

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt Bamberg Landkreis Bamberg



Oktober 2018

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg | 3 |
| 1.1 | Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan | 3 |
| 1.2 | Allgemeine Verkehrspolitische Zielsetzungen und Handlungserfordernisse im grenzüberschreitenden Verkehr | 3 |
| 2 | Planungsgrundlagen | 5 |
| 2.1 | Verkehrsentwicklungsplan 2030 Stadt Bamberg | 6 |
| 2.2 | Haushaltsbefragung Stadt und Landkreis Bamberg | 7 |
| 2.3 | Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg | 8 |
| 3 | Maßnahmenvorschläge | 10 |
| 4 | Qualitätsstandards | 13 |
| 4.1 | Fahrzeugstandards ÖPNV | 13 |
| 4.2 | Gewährleistung Anschlussmobilität | 13 |
| 5 | Regionaler Omnibusbahnhof (ROB) | 16 |

1 Gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Bamberg

Ausgangslage

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

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

1.1 Definition / Geltungsbereich „gemeinsamer“ Nahverkehrsplan

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

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

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

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

1.2 Allgemeine Verkehrspolitische Zielsetzungen und Handlungserfordernisse im grenzüberschreitenden Verkehr

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

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

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

Ziele:

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

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

Unterstützende Maßnahmen für den Umstieg auf den ÖPNV

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

Maßnahmen:

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

2 Planungsgrundlagen

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Um eine optimale verkehrliche Abstimmung bei der Planung auf den grenzüberschreitenden Linien zu gewährleisten, ist eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten vorgesehen.

Der Landkreis Bamberg hat zwischenzeitlich ein landkreisweites Linienbündelungskonzept erstellt, das auch die relevanten Verkehrsachsen nach Bamberg beinhaltet. Als einheitlichen Harmonisierungszeitpunkt der Linienbündel hat der Landkreis den 31.07.2024 gewählt.

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

Gemeinsam zu überplanende Korridore

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

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

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

Wesentliche Planungsgrundlagen für die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplanes sind:

- Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 der Stadt Bamberg,
- die Haushaltsbefragung entlang der drei Verkehrsachsen (Bamberg – Bischberg – Viereth-Trunstadt, Bamberg – Memmelsdorf – Scheßlitz, Bamberg – Stegaurach – Burgebrach – Ebrach/Schlüsselfeld) von Landkreis und Stadt Bamberg aus dem Jahr 2015,
- das Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg beschlossen am 12.03.2018.

2.1 Verkehrsentwicklungsplan 2030 Stadt Bamberg

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

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

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

Busbeschleunigungsmaßnahmen

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

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

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

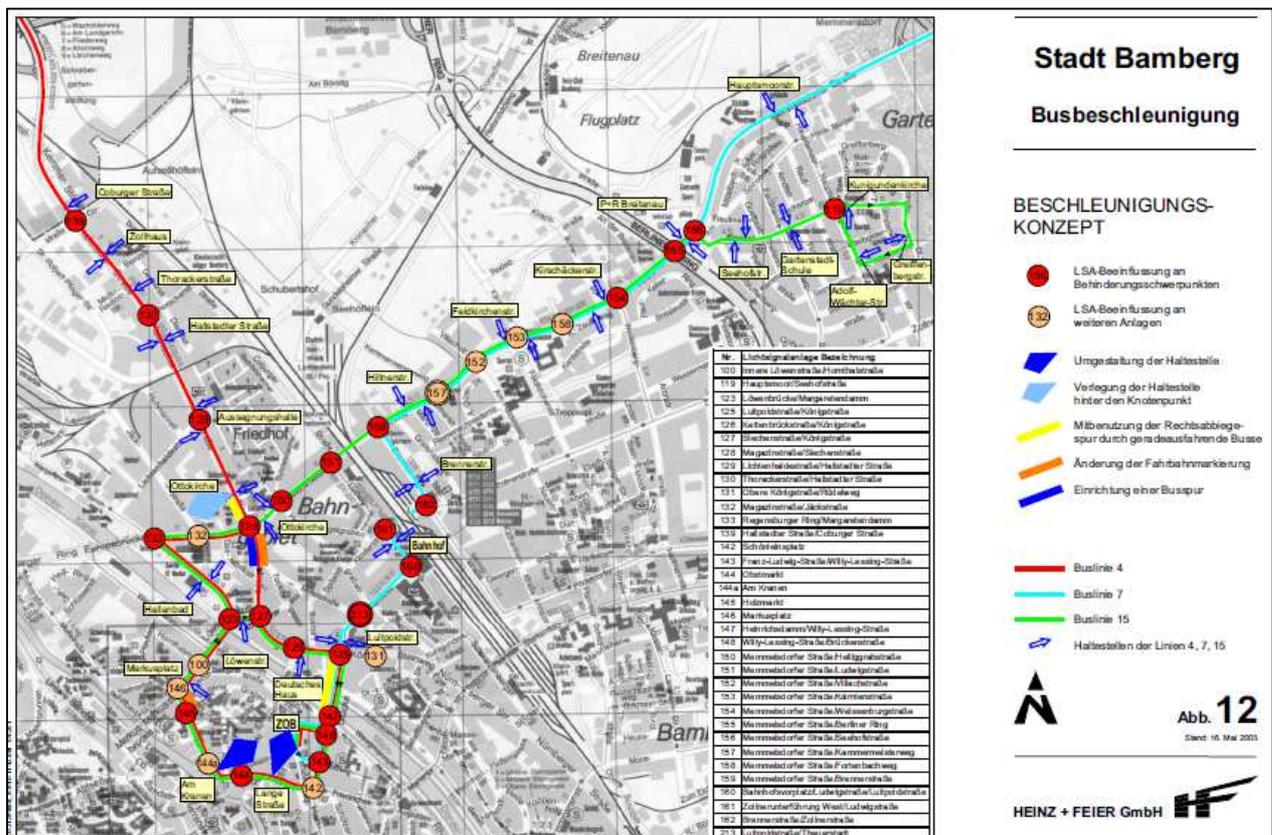


Abb.1: Busbeschleunigung: Beschleunigungskonzept, Stadt Bamberg – Zuwendungsantrag Busbeschleunigung, Teil A: Erläuterungsbericht, 2003

Parkraumbewirtschaftung und Park & Ride

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

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

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

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

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030, Analysebericht, S.28

2.2 Haushaltsbefragung Stadt und Landkreis Bamberg

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

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

zu erhalten, haben der Landkreis Bamberg und die Stadt Bamberg 2015 das Marktforschungsinstitut TARGET GROUP GmbH beauftragt, im Rahmen einer Haushaltsbefragung das Mobilitätsverhalten¹ abzufragen. Ebenfalls wurden für die zu untersuchenden Verkehrsachsen alternative ÖPNV-Angebote vorgestellt und von den Befragten bewertet. Auf dieser Grundlage wurden vom Gutachter Vorschläge für die Angebotsgestaltung der einzelnen Verkehrsachsen vorgenommen. Der Schülerverkehr ist separat zu betrachten.

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

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

Ziele innerhalb der Stadt Bamberg

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

Fahrtzeiten, Verbindungsqualität und Angebotsausweitung

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

¹ zurückgelegte Wege an zwei Tagen

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

Restriktionen im MIV

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

Busbeschleunigung

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

Image Stadtbus / Regionalverkehr

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

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

2.3 Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg

Der Landkreis Bamberg hat 2017 vom Planungsbüro plan:mobil ein Mobilitätskonzept erarbeiten lassen. Dieser wurde am 12.03.2018 vom Kreistag beschlossen.

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

Zusammenfassung Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes

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

Fahrtzeiten, Verbindungsqualität und Angebotsausweitung

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

Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Image

- **Niederflurfahrzeuge** sind bisher selten im Einsatz (Barrierefreiheit); Verbesserung der Fahrzeugqualität,

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

Alltagsradverkehr

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

Elektromobilität

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

Mobilstationen

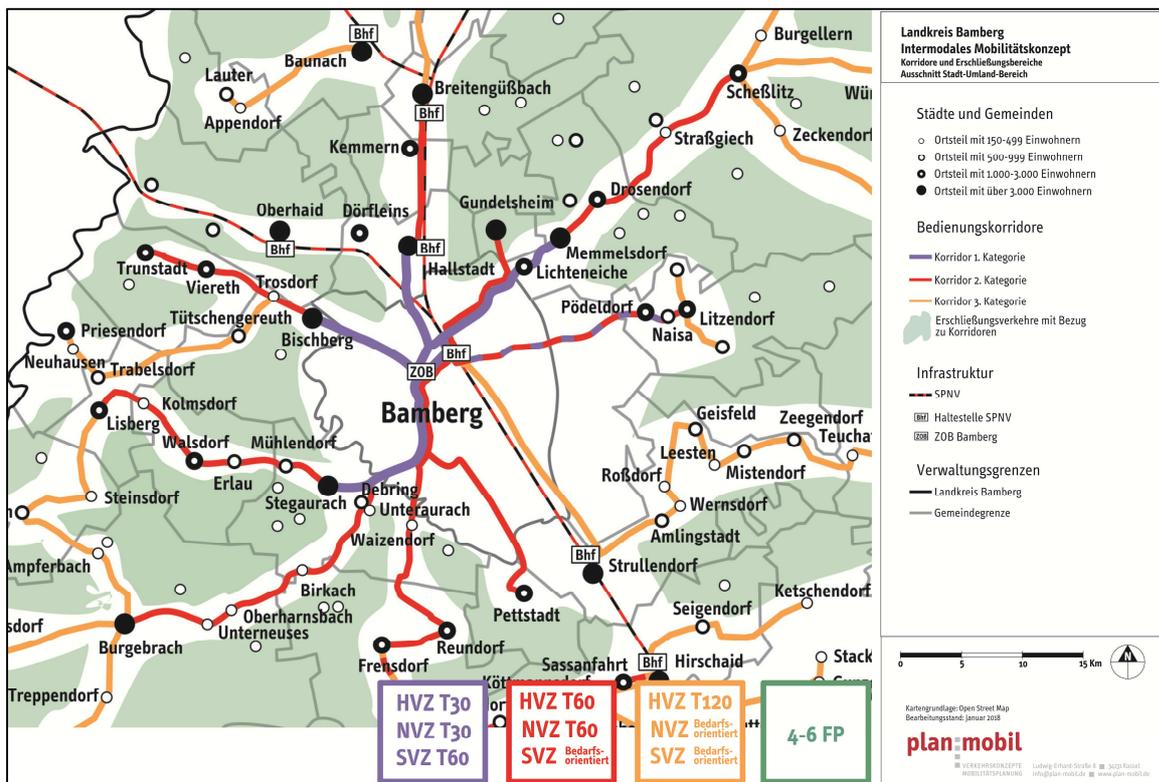
- Schaffung von Mobilitätsstationen, um kurzen reibungslosen Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zu schaffen.

3 Maßnahmenvorschläge

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

Korridore und Angebotsdefinition

Für die gemeinsam zu überplanenden Korridore, in denen Überlappungen von Regionalbus und Stadtbuss bestehen, wird die Bedienungshäufigkeit² anhand von Kategorien definiert.



Karte 1: Rahmenkonzept: Korridore und Angebotsdefinition

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

| Korridorkategorie | Charakterisierung |
|-------------------|--|
| 1. Kategorie | <ul style="list-style-type: none"> • Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z.B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren. • Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden. |

² Das Mobilitätskonzept ist vom Kreistag am 12.03.2018 beschlossen worden. Die Empfehlungen aus dem Mobilitätskonzept müssen noch in den NVP des Landkreises eingearbeitet und vom KT bestätigt werden. Andernfalls werden Anpassungen notwendig.

| Korridorkategorie | Charakterisierung |
|-------------------|--|
| 2. Kategorie | <ul style="list-style-type: none"> Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen, z.B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Oberzentren und zwischen Mittel- und Grundzentren. |
| 3. Kategorie | <ul style="list-style-type: none"> Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenzten Nachfragepotenzial. |

Tabelle 1: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz

Entsprechend der Netzkategorie wird die Mindestbedienung festgelegt:

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

Tabelle 2: Bedienungsqualität für den Landkreis Bamberg

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

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

*BF = Bedarfsfahrt

Tabelle 3: Bedienungsqualität auf definierten Korridor-Abschnitten

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

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

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

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

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

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

Rahmenkonzept

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

4 Qualitätsstandards

4.1 Fahrzeugstandards ÖPNV

- Grundlage hierfür sind die Vorgaben des VGN zur Fahrzeugausstattung. Die Qualitäten beinhalten u. a. Vorgaben zum niederflurigen Ein- und Ausstieg, der Vorhaltung einer ausreichend dimensionierten Mehrzweckfläche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren, Fahrrädern etc. sowie Vorgaben zur Fahrgastinformation in den Fahrzeugen (ggf. auch Kontrolle von E-Tickets).
- Auf den Regionalbusverkehren werden sukzessive verbesserte Fahrzeugqualitäten umgesetzt (Ausnahmen können nur vereinzelt, insbesondere für im Schülerverkehr eingesetzte Fahrzeuge vorgesehen werden). Ziel ist hier, eine vergleichbare Fahrzeugqualität zu den auf den bestehenden Stadtbuslinien eingesetzten Bussen zu erreichen. Dies beinhaltet auch die Ausstattung mit den erforderlichen technischen Systemen für eine Ansteuerung der LSA-Anlagen im Stadtgebiet Bamberg.
- Die Verbesserung der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Barrierefreiheit ist bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Dies beinhaltet auch eine Abstimmung bei den Bordsteinhöhen.

4.2 Gewährleistung Anschlussmobilität

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

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

Die Kapazitäten der zur Verfügung stehenden Haltepositionen in der Innenstadt sind bereits jetzt nicht ausreichend.

- Die Verknüpfungspunkte Bahnhof Bamberg und ZOB (Innenstadt) werden mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes an Bedeutung gewinnen.
- Die Haltestelle am Bahnhof Bamberg, die von zahlreichen Regionalbuslinien genutzt wird und für den mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes eine noch umfangreichere Anbindung erreicht wird, weist zahlreiche Defizite auf. Die Vor-Ort-Situation ist völlig unzureichend.
- Ein sicherer Zugang für Fahrgäste des Busverkehrs und querende Fußgänger zum Bahnhofseingang ist nicht gewährleistet, da zusätzlich zu den Bussen auch Pkw, Taxen und Lieferverkehre den Bereich passieren.

- Übersichtliche Informationen zur Lage der einzelnen Haltepositionen (Regionalbus- und Stadtbusverkehr) fehlen weitgehend. Die Fahrgastinformation in diesem Bereich ist für einen Standort mit dieser verkehrlichen Bedeutung mangelhaft.
- Keine der bestehenden Haltepositionen ist barrierefrei ausgestattet, Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten sind kaum vorhanden bzw. im schlechten Zustand.
- Schnittstellen zu weiteren Mobilitätsangeboten sind zwar gegeben, eine integrierte Vermarktung und Gestaltung ist jedoch nicht erkennbar.
- Für eine attraktive Gestaltung eines modernen multimodalen Verknüpfungspunktes mit Ausstattung als Mobilstation ist ein umfangreiches Verkehrs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das den Belangen der Barrierefreiheit der ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen, der Stadtplanung und weiterer beteiligter Akteure umfassend Rechnung tragen soll.
- Die Regionalbuslinien können aus Kapazitätsgründen die Haltepositionen am ZOB (Mittelinsel) nicht anfahren, sondern halten an verschiedenen Haltepositionen in der Promenadestraße, teilweise aber auch in der Willy-Lessing-Straße. Die Umsteigesituation ist aufgrund der nicht einsehbaren und teilweise längeren Fußwege sehr unübersichtlich.
- Die Haltepositionen sind ferner nicht barrierefrei ausgebaut und weisen Mängel hinsichtlich einer umfassenden Fahrgastinformation auf. Ferner sind die Kapazitäten bereits derzeit nicht ausreichend, so dass nicht alle Regionalbusfahrten, die die Innenstadt ansteuern, diesen zentralen Bereich anfahren können.

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

Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere Nutzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV

- Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere intermodale Nutzung der Verkehrsmittel insbesondere auf Strecken mit bewegter Topographie durch Einsatz von Bussen mit Mehrzweckfläche, ggf. bei stärkerer Inanspruchnahme auf einzelnen Strecken auch durch Ausstattung der dort eingesetzten Fahrzeuge mit **Fahrradträger** am Heck.
- Verdeutlichung, dass keine Mitnahmegarantie z.B. im Konfliktfall mit anderen Fahrgästen mit Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren etc. besteht.
- Offensive Vermarktung der Möglichkeiten der Fahrradmitnahme

Zusammenfassung

- Aufwertung des Images des Regionalbusverkehrs – auch gegenüber dem Stadtbus Bamberg –, um den Regionalbusverkehr als zuverlässiges, attraktives und modernes Mobilitätsangebot zu platzieren.
- Zusammenwirken verschiedener Bausteine des Maßnahmenkonzepts:
 - Vertaktetes Bedienungsangebot auf den Verkehrskorridoren,
 - Verknüpfungspunkte Bus/Bahn und Bus/Bus ausbauen,
 - einheitliches Fahrzeugdesign und Qualitätsstandards,
 - Einsatz von modernen Niederflurfahrzeugen,
 - aktuelle Fahrgastinformation,
 - koordiniertes Kommunikations- und Informationsdesign für einen einheitlichen Auftritt.

Zeitplan

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

| | |
|---------|---|
| 2018 | Beschlussfassung (Teil-) Fortschreibung Nahverkehrsplan |
| 2018 | Vorbereitung Inhouse-Vergabe STWB/Stadt Bamberg |
| 2018 | Umsetzung Haltestellenerneuerung der „Regionalbushaltestellen“ in der Stadt Bamberg durch die Stadt Bamberg |
| ab 2019 | sukzessive Umsetzung der Fahrzeugstandards im Regionalbusverkehr |
| 2020 | Erarbeitung eines Detailkonzeptes zur Umsetzung auf den Korridoren |
| 2022 | Vorabbekanntmachung zu den Linienbündeln im Landkreis |
| 2024 | Umsetzung der Konzepte |

5 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.³

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.

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.

³ Kreistag Bamberg 15.12.2008: „Der Landkreis Bamberg erklärt seine Bereitschaft, sich an den Infrastrukturmaßnahmen am Bahnhof (ROB) zu beteiligen. Der Kreistag nimmt zur Kenntnis, dass die Stadt Bamberg eine Beteiligung in Höhe von 50 % aus 4 Mio. € für sachgerecht hält.“

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

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

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

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

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

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