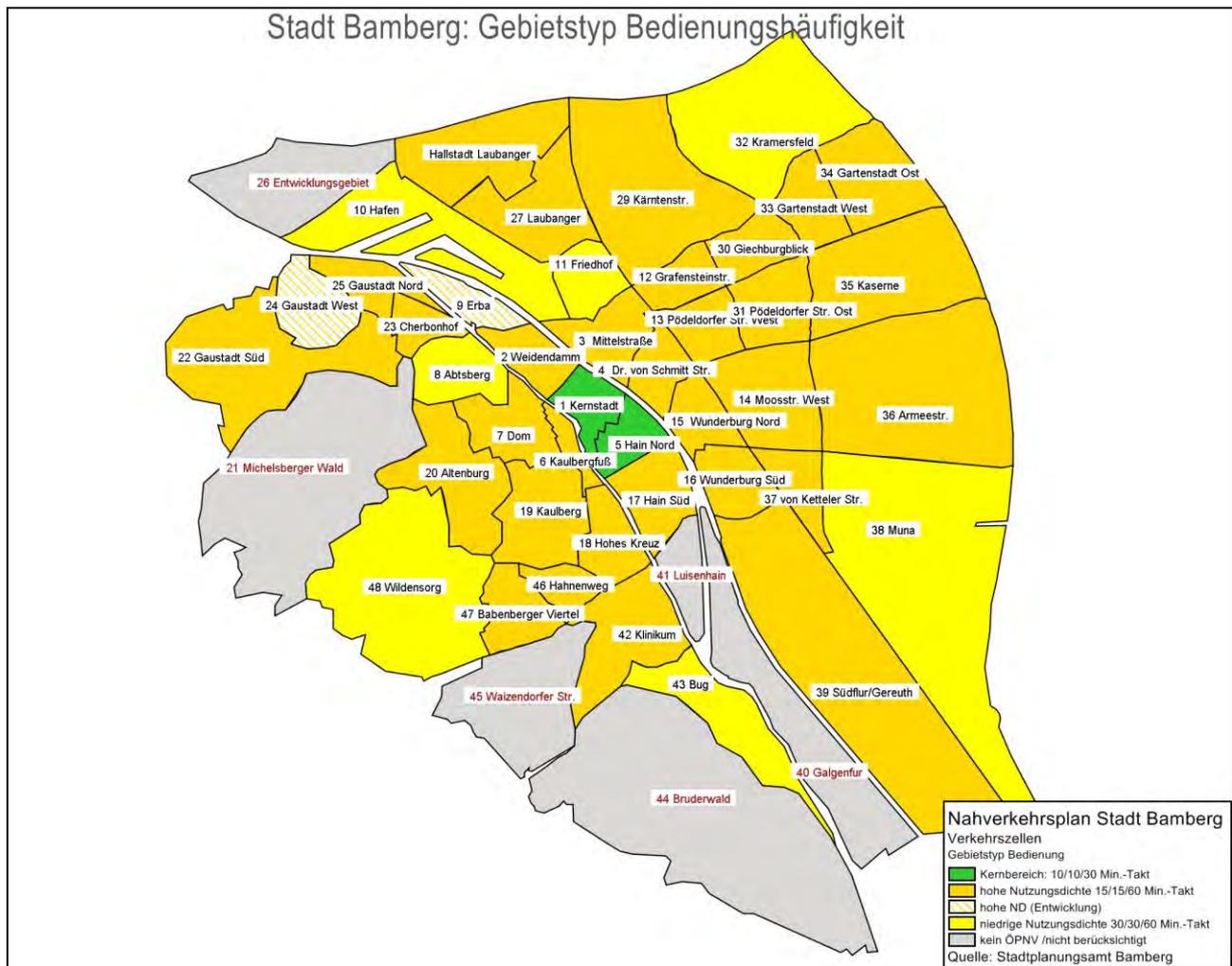
Die **Umsteigezeiten** sollen max. **10 Minuten (Bus / Bus)**
und max. **15 Minuten (Bus / Bahn)** betragen.

3.4 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.

3.4.1 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. Im Hinblick auf die geplante städtebauliche Entwicklung von Gaustadt West (VZ 24) und Erba (VZ 9) erhalten diese Verkehrszelle den Vorbehalt „in Entwicklung“.



Hieraus ergibt sich nachfolgendes Fahrtenangebot:

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

*HVZ= Hauptverkehrszeit ist bei Bedarf zu verdichten,
 NVZ=Nebenverkehrszeit,
 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
06:01	08:00	08:01	12:00	04:30	06:00
12:01	13:30	13:31	15:30	20:01	00:00
15:31	18:30	18:31	20:00		

Freitag SVZ bis 01:30 Uhr

Samstag

HVZ		NVZ		SVZ	
Von	bis	von	bis	von	Bis
		08:01	18:00	06:00	08:00
				18:01	01:30

Sonn- und Feiertag

HVZ		NVZ		SVZ	
Von	bis	von	bis	von	bis
				07:00	24:00

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

3.5 Zusammenfassung der Kriterien für die „Ausreichende Verkehrsbedienug“ der Stadt Bamberg

Relevante Gemeindeteile ab	> 150 Einwohner oder > 500 Arbeitsplätze
Haltestelleneinzugsbereich - allg. ÖPNV - SPNV	Luftlinienentfernung 300 m 600 m
Erreichbarkeit Ziele innerhalb von Bamberg - Halbtagesintervall - Tagesintervall - Beförderungszeit*	keine Entfernungsbeschränkung Hin: 06:00 - 08:00 (Mo-Fr) Hin: 07:00 - 09:00 (Sa) Hin: 08:00 - 09:30 (So) Rück: 12:00 - 13:30 Hin: 06:00 - 08:00 Hin: 07:00 - 09:00 (Sa) Hin: 08:00 - 09:30 (So) Rück: 15:30 - 18:30 20 Min. Richtwert (RW)
Erreichbarkeit Zentrale Orte - Beförderungszeit* Zielort Typ1 - Beförderungszeit* Zielort Typ2	30 Min. (RW) 50 Min. (RW)
Verkehrszeiten Montag - Freitag - Hauptverkehrszeit (HVZ) - Normal-/ Nebenverkehrszeit (NVZ) - Schwach-/ Spätverkehrszeit (SVZ)	06:01 - 08:00 12:01 - 13:30 15:31 - 18:30 08:01 - 12:00 13:31 - 15:30 18:31 - 20:00 04:30 - 06:00 20:01 - 00:00 (freitags bis 01:30 Uhr)
Samstag - NVZ - SVZ	08:01 - 18:00 06:01 - 08:00 18:01 - 01:30
Sonn-/Feiertag - SVZ	07:00 - 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 / 10 / 20 Taktfolgen in Min.: 15 / 15 / 30 Taktfolgen in Min.: 30 / 30 / 60
Erreichbarkeit übergeordneter Orte "Nachbarschaftsbereich" (= Beförderungszeit 20 Min.) Zielort Typ 1 (= Beförderungszeit 30 Min.) Zielort Typ 2 (= Beförderungszeit 50 Min.)	Kernstadt / Hain Nord (VZ1/5) Kaulbergfuß / Dom (VZ 6/7) Grafensteinstr. / Giechburgblick (VZ 12/30) Moosstr. West (VZ 14) Klinikum (VZ 42) Hallstadt Laubanger Hallstadt Gewerbegebiet Ost Achse Erlangen / Nürnberg

* Beförderungszeit = Reisezeit abzgl. 10 Min. Zu- und Abgangszeiten
Umsteigezeit max. 10 Min. Bus / Bus
und max. 15 Min. Bus / Bahn.

4 Schwachstellenanalyse

Auf der Grundlage der vom AK Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Bewertungsmaßstäbe wurde für die Kriterien: **Erschließung** (Haltestelleneinzugsbereich), **Erreichbarkeit** (des „Nachbarschaftsbereiches“ und weiterer zentraler Orte) und **Bedienungshäufigkeit** (Anzahl Fahrten in einem Ort) eine Schwachstellenanalyse erstellt.

Dabei wurden die festgelegten Kriterien mit dem Fahrplanstand (Jan. 2010) abgeglichen, um feststellen zu können, in welchen Bereichen das ÖPNV-Angebot den Vorgaben entspricht bzw. wo Defizite bestehen. Zwischenzeitliche Verbesserungen wurden bei der Maßnahmenbeschreibung berücksichtigt.

Klassifizierung der Defizite

Die festgestellten Defizite wurden analysiert und anschließend anhand des Grades der Abweichung von den Vorgaben klassifiziert.

Als **langfristig** zu beheben gilt ein Defizit, wenn zumindest der Grenzwert erfüllt wird. (Priorität 3)

Als **mittelfristig** zu beheben wird ein Defizit eingestuft, wenn weder Richt- noch Grenzwert erreicht werden. (Priorität 2)

Als **vorrangig** zu beheben wird ein Defizit angesehen, sobald die Verkehrszelle nicht erschlossen ist, bzw. keine Fahrtmöglichkeit zu einem der ausgewählten Zielorte besteht. (Priorität 1)

4.1 Auswertung Haltestelleneinzugsbereich

Tabelle 7: Auswertung Haltestellenerschließung S. 89

Für die Stadt Bamberg wurde grundsätzlich ein einheitlicher Haltestelleneinzugsbereich für den Bus von 300 m und 600 m für die Bahn festgelegt.

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gilt das Kriterium Haltestelleneinzugsbereich als erfüllt, wenn mindestens 80 % der Einwohner in einem festgelegten Einzugsbereich von Haltestellen (Luftlinie) wohnen.

Die Auswertung hat ergeben, dass bei einem Einzugsbereich von 300 m in drei Verkehrszellen (VZ) nicht die 80 % Vorgaben erreicht werden.

VZ 10 Hafen	(5 EW)
VZ 18 Hohes Kreuz	(3 EW)
VZ 38 Muna	(3 EW)

Aufgrund der geringen Zahl betroffener Einwohner sowie die Einstufung als Gewerbegebiet, wird in diesen Verkehrszellen kein Handlungsbedarf gesehen.

Werden – abweichend von der Leitlinie – die Anzahl aller nicht erschlossenen Einwohnerzahlen ermittelt (bis 100%), wohnen in vier Verkehrszellen mehr als 150 Einwohner außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches von 300 m.

VZ 6 Kaulbergfuß	(181 EW)
------------------	----------

VZ 18 Hohes Kreuz	(209 EW)
VZ 35 Kaserne	(223 EW)
VZ 36 Armeestraße	(306 EW)

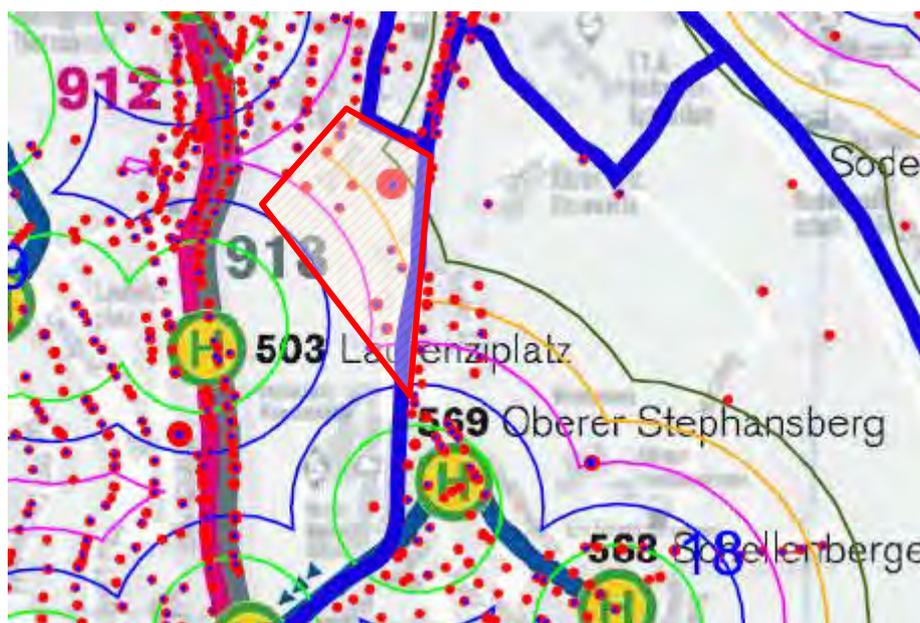
Als zu erschließende Verkehrszellen wurden alle VZ mit mehr als 150 Einwohnern festgelegt. Damit liegen die Einwohnerzahlen, die außerhalb dem Haltestelleneinzugsbereich wohnen über diesem Wert. Eine verbesserte Anbindung sollte daher geprüft werden.

VZ Kaulberg

Eine ausreichende Haltestellenerschließung ist für die VZ Kaulberg gegeben, wenn die Haltestellen Artur-Landgraf-Straße und Laurenziplatz zusätzlich berücksichtigt werden.

Untersuchungsgebiet „Stephansberg“

Ein Teil der Bewohner westlich der Von-Reider-Straße wird aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten über die Haltestelle Oberer Stephansberg in der VZ Hohes Kreuz erschlossen. Diese wohnen allerdings z. T. außerhalb des 300 m-Radius der Haltestelle Oberer Stephansberg. Daher wird empfohlen, diesen Bereich als nicht erschlossen einzugruppieren.



Abgrenzung des Teilgebietes „westlich Von-Reider-Straße“, der über Stephansberg erschlossen ist, aber zur Zelle „Kaulberg“ gehört

Bisher liegt der Erschließungsgrad rechnerisch bei 99 %, d.h. von den 3.139 Einwohnern wohnen 26 EW außerhalb des 300 m Radius. Wird das Gebiet westlich der Von-Reider-Straße als nicht ausreichend erschlossen betrachtet, sinkt der Erschließungsgrad auf 95 %. Die Anzahl nicht erschlossener Einwohner steigt von 26 auf 166 Bewohner und liegt nur knapp über der zu untersuchenden Grenze von 150 Einwohnern.

Altersstruktur

Um Aussagen zur Altersstruktur und Bevölkerungsdichte treffen zu können, wurde in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt auf der Grundlage von Einwohnerpunkte-Karten eine Berechnung der im jeweiligen Haltestelleneinzugsbereich wohnenden Einwohner vorgenommen. Diese Daten erlauben auch eine Betrachtung nach Altersgruppen.

Werden allein die über 63 Jährigen betrachtet und wird ein Haltestelleneinzugsbereich von 300 m angenommen, so weist lediglich die VZ 38 Muna ein Defizit bei der Erschließung aus. Dies ist vernachlässigbar, da in dieser Verkehrszelle lediglich 37 Einwohner leben.

Fazit Haltestellenerschließung

Es wurden keine gravierenden Defizite²⁵ bei der Haltestellenerschließung festgestellt, wenn nur 80 % der Einwohner erschlossen sein müssen.

Bei Betrachtung des Absolut-Wertes werden in vier VZ (Kaulbergfuß, Hohes Kreuz, Kaserne, Armeestraße) mehr als 150 EW nicht ausreichend erschlossen. Zusätzlich sollte eine Erschließung westlich der Von-Reider-Str. geprüft werden.

4.2 Auswertung Erreichbarkeit

Lt. Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (LzN) 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.

Methodisches Vorgehen

Für jede Verkehrszelle wurden ein bis drei zentrale Haltestellen ausgewählt. Diese Haltestellen sollen das ÖPNV-Angebot in der jeweiligen Verkehrszelle widerspiegeln.

Tabelle 8: Auswahl der zentralen Haltestellen S. 90

Klassifizierung der Defizite

Priorität 1 Handlungsbedarf **vorrangig/kurzfristig**:

- Es gibt kein Angebot innerhalb der Tagesintervalle (einschließlich Toleranzgrenzen von +/- 15 Min.) oder
- Die Beförderungszeiten und/oder Umsteigezeiten liegen weit über den Vorgaben.

Priorität 2 Handlungsbedarf **nachrangig/mittelfristig**:

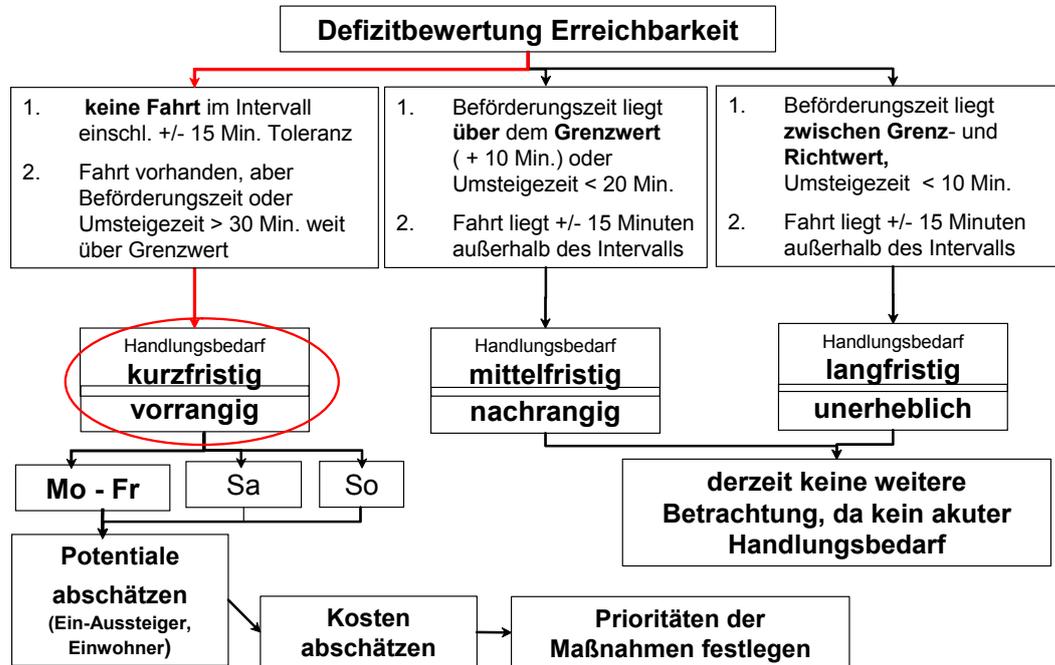
- Es besteht eine Fahrtmöglichkeit innerhalb der Tagesintervalle (einschließlich Toleranzgrenzen), die Beförderungszeit liegt jedoch über dem Grenzwert (z.B. Umwegfahrt) oder die Umsteigezeit liegt über den Vorgaben von 10 / 15 Minuten²⁶.
- In dem Tagesintervall besteht keine Fahrtmöglichkeit, jedoch innerhalb einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten gibt es eine Fahrt, die die Kriterien Beförderungszeit und Umsteigezeit erfüllen.

²⁵ Nach Leitlinie ist es unerheblich, wie hoch die Anzahl nicht erschlossener Einwohner ist, die über der geforderten 80%-Grenze liegt.

²⁶ Max. 10 Min. Bus / Bus, max. 15 Min. Bus / Bahn

Priorität 3 Handlungsbedarf unerheblich/langfristig:

- Die Beförderungszeit liegt zwischen dem Richtwert und dem Grenzwert.
- Es gibt eine Fahrt außerhalb des Tagesintervalls mit einer Toleranzgrenze von +/- 15 Minuten.



4.2.1 Auswertung Ziele innerhalb der Stadt Bamberg

Als zu untersuchende Zielorte innerhalb von Bamberg wurden festgelegt:

1. **Kernstadt/Hain Nord** (VZ 1/5)
2. **Kaulbergfuß/Dom** (VZ 6/7)
3. **Grafensteinstr./Giechburgblick** (VZ 12/30)
4. **Moosstr.** (VZ 14)
5. **Klinikum** (VZ 42)

Beförderungszeiten innerhalb der Stadt Bamberg

Für die Zielorte innerhalb des Stadtgebietes von Bamberg sowie für Hallstadt Laubanger wird analog der LzN (Anhang C Tabelle 2: Grenz- und Richtwerte: Erreichbarkeit übergeordneter Orte) eine Beförderungszeit von **max. 20 Minuten** festgelegt. Einschließlich der Fußwegezeiten von zusammen 10 Minuten ergibt sich eine Reisezeit von 30 Minuten.

Auswertung Erreichbarkeit der Verkehrszelle Kernstadt/ Hain Nord (VZ 1/5) (ZOB)

Tabelle 9: Auswertung Erreichbarkeit Kernstadt (VZ 1) S. 91 ff.

Schul- und Ferientage

Die Kernstadt ist innerhalb einer Fahrzeit von 20 Minuten nahezu uneingeschränkt von allen 41 untersuchten Verkehrszellen der Stadt Bamberg erreichbar.

Die Beförderungszeit von Wildensorg liegt mit 21 Minuten am Mittag knapp über den Vorgaben. Von Hallstadt Laubanger beträgt die Fahrzeit aufgrund eines Umsteigevorganges zwischen 25 und 30 Minuten.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	2	3	6	10
vorrangig	0	0	4	8
mittelfristig	0	1	0	0
langfristig	2	2	2	2
keine Defizite	39	38	35	31
Summe OT	41	41	41	41

Samstag, Sonn- und Feiertage

Erfahrungsgemäß steigen die Defizite am Wochenende an. Diese Defizite sind auf das reduzierten Fahrplanangebot insbesondere in den Verkehrszellen mit überwiegenden Gewerbeanteilen wie z.B. VZ Hafen, VZ Muna und Hallstadt Laubanger zurück zu führen.

An Sonn- und Feiertagen wird die VZ Hohes Kreuz nicht direkt angefahren. Hier steht den Bewohnern die am Rande der Verkehrszelle gelegene Haltestelle mit geringfügig längerem Fußweg zur Verfügung. Ursache für die vorrangigen Defizite in den Verkehrszellen Dom, Kramersfeld und Wildensorg ist auf die außerhalb des Hinfahrtintervalls (8:00 – 9:30 Uhr) liegende Fahrt.

Auswertung Erreichbarkeit der Verkehrszelle Kaulbergfuß/Dom (VZ 6/7)

Tabelle 10: Auswertung Erreichbarkeit Kaulbergfuß/Dom (VZ 6/7) S. 95 ff.

Schul- und Ferientage

Die Erreichbarkeit von Kaulbergfuß ist innerhalb einer Fahrzeit von 20 Minuten überwiegend uneingeschränkt von allen 41 untersuchten Verkehrszellen der Stadt Bamberg gegeben. In einzelnen Fällen liegt die Beförderungszeit mit bis zu 29 Minuten über dem Richtwert.

Hallstadt Laubanger wird lediglich durch eine primär auf den Schülerverkehr ausgerichtete Regionalbuslinie erschlossen. Die Fahrzeit von Hallstadt Laubanger beträgt bis zu 40 Minuten. Ursache hierfür sind Umsteigezeiten von bis zu 20 Minuten. Ein mittelfristiges Defizit wurde aufgrund der Linienführung bei der Rückfahrt nach Wildensorg ermittelt. Hier beträgt die Fahrzeit 31 Minuten, in Gegenrichtung liegt die Beförderungszeit bei 16 Minuten. Als Alternativhaltestelle bietet sich der Domplatz an.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	14	15	21	28
vorrangig	0	1	4	10
mittelfristig	2	1	4	12
langfristig	12	13	13	6
keine Defizite	27	26	20	13
Summe OT	41	41	41	41

Samstag, Sonn- und Feiertage

Wie bereits bei der Erreichbarkeit der Kernstadt dargestellt, steigen die Defizite am Wochenende aus den o.g. Gründen an. Die vier vorrangigen Defizite am Samstag sind – wie bereits bei der Erreichbarkeit der Kernstadt - in den VZ Hafen, Hohes Kreuz (als Alternativhaltestellen bieten sich Würzburger Str. und Hohes Kreuz am Verkehrszellenrand an), Muna, und Hallstadt Laubanger festgestellt worden.

An Sonn- und Feiertagen erhöhen sich die Defizite auf 10 vorrangige Defizite. Ursache sind z.T. lange Umsteigezeiten (als Alternativhaltestelle bietet sich der Domplatz an) sowie außerhalb des Hinfahrtintervalls (8:00 – 9:30 Uhr) liegende Fahrten.

Auswertung Erreichbarkeit der Verkehrszelle Grafensteinstraße/ Giechburgblick (VZ 12/30)

Tabelle 11: Auswertung Erreichbarkeit Grafensteinstr. / Giechburgblick (VZ 12/30) S. 99 ff.

Schul- und Ferientage

Die festgestellten Defizite bei der Erreichbarkeit der VZ Grafensteinstraße sind primär auf die Beförderungszeiten von bis zu 30 Minuten zurückzuführen. Die Beförderungszeit von Hallstadt Laubanger liegt am Morgen aufgrund einer Umsteigezeit von 20 Minuten bei knapp 40 Minuten.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	10	10	17	27
vorrangig	0	0	4	10
mittelfristig	1	2	2	2
langfristig	9	8	11	15
keine Defizite	31	31	24	14
Summe OT	41	41	41	41

Samstag, Sonn- und Feiertage

Wie bereits bei der Erreichbarkeit der Kernstadt dargestellt, steigen die Defizite am Wochenende aufgrund des geringeren Fahrtenangebotes an. (vgl. Defizitbeschreibung Erreichbarkeit Kernstadt bzw. VZ Kaulbergfuß).

Auswertung Erreichbarkeit der Verkehrszelle Moosstraße West (VZ 14)

Tabelle 12: Auswertung Erreichbarkeit Moosstr. West(VZ 14) S. 103 ff.

Schul- und Ferientage

Das Gebiet Moosstraße West ist überwiegend durch Umsteigeverbindungen erreichbar. Dabei liegen die Umsteigezeiten im Mittel bei 5 Minuten. Ursache für die ermittelten Defizite sind nicht fehlende Fahrten, sondern lange Beförderungszeiten. Diese liegen in etwa der Hälfte der untersuchten Relationen zwischen 20 und 30 Minuten und damit zwar über dem Richtwert, aber noch unterhalb des Grenzwertes von 30 Minuten. Umsteigezeiten von 12 bzw. 14 Minuten sind auf der Relation Moosstraße West – Hafen und Moosstraße West - Laubanger anzutreffen (Richtwert 10 Minuten).

Auffallend ist wieder die defizitäre Anbindung von Hallstadt Laubanger aufgrund einer Umsteigezeit von der Regionalbuslinie auf den Stadtbus von z.T. über 15 Minuten.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	24	24	26	33
vorrangig	0	0	4	11
mittelfristig	8	9	10	10
langfristig	16	15	12	12
keine Defizite	17	17	15	8
Summe OT	41	41	41	41

Samstag, Sonn- und Feiertage

Wie bereits bei der Erreichbarkeit der Kernstadt dargestellt, steigen die Defizite am Wochenende aus den o.g. Gründen an.

Auswertung Erreichbarkeit der Verkehrszelle Klinikum (VZ 42)

Tabelle 13: Auswertung Erreichbarkeit Klinikum (VZ 42) S. 107 ff.

Hinweis:

Für die Halb- und Ganztagesintervalle wurden für alle Verkehrszellen einheitliche Zeitintervalle festgelegt. Diese Intervalle sind primär auf den Berufspendler ausgerichtet. Dadurch werden Besonderheiten wie Besuchszeiten des Klinikums nicht berücksichtigt

Schul- und Ferientage

Eine Analyse der Defizite zeigt, dass diese primär durch lange Beförderungszeiten (über 20 Minuten) verursacht werden. Grund für die längeren Beförderungszeiten ist die dezentrale Lage des Klinikums. Das vorrangige Defizit ist auf die fehlende Anbindung von Hallstadt Laubanger am Morgen (6:00 bis 8:00 Uhr) zurückzuführen.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	33	30	34	35
vorrangig	1	1	4	16
mittelfristig	20	21	26	11
langfristig	12	8	4	8
keine Defizite	8	11	7	6
Summe OT	41	41	41	41

Samstag, Sonn- und Feiertage

Wie bereits an wochentags sind die vielen Defizite bei der Erreichbarkeit des Klinikums auf Beförderungszeiten von bis zu 50 Minuten – z.T. bedingt durch Umsteigezeiten von über 20 Minuten – zurückzuführen.

Aufgrund des außerhalb des Zentrums liegenden Klinikums sind die festgelegten Beförderungszeiten von 20 Minuten zu überdenken.

4.2.2 Auswertung Ziele außerhalb der Stadt Bamberg

Die Auswahl der weiteren zentralen Orte Hallstadt Laubanger, Hallstadt Gewerbegebiet Ost, Achse Erlangen / Nürnberg erfolgte primär auf der Grundlage der Berufspendlerstatistik:

Auswertung Erreichbarkeit der Verkehrszelle Hallstadt Laubanger

Tabelle 14: Auswertung Erreichbarkeit Hallstadt Laubanger S. 119 ff.

Aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Verflechtung des Gewerbegebietes Hallstadt Laubanger mit dem Stadtgebiet Bamberg, gelten für dieses Gewerbegebiet die gleichen Erreichbarkeitskriterien (Beförderungszeit 20 Minuten) wie für die innerstädtischen Verkehrszellen.

Schul- und Ferientage

Die ermittelten Defizite ergeben sich durch lange Umsteigezeiten von z. T über 20 Minuten und daraus resultierenden Beförderungszeiten von über 40 Minuten (über 20 Minuten).

Da die Regionalbuslinien primär auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet sind (Schul-anfangs- und Endzeiten), ist eine Anpassung an den Stadtverkehr nur bedingt möglich.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	31	31	35	41
vorrangig	7	7	14	41
mittelfristig	18	18	17	0
langfristig	6	6	4	0
keine Defizite	10	10	6	0
Summe OT	41	41	41	41

Samstag, Sonn- und Feiertage

Die große Anzahl Defizite ist auf das fehlende Fahrtenangebot am Wochenende zurückzuführen. So ist Hallstadt Laubanger an Sonn- und Feiertagen nicht an das ÖPNV-Netz angebunden.

Da sich in dieser VZ überwiegend Geschäfte befinden, sollte das ÖPNV-Angebot primär auf die Einkaufszeiten abgestimmt sein.

Auswertung Erreichbarkeit der Verkehrszelle Hallstadt Gewerbegebiet Ost

Tabelle 15: Auswertung Erreichbarkeit Hallstadt Gewerbegebiet Ost S. 115 ff.

Die Beförderungszeit zum Gewerbegebiet Hallstadt Ost soll nicht mehr als 30 Minuten betragen.

Schul- und Ferientage

Das Gewerbegebiet Ost ist derzeit nur über den Bahnhofsteilpunkt Hallstadt (R2, R26, VGN-Linie 904) sowie über die nur an Schultagen verkehrende Linie 953 (Haltestelle Bahnübergang) angebunden. Da die Haltestellen am westlichen Rand des Gewerbegebietes liegen, ist das Gewerbegebiet nicht ausreichend erschlossen. Die Fußwegeentfernung zum Zentrum (Max-Brose-Str./Michelinstr.) beträgt ca. 800 m. Die ermittelten Defizite ergeben sich vorrangig durch Umstei-

gezeiten von bis zu 20 Minuten und damit resultierenden Beförderungszeiten von z.T. über 40 Minuten.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	20	20	34	38
vorrangig	0	0	4	14
mittelfristig	6	6	13	16
langfristig	14	14	17	8
keine Defizite	22	22	8	4
Summe OT	42	42	42	42

Samstag, Sonn- und Feiertage

Am Wochenende steigen die Defizite aufgrund des geringeren Fahrplanangebotes.

Hinweis

Eine **Anbindung** an den Stadtverkehr Bamberg ist **zum 5.7.2010 erfolgt**. In diesem Zusammenhang wird neben der Haltestelle Schafhof (bisher Bahnübergang) die weiteren Haltestellen Freibad und Hallstadt Ost bedient. Hierdurch werden zahlreiche Defizite behoben. Eine Analyse und Aktualisierung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Auswertung Erreichbarkeit Achse Erlangen/ Nürnberg

Tabelle 16: Auswertung Erreichbarkeit Achse Erlangen / Nürnberg S. 119 ff.

Da die nach Nürnberg verkehrenden Züge auch in Erlangen halten, wurde die Erreichbarkeit von Nürnberg Hbf. analysiert.

Die ermittelten Beförderungszeiten spiegeln somit die Fahrzeiten (einschl. Umsteigezeiten) nach Nürnberg wieder. Die Fahrt nach Erlangen Hbf. dauert ca. 20 Minuten (RE) bzw. ca. 30 Minuten (S-Bahn) und entspricht damit den Vorgaben.

Schul- und Ferientage

Umsteigezeiten von z. T über 20 Minuten führen zu Beförderungszeiten von über 50 Minuten. Aufgrund größerer Entfernungen zum Bahnhof in Bamberg kann z. T. auch der Grenzwert von 80 Minuten Beförderungszeit nicht eingehalten werden.

Die Beförderungszeiten von Bamberg Bf. nach Nürnberg Hbf. betragen 43 - 45 Min. mit dem Regionalexpress (RE) und zwischen 57 und 59 Minuten mit der S-Bahn. Die Beförderungszeiten zeigen, dass die Vorgaben von 50 Minuten für diese Relation angepasst werden müssen.

	Schultage	Ferientage	Samstag	Sonn-Feiertag
Defizite gesamt	38	38	38	38
vorrangig	0	0	4	13
mittelfristig	7	7	22	14
langfristig	31	31	12	11
keine Defizite	4	4	4	4
Summe OT	42	42	42	42

Samstag, Sonn- und Feiertage

Die Defizite am Wochenende sind auf das geringe Fahrplanangebot im Stadtverkehr zurückzuführen.

Werden die Umsteigezeiten auf Bus/Bahn auf 10 bis maximal 15 Minuten reduziert, bestehen aufgrund der Entfernung keine Defizite.

Zusammenfassung Auswertung Erreichbarkeit

Die innerhalb des Stadtverkehrs liegenden Verkehrszellen weisen an **Schul- und Ferientagen** nur geringe Defizite auf. Die Umsteigezeiten innerhalb des Stadtbussystems liegen um die 5 Minuten. Dagegen betragen die Umsteigezeiten auf die Bahn oder auf den Regionalbus nach Hallstadt Laubanger bis zu 20 Minuten.

Die Defizite an **Sonn- und Feiertagen** sind einerseits auf ein fehlendes ÖPNV-Angebot insbesondere in den Gewerbegebieten (Hafen, Muna, Hallstadt Laubanger) zurückzuführen und andererseits auf Beförderungszeiten von über 30 Minuten und Umsteigezeiten von über 20 Minuten. Auffallend sind die zahlreichen Defizite bei der Erreichbarkeit des Klinikums. Hier sind – neben einer Verkürzung der Umsteigezeiten – die zeitlichen Vorgaben zu überprüfen. Aufgrund der Randlage des Klinikums ist dieses nicht von überall innerhalb von 20 Minuten zu erreichen.

4.3 Auswertung Bedienungshäufigkeit

Tabelle 17: Auswertung Erreichbarkeit Bedienungshäufigkeit S. 123 ff.

Abhängig vom Gebietstyp werden nach der BayLzN Anhang C, Tabelle 3 Bedienungshäufigkeiten (Anzahl Abfahrten/Ankunft) für die Ortsteile / Verkehrszellen festgelegt. Dabei wird zwischen Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Spät-/Schwachverkehrszeit (SVZ) unterschieden.

Die Relation – also wohin die Busse fahren bzw. aus welchem Ort der Bus ankommt – spielt keine Rolle. Es wird lediglich ermittelt, wie viele Fahrten (Ankunft und Abfahrt) in einem Ortsteil stattfinden. Diese Vorgaben werden mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot verglichen und die Defizite ermittelt.

Klassifizierung der Defizite

Analog des Kriteriums Erreichbarkeit wird der Handlungsbedarf in drei Kategorien unterteilt.

Priorität 1

Handlungsbedarf **vorrangig/kurzfristig**:

- Es besteht keine Fahrt innerhalb des Verkehrszeit-Intervalls

Priorität 2

Handlungsbedarf **nachrangig/mittelfristig**:

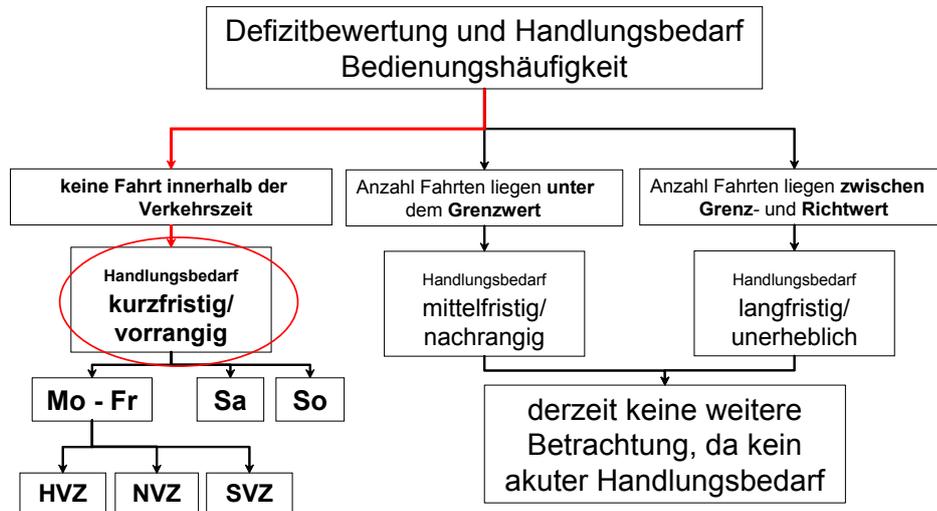
- Es bestehen Fahrten, die Anzahl Fahrten/Takt ist je Verkehrszeit-Intervall jedoch geringer als nach dem Grenzwert

Priorität 3

Handlungsbedarf **unerheblich/langfristig**:

- Die Anzahl Fahrten/Takt liegen zwischen Richtwert und Grenzwert

Für den Schul- und Berufsverkehr ist insbesondere die Hauptverkehrszeit von Bedeutung. Ein fehlendes Angebot in der HVZ wird daher als „vorrangig zu beheben“ eingestuft. Daher hat bei der Behebung der Defizite die HVZ Vorrang vor der NVZ und der SVZ.



An **Schultagen** entspricht in 27 von 42 untersuchten Verkehrszellen das Taktangebot in der Hauptverkehrszeit (HVZ) dem Richtwert. Bei Anwendung des Grenzwertes steigt dieser Wert auf 39 an. D.h. nur in 3 Verkehrszellen liegt das Fahrtenangebot unterhalb des Grenzwertes.

In den Verkehrszellen VZ 10 Hafen, VZ 38 Muna und VZ 18 Hohes Kreuz besteht in der Spätverkehrszeit kein Angebot. Die Bewohner der VZ Hohes Kreuz haben die Möglichkeit alternativ die am Rande der Verkehrszelle liegenden Haltestellen Hohes Kreuz oder Würzburger Str. zu nutzen. Die beiden anderen zwei Verkehrszellen weisen weniger als 150 Einwohner auf. Eine ÖPNV-Anbindung ist damit aus Sicht der Bayerischen Nahverkehrsleitlinie nicht erforderlich.

	Schultage			Ferientage			Samstag			Sonn-/ Feiertag		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Defizite gesamt:	15	19	24	20	19	24		21	20			20
Handlungsbedarf vorrangig	0	0	4	2	0	4		1	3			4
mittelfristig	5	5	5	5	5	5		5	5			3
langfristig	10	14	15	13	14	15		15	12			13
keine Defizite	27	23	18	22	23	18		21	22			22
Summe Ortsteile:	42			42			42					42

In den **Ferien** erhöhen sich die Defizite geringfügig in der HVZ insbesondere aufgrund des reduzierten Angebotes der Regionalbuslinien und dem Wegfall einzelner schülerbedingter Fahrten. Da die Linie 922 nicht am Samstag verkehrt, ist am **Samstag**²⁷ die VZ 38 Muna (37 Einwohner) nicht angebunden. Hier ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine Anbindung verkehrlich notwendig ist.

²⁷ Am Samstag wurde nur eine NVZ und SVZ definiert.

Sonntags²⁸ sind die vier Verkehrszellen Hafen, Hohes Kreuz, Muna und Hallstadt Laubanger nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Außer bei der Verkehrszelle Hohes Kreuz handelt es sich um Gebiete mit geringen Einwohnerzahlen.

Die VZ Hohes Kreuz ist alternativ über die Haltestellen Würzburger Str. und Hohes Kreuz zu erreichen.

Zusammenfassung Auswertung Bedienungshäufigkeit

In gut der Hälfte der untersuchten Verkehrszellen entspricht das Fahrtenangebot dem Richtwert. Vorrangiger Handlungsbedarf wurde aufgrund eines fehlenden Angebotes primär in der SVZ festgestellt. Hier ist zu prüfen, ob aufgrund der Infrastruktur (z.B. Gewerbegebiet) Handlungsbedarf besteht. Größere Defizite bestehen in Hallstadt Laubanger. Dieses Gewerbegebiet ist nicht direkt an das Stadtbusnetz angebunden. Da hier insbesondere Geschäfte angesiedelt sind, sollte das ÖPNV-Angebot vor allem auf deren Bedürfnisse (Öffnungszeiten) ausgerichtet sein.

Eine ÖPNV-Anbindung ist bei Verkehrszellen unter 150 EW aus Sicht der Bayerischen Nahverkehrsleitlinie nicht erforderlich. Ausnahmen können z.B. eine hohe Arbeitsplatzdichte in der Verkehrszelle oder publikums-/ kundenintensive Infrastruktureinrichtungen sein.

Eine Übersicht über den Handlungsbedarf der einzelnen Kriterien differenziert nach Schultage, Ferientage, Samstag und Sonn-/Feiertag geben die nachfolgenden Tabellen: Handlungsbedarf S. 48.

4.4 Fahrzeugauslastung

Nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung²⁹ ist die Fahrzeugauslastung zu ermitteln. Hierbei wird unterschieden zwischen Besetzungsgrad (höchste Fahrgastbesetzung am Tag) und durchschnittliche Tagesauslastung.

Datengrundlage

Die notwendigen Fahrgastzahlen sowie die Personenkilometer (=vom Fahrgast zurückgelegte Fahrtstrecke) wurden der im Auftrag der Stadtwerke Bamberg durchgeführten Verkehrserhebung 2004 entnommen. Diese Daten liegen nur für den Stadtverkehr Bamberg vor. Für die Regionalbuslinien stehen derzeit keine Daten zur Verfügung. Für die Fahrzeugkapazität (Anzahl Sitz- und Stehplätze) wurden die Daten der überwiegend auf der Linie eingesetzten Fahrzeuge herangezogen.

Seit der Erhebung haben sich im Linienangebot und im Linienvverlauf Änderungen ergeben, die aufgrund der Datenlage nicht berücksichtigt werden konnten. So verkehrte z. B. die damalige Linie 27 (neu 927) bis zum Bahnhof, jetzt endet die Linie am ZOB. Bei der Linie 907 gab es Änderungen

²⁸ Sonntags wurde nur eine SVZ definiert.

²⁹ Leitlinie Anhang C, Tabelle 4: Grenz- und Richtwert: Fahrzeugauslastung

in Memmelsdorf, Linie 8 wurde in die Linie 18 bzw. 918 integriert, Linie 26 in die Linie 6 bzw. 906, Linie 19 verkehrt nur noch als Anruf-Linien-Taxi.

Besetzungsgrad

Tabelle 18: Besetzungsgrad Schultage S. 127

Als Besetzungsgrad wird die höchste Belastung am Tag ermittelt. D.h. es wird festgestellt, in welcher Stunde bzw. bei welcher Fahrt die meisten Personen zwischen zwei Haltestellen mitfahren.

Besetzungsgrade von über 100% können dadurch zustande kommen, dass für die Berechnung der Fahrzeugkapazität ein Durchschnittswert für jede Linie gewählt wurde. Kommt jedoch ein größeres Fahrzeug (z.B. Gelenkbus) zum Einsatz, sinkt die Fahrzeugauslastung und somit der Besetzungsgrad.

Als Grenzwert wird in der Leitlinie ein Besetzungsgrad in der Spitzenstunde bis 70 % genannt. Der Richtwert sollte 65 % nicht überschreiten.

Besetzungsgrad im Werktagsverkehr

Grenzwert	in Spitzenstunde bis 70%
Richtwert	in Spitzenstunde bis 65 %

Die Analyse zeigt, dass primär zwischen 7 und 8 Uhr die meisten Fahrgäste gezählt werden. D.h. die Busse sind in dieser Zeitlage am stärksten besetzt. Es folgt die Zeit am Mittag (12 – 13 Uhr). Die Zeitlagen der Spitzenstunden am Morgen und Mittag weisen auf die Dominanz des Schülerverkehrs hin. Der Besetzungsgrad liegt rechnerisch zwischen zwei Haltestellen z. T. über 100 %. Hierbei wurde angenommen, dass auf einer Linie nur ein Bustyp zum Einsatz kommt. Erfahrungsgemäß werden jedoch in Spitzenzeiten entweder Verstärker oder größere Kapazitäten eingesetzt.

Tagesauslastung

Tabelle 19: Tagesauslastung Schultage S. 128

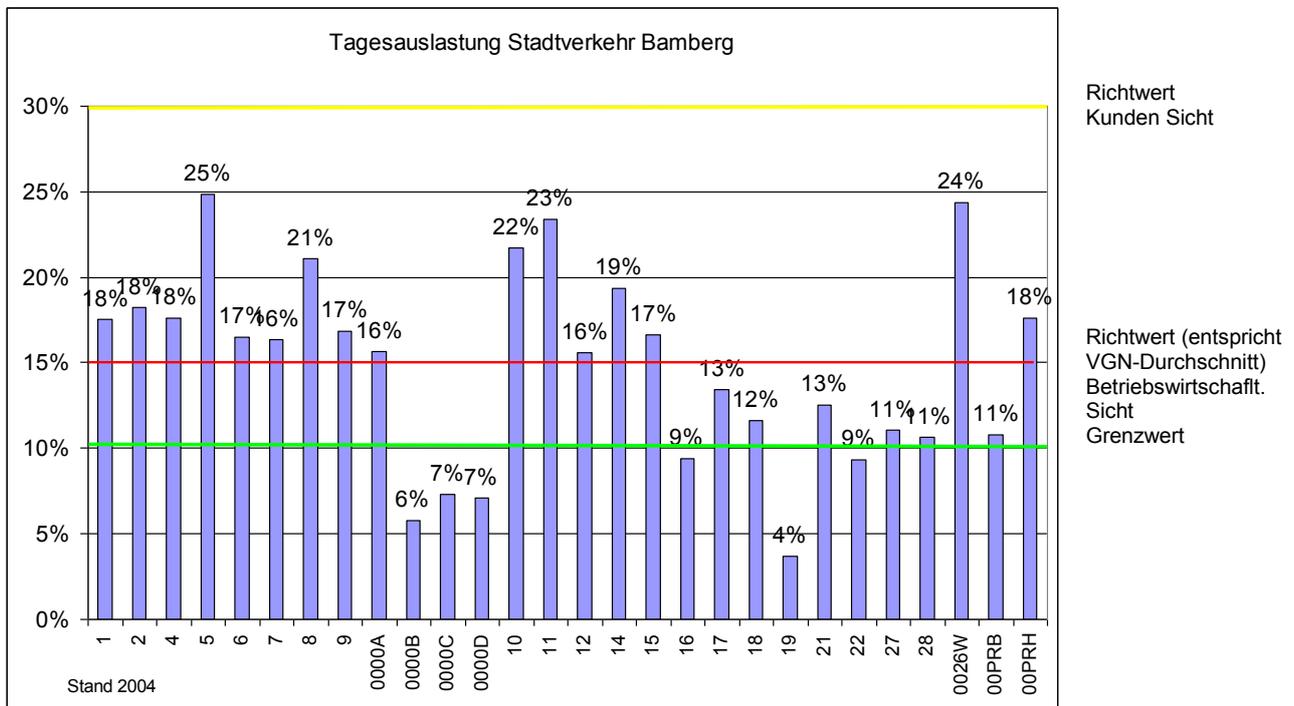
Die durchschnittliche Tagesauslastung kann als Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage gelten. Bei der Betrachtung der Tagesauslastung unterscheidet die Leitlinie eine kundenorientierte Sicht sowie eine betriebswirtschaftliche Sichtweise. Abhängig von den jeweiligen Werten für die Tagesauslastung sollen Maßnahmen zur Erhöhung bzw. zur Verringerung der Auslastung geprüft werden.

Tagesauslastung

Kundenorientierte Sicht:		
Grenzwert	> 40 %	Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
Richtwert	> 30 %	Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung

Betriebswirtschaftliche Sicht: (Linien in Oberzentren)		
Grenzwert	< 10 %	Prüfung von Maßnahmen zu Erhöhung der Auslastung
Richtwert	< 15 %	Prüfung von Maßnahmen zu Erhöhung der Auslastung

Die durchschnittliche Tagesauslastung an Werktagen beträgt vor dem Hintergrund der o.g. genannten Datengrundlage 15 % und entspricht etwa dem Durchschnitt im VGN-Gebiet.



Tagesauslastung in % nach Richtwert (Kundensicht) sowie Richt- undbGrenzwert (Betriebswirtschaftliche Sicht)

4.5 Zusammenfassung der Ergebnisse

4.5.1 Haltestelleneinzugsbereich

Wird ein stadteinheitlicher Haltestelleneinzugsbereich von 300 m beim Bus zur Bewertung herangezogen und entsprechend der Leitlinie davon ausgegangen, dass nur 80% der Bevölkerung erschlossen sein müssen, bestehen nur geringfügige Defizite. Eine Zusatzauswertung zeigt, dass bei dieser Betrachtung die 4 VZ Kaulbergfuß, Hohes Kreuz, Kaserne und Armeestraße über 200 EW nicht erschlossen sind. Der AK Nahverkehrsplan hatte empfohlen, alle VZ über 150 EW zu untersuchen. Daher wird vorgeschlagen, neben der Prozentwert-Betrachtung auch die tatsächliche Anzahl betroffener Einwohner zu ermitteln.

4.5.2 Erreichbarkeit

Ziele innerhalb der Stadt Bamberg³⁰

Die innerhalb des Stadtverkehrs liegenden Verkehrszellen weisen an **Schul- und Ferientagen** nur geringe Defizite auf. Die Umsteigezeiten innerhalb des Stadtbussystems liegen um die 5 Minuten.

³⁰ Verkehrszellen innerhalb: Kernstadt, Kaulbergfuß, Grafensteinstr., Moostr. West, Klinikum

Während die Kernstadt nahezu ohne Umstieg innerhalb der Vorgaben (Beförderungszeit 20 Min, Umsteigezeit max. 10 Min.) erreichbar ist, steigen die Defizite bei der Erreichbarkeit der übrigen ausgewählten Verkehrszellen innerhalb des Stadtgebietes geringfügig an. Ursache sind nicht das fehlende Fahrtenangebot sondern Beförderungszeiten über 20 Minuten, die auf die Entfernung und eines notwendigen Umstiegs, zurückzuführen sind. Dies gilt für die Erreichbarkeit der VZ **Moosstr. West** sowie für die Erreichbarkeit des **Klinikums**.

Die Defizite an **Sonn- und Feiertagen** sind einerseits auf ein fehlendes ÖPNV-Angebot zurückzuführen - insbesondere in den Gewerbegebieten Hafen, Muna, Hallstadt Laubanger - und andererseits auf Beförderungszeiten von über 30 Minuten und Umsteigezeiten von über 20 Minuten. In Wildensorg und Altenburg fahren die Busse erst kurz nach dem Hinfahrtintervall (8:00 – 9:30 Uhr) Richtung Innenstadt.

Die im Landkreis Bamberg liegende Verkehrszelle Hallstadt Laubanger wird nur durch vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtete Regionalbuslinien erschlossen. Die Umsteigezeiten auf den Stadtbus liegen über 10 Minuten. An Sonn- und Feiertagen besteht kein Angebot.

Ziele außerhalb der Stadt Bambergs

Durch die Einbindung von Hallstadt Ost in die Linie Stadtverkehrslinie 904 werden zahlreiche Defizite in der Woche behoben.

Erreichbarkeit nach Erlangen / Nürnberg

Wird nur das Fahrtenangebot betrachtet, ist die Erreichbarkeit nach Erlangen / Nürnberg gegeben. Da der Bahnhof Bamberg nicht von allen Stadtverkehrslinien direkt angefahren wird, muss der Fahrgast z. T. 2-mal umsteigen. Hierdurch ergeben sich auf einzelnen Relationen (z.B. Bug – Nürnberg) Umsteigezeiten von über 20 Minuten.

4.5.3 Bedienungshäufigkeit

In gut der Hälfte der untersuchten Verkehrszellen entspricht das Fahrtenangebot dem Richtwert. Vorrangiger Handlungsbedarf wurde aufgrund eines fehlenden Angebotes primär in der SVZ festgestellt. Hier ist zu prüfen, ob aufgrund der Infrastruktur (z.B. Gewerbegebiet) Handlungsbedarf besteht. Größere Defizite bestehen in Hallstadt Laubanger. Dieses Gewerbegebiet ist nicht direkt an das Stadtbusnetz angebunden. Da hier insbesondere Geschäfte angesiedelt sind, sollte das ÖPNV-Angebot vor allem auf die Öffnungszeiten ausgerichtet sein.



Handlungsbedarf:

Schultage				Erreichbarkeit zentrale Ziele innerhalb Bambergs					Erreichbarkeit zentrale Ziele außerhalb			Bedienungshäufigkeit			
VZ-Nr.	VZ-Name	Einwohner	Erschließung	VZ 1/5	VZ 6/7	VZ 12/30	VZ 14	VZ 42	HA-Laubanger	HA-Ost	Achse ER/Nbg	HVZ	NVZ	SVZ	
8	BA Abtsberg	1.153	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
20	BA Altenburg	490	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
36	BA Armeestraße	2.593	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
47	BA Babenberger Viertel	2.350	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
43	BA Bug	1.034	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	langfristig	mittelfristig	erfü1	erfü1	lang1	
23	BA Cherbonhof	1.617	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
7	BA Dom	1.780	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	lang1	lang1	
4	BA Dr. von Schmitt Straße	2.603	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfü1	erfü1	erfü1	
9	BA Erba	856	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü2	erfü2	erfü2	
11	BA Friedhof	879	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	mitt4	mitt4	vorr4	
34	BA Gartenstadt Ost	1.874	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü2	erfü2	erfü2	
33	BA Gartenstadt West	3.125	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
25	BA Gaustadt Nord	1.851	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
22	BA Gaustadt Süd	1.751	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	lang1	
24	BA Gaustadt West	915	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	langfristig	erfü1	erfü1	lang1	
30	BA Giechburgblick	4.357	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü1	lang1	lang1	
12	BA Grafensteinstraße	2.995	erfüllt	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfü1	erfü1	lang1	
10	BA Hafen	115	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig	erfüllt	langfristig	mitt1	mitt1	vorr1	
46	BA Hahnenweg	621	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	lang1	
5	BA Hain Nord	2.314	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	lang3	lang3	lang3	
17	BA Hain Süd	2.160	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig	erfü1	lang1	erfü1	
18	BA Hohes Kreuz	1.026	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	langfristig	erfü1	erfü1	lang1	
29	BA Kärntenstraße	1.186	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü2	lang2	erfü2	
35	BA Kaserne	2.168	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	lang1	
19	BA Kaulberg	3.122	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	lang2	lang2	lang2	
6	BA Kaulbergfuß	1.951	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
1	BA Kernstadt	3.682	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
42	BA Klinikum	1.561	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	X	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
32	BA Kramersfeld	1.032	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	lang1	lang1	erfü1	
27	BA Laubanger Bamberg	503	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	lang1	
3	BA Mittelstraße	2.805	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfü1	erfü1	lang1	
14	BA Moosstraße West	3.145	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	X	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1	
38	BA Muna	42	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	lang1	lang1	lang1	
31	BA Pödeldorfer Straße Ost	2.576	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü3	erfü3	mitt3	
13	BA Pödeldorfer Straße West	2.761	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt	lang4	lang4	vorr4	
39	BA Südfur/Gereuth	1.613	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	lang1	lang1	lang1	
37	BA von Ketteler Straße	483	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	lang1	lang1	lang1	
2	BA Weidendam	3.159	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	lang1	lang1	erfü1	
48	BA Wildensorg	811	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	erfü2	erfü2	lang2	
15	BA Wunderburg Nord	3.671	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	lang1	mitt1	lang1	
16	BA Wunderburg Süd	2.730	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	lang2	erfü2	erfü2	
HA	HA-Laubanger*	k.A.		langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	X	langfristig	mittelfristig	mitt1	mitt1	mitt1	
*= VZ liegt im Landkreis Bamberg				erfüllt	39	27	31	17	8	10	22	4	29	26	19
X=nicht untersucht, da Zielverkehrszelle				langfristig	2	12	9	16	12	6	14	31	10	12	18
				mittelfristig	0	2	1	8	20	18	6	7	3	4	2
				vorrangig	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	3



Handlungsbedarf

Ferientage				Erreichbarkeit zentrale Ziele innerhalb Bambergs					Erreichbarkeit zentrale Ziele außerhalb			Bedienungshäufigkeit		
VZ-Nr.	VZ-Name	Einwohner	Erschließung	VZ 1/5	VZ 6/7	VZ 12/30	VZ 14	VZ 42	HA-Laubanger	HA-Ost	Achse ER/Nbg	HVZ	NVZ	SVZ
8	BA Abtsberg	1.153	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
20	BA Altenburg	490	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	lang3	lang3	lang3
36	BA Armeestraße	2.593	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	lang1	lang1	lang1
47	BA Babenberger Viertel	2.350	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	lang1	mitt1	lang1
43	BA Bug	1.034	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	langfristig	mittelfristig	lang1	lang1	erfü1
23	BA Carbonhof	1.617	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
7	BA Dom	1.780	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	lang1	lang1	lang1
4	BA Dr. von Schmitt Straße	2.603	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfü1	erfü1	erfü1
9	BA Erba	856	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü2	erfü2	erfü2
11	BA Friedhof	879	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü2	erfü2	erfü2
34	BA Gartenstadt Ost	1.874	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
33	BA Gartenstadt West	3.125	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
25	BA Gaustadt Nord	1.851	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
22	BA Gaustadt Süd	1.751	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig	erfü1	lang1	erfü1
24	BA Gaustadt West	915	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	langfristig	lang2	lang2	erfü2
30	BA Giechburgblick	4.357	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
12	BA Grafensteinstraße	2.995	erfüllt	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfü1	erfü1	erfü1
10	BA Hafen	115	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig	erfüllt	langfristig	mitt4	mitt4	vorr4
46	BA Hahnenweg	621	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfü2	erfü2	lang2
5	BA Hain Nord	2.314	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
17	BA Hain Süd	2.160	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig	erfü1	erfü1	lang1
18	BA Hohes Kreuz	1.026	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	langfristig	mitt1	mitt1	vorr1
29	BA Kärntenstraße	1.186	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
35	BA Kaserne	2.168	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
19	BA Kaulberg	3.122	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
6	BA Kaulbergfuß	1.951	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
1	BA Kernstadt	3.682	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
42	BA Klinikum	1.561	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	X	mittelfristig	langfristig	langfristig	lang1	lang1	lang1
32	BA Kramersfeld	1.032	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig	lang1	lang1	erfü1
27	BA Laubanger Bamberg	503	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	lang2	lang2	lang2
3	BA Mittelstraße	2.805	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfü1	erfü1	erfü1
14	BA Moosstraße West	3.145	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	X	langfristig	langfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
38	BA Muna	42	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	lang4	lang4	vorr4
31	BA Pödeldorfer Straße Ost	2.576	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
13	BA Pödeldorfer Straße West	2.761	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfü1	erfü1	erfü1
39	BA Südfur/Gereuth	1.613	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	lang1	lang1	lang1
37	BA von Ketteler Straße	483	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	erfü3	erfü3	mitt3
2	BA Weidendamm	3.159	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	erfü1
48	BA Wildensorg	811	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	lang2	erfü2	erfü2
15	BA Wunderburg Nord	3.671	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	erfü1	erfü1	lang1
16	BA Wunderburg Süd	2.730	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	erfü1	lang1	lang1
HA	HA-Laubanger*	k.A.		mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	X	langfristig	mittelfristig	mitt1	mitt1	mitt1
			erfüllt	38	26	31	17	11	10	22	4	27	26	19
			langfristig	2	13	8	15	8	6	14	31	12	12	18
			mittelfristig	1	1	2	9	21	18	6	7	3	4	2
			vorrangig	0	1	0	0	1	7	0	0	0	0	3

*= VZ liegt im Landkreis Bamberg
X=nicht untersucht, da Zielverkehrszelle



Handlungsbedarf

Samstag				Erreichbarkeit zentrale Ziele innerhalb Bambergs					Erreichbarkeit zentrale Ziele außerhalb			Bedienungshäufigkeit				
VZ-Nr.	VZ-Name	Einwohner	Erschließung	VZ 1/5	VZ 6/7	VZ 12/30	VZ 14	VZ 42	HA-Laubanger	HA-Ost	Achse ER/Nbg	HVZ	NVZ	SVZ		
8	BA Abtsberg	1.153	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
20	BA Altenburg	490	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig		lang3	lang3		
36	BA Armeestraße	2.593	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig		lang1	lang1		
47	BA Babenberger Viertel	2.350	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig		mitt1	lang1		
43	BA Bug	1.034	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig		lang1	erfüllt		
23	BA Cherbonhof	1.617	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
7	BA Dom	1.780	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig		lang1	lang1		
4	BA Dr. von Schmitt Straße	2.603	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt		erfüllt	erfüllt		
9	BA Erba	856	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
11	BA Friedhof	879	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
34	BA Gartenstadt Ost	1.874	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig		erfüllt	lang1		
33	BA Gartenstadt West	3.125	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig		erfüllt	lang1		
25	BA Gaustadt Nord	1.851	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
22	BA Gaustadt Süd	1.751	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
24	BA Gaustadt West	915	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
30	BA Giechburgblick	4.357	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig		erfüllt	erfüllt		
12	BA Gratensteinstraße	2.995	erfüllt	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt		erfüllt	erfüllt		
10	BA Häfen	115	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig		mitt4	mitt4		
46	BA Hähnenweg	621	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
5	BA Hain Nord	2.314	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig		erfüllt	erfüllt		
17	BA Hain Süd	2.160	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	langfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
18	BA Hohes Kreuz	1.026	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig		mitt1	mitt1		
29	BA Kärntenstraße	1.186	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig		erfüllt	erfüllt		
35	BA Kaserne	2.168	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig		erfüllt	erfüllt		
19	BA Kauberg	3.122	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
6	BA Kaulbergfuß	1.951	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig		erfüllt	erfüllt		
1	BA Kernstadt	3.682	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig		erfüllt	erfüllt		
42	BA Klinikum	1.561	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	X	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig		lang1	lang1		
32	BA Kramersfeld	1.032	erfüllt	langfristig	langfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	erfüllt	langfristig		lang1	erfüllt		
27	BA Laubanger Bamberg	503	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig		lang2	lang2		
3	BA Mittelstraße	2.805	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt		erfüllt	erfüllt		
14	BA Moosstraße West	3.145	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	X	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig		lang1	lang1		
38	BA Muna	42	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig		vorr4	vorr4		
31	BA Pödelorter Straße Ost	2.576	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	langfristig		erfüllt	erfüllt		
13	BA Pödelorter Straße West	2.761	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	erfüllt	erfüllt	erfüllt		erfüllt	erfüllt		
39	BA Südflur/Gereuth	1.613	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig		lang1	lang1		
37	BA von Ketteler Straße	483	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	langfristig	langfristig		lang3	mitt3		
2	BA Weidendamm	3.159	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
48	BA Wildensorg	811	erfüllt	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig		erfüllt	erfüllt		
15	BA Wunderburg Nord	3.671	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig		lang1	lang1		
16	BA Wunderburg Süd	2.730	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig		lang1	lang1		
HA	HA-Laubanger*	k.A.		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	X	vorrangig	vorrangig		mitt1	vorr1		
*= VZ liegt im Landkreis Bamberg				erfüllt	41	35	20	24	15	7	6	8	4	0	25	25
X=nicht untersucht, da Zielverkehrsziel				langfristig		2	13	11	12	4	4	17	12	0	12	12
				mittelfristig		0	4	2	10	26	17	13	22	0	4	3
				vorrangig		4	4	4	4	4	14	4	4	0	1	2



Handlungsbedarf

Sonntag				Erreichbarkeit zentrale Ziele innerhalb Bambergs					Erreichbarkeit zentrale Ziele außerhalb			Bedienungshäufigkeit		
VZ-Nr.	VZ-Name	Einwohner	Erschließung	VZ 1/5	VZ 6/7	VZ 12/30	VZ 14	VZ 42	HA-Laubanger	HA-Ost	Achse ER/Nbg	HVZ	NVZ	SVZ
8	BA Absberg	1.153	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig			erfü1
20	BA Altenburg	490	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			lang3
36	BA Armeestraße	2.593	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	vorrangig	vorrangig	langfristig	mittelfristig			lang1
47	BA Babenberger Viertel	2.350	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	vorrangig	mittelfristig			lang1
43	BA Bug	1.034	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig			erfü1
23	BA Cherbonhof	1.617	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig			erfü1
7	BA Dom	1.780	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			lang1
4	BA Dr. von Schmitt Straße	2.603	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt	erfüllt			erfü1
9	BA Erba	856	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	langfristig			erfü2
11	BA Friedhof	879	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig			erfü2
34	BA Gartenstadt Ost	1.874	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	langfristig			lang1
33	BA Gartenstadt West	3.125	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	langfristig			lang1
25	BA Gaustadt Nord	1.851	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig			lang1
22	BA Gaustadt Süd	1.751	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			erfü1
24	BA Gaustadt West	915	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			erfü2
30	BA Giechburgblick	4.357	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig			erfü1
12	BA Grafensteinstraße	2.995	erfüllt	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt	erfüllt			erfü1
10	BA Hafen	115	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			vorr4
46	BA Hahnenweg	621	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig			erfü2
5	BA Hain Nord	2.314	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig			erfü1
17	BA Hain Süd	2.160	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig			mitt1
18	BA Hohes Kreuz	1.026	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			vorr1
29	BA Käntenstraße	1.186	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	langfristig			erfü1
35	BA Kaserne	2.168	erfüllt	erfüllt	langfristig	erfüllt	mittelfristig	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig			erfü1
19	BA Kaulberg	3.122	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig			erfü1
6	BA Kaulbergfuß	1.951	erfüllt	erfüllt	X	erfüllt	mittelfristig	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig			erfü1
1	BA Kernstadt	3.682	erfüllt	X	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig	langfristig			erfü1
42	BA Klinikum	1.561	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	X	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig			lang1
32	BA Kramersfeld	1.032	erfüllt	vorrangig	mittelfristig	erfüllt	langfristig	mittelfristig	vorrangig	vorrangig	langfristig			lang1
27	BA Laubanger Bamberg	503	erfüllt	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	mittelfristig			lang2
3	BA Mittelstraße	2.805	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt	erfüllt			erfü1
14	BA Moosstraße West	3.145	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	X	vorrangig	vorrangig	langfristig	mittelfristig			lang1
38	BA Muna	42	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			vorr4
31	BA Pödeldorfer Straße Ost	2.576	erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt	langfristig	langfristig	vorrangig	langfristig	langfristig			erfü1
13	BA Pödeldorfer Straße West	2.761	erfüllt	erfüllt	erfüllt	vorrangig	erfüllt	langfristig	vorrangig	erfüllt	erfüllt			erfü1
39	BA Südfur/Gereuth	1.613	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig			lang1
37	BA von Ketteler Straße	483	erfüllt	langfristig	mittelfristig	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	langfristig	mittelfristig			mitt3
2	BA Weidendamm	3.159	erfüllt	erfüllt	vorrangig	langfristig	langfristig	vorrangig	vorrangig	mittelfristig	langfristig			erfü1
48	BA Wildensorg	811	erfüllt	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig			erfü2
15	BA Wunderburg Nord	3.671	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig			lang1
16	BA Wunderburg Süd	2.730	erfüllt	erfüllt	mittelfristig	langfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig	mittelfristig	vorrangig			lang1
28	HA-Laubanger*	k.A.		vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	vorrangig	X	vorrangig	vorrangig			vorr1
			erfüllt	31	13	14	8	6	31	0	4	0	0	22
			langfristig	2	6	15	12	8	0	8	11	0	0	14
			mittelfristig	0	12	2	10	11	0	16	14	0	0	2
			vorrangig	8	10	10	11	16	41	14	13	0	0	4

*= VZ liegt im Landkreis Bamberg
X=nicht untersucht, da Zielverkehrszelle

5 Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurden die Verkehrsunternehmer sowie die Behindertenbeauftragte beteiligt.

5.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmer nach § 8 PBefG

Das PBefG schreibt nach § 8 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 13 Abs.1 BayÖPNVG die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung nahmen Vertreter der vorhandenen Verkehrsunternehmen von Beginn an den Arbeitsgruppensitzungen zum Nahverkehrsplan teil und wurden so kontinuierlich in die Planung eingebunden. Zusätzlich erhielten die VU den Zwischenbericht des Nahverkehrsplanes zur Stellungnahme, der ihnen am 23.09.2010 auf einer Erörterungsveranstaltung erläutert wurde. Es wurden keine Einwände seitens der VU erhoben.

5.2 Beteiligung angrenzende Aufgabenträger

Durch die räumliche Lage der Stadt Bamberg ist der Landkreis Bamberg alleiniger „angrenzender“ Aufgabenträger. Durch die begleitenden gemeinsamen Arbeitskreissitzungen von Stadt und Landkreis, war eine Beteiligung des Landkreises von Anfang an gegeben. (vgl. Kap. 8 *Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg*)

5.3 Beteiligung Behindertenbeauftragte

Durch die Einbindung der Behindertenbeauftragten der Stadt wurden die Belange der Behinderten berücksichtigt.

6 Definition des Maßnahmenpaketes

Die nachfolgenden Maßnahmen zur Behebung der Defizite wurden in enger Abstimmung mit den Stadtwerken Bamberg (STWB) definiert. Eine Potenzialabschätzung erfolgt im Kap. 7.1 Verkehrliche Wirkungen des Maßnahmenpaketes.

6.1 Maßnahmenbeschreibung

6.1.1 Maßnahmenbeschreibung Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)

Auf der Grundlage eines 300 m Haltestelleneinzugsbereiches (Luftlinie) sowie eines Erschließungsprozentsatzes von 80 % gelten in der VZ 6 Kaulbergfuß von den 2.099 dort lebenden Einwohnern 91 % als erschlossen, somit gelten 9 % (= 181 EW) als nicht erschlossen.

Da die Wohngebiete Unterer Stephansberg (VZ 6 Kaulbergfuß) und der Bereich Schellenberger Str. / Oberer Stephansberg (VZ 18 Hohes Kreuz) nicht mit dem Standardlinienbus erschlossen werden können, **prüfen** die STWB den Einsatz eines **Kleinbusses**.

In der VZ 18 Hohes Kreuz liegt der Anteil der Bewohner (1028 EW), die innerhalb des Einzugsbereiches liegen, mit 79,7 % knapp unter den Vorgaben, d.h. 209 Einwohner wohnen außerhalb des 300 m Einzugsbereiches. Das Defizit ist nur durch zusätzliche Verkehrsleistungen zu beheben.

Auswertung Haltestellenerschließung

80 % der Einwohner sollen innerhalb eines Haltestelleneinzugsbereiches von 300 m wohnen
differenziert nach Einwohner Gesamt und

Einwohner über 63 Jahre

VZ-Nr	Verkehrszelle	Einwohner je VZ	Erschließungsgrad		Anteil nicht erschlossener EW bis 80%	Handlungsbedarf	Anteil nicht erschlossener EW bis 100%	Einwohner über 63 Jahre			
			<300	Erschließungsgrad				Anteil EW > 63 Jahre	<300	Erschließungsgrad	
6	Kaulbergfuß	2099	1918	91%		erfüllt	181	285	14%	243	85%
18	Hohes Kreuz	1028	819	79,7%	3	erfüllt	209	242	24%	195	81%

Aufgrund geringer Fahrgastzahlen wird derzeit eine Erschließung als nicht notwendig angesehen (vgl. 7.1.1 Potenzialabschätzung Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)).

6.1.2 Maßnahmenbeschreibung Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der ausgewählten Zielorte (Kernstadt, Kaulbergfuß/Dom, Bahnhof, Klinikum, Moosstraße West, Hallstadt Laubanger, Hallstadt Gewerbegebiet Ost, Achse Erlangen / Nürnberg) ist nach der Leitlinie nur gegeben, wenn Fahrten am Morgen zu den Zielen und Rückfahrten am Mittag und Nachmittag innerhalb festgelegter Beförderungszeiten bestehen. Die Umsteigezeit soll bei Umstieg Bus zu Bus 10 Minuten und Bahn zu Bus 15 Minuten nicht überschreiten.

An **Schul- und Ferientagen** sind alle ausgewählten Ziele innerhalb der Stadt Bamberg – mit z.T. geringen Abweichungen vom Richtwert - erreichbar. Umsteigezeiten von über 10 Minuten bestehen in einzelnen Fällen bei der Erreichbarkeit der VZ 10 Hafen, VZ 9 Erba, VZ 27 BA Laubanger

und VZ 2 Weidendamm. Hier erfolgt eine **Prüfung**, ob die **Umsteigezeiten verkürzt** werden können.

Am **Samstag** sind keine Rückfahrten im Nachmittagsintervall 15:30 – 18:30 Uhr in die VZ 10 Hafen und VZ 19 Hohes Kreuz gegeben. Die VZ 38 Muna ist am Samstag nicht angebunden.

An **Sonn- und Feiertagen** sind die VZ 10 Hafen, VZ 18 Hohes Kreuz und VZ 38 Muna nicht erschlossen. In fünf weiteren Verkehrszellen beginnt die erste Fahrt am Morgen außerhalb des festgelegten Hinfahrtintervalls 8:00 - 9:30 Uhr.

Bei der Erreichbarkeit des **Klinikums** am Sonntag übersteigen die Umsteigezeiten in vielen Fällen die erwünschten 10 Minuten. Längere Fahrtzeiten von bis zu 40 Minuten sind darauf zurückzuführen, dass das Klinikum aufgrund seiner Randlage teilweise nur mit 2 Umsteigevorgängen erreichbar ist.

Bewertung der Defizite und deren Abhilfe bei Verbindungen auf der Achse Erlangen / Nürnberg

Lt. Bayerischer Nahverkehrsleitlinie sollte das nächste Oberzentrum innerhalb einer reinen Fahrtzeit von 60 Minuten (Richtwert) erreichbar sein. Die Fahrtzeit mit dem Regionalexpress beträgt von Bamberg nach Nürnberg ca. 45 Minuten, die Fahrtzeit mit der S-Bahn liegt bei knapp 60 Minuten. Die Vorgaben, dass Nürnberg in 60 Minuten zu erreichen, kann somit nicht erfüllt werden, sobald ein Umstieg auf den Stadtbus notwendig wird. Daher ist es sinnvoll, die Defizitbetrachtung auf die Umsteigezeit am Bahnhof vom Bus auf die Bahn bzw. Bahn auf Bus zu beschränken.

Bereits durchgeführte oder geplante Verbesserungen

Zwischenzeitlich wurden bereits Verbesserungen wie z.B. die Anbindung von Hallstadt vorgenommen. Zum nächsten Fahrplanwechsel sind Anpassungen bei Linienführungen geplant, die in einzelnen Fällen zu einer Verkürzung der Beförderungszeit führen (z.B. Kramersfeld).

Fazit Erreichbarkeit

Bei zukünftigen Fahrplanerstellungen soll eine Überprüfung der **Umsteigezeiten** (Bus zu Bus 10 Min., Bus zu Schiene 15 Minuten) erfolgen.

An den aufkommenschwächeren Betriebstagen wie an Samstagen und Sonn- /Feiertagen ist die Einrichtung von **Bedarfsverkehren** zu prüfen.

6.1.3 Maßnahmenbeschreibung Bedienungshäufigkeit

Das Fahrtenangebot ist abhängig vom festgelegten Gebietstyp. Wurden nur geringe Abweichungen bei der Anzahl Fahrten ermittelt und liegt das Takt-Angebot **zwischen Richtwert und Grenzwert**, wird derzeit **kein akuter Handlungsbedarf** gesehen.

An **Schul- und Ferientagen** in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) entspricht das ÖPNV-Angebot in den VZ 10 Hafen, VZ 18 Hohes Kreuz und HA Laubanger³¹ weder dem Richt- noch dem Grenzwert. Somit besteht mittelfristiger Handlungsbedarf.

In der Schwachverkehrszeit (SVZ) sind vorrangig zu behebbende Defizite in den VZ 10 Hafen, VZ 18 Hohes Kreuz und VZ 38 Muna ermittelt worden.

Schul- und Ferientage

Angebot geringer als Grenzwert	Angebot geringer als Grenzwert	kein Angebot	Abhilfe
HVZ	NVZ	SVZ	
VZ 10 Hafen	VZ 10 Hafen	VZ 10 Hafen	Bedarfsverkehr
VZ 18 Hohes Kreuz	VZ 18 Hohes Kreuz	VZ 18 Hohes Kreuz	Bedarfsverkehr
		VZ 38 Muna	Bedarfsverkehr
BA-Laubanger	BA-Laubanger		nur mit Lkr. Bamberg

Am **Samstag** wurde keine HVZ definiert. Die VZ 38 Muna ist samstags nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. Handlungsbedarf wurde in der NVZ und SVZ in den VZ 10 Hafen, VZ Hohes Kreuz sowie in der NVZ in HA-Laubanger festgestellt. Das ÖPNV-Angebot liegt unterhalb des Richt- und Grenzwertes. Kein ÖPNV-Angebot besteht in der SVZ in HA-Laubanger.

Samstag (nur NVZ und SVZ definiert)

Angebot geringer als Grenzwert	Angebot geringer als Grenzwert	kein Angebot	Abhilfe
NVZ	SVZ	SVZ	
VZ 10 Hafen	VZ 10 Hafen		Bedarfsverkehr
VZ 18 Hohes Kreuz	VZ 18 Hohes Kreuz		Bedarfsverkehr
		VZ 38 Muna	Bedarfsverkehr
HA-Laubanger		HA-Laubanger	nur mit Lkr. Bamberg

An **Sonn- und Feiertagen** entspricht das festgelegte Fahrtenangebot der Schwachverkehrszeit. D.h. je nach Gebietstyp sollte ein 20-Min-Takt, 30-Min-Takt oder 60 Min-Takt angeboten werden.

Die VZ 10 Hafen, VZ 18 Hohes Kreuz, VZ 38 Muna und HA-Laubanger sind an Sonn- und Feiertagen nicht mit dem ÖPNV erreichbar.

Das Fahrtenangebot in den VZ 17 Hain-Süd und VZ 37 von Kettler Straße entspricht weder dem Richt- noch dem Grenzwert.

Sonn- und Feiertag (nur SVZ definiert)

Angebot geringer als Grenzwert	kein Angebot	Abhilfe
VZ 17 Hain Süd		7 und 19 Uhr-Lücke nur durch ALT zu schließen
VZ 37 von Ketteler Straße		nachts über HST Siemensstr. erreichbar
	VZ 10 Hafen	Bedarfsverkehr
	VZ 18 Hohes Kreuz	Bedarfsverkehr
	VZ 38 Muna	Bedarfsverkehr
	HA-Laubanger	nur mit Lkr. Bamberg

³¹ Die Zuständigkeit für HA-Laubanger liegt beim Landkreis Bamberg als Aufgabenträger für den allg. ÖPNV.

Fazit

Es wird empfohlen, die Fahrplanlücken zumindest bis zum Grenzwert mit **Bedarfsverkehren** zu füllen.

Zu prüfen ist, in welchem Umfang die Gewerbegebiete Hafen und Muna am Wochenende erschlossen werden sollten. (z.B. Beschäftigungsgrad am Samstag / Sonn- und Feiertagen)

6.1.4 ÖPNV-Anbindung Hallstadt Laubanger

Im Nahverkehrsplan der Stadt Bamberg wurde Bamberg Laubanger und das im Landkreis Bamberg angrenzende Gewerbegebiet Hallstadt Laubanger dem Gebietstyp Oberzentrum ohne Verdichtung hohe Nutzungsdichte zugeordnet. Dies bedeutet in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) einen 15-Minuten-Takt und in der Schwachverkehrszeit (SVZ) einen 30-Minuten-Takt.

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in Hallstadt Laubanger liegt im Landkreis Bamberg, eine Planung ist daher nur in Abstimmung mit dem Landkreis möglich.

Der Landkreis sieht für Hallstadt Laubanger einen 30-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ sowie einen 60-Minuten-Takt in der SVZ vor.³²

Eine Potenzialabschätzung, wie sich eine Verbesserung bei der Erreichbarkeit von Hallstadt Laubanger für die VZ Kernstadt, Kaulbergfuß, Grafensteinstr., Moosstr. West und Klinikum von Montag – Samstag auswirkt, erfolgt im Zusammenhang mit der geplanten Angebotsverbesserung für Hallstadt Laubanger. (vgl. Kap. 7.1 *Verkehrliche Wirkungen des Maßnahmenpaketes*)

6.2 Begleitende Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl

Aus den oben genannten Zielen lassen sich Maßnahmen ableiten, die zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl führen. Wie bereits erwähnt soll der Anteil der PKW-Fahrer zu Gunsten des PKW-Mitfahrer- sowie des Anteils des Umweltverbundes reduziert werden. Welche Maßnahmen zur Umsetzung kommen, wird am Ende der Bearbeitung des Nahverkehrsplans festgelegt.

6.2.1 Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs

Der städtische Raum ist geprägt durch hohes Verkehrsaufkommen auf engem Raum.

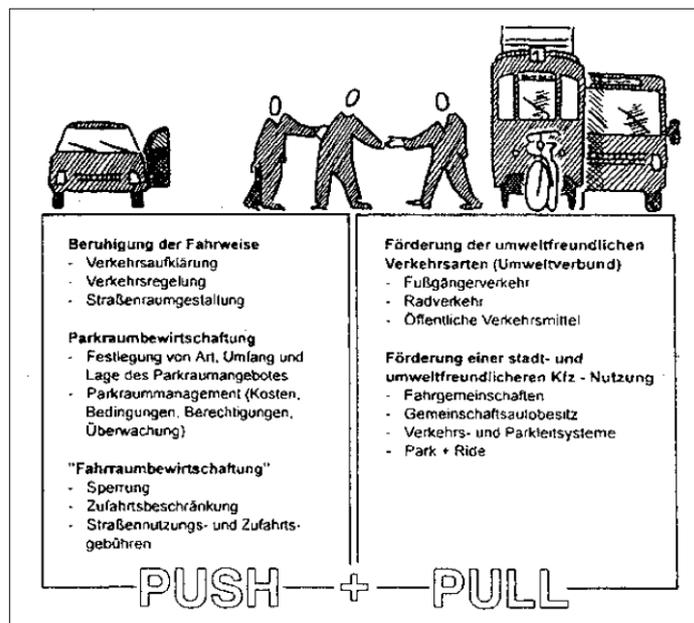
Der Ausbau der Verkehrsnetze zur Vermeidung von Stausituationen und zur Beseitigung von Konflikten der verschiedenen Verkehrsträger ist daher nur begrenzt möglich.

³² Gebietstyp Verdichtungsraum bis 15T Einwohner, zentrales Gebiet

6.2.1.1 Lenkung des mIV

Zahlreiche Untersuchungen belegen, dass die Verkehrsmittelwahl entscheidend davon abhängt, ob am Zielort ein Stellplatz zur Verfügung steht. Folgende lenkenden Maßnahmen werden empfohlen:

- Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Bereich, aber auch bei Firmen
- Mehrfachbesetzte Pkws erhalten bevorzugte Stellplätze (bei kontrollierbaren Parkplätzen)
- Überwachung der Maßnahmen



Grafik: Push+Pull-Ansatz für Maßnahmen in der Verkehrsentwicklungsplanung³³

6.2.1.2 Steuerung des ruhenden Verkehrs

Durch die Vielzahl von Einzelregelungen - im Straßenraum und in den Parkhäusern – wird Kunden die Suche von Parkraum häufig nicht erleichtert.

Ziele:

- Reduktion des Parksuchverkehrs
- Verlagerung des oberirdischen Parkraums von innen nach außen
- Aufwertung des öffentlichen Raums durch Verlagerung von oberirdischen Parken zu vorhandenen Parkhäusern und P+R-Anlagen
- Öffentliche Stellplätze im Straßenraum in Zone 1 nur an den Ringstraßen

Leitgedanken:

- Einfache und klare Kommunikation z.B. durch eingängige Zonengrenzen
- Umfassende Beplanung und Bewirtschaftung sowie Beseitigung von Ausweichparkplätzen
- Parkdauer von außen nach innen verkürzen
- Tarife von außen nach innen verteuern und an der Tarifstruktur von Parkhäusern orientieren

³³ Abbildung aus Heft V 52 der BAST, „Innenstadtverkehr und Einzelhandel“, entnommen aus Verkehrsentwicklungsplan Bamberg, Teil C Programmplanung, Endgültige Fassung 2002

Abgrenzung/Zonierung:



Karte: Abgrenzung der Parkraumbewirtschaftungszonen

Beispiel der Preisgestaltung in den Parkzonen und Tiefgaragen:

Zone	Parkdauer	Bewirtschaftungsform und Bewirtschaftungszeit	Gebühr	Gebühren-taktung	Bezug auf Parkierungsanlagen in der Zone	Parkhaus	
I	1/2 Stunde	Montag-Freitag: 08.00 - 19.00 Uhr Samstag: 08.00 - 14.00 Uhr; sonst Anwohnerparkplatz	1,00 € für 30 min.	keine	Gebühren der Parkhäuser in Zone I sollten mit Gebühren in der Zone koalieren	0-30 Minuten 31-60 Minuten	0,60 € 0,60 €
II	2 Stunden	Montag-Freitag: 08.00 - 19.00 Uhr Samstag: 08.00 - 14.00 Uhr; sonst freie Parkplätze; keine Parkflächen mit Parkscheibe	1,50 € je Stunde	50 Cent je 20 min	Unbegrenzte Parkzeit für Hallenbad und Schillerplatz (1. Std.: 1 € / h - ab 2. Std. im 15 Min.-Takt	ab 2. Stunde	Taktung 10 Minuten
III	3 Stunden	Montag-Freitag: 08.00 - 19.00 Uhr Samstag: punktuelle Bewirtschaftung 08.00 - 14.00 Uhr;	1,00 € je Stunde	50 Cent je 30 Minuten	Preisstellung für Parken im Parkhaus Konzerthalle weist eine Besonderheit auf (Konzertbesucher)		
IV	4 Stunden	Montag-Freitag: 08.00 - 19.00 Uhr Samstag:keine Bewirtschaftung	nur Parkscheibe				

6.2.1.3 Förderung des gebrochenen Verkehrs

Park & Ride

Das P+R-System dient vorrangig den Pendlern aus dem Umland, die keinen unmittelbaren Zugang zum ÖPNV haben. Abgesehen von der Tatsache, dass auch im Landkreis an attraktiven ÖPNV-Linien P+R-Plätze eingerichtet werden sollten (dies entzieht sich jedoch weitgehend dem direkten Einflussbereich der Stadt Bamberg), wurde im Zuge der gesamtstädtischen Verkehrsplanung ein P+R-Konzept (VEP 2002) entwickelt, das in Teilen bereits umgesetzt ist.

Das P+R-Konzept (VEP 2002) geht von folgenden Standorten aus, die nach Kapazität und Nutzergruppen differenziert sind:

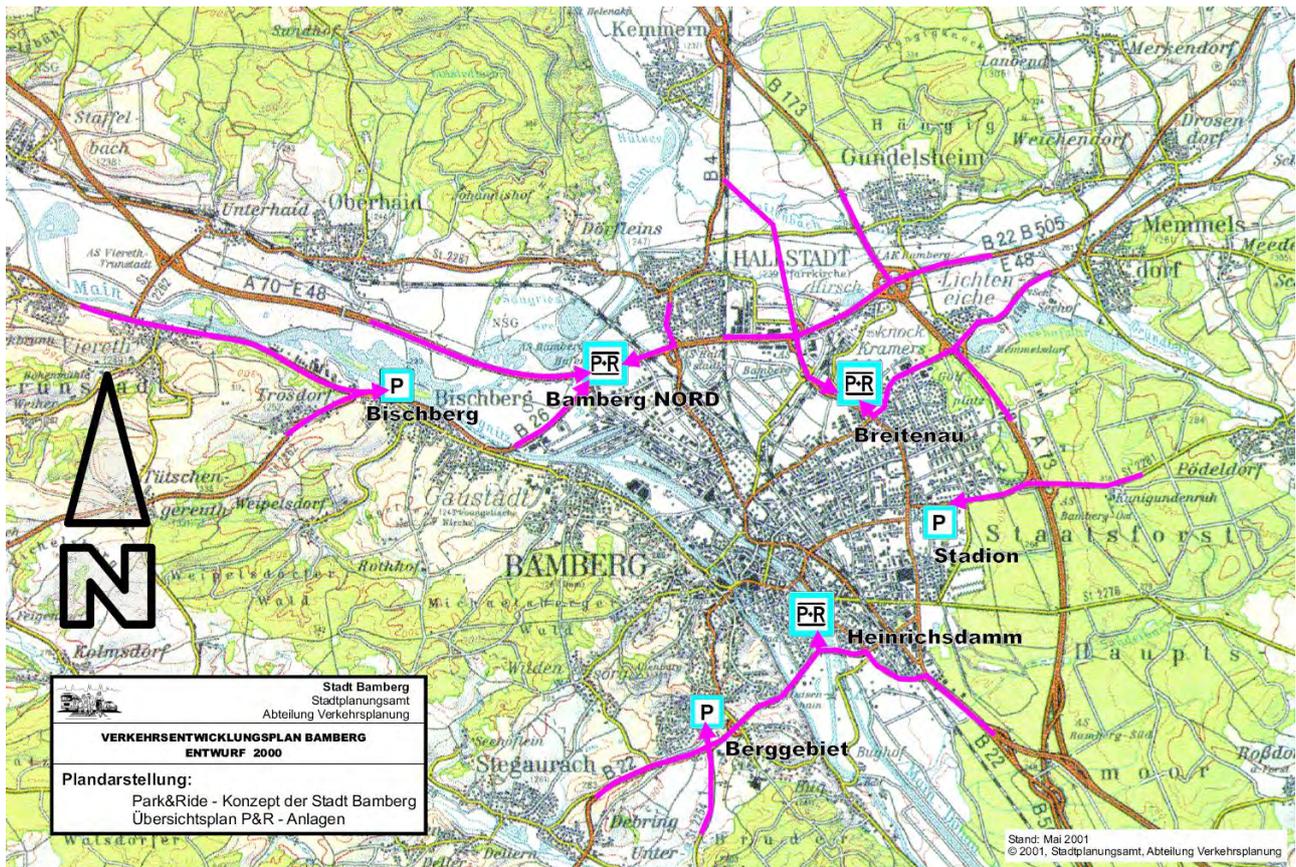
Park & Ride – Anlage	Kapazität, Busanbindung	Nutzung
P+R „Heinrichsdamm“	809 Pkw-Stellplätze eigene Park & Ride – Anlage-Linie im 10 / 15-Minuten-Takt	Park & Ride – Anlage-Platz für Pendler/Besucher aus dem Süden; Langzeitparker, wie Beschäftigte, Kunden, Touristen etc.
Park & Ride – Anlage „Breitenau“	925 Pkw-Stellplätze eigene Park & Ride – Anlage-Linie im 10 / 15-Minuten-Takt	Park & Ride – Anlage-Platz für Pendler/Besucher aus dem Nordosten und Norden Langzeitparker, wie Beschäftigte, Kunden, Touristen etc.
<i>Konzept: Park & Ride – Anlage „Bamberg-Nord“</i>	<i>Kapazität > 800 Pkw-Stellplätze eigene Park & Ride – Anlage-Linie im 10 / 15-Minuten-Takt geplant</i>	<i>Park & Ride – Anlage-Platz für Pendler/Besucher aus dem Norden Langzeitparker, wie Beschäftigte, Kunden, Touristen etc.</i>

Tabelle: Große Park & Ride – Anlagen mit eigener Buslinie³⁴

Parkplätze	Kapazität, Busanbindung	Nutzung
Parkplatz „Bambados“ (bisherige Bezeichnung „Parkplatz Stadion“)	400 Stellplätze Anbindung durch reguläre Linie 902 im 15-Minuten-Takt sowie reguläre Linie 920 im 30-Minuten-Takt vorhanden	Großparkplatz für die allgemeine Nutzung für Besucher aus dem Osten
Parkplatz „Berggebiet“	239 Stellplätze; Anbindung durch reguläre Buslinien 918 und 912 im 15 / 30-Minuten-Takt vorhanden	Großparkplatz speziell für Beschäftigte und Besucher des Berggebietes
<i>Konzept: Parkplatz „Bischberg“</i>	<i>Rund 260 Stellplätze (bei Erweiterung ca. 500 Stellplätze) möglich; Anbindung durch Linie 906 möglich</i>	<i>Großparkplatz im Nordwesten von Bischberg für Besucher aus dem Nordwesten</i>

Tabelle: Parkplätze mit Anbindung über reguläre Buslinie

³⁴ Eine eigene Buslinie lohnt sich erst ab ca. 800 Stellplätzen



Übersichtsplan Park & Ride – Anlagen und Parkplätze (Konzept)

Weiteres Vorgehen

- Durch strukturpolitische Maßnahmen ist eine Verlegung des Standortes der Park & Ride – Anlage Breitenau von der Breitenau in die Kronacher Straße notwendig. Durch geeignete Maßnahmen ist die Akzeptanz der Park + Ride – Anlage zu schaffen.
- Der Standort für einen Park + Ride-Platz vor Bischberg an der B 26 ist weiter zu sichern und als wichtiger Baustein für die Entlastung der Gaustadter Hauptstraße baldmöglichst umzusetzen.
- Standortsuche für eine Park + Ride – Anlage im Bereich der Verknüpfung B 26 / A 70 / Hafensstraße.
- Die P+R – Anlage Brennerstr auf der Rückseite des Bahnhofes ist seit März 2012 in Betrieb.

Bike & Ride

An den Haltestellen des Schiennahverkehrs und an wichtigen Haltestellen des mit Bussen betriebenen Personennahverkehrs sind ausreichend große Bike + Ride – Anlagen zu betreiben und entsprechende Angebote zu schaffen oder zu verbessern. Seit März 2012 ist die B+R –Anlage Brennerstr. in Betrieb.

Kiss & Ride- und Pendlerparkplätze

Als *Kiss-and-ride-Anlagen* werden bspw. in unmittelbarer Nähe zu Bahn- oder Bussteigen angeordnete Schleifen mit Kurzzeit-Parkplätzen bezeichnet. Sie sollen es erleichtern, andere zur Haltestelle zu bringen bzw. dort abzuholen. Seit März 2012 ist die K+R –Anlage Brennerstr. in Betrieb.

Pendlerparkplätze dienen der Förderung von Fahrgemeinschaften.

6.2.1.4 Förderung der gemeinschaftlichen Nutzung von Angeboten

Eine Verringerung des PKW-Anteils führt einerseits zu einem geringeren Parkplatzbedarf sowie einer Reduzierung der Verkehrsbelastung. Um die Mobilität dennoch nicht einzuschränken, sollte die gemeinsame Nutzung von Angeboten gefördert werden. Dies kann durch folgende Maßnahmen erfolgen:

- Werbung/Ausbau der Mitfahrzentrale (Controlling der Mitfahreffekte – Wanderungsbewegung)
- Car-Sharing-Angebote schaffen/fördern
- Kostenloser MobiCard-Verleih

6.2.1.5 Förderung des Jobtickets/Ausbildungstickets

Ziel eines Jobtickets ist es, möglichst viele Mitarbeiter zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Hinter dem Job-Ticket bzw. FirmenAbo steckt eine Rabattierung des Jahresabos.

Die Fördermodalitäten für ein Jobticket bzw. FirmenAbo weichen zwischen den derzeitigen Tarifbestimmungen der Stadtwerke Bamberg Verkehrs und Park GmbH und der VGN GmbH ab.

Um die Vergünstigungen zu erhalten, müssen in Bamberg mindestens 50 Mitarbeiter einer Firma, Behörde oder Verbandes sich für die Teilnahme entscheiden.

Die Teilnahmevoraussetzung für das Grundmodell des FirmenAbos bei der VGN GmbH liegt bei Abnahme von mindestens 50 Jahresabos und einer Teilnehmerquote von mindestens 40 % der Mitarbeiter vor. Mit dieser Quote soll sichergestellt werden, dass nicht nur bestehende Kunden rabattierte Fahrkarten erhalten, sondern zusätzliche PKW-Fahrer gewonnen werden.

Im Stadtverkehr Bamberg besteht derzeit im Binnenverkehr ein Übergangstarif von 5 Jahren (bis Ende 2014). D.h. die Tarifbestimmungen des VGN-Tarifs gelten ab 2015, wobei zu klären ist, wie mit den bestehenden Jobtickets umgegangen werden soll.

6.2.2 Verbesserung des ÖPNV

6.2.2.1 Angebotsgestaltung

Attraktive Fahrplangestaltung

Die Fahrpläne sollen soweit möglich durch die Vereinheitlichung der Linienwege für den Kunden übersichtlich gestaltet werden und die Anzahl der Verkehrsbeschränkungen (z.B. nur montags, nicht freitags) ³⁵ reduziert werden.

- einheitlicher Streckenverlauf
- Taktmuster

Verbesserung der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern

Eine Verknüpfung des Busangebotes zwischen Regional- und Stadtbuslinien mit maximalen Umsteigezeiten von 10 Minuten ist vorzusehen. Die Umsteigezeiten zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sollten nicht mehr als 15 Minuten betragen.

Möglichkeiten der Anschlusssicherung sind zu prüfen und entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

- Vorgaben für Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtbussen
- Vorgaben für Verknüpfung zwischen Bahn und Bussen

Schülerverkehr

Obwohl überwiegend die Schulen gut mit dem ÖPNV erreichbar sind, bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem PKW zur Schule bzw. holen diese ab. Auch die Motorisierung der Schüler nimmt ab dem Alter von 16 / 18 Jahren stark zu.

Ziel ist es, eine Verlagerung des Schülerverkehrs auf den mIV zu vermeiden durch

- Berücksichtigung der Fahrgewohnheiten durch das G8 (Nachmittags entsprechendes ÖPNV-Angebot von 13-17 Uhr)
- Mögliche Unterbindung von „Kiss & Ride“.

Bedarfsverkehre

Bedarfsverkehre können in Gebieten mit geringer Auslastung den Busverkehr ergänzen / ersetzen.

Verdichtung Stadt- Umlandverkehr

Zur Steigerung des ÖPNV-Anteils im grenzüberschreitenden Verkehr sollte der Stadt- Umlandverkehr verdichtet und aufeinander abgestimmt werden. (Vgl. Kap. 8 *Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg*)

³⁵ oft bedingt durch Anforderungen der Schülerbeförderung

6.2.2.2 Infrastrukturmaßnahmen

Erhöhung der Schnelligkeit und Pünktlichkeit (Busbeschleunigungsmaßnahmen)

Neben dem Fahrplanangebot spielen Schnelligkeit (wie schnell komme ich zu meinem Ziel) sowie die Zuverlässigkeit eine tragende Bedeutung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Durch bauliche Maßnahmen können diese Ziele erreicht werden.

- Straßennetzgestaltung
- Interaktive Ampelschaltung (Grüne Welle)
- Haltestellenkap als Standardform der innerörtlichen Haltestelle
- Busbeschleunigung in Kombination mit LSA (Lichtsignalanlage)
- Busspuren

Siedlungsstrukturelle Maßnahmen

Bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten, öffentlichen Einrichtungen sowie Freizeiteinrichtungen ist auf eine Anbindung an das ÖPNV-Netz unter Berücksichtigung entsprechender Fahrgastpotenziale hinzuwirken.

- Ausweisung von Baugebieten/Vorbehaltsflächen entlang von Bahnhöfen, wichtigen Busstrecken
- Verdichtung der Siedlungsflächen
- ÖPNV-Anbindung bei Planung neuer Baugebiete
- Kurze und sichere Zugangswege zu Bushaltestellen; Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bei Haltestellen an stark befahrenen Straßen
- Förderung der Nahversorgung

6.2.2.3 Preisbildung im ÖPNV (Tarifgestaltung)

Grundsätzlich soll der **VGN-Tarif** zur Anwendung kommen. Im Stadtverkehr Bamberg besteht derzeit im Binnenverkehr ein Übergangstarif von 5 Jahren (bis Ende 2014).

6.2.2.4 Effizienzsteigerung des ÖPNV

Marketing = Werbung, Verkaufsförderung

Jedes Produkt, das erfolgreich verkauft werden soll, bedarf einer intensiven Werbung, wobei sich hier vielfältige Methoden anbieten.

- Intensivierung der Allgemeinen Werbung (Anzeigen, Werbebanner, etc.)
- Direktmarketing (in Haushalte gehen, informieren), Information bei Umzug
- Aktionen (z.B. 1 Monat ohne Auto, Preisausschreiben, mit Gewinn von Schnuppertickets)
- Aufklärung der Kfz-Benutzer über die Kosten bei ÖV und MIV

6.2.2.5 Qualitätsverbesserungen im ÖPNV

Attraktive Ausgestaltung der Haltestellen

Die **Haltestelleneinrichtungen** sollen den VGN-Standard erfüllen und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen eine Unterstellmöglichkeit / **Wetterschutz** und **Sitzgelegenheiten** bieten sowie **barrierefrei** sein.

Zwischen den **Verknüpfungspunkten** einzelner Linien sind die Wege kurz zu halten. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind zu beachten. Die Anschlusssicherung sollte insbesondere bei der letzten Fahrtmöglichkeit gewährleistet sein. Die Schaffung von P+R³⁶, K+R³⁷ und B+R³⁸ Anlagen ist zu prüfen.

Fahrgastinformation

Ein wesentliches Qualitätsmerkmal ist die aktuelle und schnelle Fahrgastinformation vor Ort (Haltestelle / Fahrzeug) wie

- Durchsagen im Fahrzeug
- Bildschirmanzeige im Fahrzeug
- Abfahrtstafel an zentralen Bushaltestellen (ZOB, Bahnhof, etc.)
- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem – ITCS³⁹ (Echtzeitanzeige, Anschlusssicherung, einheitliche Rufnummer für Bedarfsverkehre)

Verbesserung des Fahrkomforts

Die eingesetzten **Fahrzeuge** sollen nach Möglichkeit die Belange mobilitätseingeschränkter Personen beachten. Soweit verkehrlich sinnvoll sollen Niederflurbusse zum Einsatz kommen.

- Niveaufreies Einsteigen
- Platzangebot

Umweltschutz

Umstellung der Busse auf emissionsarme Antriebe (Erdgas, Hybrid, EEV-Standard etc.)

6.2.3 Förderung des Fahrradverkehrs

Bamberg hat günstige Rahmenbedingungen fürs Radfahren:

- Größe des Stadtgebiets = optimale Radfahrdistanz
- Topographie größtenteils radlerfreundlich
- hohe Bewohnerdichte in der Innenstadt, darunter hoher Anteil an Studenten
- mittelalterliche Stadtstruktur, das Radfahren besitzt hier viele Vorteile im Vergleich zum Auto

³⁶ Park+Ride (PKW)

³⁷ Kiss+Ride (anhalten, aussteigen lassen, weiterfahren)

³⁸ Bike+Ride (Fahrrad)

³⁹ Intermodaltransportcontrollsystem

Auf dem Weg zu einem höheren Radverkehrsanteil heißt es im Sinne eines Systemansatzes gute Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen und diese bekannt zu machen. Dazu gehören folgende Bausteine, die durch konkrete Maßnahmen weiter entwickelt werden müssen:

- das Radverkehrsnetz mit seinen Netzelementen auf der Strecke und am Knotenpunkt
- eine konsistente Wegweisung
- bedarfsgerechte Radabstellanlagen im privaten wie im öffentlichen Bereich
- Verknüpfungsmöglichkeiten mit Bussen und Bahnen (Mitnahme- und Abstellmöglichkeiten sowie Fahrradstationen als komplexe Serviceeinheiten)
- Serviceleistungen der öffentlichen und privaten Hand, wie Gepäckaufbewahrung im Stadtzentrum, schneller Reparaturservice, Fahrradwaschanlagen, Fahrradverleih, Kartenvertrieb
- Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit (Aktionen nach Zielgruppen)
- ein fahrradfreundliches Klima in der Öffentlichkeit und der Verwaltung
- die Erhaltung einer kompakten Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen und Nutzungsmischungen.

6.2.3.1 Fahrradfreundliches Verkehrsklima und Verbesserung des Radwegenetzes

Durch die Bildung eines „Fahrradforums“ und die gemeinsame Erarbeitung eines „Leitfadens“ zur Radverkehrspolitik wird der Radverkehr als effizienter und ökologischer Verkehrsträger in der städtischen Verkehrsplanung verstärkt berücksichtigt.

- Bau von Fahrradwegen
- Radverkehrsanlagen an stark und schnell befahrenen Straßen
- Roteinfärben von Radwegesurten
- Anschluss der Einrichtungen mit hoher potentieller Radfahrer-Nachfrage an dieses Netz (Schulen, Sportanlagen, Arbeitsschwerpunkte, etc.)
- Verbesserung der Durchlässigkeit von Einbahnstraßen und Sackgassen für Fahrradfahrer
- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrradfahrer
- Fahrradverleih (Erweiterung Verleihsysteme /Kooperation Busbetreiber – Verleihbetriebe)
- Fahrradmitnahme im ÖPNV

6.2.4 Bündelung von Maßnahmen

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.

Es ist auch wichtig in welchen Bereichen in welche Richtung agiert wird. 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
Contra 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. Untersuchungen belegen, dass die Nutzung des PKWs stark von der Verfügbarkeit eines Stellplatzes am Zielort abhängig ist. An zweiter Stelle steht die Höhe der Parkplatzgebühr. Daher ist bei der Beschränkung des mIV bei der Verfügbarkeit von Stellplätzen anzusetzen.

Natürlich muss bei diesen Maßnahmen gewährleistet sein, dass eine Alternative durch den ÖPNV, den Fahrrad-, Fußgängerverkehr oder ein entsprechendes Angebot an Mitfahrgelegenheit vorhanden ist, denn die Mobilität der Menschen an sich soll dabei nicht reduziert werden.

Für die Gesamtwirkung ist die Summe der Einzelmaßnahmen entscheidend!

7 Wirkungen des Maßnahmenpaketes

7.1 Verkehrliche Wirkungen des Maßnahmenpaketes

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern schreibt eine Abschätzung der Veränderung im Fahrgastaufkommen vor, um so die Erlöse und den Ausgleichsbetrag ermitteln zu können. Diese Abschätzung soll mittels der Angebotseigenschaften „Reisezeit“ und „Verbindungshäufigkeit“ dargestellt werden.

7.1.1 Potenzialabschätzung Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)

Die von der Stadt Bamberg beauftragte Studie „Verkehrsverhalten der Bamberger Bevölkerung“, Stand 2005 hat auf Stadtbezirksebene u.a. Daten zum ÖV-Anteil, Anteil der immobilen Personen und der Wegehäufigkeit (Anzahl Wege / Person und Tag) ermittelt.

Da die VZ 18 Hohes Kreuz und VZ 6 Kaulbergfuß im Bezirk Berggebiet liegen und keine Daten auf VZ-Ebene vorliegen, wurde angenommen, dass sich die Bewohner in den VZ analog den Bewohnern im Bezirk verhalten.

Alternativ wurde für die an den Bezirk Inselgebiet angrenzende VZ Kaulbergfuß eine Abschätzung mit den Mobilitäts-Werten des Bezirks Inselgebiet vorgenommen.

Berechnung ÖV-Anteil

Bezirk	VZ	Name	ÖV-Anteil*	EW nicht erschlossen	Anteil immobile Pers.*	zu berücksichtigende Pers.	Wegehäufigkeit		Anzahl Wege	
							gesamt*	davon ÖV	gesamt	davon ÖV
1 Inselgebiet	6	Kaulbergfuß	7%	181	8,2%	166	4,2	0,3	700	49
3 Berggebiet	6	Kaulbergfuß	14%	181	8,2%	166	3,6	0,5	595	83
3 Berggebiet	18	Hohes Kreuz	14%	209	8,2%	192	3,6	0,5	687	96

*Quelle: Verkehrsverhalten der Bamberger Bevölkerung: 2005

Der ÖV-Anteil (7 % – 14 %) und die tägliche Wegehäufigkeit (4,2 – 3,6) schwanken stark zwischen den Bezirken Inselgebiet und Berggebiet. Der Anteil der immobilen Personen liegt nur für das ganze Stadtgebiet Bamberg vor und wird mit 8,2 % angegeben.

Von den nicht erschlossenen Einwohnern der zwei Verkehrszellen Hohes Kreuz und Kaulbergfuß wurden zunächst die immobilen Personen abgezogen. Um den Anteil der Wege zu ermitteln, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, wurde für die Wegehäufigkeit (z.B. 4,2) der ÖV-Anteil (z.B. 7 %) berechnet. In diesem Falle würden 0,3 der Wege mit dem ÖV getätigt.

Abhängig vom ÖV-Anteil errechnen sich für die VZ Kaulbergfuß (Bereich Unterer Stephansberg) zwischen 49 und 83 mögliche zusätzliche ÖV-Wege.

Für den Bereich Schellenberger Str. / Oberer Stephansberg in der VZ Hohes Kreuz ergeben sich auf der Grundlage der o.g. Daten **96 zusätzliche ÖV-Wege**.

Fazit Haltestellenerschließung

Da die formalen Vorgaben nach der Bayerischer Leitlinie zur Nahverkehrsplanung erfüllt sind sowie der zu erwartenden geringen Fahrgastpotenziale, sollte eine Erschließung mit zusätzlichen Kleinbussen derzeit aus Kostengründen **zurückgestellt** werden.

7.1.2 Potenzialabschätzung Erreichbarkeit Hallstadt Laubanger

Methodische Vorgehensweise: Analogieschluss

Eine Potenzialanalyse wurde mittels einer eigens entwickelten Formel erstellt. Die Formel basiert auf einem Analogieschluss, nach dem 156 Ortsteile mit ähnlicher Struktur⁴⁰ im VGN-Gebiet zusammengestellt und kategorisiert wurden. Anhand einer Regressionsanalyse konnten durchschnittliche Werte für die Ermittlung von Fahrgästen/Fahrt abhängig von der Einwohnerzahl der Untersuchungsorte errechnet werden. Da die Fahrgastzahlen in den einzelnen Orten teilweise größeren Schwankungen unterliegen, wurde mittels der Standardabweichung ein oberer sowie unterer Grenzwert ermittelt. Je nachdem, wie groß die Nachfrage in den einzelnen Orten ist (abhängig von der Nähe zu zentralen Orten, touristische Bedeutung, Arbeitsplatzangebot usw.) kann der Wert entsprechend schwanken.

Die Potenzialanalyse berücksichtigt keine Schüler und Auszubildenden, da diese mit Hilfe der Schülerlisten der Schulen ermittelt werden können. Die Analyse wurde somit nur für die übrigen Fahrgäste ohne Schüler und Auszubildende durchgeführt.

Bedienungshäufigkeit Bamberg Laubanger

Die Stadtbuslinie 904 bindet Bamberg mit Hallstadt im 20/30-Minuten-Takt an. Zusätzlich bestehen mit den Regionalbussen Fahrtmöglichkeiten, so dass rechnerisch in der HVZ ca. ein 15-Minuten-Takt und in der NVZ ein 20-Minuten-Takt gefahren wird.

Die Stadtwerke Bamberg planen den 20-Minuten-Takt auch auf die NVZ auf der Linie 904 auszuweiten.

Planung:

Wird zwischen 6:00 und 21:00 Uhr ein durchgehender 20-Minuten-Takt auf der Linie 904 nach Bamberg Laubanger eingerichtet, bedeutet dies eine Angebotsmehrung von 7 Fahrtenpaaren.

Es werden zwischen 30 – 70 zusätzliche Fahrgäste prognostiziert.

Begleitende Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (mIV)

Die zahlreichen kostenlosen Stellplätze im Gewerbegebiet und an den Einkaufszentren begünstigen die Nutzung des PKW.

Eine Angebotsmehrung im ÖV wird nur für sinnvoll gehalten, wenn in Zusammenarbeit mit den Betrieben und Geschäften vor Ort Maßnahmen zur Kooperation (z.B. JobTicket, (Teil-) Erstattung

⁴⁰ Alle Linien verbinden die Region mit einem Bahnhofpunkt bzw. einem zentralen Ort.

von Fahrkarten beim Einkauf) entwickelt werden, um den PKW-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren.

Bedienungshäufigkeit Hallstadt Laubanger

Hallstadt Laubanger wird durch Regionalbuslinien 952, 956, 957 und 960 erschlossen. Rechnerisch ergibt sich etwa ein 70-Minuten-Takt. Die Umsteigezeiten vom Stadtbus auf die Regionalbuslinien liegen teilweise bei bis zu 20 Minuten. Am Samstag finden nur wenige Fahrten statt.

Die Stadtwerke Bamberg planen Hallstadt Laubanger in der Kombination Stadtbus / Regionalbus mit einem durchgehenden 30-Minuten-Takt anzubinden. Dies entspricht der im Nahverkehrsplan des Landkreises Bamberg vorgesehenen Bedienungshäufigkeit.

Planung:

Auf der Achse Bamberg – (HA) Laubanger – Hallstadt ist zwischen 6:00 und 21:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Dies bedeutet bei einer Betriebszeit von 15 Stunden 30 Fahrten je Richtung.

Bei zugrunde legen dieser Methode wird ein zusätzliches Fahrgastaufkommen zwischen 100 – 200 Fahrgästen an einem durchschnittlichen Werktag prognostiziert, wobei von flankierenden Maßnahmen im mIV ausgegangen wird.

Begleitende Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (mIV)

Die zahlreichen kostenlosen Stellplätze im Gewerbegebiet und an den Einkaufszentren begünstigen die Nutzung des PKW.

Eine Angebotsmehrung im ÖV wird nur für sinnvoll gehalten, wenn in Zusammenarbeit mit den Betrieben und Geschäften vor Ort Maßnahmen zur Kooperation (z.B. JobTicket, (Teil-) Erstattung von Fahrkarten beim Einkauf) entwickelt werden, um den PKW-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren.

7.1.3 Bedienungshäufigkeit

Vorrangige Defizite bei der Bedienungshäufigkeit traten lediglich am Abend sowie am Wochenende in den VZ 10 Hafen, VZ 18 Hohes Kreuz und VZ 38 Muna sowie Hallstadt Laubanger auf.

Eine Potenzialabschätzung ist aufgrund der z. T. geringen Einwohnerzahlen sowie der besonderen Infrastruktur (Gewerbe / Industriegebiet) auf der jetzigen Datengrundlage⁴¹ äußerst ungenau. Da nur ein geringes Verkehrsaufkommen erwartet wird, wird aus Kostengründen empfohlen, die Defizite zunächst durch die Einrichtung von Bedarfsverkehren zu beheben.

⁴¹ Die zu erwartenden geringen Fahrgastzuwächse rechtfertigen keine umfangreiche Haushalts- und Beschäftigten Befragung.

8 Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg

Ausgangslage

Der Stadtrat Bamberg (28.1.2009) und der Kreistag Bamberg (15.12.2008) haben 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.**“

„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.“

8.1 Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan

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

In der gemeinsamen Sitzung der beiden interfraktionellen AKs am 22.10.2012 haben sich diese darauf verständigt, dass **grenzüberschreitende Linien gemeinsam geplant und gemeinsam, einvernehmlich finanziert werden.**

Dies bedeutet, dass jeder Aufgabenträger für die Verkehre allein zuständig ist und entscheidet, 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.

8.2 Verkehrspolitische Zielsetzung im grenzüberschreitenden Verkehr

Ziel ist es, im Rahmen der Nahverkehrspläne von Stadt und Landkreis Bamberg (und mit Verweis auf das Klima Bündnis den CO₂-Ausstoß bis 2030 zu halbieren) im grenzüberschreitenden Verkehr die gleichen Festlegungen beim anzustrebenden Modal-Split bzw. der CO₂-Einsparungen zu treffen.

Angestrebt wird eine Reduzierung der CO₂-Belastung im Verkehrssektor um 25 %.

grenzüberschreitender Verkehr

Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Bamberg 1999/2000

mIV-Fahrer	62%
PKW-Mitfahrer*	24%
ÖV	9%
Rad	5%
Fuß	0%

*Anteil Mitfahrer Lkr AN

Besetzungsgrad	1,4
----------------	-----

Reduzierung techn. Fortschritt

Ziel 2020	Veränderung
56%	-10%
28%	17%
10%	11%
6%	20%
0%	0%

1,5

15%

Eine Reduzierung des PKW-Anteils von 10 % soll durch eine Verringerung des Fahreranteils im motorisierten Individualverkehr (mIV) von derzeit 62 % auf 56 % erreicht werden. Entsprechend steigen die Anteile der PKW-Mitfahrer, des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs. Der durchschnittliche Besetzungsgrad im Fahrzeug wird von 1,4 auf 1,5 erhöht. Es wird davon ausgegangen, dass sich der CO₂-Ausstoß durch schadstoffärmere Fahrzeuge um 15 % reduziert. (vgl. Kap. 1.7.2 *Grenzüberschreitender Verkehr*)

8.3 Maßnahmenvorschläge zum Erreichen der Ziele

Aus den oben genannten Zielen lassen sich Maßnahmen ableiten, die zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl führen.

Hierbei sind einerseits Verbesserungen im ÖPNV-Angebot (Fahrplanabstimmung Regionalverkehr / Stadtverkehr, Verknüpfung Regionalbus / Stadtbus / Schiene), Busbeschleunigungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Reduzierung des PKW-Verkehrs vorzusehen (z.B. Parkraumbewirtschaftung, JobTickets).

Derzeitiges ÖPNV-Angebot in den Stadtumlandgemeinden

Für die Stadtumlandgemeinden ist aufgrund der Gebietstypeneinteilung tagsüber überwiegend ein 60-Minuten-Takt vorgesehen. Insbesondere in den Gemeinden Bischberg, Memmelsdorf und Stegaurach, in denen der Regionalverkehr mit dem Stadtverkehr Bamberg gemeinsam die ÖPNV-Anbindung übernimmt, liegt das ÖPNV-Angebot über dem zunächst festgelegten Busangebot.

Um jedoch die klimapolitischen Ziele zu erreichen, den CO₂-Ausstoß um 25 % zu reduzieren, wird tagsüber ein durchgehender 30-Minuten-Takt mit bedarfsgerechten Verstärkerfahrten z.B. in den Schülerzeitlagen für notwendig angesehen.

Verkehrsachsen

Vorrangig soll zunächst dort das ÖPNV-Angebot optimiert werden, wo die entsprechenden Fahrgastpotenziale erwartet werden. Dies sind die nach Bamberg einbrechenden Verkehre auf den Achsen Viereth-Trunstadt – Bischberg – Bamberg, Hallstadt – Hallstadt Laubanger – Bamberg, Scheßlitz – Memmelsdorf (Gundelsheim) – Bamberg sowie der Bereich westlich von Stegaurach (Schlüsselshaus / Ebrach – Burgebrach – Stegaurach – Bamberg), deren Umlandgemeinden vom Stadtverkehr Bamberg bedient werden.

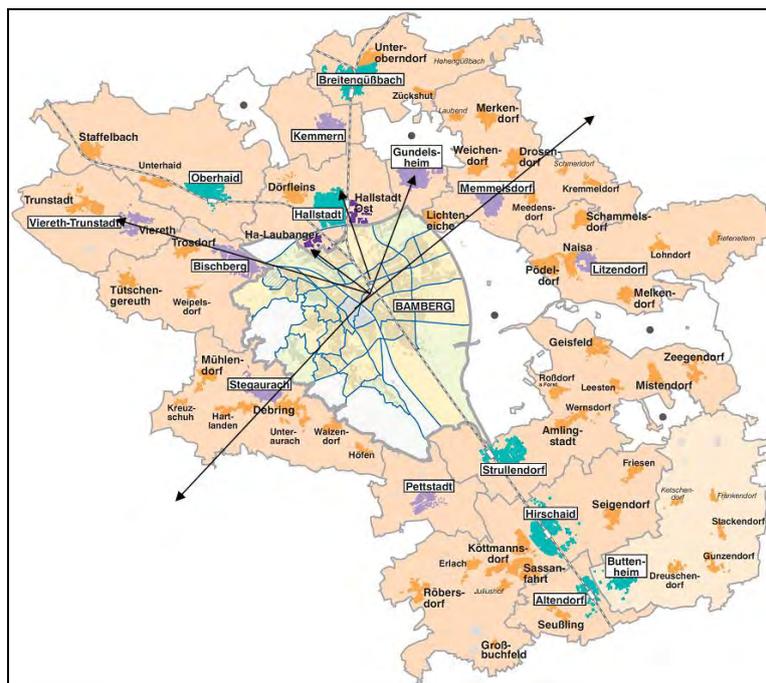
Die Funktion der **Regionalbuslinien** liegt einerseits darin, die Schüler aus dem Landkreis nach Bamberg zu befördern als auch in der Anbindung der außerhalb des Stadtbusbereiches liegenden Gemeinden nach Bamberg Innenstadt und Bahnhof. Das ÖPNV-Angebot der Regionalbuslinien muss daher der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ der zu bedienenden Orte entsprechen. Eine Reduzierung des Angebotes im Regionalbus ist daher nicht zweckmäßig. Um zumindest einen durchgehenden 60-Minuten-Takt zu gewährleisten, wird es auf den Achsen insbesondere für die nicht an den Stadtbus Bamberg angeschlossenen Orten zu einer Angebotserweiterung kommen. Hiermit soll den klimapolitischen Zielen (Reduzierung CO₂) Rechnung getragen werden.

Aufgrund der geringeren Haltstellenfolge in Bamberg sowie der überwiegenden Bedienung des Bahnhofs Bamberg, ist die Fahrtzeit der Regionalbusse gegenüber dem Stadtbus schneller und eine direkte, umsteigefreie Anbindung des Bahnhofs Bamberg gewährleistet. Nachteilig wirkt sich die z. T. fehlende Verknüpfung zum Stadtverkehr Bamberg aus.

Die **Stadtbuslinien** hingegen erfüllen aufgrund der dichteren Haltstellenfolgen die innerörtliche Erschließung sowie den schnellen Umstieg auf die übrigen Stadtbuslinien. Da der ZOB der zentrale Umsteigepunkt für die Stadtbusse darstellt, ist insbesondere aus Stegaurach und Bischberg der Bahnhof Bamberg nur mit einem zusätzlichen Umstieg zu erreichen.

Die Fahrplananalyse hat ergeben, dass teilweise Regionalbus und Stadtbus nur um wenige Minuten versetzt fahren (Parallelfahrten). Vorgeschlagen wird eine bessere Abstimmung, so dass ein Stundentakt der Regionalbusse ergänzt mit dem Stadtbusverkehr zu einem 30-Minuten-Takt kombiniert wird.

Die vorgeschlagenen Angebotsänderungen stehen unter dem Vorbehalt der Schülerbelange, des Fahrgastaufkommens, der Verkehrsströme und der Fahrplanumläufe.



Viereth-Trunstadt – Bischberg – Bamberg

Um den Bürger (Berufspendler, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr) zum Umsteigen vom PKW („Einzelfahrer“) auf den ÖPNV zu bewegen, sollte der Regionalbusverkehr in Kombination mit dem Stadtverkehr ab Bischberg einen 30-Minuten-Takt bilden. Dieser kann bei entsprechender Nachfrage in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zu einem 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

Scheßlitz – (Gundelsheim -) Memmelsdorf – Bamberg

Da Memmelsdorf auf der Achse Scheßlitz – Bamberg liegt, ist eine isolierte Betrachtung von Memmelsdorf wenig sinnvoll.

Das ÖPNV-Angebot im Regionalbusverkehr sollte zwischen Scheßlitz und Bamberg auf einen durchgehenden 60-Minuten-Takt ausgeweitet werden. Hierdurch werden weitere Fahrgastpotenziale im „Hinterland“ erschlossen und Defizite abgebaut. Ergänzt mit dem Stadtbus 907 wird für Memmelsdorf ein 30-Minuten-Takt empfohlen, der in der Hauptverkehrszeit bedarfsgerecht verdichtet werden kann.

Auf der Relation **Gundelsheim** – Bamberg wird derzeit keine Änderung des ÖPNV-Angebotes vorgeschlagen.

Hallstadt – Hallstadt Laubanger – Bamberg

Die Regionalbuslinien sollten Hallstadt Laubanger stündlich von ca. 6:00 – 21:00 Uhr sowohl aus Richtung Hallstadt als auch aus Richtung Bamberg anfahren. Hierbei sollte geprüft werden, ob die Haltestelle ZOB regelmäßig angefahren werden kann, um einen Umstieg auf die Stadtbuslinien zu gewährleisten.

Ergänzt zu einem 30-Minuten-Takt wird empfohlen, die Stadtbuslinie 904 stündlich über Hallstadt Laubanger zu führen.

Die zahlreichen kostenlosen Stellplätze im Gewerbegebiet und an den Einkaufszentren begünstigen die Nutzung des PKW. In Zusammenarbeit mit den Betrieben und Geschäften vor Ort sind Maßnahmen zur Kooperation (z.B. JobTicket, (Teil-) Erstattung von Fahrkarten beim Einkauf) zu entwickeln.

Westlicher Bereich Burgebrach / Ebrach / Schlüsselfeld – Stegaurach – Bamberg

Derzeit wird keine Änderung des ÖPNV-Angebotes auf der Relation Stegaurach – Bamberg in der Hauptverkehrszeit vorgeschlagen.

Die Anbindung von Burgebrach, Ebrach sowie Schlüsselfeld sollte nach Bamberg stündlich erfolgen.

Unterstützende Maßnahmen für den Umstieg auf den ÖPNV

Im Stadtgebiet von Bamberg sind Maßnahmen insbesondere in der Parkraumbewirtschaftung und Busbeschleunigung (z.B. Busspuren, Bus Vorrangschaltung) zu ergreifen, die einen Umstieg auf den ÖPNV fördern bzw. den PKW-Mitfahreranteil erhöhen.

Weitere Arbeitsschritte

Eine Abschätzung der **Fahrgastpotenziale** und Kosten soll bei Vorliegen der im Stadtgebiet Bamberg bekannten Restriktionen und einem gemeinsam mit Stadt und Landkreis Bamberg abgestimmten **Buskonzept** auf der Grundlage einer Analyse der Pendlerströme (IV und ÖPNV) innerhalb der **nächsten zwei Jahre** erfolgen. Eine Analyse von verkehrlichen Verflechtungen und Pendlerströmen ist gegebenenfalls durch separate Erhebungen (wie z.B. Haushaltsbefragungen) zu unterstützen. Dabei ist für das Buskonzept im Landkreis besonders zu beachten, dass aufgrund

der Lage von Gemeinden, der Verkehrsnachfrage und der Auswirkungen auf den Modal Split unterschiedliche Anforderungen an die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs gestellt werden müssen.

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Um eine optimale verkehrliche Abstimmung bei der Planung auf den einbrechenden Verkehren zu gewährleisten, sollte eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten der betroffenen Stadtverkehrslinien und Regionalbuslinien erfolgen.

9 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.⁴²

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/Stadtbus, 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 Stadtbus 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.

⁴² 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 Fahrplange- staltung genutzt werden muss.

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

10 Umsetzung des NVP – ÖPNV Maßnahmen

10.1 Maßnahmen Erreichbarkeit

Anpassung der Umsteigezeiten

Bei zukünftigen Fahrplanerstellungen soll eine Überprüfung der **Umsteigezeiten** (Bus zu Bus 10 Min., Bus zu Schiene 15 Minuten) erfolgen.

Maßnahmen zur verbesserten Anbindung von Zielen innerhalb Bamberg

An den aufkommensschwächeren Betriebstagen wie an Samstagen und Sonn- /Feiertagen ist die Einrichtung von **Bedarfsverkehren** zu prüfen.

In den VZ 10 **Hafen**, VZ 18 **Hohes Kreuz** und VZ 38 **Muna** liegt an das ÖPNV-Angebot tagsüber Großteils unterhalb des Grenzwertes. Am Abend sowie teilweise am Wochenende finden keine Fahrten statt.

An Sonn- und Feiertagen kommen zusätzliche Defizite in den VZ 17 Hain-Süd und VZ 37 von Ketteler Straße hinzu. Das Fahrtenangebot in den entspricht weder dem Richt- noch dem Grenzwert.

Da aufgrund der geringen Einwohnerzahlen in diesen überwiegend gewerblich genutzten Verkehrszellen nur geringe Fahrgastzahlen erwartet werden, wird der Einsatz von Bedarfsverkehren empfohlen.

Schul- und Ferientage

Angebot geringer als Grenzwert	Angebot geringer als Grenzwert	kein Angebot	Abhilfe
HVZ	NVZ	SVZ	
VZ 10 Hafen	VZ 10 Hafen	VZ 10 Hafen	Bedarfsverkehr
VZ 18 Hohes Kreuz	VZ 18 Hohes Kreuz	VZ 18 Hohes Kreuz	Bedarfsverkehr
		VZ 38 Muna	Bedarfsverkehr

Samstag (nur NVZ und SVZ definiert)

Angebot geringer als Grenzwert	Angebot geringer als Grenzwert	kein Angebot	Abhilfe
NVZ	SVZ	SVZ	
VZ 10 Hafen	VZ 10 Hafen		Bedarfsverkehr
VZ 18 Hohes Kreuz	VZ 18 Hohes Kreuz		Bedarfsverkehr
		VZ 38 Muna	Bedarfsverkehr

Sonn- und Feiertag (nur SVZ definiert)

Angebot geringer als Grenzwert	kein Angebot	Abhilfe
VZ 17 Hain Süd		7 und 19 Uhr-Lücke nur durch ALT zu schließen
VZ 37 von Ketteler Straße		nachts über HST Siemensstr. erreichbar
	VZ 10 Hafen	Bedarfsverkehr
	VZ 18 Hohes Kreuz	Bedarfsverkehr
	VZ 38 Muna	Bedarfsverkehr

Fazit

Es wird empfohlen, die Fahrplanlücken zumindest bis zum Grenzwert mit **Bedarfsverkehren** zu füllen. Zu prüfen ist, in welchem Umfang die Gewerbegebiete Hafem und Muna am Wochenende erschlossen werden sollten. (z.B. Beschäftigungsgrad am Samstag / Sonn- und Feiertagen).

10.2 ÖPNV-Anbindung Hallstadt Laubanger

Im Nahverkehrsplan der Stadt Bamberg wurde Bamberg Laubanger und das im Landkreis Bamberg angrenzende Gewerbegebiet Hallstadt Laubanger dem Gebietstyp Oberzentrum ohne Verdichtung hohe Nutzungsdichte zugeordnet. Dies bedeutet in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) einen 15-Minuten-Takt und in der Schwachverkehrszeit (SVZ) einen 30-Minuten-Takt.

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in Hallstadt Laubanger liegt im Landkreis Bamberg, eine Planung ist daher nur in Abstimmung mit dem Landkreis möglich.

Der Landkreis sieht für Hallstadt Laubanger einen 30-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ sowie einen 60-Minuten-Takt in der SVZ vor.⁴³

Derzeit planen die Stadt Hallstadt und die Stadt Bamberg mit den betroffenen Verkehrsunternehmen DB Frankenbus (VGN-Linien 952, 956, 957 und 960) und den STWB (VGN-Linie 904) Hallstadt Laubanger mindestens im 30 / 60-Minuten-Takt anzubinden. Dabei wird eine finanzielle Beteiligung der ortsansässigen Betriebe angestrebt.

Begleitende Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (mIV)

Die zahlreichen kostenlosen Stellplätze im Gewerbegebiet und an den Einkaufszentren begünstigen die Nutzung des PKW.

Eine Angebotsmehrung im ÖV wird nur für sinnvoll gehalten, wenn in Zusammenarbeit mit den Betrieben und Geschäften vor Ort Maßnahmen zur Kooperation (z.B. JobTicket, (Teil-) Erstattung von Fahrkarten beim Einkauf) entwickelt werden, um den PKW-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren.

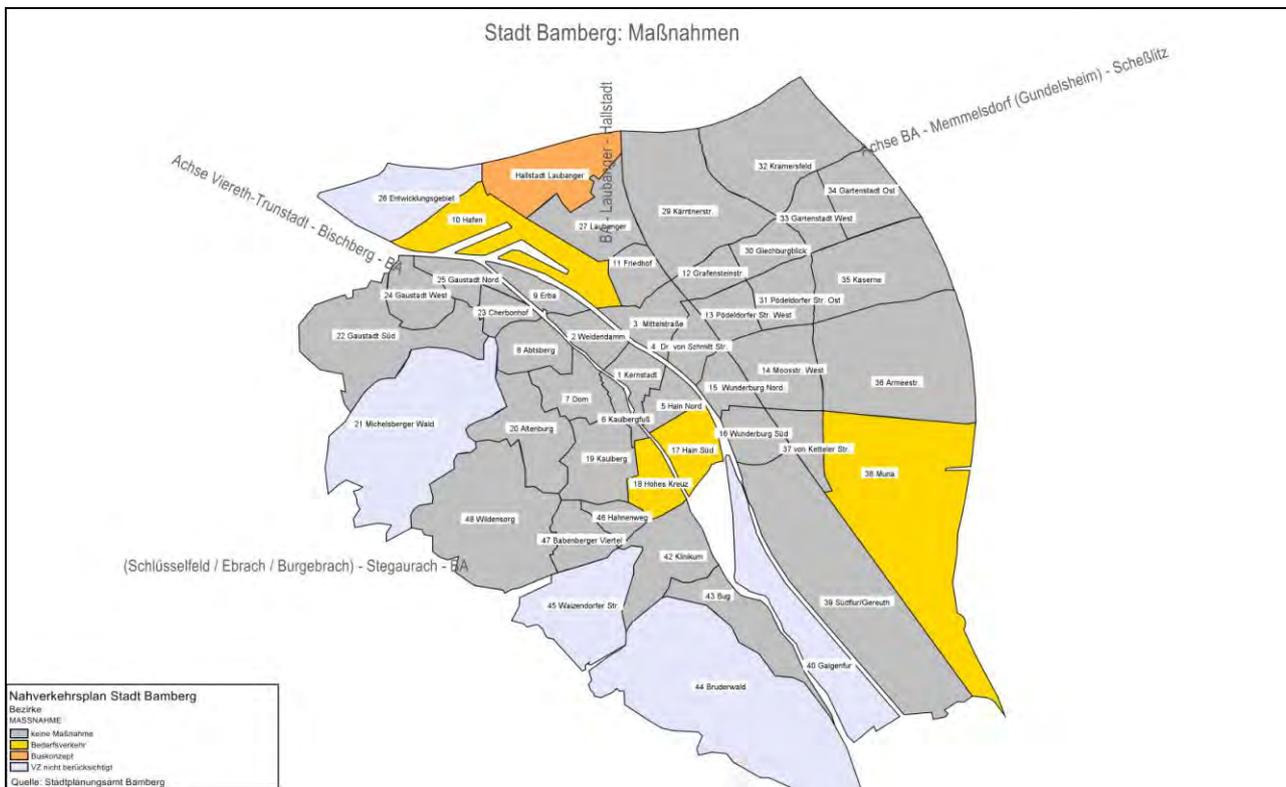
10.3 Grenzüberschreitende Verkehrsachsen

Gemeinsam mit dem Landkreis Bamberg soll innerhalb der nächsten zwei Jahre eine Überplanung der ÖPNV-Verkehre auf den Achsen

- Viereth-Trunstadt – Bischberg – Bamberg,
- Hallstadt – Hallstadt Laubanger – Bamberg (s.o.),
- Scheßlitz – Memmelsdorf (Gundelsheim) – Bamberg sowie der Bereich westlich von Stegaurach (Schlüsselheld / Ebrach – Burgebrach – Stegaurach – Bamberg)

erfolgen.

Diese Achsen werden teilweise sowohl von den Stadtbuslinien als auch von Regionalbuslinien bedient.



⁴³ Gebietstyp Verdichtungsraum bis 15T Einwohner, zentrales Gebiet