

Landkreis Bamberg

Intermodales Mobilitätskonzept



Auftraggeber

Landkreis Bamberg

Öffentlicher Personennahverkehr
Ludwigstraße 23
96052 Bamberg

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc., Dipl.-Ing. Natalie Schneider M.Sc.,

Kassel, 22.03.2018

1	EINLEITUNG UND RAHMENBEDINGUNGEN	11
1.1	ARBEITSSCHRITTE	11
1.2	BETEILIGUNG	12
2	GRUNDLAGEN DES MOBILITÄTSKONZEPTE	13
2.1	RADTOURISTISCHES ENTWICKLUNGS- UND VERMARKTUNGSKONZEPT	14
2.2	GEMEINSAMER NAHVERKEHRSPLAN LANDKREIS UND STADT BAMBERG (2012)	16
2.3	HAUSHALTSBEFRAGUNG IM LANDKREIS UND IN DER STADT BAMBERG	18
2.4	ÜBERPLANUNG DER STADT-UMLAND-LINIEN DURCH DIE STADTWERKE BAMBERG	21
2.5	SENIORENPOLITISCHES GESAMTKONZEPT	24
2.6	VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN STADT BAMBERG	25
2.7	PLANUNGEN ZUR NEUORDNUNG DES ZOB/ROB BAMBERG	25
3	BESTANDSAUFNAHME	27
3.1	RAUMSTRUKTURANALYSE	27
3.1.1	RÄUMLICHE VERFLECHTUNGEN, RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	27
3.1.2	EINWOHNERENTWICKLUNG UND DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG	28
3.1.3	WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	30
3.1.4	PENDLERVERHALTEN	33
3.1.5	SCHULSTANDORTENTWICKLUNG UND SCHÜLERZAHLEN	34
3.1.6	ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND VERWALTUNGSSTANDORTE	37
3.1.7	VERSORGUNGS- UND EINKAUFSTANDORTE	38
3.1.8	KRANKENHÄUSER UND SOZIALE EINRICHTUNGEN	40
3.1.9	FREIZEIT- UND NAHERHOLUNGSZIELE	42
3.1.10	PLANUNGS- UND BAUVORHABEN	44
3.2	SPNV-STRECKEN UND BEDIENUNGSANGEBOTE	51
3.3	ÖPNV-ANGEBOT	54
3.3.1	ANGEBOTSSTRUKTUR DES ÖPNV	54
3.3.2	FREIZEITLINIEN	60
3.4	RADVERKEHR	60
3.4.1	RADWEGENETZ	60
3.4.2	RADWEGENETZ UND E-LADEMÖGLICHKEITEN IN DEN STÄDTEN UND GEMEINDEN	63
3.5	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	65
3.5.1	STRABENNETZ	67
3.5.2	E-LADEINFRASTRUKTUR FÜR PKW	67
3.5.3	PARK+RIDE-PLÄTZE SOWIE PENDLERPARKPLÄTZE	68
3.6	ERGÄNZENDE MOBILITÄTSANGEBOTE	68
4	STRATEGISCHE LEITZIELE FÜR DIE ERARBEITUNG DES MOBILITÄTSKONZEPTE	71
4.1	ABLEITUNG DER HANDLUNGSERFORDERNISSE	71
4.2	ENTWICKLUNG DER THEMENFELDER IM MAßNAHMENKONZEPT	73

5	MAßNAHMENKONZEPT	75
5.1	THEMENFELD: VERBESSERUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES	75
5.1.1	UMSETZUNG DES RAHMENKONZEPTES UND SOMIT STÄRKUNG DES REGIONALBUSVERKEHRS	80
5.1.2	EINHEITLICHES FAHRZEUGDESIGN	81
5.1.3	FAHRZEUGSTANDARDS ÖPNV	81
5.1.4	GEWÄHRLEISTUNG ANSCHLUSSMOBILITÄT	82
5.1.5	ÜBERPRÜFUNG UND FLEXIBILISIERUNG DES SCHULVERKEHRS	83
5.1.6	PRÜFUNG VON MAßNAHMEN FÜR EINE STÄRKERE NUTZUNG DER FAHRRADMITNAHME IM ÖPNV	84
5.2	THEMENFELD: EINRICHTUNG VON ZUBRINGER- UND SHUTTLEVERKEHREN	85
5.2.1	BÜRGERMOBIL	85
5.2.2	„FLEXBUS“: BEDARFSORIENTIERTES FLEXIBLES BEDIENUNGSANGEBOT	86
5.2.3	FREIZEITVERKEHRE	88
5.2.4	ANLASSBEZOGENE VERKEHRE	88
5.2.5	SHUTTLEVERKEHRE: BEISPIEL DOOR2DOOR	89
5.2.6	EINKAUFVERKEHRE UND BRINGSERVICES	90
5.3	THEMENFELD: VERBESSERUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR	91
5.3.1	PRÜFUNG VON MAßNAHMEN FÜR DEN LÜCKENSCHLUSS DES RADWEGENETZES FÜR ALLTAGSNUTZER	91
5.4	THEMENFELD: STÄRKUNG DER E-MOBILITÄT	92
5.4.1	„FLEXCAR“: CARSHARING MIT E-FAHRZEUGFLOTTE	93
5.4.2	FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT: E-MOTORROLLER, MOTORRÄDER ETC.	94
5.4.3	AUSBAU DER LADEINFRASTRUKTUR FÜR PKW	94
5.4.4	EINRICHTUNG VON SCHNELLADESTATIONEN FÜR PKW	95
5.4.5	LADEMÖGLICHKEITEN FÜR PEDELECS	96
5.4.6	FAHRRADBOXEN FÜR ELEKTROFAHRRÄDER	96
5.4.7	FÖRDERUNG DER E-MOBILITÄT IN ÖFFENTLICHEN VERWALTUNGEN	97
5.4.8	WEITERE MAßNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT	97
5.5	THEMENFELD: AUSBAU DER INFRASTRUKTUR UND SCHNITTSTELLEN	98
5.5.1	MOBILSTATIONEN - MULTIMODALE VERKNÜPFUNGSPUNKTE	98
5.5.2	VERBESSERUNG DER HALTESTELLENINFRASTRUKTUR UND HALTESTELLENAUSSTATTUNG	100
5.5.3	AUSBAU VON PARK + RIDE-PLÄTZE	103
5.5.4	PRÜFUNG DER EINRICHTUNG WEITERER PENDLERPARKPLÄTZE	104
5.5.5	ÜBERPRÜFUNG VON MAßNAHMEN FÜR EINEN MÖGLICHST STÖRUNGSFREIEN BETRIEBSABLAUF IM ÖPNV	105
5.5.6	ABSTIMMUNG MIT DER STADT BAMBERG ZU DEN VERKEHRlichen UND BETRIEBlichen ANFORDERUNGEN AM VERKNÜPFUNGSPUNKT BAHNHOF BAMBERG	105
5.5.7	ABSTIMMUNG MIT DER STADT BAMBERG ZU DEN VERKEHRlichen UND BETRIEBlichen ANFORDERUNGEN IN DER BAMBERGER INNENSTADT	106
5.6	THEMENFELD: AUSBAU DES MOBILITÄTSMANAGEMENTS IM LANDKREIS: EINRICHTUNG EINERKOORDINATIONSSTELLE, VERBESSERUNG DER INFORMATION, KOMMUNIKATION UND DIGITALISIERUNG	107
5.6.1	KOORDINATIONSSTELLE MOBILITÄTSMANAGEMENT	108

5.6.2	VERBESSERUNG DES IMAGES DES REGIONALBUSVERKEHRS	109
5.6.3	VERBESSERUNG DER FAHRGASTINFORMATION	109
5.6.4	PRÜFUNG VON MAßNAHMEN FÜR EINE VERBESSERTE DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION	110
5.6.5	NUTZUNG VON MOBILITÄTSPLATTFORMEN	111
5.6.6	ÜBERPRÜFUNG DES TICKETSORTIMENTS UND DER TARIFZONEN	111
5.6.7	PRÜFUNG DER EINFÜHRUNG EINER DIGITALEN MOBILITÄTSKARTE	112
5.6.8	EINFÜHRUNG EINER MOBILITÄTSAPP	113
5.6.9	ZIELGRUPPENSPEZIFISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT	113
5.6.10	INFORMATION UND BERATUNG ZU KLIMAFREUNDLICHER MOBILITÄT	114
5.7	MAßNAHMENKONZEPT: EINRICHTUNG VON MODELLRÄUMEN UND EXPERIMENTIERFELDERN	114
5.7.1	EINRICHTUNG EINES MODELLRAUMES/ EXPERIMENTIERFELDES AUTONOMES FAHREN	115
5.7.2	EVALUIERUNG UND PROBEZEITRÄUME	116
6	VERKEHRLICHE UND ÖKONOMISCHE BEWERTUNG	117
7	FÖRDERMÖGLICHKEITEN	128
8	ZEIT- UND UMSETZUNGSPLAN MIT HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND PRIORITÄTENREIHUNG	130
9	ANHANG	133

ABBILDUNG 1: ÜBERSICHT ÜBER DEN GESAMTPROZESS	13
ABBILDUNG 2: PLANUNGSENTWURF ROB BAMBERG STAND 2009	26
ABBILDUNG 3: PENDLERBEZIEHUNGEN IM LANDKREIS BAMBERG	34
ABBILDUNG 4: SPNV-ANGEBOT IM LANDKREIS BAMBERG	51
ABBILDUNG 5: TOURISTISCHES RADWEGENETZ IM LANDKREIS BAMBERG	63
ABBILDUNG 6: KFZ- UND PKW-BESTAND JE 1.000 EINWOHNER ZUM 01.01.2016	66
ABBILDUNG 7: SCHEMATISCHE DARSTELLUNG DES INTEGRIERTEN MOBILITÄTSANGEBOTS IM LANDKREIS BAMBERG	74
TABELLE 1: EMPFEHLUNGEN UND MAßNAHMEN AUS DEM RADTOURISTISCHEN ENTWICKLUNGS- UND VERMARKTUNGSKONZEPTS	14
TABELLE 2: ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN IM NVP	17
TABELLE 3: STICHPROBENGRÖßE NACH GEBIETSKÖRPERSCHAFT	19
TABELLE 4: ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER HAUSHALTSBEFRAGUNG UND DARSTELLUNG DER EMPFEHLUNGEN	19
TABELLE 5: ZUSAMMENFASSUNG DES PLANUNGSVORSCHLAGS DER STVP (2016)	22
TABELLE 6: ÜBERSICHT RAUMSTRUKTUR UND ZENTRALÖRTLICHE GLIEDERUNG	28
TABELLE 7: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2004 - 2014	29
TABELLE 8: ARBEITSPLATZSCHWERPUNKTE IM LANDKREIS BAMBERG (150 ARBEITSPLÄTZE UND MEHR)	31
TABELLE 9: SCHULSTANDORTE (OHNE GRUNDSCHULEN) IM KREIS BAMBERG	35
TABELLE 10: SCHULSTANDORTE (OHNE GRUNDSCHULEN) IN DER STADT BAMBERG	36
TABELLE 11: VERWALTUNGSGEMEINSCHAFTEN IM LANDKREIS BAMBERG	37
TABELLE 12: VERSORGUNGS- UND EINKAUFSTANDORTE	38
TABELLE 13: STANDORTE DER KRANKENHÄUSER UND SOZIALEN EINRICHTUNGEN	41
TABELLE 14: BEDEUTSAME FREIZEITZIELE IM LANDKREIS BAMBERG	43
TABELLE 15: PROGNOTISIERTE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2015 - 2025	44
TABELLE 16: SIEDLUNGSFLÄCHEN- UND INFRASTRUKTURENTWICKLUNG IN DEN KOMMENDEN 5 JAHREN	46
TABELLE 17: GEPLANTE VERKEHRSINFRASTRUKTURVORHABEN BIS 2025	48
TABELLE 18: SPNV-VERBINDUNGEN IM LANDKREIS BAMBERG	51
TABELLE 19: BEDIENUNGSANGEBOT IM ÖPNV	55
TABELLE 20: BÜRGERBUS-ANGEBOTE IM LANDKREIS BAMBERG	59
TABELLE 21: FREIZEITLINIEN IM LANDKREIS BAMBERG	60
TABELLE 22: FREIZEITWEGENETZ IM LANDKREIS BAMBERG	61
TABELLE 23: ORTSTEILE OHNE ANSCHLUSS AN DAS AUSGEWIESENE RADWEGENETZ UND ANZAHL DER LADEMÖGLICHKEITEN	63
TABELLE 24: LADESÄULEN FÜR E-FAHRZEUGE	67
TABELLE 25: ERGÄNZENDE MOBILITÄTSANGEBOTE IM LANDKREIS BAMBERG	69
TABELLE 26: HIERARCHIE DER VERKEHRSKORRIDORE IM REGIONALEN ÖPNV-NETZ	76
TABELLE 27: DEFINITION DER VERKEHRSZEITEN IM LANDKREIS BAMBERG	77
TABELLE 28: BEDIENUNGSQUALITÄT FÜR DEN LANDKREIS BAMBERG	78
TABELLE 29: ÖPNV-RELATIONEN IN DEN KORRIDOREN	78

TABELLE 30: BEDIENUNGSGEBIETE FLEXBUS	87
TABELLE 31: BAULICHE STANDARDS FÜR DEN BARRIEREFREIEN AUSBAU VON BUSHALTESTELLEN IM VGN	101
TABELLE 32: GROBBEWERTUNG: VERBESSERUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES SOWIE EINRICHTUNG VON ZUBRINGER- UND SHUTTLEVERKEHREN	117
TABELLE 33: ABSCHÄTZUNG DER MEHRLEISTUNGEN	120
TABELLE 34: GROBBEWERTUNG: VERBESSERUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR	121
TABELLE 35: GROBBEWERTUNG: STÄRKUNG DER E-MOBILITÄT	122
TABELLE 36: GROBBEWERTUNG: AUSBAU DER INFRASTRUKTUR UND SCHNITTSTELLEN	123
TABELLE 37: GROBBEWERTUNG: AUSBAU DES MOBILITÄTSMANAGEMENTS IM LANDKREIS: EINRICHTUNG EINER KOORDINATIONSSTELLE, VERBESSERUNG DER INFORMATION, KOMMUNIKATION UND DIGITALISIERUNG	125
TABELLE 38: GROBBEWERTUNG: EINRICHTUNG VON MODELLRÄUMEN UND EXPERIMENTIERFELDERN	127
TABELLE 39: VORSCHLAG FÜR EINEN ZEIT- UND UMSETZUNGSPLAN FÜR DIE MAßNAHMEN DES MOBILITÄTSKONZEPTES IM LANDKREIS BAMBERG AUS PLANERISCHER SICHT	130
TABELLE 40: EINORDNUNG DES MOBILITÄTSKONZEPTS IN DEN GESAMTPROZESS	134
TABELLE 41: ABLEITUNG DER VERKEHRSKORRIDORE	135
TABELLE 42: ENTWURF DES RAHMENKONZEPTS MIT HAUPTLINIENWEGEN	136

1 Einleitung und Rahmenbedingungen

Gesellschaftliche Herausforderungen wie der demographische Wandel, der Klimawandel und die Energiewende, aber auch steigende Infrastruktur- und Mobilitätskosten werden in den nächsten Jahren spürbare Auswirkungen auf die Mobilität haben. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger werden vielfältiger, die Nutzung umweltfreundlicher, lärmärmer und ressourcenschonender Mobilitätsangebote gewinnt zunehmend an Bedeutung.

Im Landkreis Bamberg bestehen in Abhängigkeit der Bevölkerungsdichte, dem Angebot an sozialen Einrichtungen und Einkaufsmärkten, Arbeitsplätzen, Schulstandorten, ärztlichen Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, der Topographie und weiterer Merkmale große Unterschiede in den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger, aber auch in den Möglichkeiten, diese Bedürfnisse befriedigen zu können.

Das vorliegende intermodale Mobilitätskonzept für den Landkreis Bamberg leistet einen grundlegenden systematischen Beitrag für die zukunftsorientierte Gestaltung der Mobilität. Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes ist die künftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes. Ergänzend werden die verschiedenen weiteren Aspekte eines öffentlichen Mobilitätsangebotes mit deren Schnittstellen zum ÖPNV betrachtet, z. B. die Einbeziehung lokaler Verkehrskonzepte in den Gemeinden, der Radverkehr, die Elektromobilität, Carsharing, Pendlerparkplätze, Mitnahmeangebote und die Digitalisierung in der Mobilitätswelt.

Bereits vorliegende Teilkonzepte bzw. in Umsetzung befindliche Projekte werden dabei berücksichtigt. Als Ergebnis steht ein umfangreiches Maßnahmenkonzept, dessen verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung und Vorschläge zur Priorisierung der Umsetzung der Maßnahmen.

Das Landratsamt Bamberg hat das Büro plan:mobil im November 2016 mit der Erarbeitung des intermodalen Mobilitätskonzepts beauftragt. Die Arbeitsschritte umfassen die Untersuchung und Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen, die Herausstellung von Mängeln und Potenzialen sowie die Ableitung eines Rahmenkonzeptes und Handlungsempfehlungen. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der etwa einjährigen Arbeit zusammen.

1.1 Arbeitsschritte

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für den Landkreis Bamberg erfolgte in folgenden Arbeitsschritten:

- Festlegung der Zielkriterien und der inhaltlichen Vorgehensweise
- Bedarfsermittlung und Analyse des Mobilitätsangebots
- Festlegung des hierarchischen Bedienungsmodells als Rahmenkonzept mit Hauptkorridoren, Funktionsräumen, weiteren Bedienungsebenen mit speziellen Verkehrsaufgaben sowie Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten

- Erarbeitung des Mobilitätskonzepts mit Umsetzungsvorschlägen mit vertakteter Linienführung auf den Hauptkorridoren, ergänzenden Mobilitätsangeboten sowie Spezialangeboten für besondere Verkehrsfunktionen
- Darstellung der einzelnen Bedienungsebenen
- Verkehrliche und ökonomische Bewertung des Bedienungsmodells

1.2 Beteiligung

Auftakt zur Bearbeitung des intermodalen Mobilitätskonzeptes war die Durchführung einer Auftaktveranstaltung als Regionalkonferenz mit Vertretern aus Politik, Verwaltung, Städten und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Schulen, Arbeitgebern und weiteren interessierten Verbänden am 21.11.2016. In diesem Rahmen erfolgte die (verkehrliche und wirtschaftliche) Zielbestimmung für die ganzheitliche Überplanung und Konzeption der Mobilität im Landkreis Bamberg und die zu bearbeitenden Inhalte wurden geklärt.

Am 22.05.2017, 23.05.2017 und 29.05.2017 fanden jeweils teilraumbezogene Regionalkonferenzen statt, bei denen die Ergebnisse der Angebotsanalyse vorgestellt und das abgeleitete Rahmenkonzept mit Bedienungsstandards zur Diskussion gestellt wurde. Auf der Grundlage der dort geführten Abstimmungen und der Vorstellung der Teilergebnisse im Umweltausschuss des Landkreises Bamberg in seiner Sitzung vom 19.06.2017 erfolgte im Anschluss die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes.

Als prozessbegleitende Informations- und Kommunikationsmöglichkeit für die Einwohner des Landkreises Bamberg wurde eine Internetplattform für das Mobilitätskonzept konzipiert, die fortlaufend um neue Arbeitsstände ergänzt wurde. Mit der eingerichteten Kommentarfunktion konnten persönliche Alltagserfahrungen und Anregungen zum bestehenden wie auch künftigen Mobilitätsangebot im Landkreis Bamberg eingebracht werden. Auch zu den bereitgestellten Zwischenarbeitsergebnissen konnten Rückmeldungen gegeben werden, so dass ergänzend zu den Informationsterminen eine ständige Beteiligungsmöglichkeit bestand. Ergebnisse dieser Veranstaltungen sind in Anhang I dargestellt.

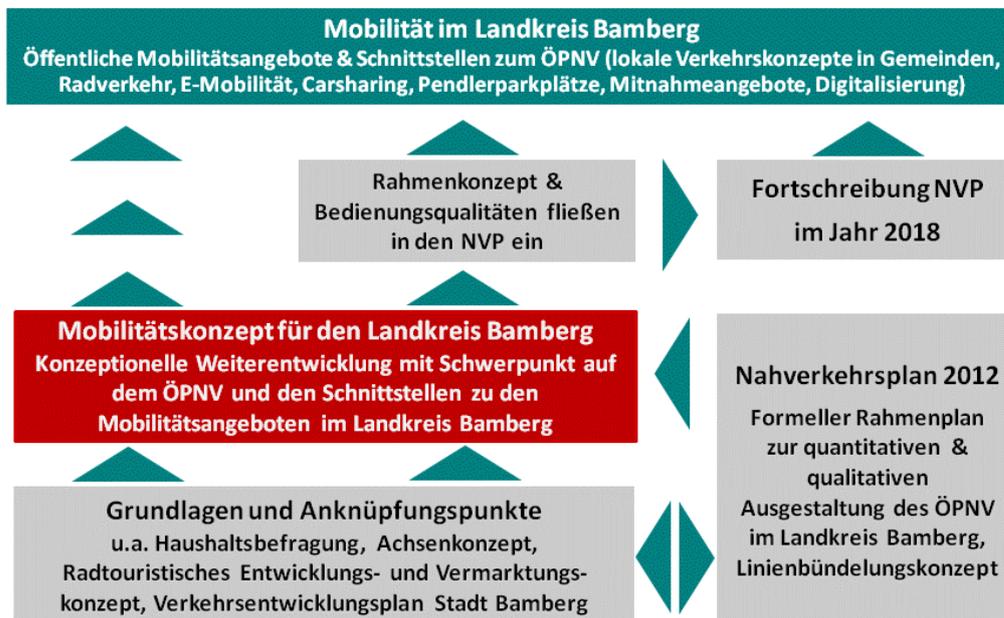
2 Grundlagen des Mobilitätskonzeptes

Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes werden bestehende formelle und informelle Konzepte, Studien und Planwerke herangezogen, die sich mit verschiedenen Aspekten der Mobilität im Landkreis Bamberg befassen. Sie fließen als Grundlagen in die Bestandsaufnahme ein und bieten mit bereits ermittelten Handlungsfeldern Anknüpfungspunkte für die Entwicklung des Rahmenkonzeptes mit den daraus resultierenden Umsetzungsvorschlägen. Hierzu zählen insbesondere

- das Radtouristische Entwicklungs- und Vermarktungskonzept (2010),
- der gemeinsame Nahverkehrsplan des Landkreises und der Stadt Bamberg (2012),
- die Haushaltsbefragung in Stadt und Landkreis Bamberg der Target Group im Auftrag von Stadt und Landkreis Bamberg (2015),
- das Achsenkonzept von Stadt und Landkreis Bamberg (2016)
- das Seniorenpolitische Gesamtkonzept (2016) sowie
- der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bamberg, der seit dem Jahr 2016 erstellt wird.

Abbildung 1 gibt eine Übersicht über die Einbettung des Mobilitätskonzeptes in laufende und bestehende Prozesse und Konzepte.

■ **Abbildung 1: Übersicht über den Gesamtprozess**



Quelle: Eigene Darstellung

2.1 Radtouristisches Entwicklungs- und Vermarktungskonzept

Die zentralen Aussagen des radtouristischen Entwicklungs- und Vermarktungskonzepts des Landkreises Bamberg aus dem Jahr 2010 sind Tabelle 1 zu entnehmen.

■ **Tabelle 1: Empfehlungen und Maßnahmen aus dem radtouristischen Entwicklungs- und Vermarktungskonzepts**

Themen	Empfehlungen und Handlungsbedarf	Umsetzungsstatus
Zielgruppen	Auf bisherige Zielgruppen konzentrieren: Familien, Senioren, Mountainbiker, Studenten	-
	Mehr Angebote für (Genuss-)Radfahrer, Mountainbiker und Rennfahrer	-
Handlungsempfehlungen für einzelne Zielgruppen	<p>Mountainbiker (MTB)</p> <p>Defizite an ansprechenden und ausreichenden Touren, ausgewiesene Strecken existieren nur in Heiligenstadt. Umnutzung unwegsamer Rundtouren der Tourenradler möglich.</p>	Schaffung von MTB-Vernetzungsstrecken nach Bamberg und zwischen den bestehenden Routen.
	<p>Rennradfahrer</p> <p>Schwerpunkt in der Vermarktung sollten Mountainbiker und Tourenradler sein. Für sukzessiven Ausbau Konzentration auf private Infrastruktur mit entsprechenden Angeboten.</p>	Es wurden keine speziellen Angebote für Rennradfahrer geschaffen.
	<p>Tourenradler</p> <p>Mehr als 40 ausgewiesene Touren mit rund 600 km Länge. Empfehlung, die Touren für Zielgruppen (Genießer, Familien, Sportler, Senioren) zu vermarkten.</p>	Umgesetzt
Qualitätsoffensive	Steigerung der Qualität des radtouristischen Angebots, Radtourenoptimierung und Neubeschilderung der Touren, Bereitstellung von Leitfäden für lokal öffentliche und private Akteure, Informationsmaterial zu Tourentipps	Umgesetzt

Themen	Empfehlungen und Handlungsbedarf	Umsetzungsstatus
Vermarktung	Wegeführung und Informationen vor Ort Wegenetz, Beschilderung, Infotafeln, Rastplätze	Neubeschilderung umgesetzt, 46 Infotafeln und 4 Rastplätze geschaffen
	Pauschalen Vermarktung mehrtägiger Radwanderung. Entwicklung eines Internet-Radportals für pauschal konzipierte Reiseangebote	Nicht umgesetzt
	Zusammenarbeit von zwei oder mehreren Unternehmen und Dienstleistern, z.B. vor der Einführung eines Fahrrad-Busses	Umgesetzt, z.T. in Kooperation mit der Touristeninformation Bamberg (z.B. Bamberger Radreisen) Freizeitlinie Steigerwald-Express mit Fahrradanhänger umgesetzt
	Events Vorschläge: Aktiv- „Triathlon“, „Radler-Treffpunkt Franken“, „Radler mit dem Landra(d)t“	Nicht umgesetzt
	Werbung Einheitliches Design, Logo für die Radregion Bamberg Fahrradkarten, Radtourenbücher, Faltbroschüren, Online-Vermarktung, Merchandising	Umgesetzt. Bücher und Fahrradkarten in Kooperation mit Verlagen. Merchandising: Trinkflsche, Sattelschutz, Bleistifte für RegnitzRadweg
Nachfragegruppen Service-Infrastruktur	Service-Infrastruktur Durchführung von Zertifizierungsmaßnahmen (z. B. „bett und bike“ (ADFC)), Zuordnung der Angebote den bestimmten Nachfragegruppe	Umgesetzt in Kooperation mit dem ADFC, aktuell sind 12 Bett + Bike-Betriebe zertifiziert
	Für den Gast Fahrradparkplätze und Abstellanlagen, Hinweise auf Geschäfte und Gastronomie entlang der Strecke, Flächenhafte Abdeckung und Zertifizierung von Beherbergungsbetrieben, Transport von Gepäck anbieten	Abstellanlagen bei den Rastplätzen, Hinweise auf Gastronomie und Einzelhandel durch Infotafeln, keine flächendeckende Zertifizierung von Beherbergungsbetrieben

Themen	Empfehlungen und Handlungsbedarf	Umsetzungsstatus
	<p>Für das Rad</p> <p>Transport von Fahrrädern, Fahrradreparaturmöglichkeiten und Fahrradverleih anbieten</p>	Umgesetzt, aktuell sind 27 Serviceanbieter aufgeführt
Vernetzungsmöglichkeiten	<p>Rad und Kanu (bike 'n' boat)</p> <p>Vermarktung eines gemeinsamen Angebots für Radler und Wassersportler</p>	Nicht umgesetzt
	<p>MTB und Klettern (bike 'n' climb)</p> <p>Einrichtung von MTB- Verleihstationen in Kletterregionen</p>	Nicht umgesetzt
	<p>Radfahren und Wandern (bike 'n' hike)</p> <p>Gezielte Abstimmung der Angebote an Touren und Veranstaltungen aufeinander</p>	Nicht umgesetzt

Quelle: Landkreis Bamberg

In den letzten Jahren wurden u.a. die Neuordnung des Freizeitradwegenetzes und die Weiterentwicklung der Vermarktung zentraler Maßnahmen des radtouristischen Entwicklungs- und Vermarktungskonzepts umgesetzt.

2.2 Gemeinsamer Nahverkehrsplan Landkreis und Stadt Bamberg (2012)

Der aktuelle Nahverkehrsplan des Landkreis Bamberg stammt aus dem Jahr 2012. In ihm definiert der Aufgabenträger Landkreis Bamberg die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsangeboten. Dies bezieht sich sowohl auf die Quantität des Angebotes, also zum Beispiel die Takte oder die Zeiten, in denen Busse verkehren sollen als auch auf die Qualität, also zum Beispiel die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge oder die Ausstattung der Haltestellen. Die Verkehrsunternehmen haben die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu konkretisieren. Der Landkreis Bamberg ist Teil des VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg).

■ **Tabelle 2: Zusammenfassung der Maßnahmen im NVP**

Handlungsfeld	Maßnahme
Behebung von Erschließungsdefiziten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorrangig Montag bis Freitag an Schultagen durch Öffnung von Schülerverkehren
Behebung von Defiziten in der Erreichbarkeit von Ortsteilen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ergänzung von Einzelfahrten ■ Öffnung von Schülerverkehren
Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkraumbewirtschaftung bei Firmenparkplätzen ■ Parkraumbewirtschaftung in Innenstädten ■ Einrichtung einer Mitfahrzentrale ■ Steigerung der Verbreitung des Jobtickets ■ Stärkung des Park + Ride ■ ÖPNV-Tickets als KombiTicket
Steigerung der ÖPNV-Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsverbesserungen (u.a. punktuelle Angebotsausweitungen, Verbesserung von Bus-Schiene /Bus-Bus-Verknüpfungen, Integration weiterer freigestellter Schülerverkehre) ■ Qualitätsverbesserungen im ÖPNV durch einheitliche Standards zur Fahrzeugausstattung ■ Tarifgestaltung (u.a. Überprüfung Tarifzonen, Anwendung des VGN-Tarifs auf allen Linien) ■ Verbesserung des Marketings und der Fahrgastinformation ■ Infrastrukturmaßnahmen (u.a. Busbeschleunigung, LSA-Beeinflussung)
Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung des Fußverkehrs ■ Errichtung von Fahrradwegen und ergänzender Infrastruktur ■ Förderung des Fahrradverkehrs als Verkehrsmittel im Berufsverkehr
Stadt-Umland-Verkehre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mindestbedienung im T60 mit bedarfsgerechten Verstärkerfahrten zu einem T30 ■ Verbesserung der Abstimmung der Angebote von Regionalbus- und Stadtbuslinien

Quelle: VGN, Nahverkehrsplan Landkreis Bamberg, 2012

Mit der Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln sichert der Landkreis Bamberg eine wirtschaftliche, kundengerechte und betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung. Bei der planerischen Festlegung der Linienbündel sind nicht nur die raumstrukturellen Randbedingungen (beispielsweise Schuleinzugsbereiche) sondern auch das Zusammenspiel in der Angebotsgestaltung zwischen verschiedenen Linien sowie Aspekte der wirtschaftlichen Betriebs-

durchführung zu berücksichtigen. Die verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtung zwischen Ergänzungs- (Zubringer-) und Hauptlinien ist bei der Linienbündelung von wesentlicher Bedeutung. Hinzu kommen Überlegungen zur Schaffung möglichst günstiger Rahmenbedingungen für effiziente Vergabeverfahren sowie zur Gestaltung nicht auszuschließender Genehmigungsverfahren um „kommerzielle Verkehre“.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass aus Sicht des Aufgabenträgers wirtschaftlich starke und schwache Linien in einem Verkehrsraum miteinander betrachtet und gemeinsam gebündelt werden sollten, um die „Rosinenpickerei“ besonders ertragsreicher Linien zu vermeiden.

Das Linienbündelungskonzept wurde im Frühjahr 2016 beschlossen und ist somit Teil des Nahverkehrsplans. Im Herbst 2017 erfolgte eine Fortschreibung des Linienbündelungskonzeptes. Die Anpassung des Linienbündelungskonzeptes auf einen vereinheitlichten Harmonisierungszeitpunkt der bestehenden Linienkonzessionen im Landkreis auf das Jahr 2024 fließt in den Fortschreibungsprozess mit ein. Mit dem Gesamtharmonisierungszeitpunkt im Jahr 2024 besteht die Möglichkeit umfassende Anpassungen des Liniennetzes über einzelne Linien und Linienbündel hinweg vorzunehmen.

Eine Umsetzung von Maßnahmen des Nahverkehrsplanes erfolgte bislang nur vereinzelt durch zusätzliche Fahrten in den Fahrplänen einzelner Linien. Insbesondere abends sowie am Wochenende bestehen die festgestellten Defizite jedoch weiterhin.

Die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für den Landkreis und die Stadt Bamberg ist für 2018 vorgesehen. Das im Mobilitätskonzept entwickelte Rahmenkonzept sowie die Bedienungsqualitäten fließen in enger Abstimmung mit dem VGN in den Fortschreibungsprozess mit ein.

2.3 Haushaltsbefragung im Landkreis und in der Stadt Bamberg

Im Auftrag von Stadt und Landkreis Bamberg erfolgte im Jahr 2015 eine telefonische Bedarferhebung mit dem Ziel, das ÖPNV-Angebot zu optimieren, parallel verkehrende Stadt- und Regionalbuslinien besser aufeinander abzustimmen und die Fahrpläne zu optimieren. Untersuchungsräume waren die Achsen (Priesendorf –) Viereth-Trunstadt – Bischberg – Bamberg und Scheßlitz – Memmelsdorf – Bamberg sowie im westlichen Bereich des Landkreises (Ebrach – Burgebrach – Schlüsselfeld) – Stegaurach – Bamberg.

Die Stichprobengröße umfasste insgesamt 2.071 Personen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zahl der Befragten in den einzelnen Untersuchungsräumen.

■ **Tabelle 3: Stichprobengröße nach Gebietskörperschaft**

Untersuchungsraum	Stichprobengröße / Personen
Achse Bischberg	458
Achse Scheßlitz	464
Achse Stegaurach	456
Stadtgebiet Bamberg Achse Bischberg	233
Stadtgebiet Bamberg Achse Scheßlitz	232
Stadtgebiet Bamberg Achse Stegaurach	228

Quelle: Haushaltebefragung Target Group, 2015

Neben der generellen Verkehrsmittelnutzung und dem Mobilitätsverhalten wurden den Befragten Planungsvarianten zum ÖPNV-Angebot auf den untersuchten Verkehrsachsen vorgestellt. Eine Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen fand bislang nicht statt.

■ **Tabelle 4: Zusammenfassung der Ergebnisse der Haushaltsbefragung und Darstellung der Empfehlungen**

Achse	Inhaltliche Aussage der Haushaltsbefragung
Achse Scheßlitz	<p>Zentrale Ergebnisse Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätsverhalten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbindungen zum ZOB gegenüber Verbindungen zum Bahnhof bevorzugt, wenngleich 36% der Befragten auf dem Achsenabschnitt Scheßlitz, Straßgiech etc. und 23% auf dem Achsenabschnitt Drosendorf/Memmelsdorf mehr Verbindungen zum Bahnhof bevorzugen. ■ Ausgeglichenes Verhältnis zwischen dem Wunsch nach mehr Verbindungen mit Umstieg oder Direktverbindungen (jeweils 38%). ■ Kürzere Fahrzeiten werden gegenüber einer höheren Haltestellendichte im Stadtgebiet bevorzugt. ■ Für die Mehrheit ist ein Stundentakt nicht bedeutsam. ■ Für 66% der Befragten des Abschnitts Scheßlitz, Straßgiech ist ein Umstieg in Drosendorf auf den Stadtbus akzeptabel (bei jeder zweiten Fahrt für 69% der Befragten). ■ 59% der Befragten im Abschnitt Drosendorf / Memmelsdorf tolerieren die Streichung einer Stadtbuslinie für einen Stundentakt des Regionalbusses. Im Stadtgebiet Bamberg sind 35% gegen eine Streichung und 41% der Befragten unentschlossen.

	<p>Zentrale Ergebnisse zu den Planungsvarianten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Streichung einer Stadtbuslinie für den Stundentakt des Regionalbusses. ■ Bedienung des ZOB zukünftig bei allen Fahrten des Regionalbusses. ■ Alternative: Brechung des Regionalbusses in Drosendorf/Memmelsdorf mit Umstieg auf den Stadtbus, der sowohl den ZOB als auch den Bahnhof bedient. Diese Variante ist allerdings mit einer längeren Fahrzeit verbunden. ■ Die Verdichtung zu einem Stundentakt ist nicht unbedingt notwendig, da sie nicht von den Befragten gefordert wird.
<p>Achse Stegaurach</p>	<p>Zentrale Ergebnisse Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätsverhalten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In Stegaurach und im Achsenabschnitt Schlüsselfeld, Aschbach werden Verbindungen mit Umstieg bevorzugt. In Ebrach und Burgebrach werden von der Mehrheit der Befragten Direktverbindungen nach Bamberg bevorzugt. ■ Befragte in Schlüsselfeld oder Ebrach wünschen sich mehrheitlich ein besseres Fahrtenangebot nach Bamberg ■ Zwischen 70-76% der Befragten in Schlüsselfeld, Ebrach und Burgebrach haben kein Interesse an einem Rufbus, 10-15% haben Berührungängste oder sind unsicher wegen der Funktionsweise.
	<p>Zentrale Ergebnisse zu den Planungsvarianten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aus Schlüsselfeld und Ebrach Angebotsausweitung zu einer stündlichen Anbindung nach Bamberg. ■ Konzept des Rufbusses stößt auf Vorbehalte, da kein Bedarf gesehen oder als zu umständlich erachtet wird.

Achse Viereth – Trunstadt - Bischberg	Zentrale Ergebnisse Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätsverhalten <ul style="list-style-type: none"> ■ Mehr Verbindungen zum ZOB als zum Bahnhof gewünscht ■ Ausgeglichenes Antwortverhältnis, ob Verbindungen mit Umstieg oder Direktverbindungen bevorzugt werden. ■ Kürzere Fahrzeiten werden gegenüber einer höheren Haltestellendichte im Stadtgebiet von Bamberg bevorzugt. ■ Relevanz eines Stundentaktes: Bischberg (68% sehen keine Relevanz), Viereth-Trunstadt und Trosdorf (50% sehen keine Relevanz), Stadtgebiet Bamberg (88% sehen keine Relevanz) ■ Achse Viereth-Trunstadt und Trosdorf: 61% der Befragten sind bereit in Bischberg in den Stadtbus umzusteigen (70-77% bei jeder zweiten Fahrt) ■ Streichung einer Stadtbuslinie ist für 60% der Befragten in Bischberg akzeptabel, für 39% der Befragten im Stadtgebiet von Bamberg.
	Zentrale Ergebnisse zu den Planungsvarianten <ul style="list-style-type: none"> ■ Den Regionalbus in Bischberg brechen, gesicherter Umstieg auf den Stadtbus. ■ Alternative: Streichung einer Fahrt der Stadtbuslinie je Stunde für den Stundentakt des Regionalbusses. Regionalbus sollte dann auch den ZOB bedienen. ■ Ein stündliches Angebot ist im Tagesgang nicht durchgängig notwendig.

Quelle: Haushaltebefragung Target Group, 2015

2.4 Überplanung der Stadt-Umland-Linien durch die Stadtwerke Bamberg

Die Stadt Hallstadt und die Gemeinden Gundelsheim, Memmelsdorf, Stegaurach sowie Bischberg werden bereits mit dem Stadtbusverkehr Bamberg bedient. Verschiedene Gemeinden aus dem Stadtumlandbereich von Bamberg haben in den vergangenen Jahren Forderungen nach einer verbesserten Anbindung ihrer Gemeinde mit dem ÖPNV durch einen erweiterten Stadtbusverkehr Bamberg erhoben. Dies betrifft die Gemeinden Breitengüßbach (Ortsteile Hohengüßbach und Zückshut), Litzendorf, Oberhaid, Pettstadt und Viereth-Trunstadt. Die Anfragen der Gemeinden wurden den Stadtwerken Bamberg als Betreiberin des Stadtbusverkehrs Bamberg weitergeleitet mit der Bitte um Prüfung und Erarbeitung eines Vorschlages mit Darstellung der entstehenden Mehrkosten.

Im Jahr 2016 stellten die Stadtwerke Bamberg ihren Vorschlag für die Optimierung des ÖPNV-Angebots auf den Achsen Scheßlitz– Memmelsdorf – Bamberg, Litzendorf – Bamberg

und Viereth-Trunstadt – Bischberg – Bamberg im Umweltausschuss den Landkreis Bamberg vor. Die zentralen Erkenntnisse sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

■ **Tabelle 5: Zusammenfassung des Planungsvorschlags der STVP (2016)**

Achse	Bestand und Planungsvorschlag für Entwicklungsmöglichkeiten
<p>Achse Scheßlitz – Memmelsdorf – Bamberg</p>	<p>Bestand</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Gute Anbindung durch bestehenden 30 Min-Takt. ■ Regionalbuslinien verkehren nicht vertaktet. ■ Höhere Fahrtzeiten für Stadtbusse als für Regionalbusse bedingt durch Erschließungsfunktion in der Innenstadt von Bamberg und in Memmelsdorf. ■ Stadt- und Regionalbusse haben teilweise unterschiedliche Linienverläufe und bedienen unterschiedliche Haltestellen. <p>Entwicklungsmöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtbus verkehrt nur bis Memmelsdorf/Drosendorf, Scheßlitz wird durch Regionalbus erschlossen. ■ Für bessere Anbindung von Scheßlitz ist in der HVZ ein Umstieg in Drosendorf aufgrund der starken Auslastung der Busse nicht möglich; die Vertaktung der bestehenden Regionalbusfahrten ist aufgrund der Ausrichtung auf den Schülerverkehr nicht sinnvoll. ■ Verbesserungen in der HVZ würden die Erreichbarkeit des ZOB erhöhen; ggf. zusätzliche Expressfahrten im Takt anbieten ■ Basis für Taktfahrten im Regionalbusverkehr ist außerhalb der HVZ kaum gegeben, für Angebotsverbesserung im Stundentakt müssten zusätzliche Fahrten eingeführt werden (Potenziale sind noch zu prüfen) ■ Regionalbusfahrten außerhalb der HVZ könnten in Drosendorf auf den dortigen Stadtbus gebrochen werden (Vorteile: Direkte Anbindung an den ZOB, frei werdende Kapazitäten für verbesserte Umlanderschließung; Nachteile: Erhöhung der Fahrtzeit, Fahrplananpassungen wären notwendig)
<p>Achse Litzendorf – Bamberg</p>	<p>Bestand</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Regionalbuslinien verkehren nicht vertaktet, Angebot ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet. ■ Geringes Fahrtenangebot am Wochenende. ■ Regionalbuslinien bedienen in der Stadt Bamberg unterschiedliche Haltestellen.

	<p>Entwicklungsmöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In der Gemeinde Litzendorf besteht der Wunsch nach einer Anbindung an den Stadtbus im 30 Min-Takt -> Verlängerung der Linie 902 oder 920 ■ Die Linie 920 fährt im Bestand vom ZOB bis zur Haltestelle Bambados und bedient den Bereich im 30 Min-Takt; mit Verlängerung der Linie 920 bis Litzendorf erhöht sich die Umlaufzeit von derzeit 30 Min. um 10 Min. je Richtung auf ca. 40 Min., d.h. die Verlängerung wäre mit einem 60-min-Umlauf möglich. Es würden umlaufbedingt zwei Busse benötigt. ■ Die Linie 902 ist umlaufbedingt nicht für eine Verlängerung geeignet. Fährt im Bestand im T15 bis zur Kastanienstraße. Für T30 bis Litzendorf wäre nur jede zweite Fahrt zu verlängern, was umlauftechnisch zu Problemen führt. ■ Wendemöglichkeiten in Litzendorf sind vor Ort zu prüfen. ■ Bestehende Regionalbusverkehre sind zu modifizieren; Direkt-Schülerfahrten der Regionalbuslinie sind beizubehalten; Vermeidung von Parallelfahrten, deshalb z.T. Verwendung bisheriger Fahrten Bamberg – Litzendorf für die Anbindung kleinerer Ortsteile
<p>Achse Viereth-Trunstadt – Bischberg – Bamberg</p>	<p>Bestand</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Gute Anbindung im T30 durch Stadt- und Regionalbusangebot für Bischberg. ■ Regionalbuslinien verkehren nicht vertaktet, Angebot ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet. ■ Geringes Fahrtenangebot des Regionalbusses am Wochenende. ■ Höhere Fahrtzeiten für Stadtbusse als für Regionalbusse bedingt durch Erschließungsfunktion in Bamberg. ■ Stadt- und Regionalbusse haben teilweise unterschiedliche Linienverläufe und bedienen unterschiedliche Haltestellen.

	<p>Entwicklungsmöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtbus verkehrt bis Trosdorf, Ausweitung des Angebots auf einen Stundentakt ab/bis Trunstadt aufgrund der Fahrgastzahlen nicht sinnvoll. ■ Bestehende Regionalbusfahrten außerhalb der HVZ könnten mit Umstieg auf Stadtbus in Bischberg gebrochen werden (Vorteil: Direkte Anbindung an ZOB, frei werdende Kapazitäten für verbesserte Umlanderschließung; Nachteil: Erhöhung der Fahrzeit, Fahrplananpassungen notwendig) ■ Einrichtung von Zubringerfahrten ab Trunstadt zum Stadtbus in Bischberg ■ Einrichtung von Schnellbussen nach Bamberg aus Umlandgemeinden, zeitliche Verzahnung mit dem Stadtbus, um Taktverbesserungen zu erzielen. Potenzial hierfür besteht allerdings nur in der HVZ
--	--

Die Vorschläge wurden im Rahmen der regelmäßig vom Landratsamt Bamberg initiierten Abstimmungsgespräche mit den Stadtwerken Bamberg, der Stadt Bamberg, den Verkehrsunternehmen sowie den Vertretern der politischen Fraktionen in der interfraktionellen Arbeitsgruppe diskutiert und bewertet. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption werden hierzu weitere Aussagen getroffen.

Für die gewünschte Anbindung der Gemeinden Breitengüßbach, Viereth-Trunstadt und Oberhaid im Stadtbusverkehr haben die Stadtwerke Bamberg im Herbst 2017 erklärt, dass diese aus deren Sicht verkehrlich und wirtschaftlich nicht sinnvoll sei.

2.5 Seniorenpolitisches Gesamtkonzept

Das Seniorenpolitische Gesamtkonzept für den Landkreis Bamberg aus dem Jahr 2016 zeigt für das Mobilitätskonzept direkt oder indirekt betreffende Handlungsbedarfe auf und enthält Maßnahmenempfehlungen:

- Ausbau bzw. Verbesserung der Radwege in den Gemeinden an der Landkreisgrenze, insbesondere in Buttenheim, Gerach, Königsfeld, Schlüsselfeld, Stadelhofen und Wattendorf
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in den Gemeinden an der Landkreisgrenze, insbesondere in Heiligenstadt, Königsfeld, Lauter, Schlüsselfeld und Wattendorf durch Einrichtung von bedarfsorientierten ÖPNV-Sonderformen wie z.B. Sammeltaxen oder Bürgerbussen
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Senioren (besonders auch mit körperlichen und kognitiven Einschränkungen) bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Freigabe der freigestellten Schülerverkehre für den allgemeinen Personenverkehr (so weit möglich)

- Bekanntmachung der für den allgemeinen Personenverkehr freigegebenen freigestellten Schülerverkehre
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Pettstadt, evtl. durch Anbindung an das Liniennetz der Stadt Bamberg

2.6 Verkehrsentwicklungsplan Stadt Bamberg

Unter dem Leitthema „Heute den Verkehr der Zukunft gestalten“ wird bis Ende 2017 der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bamberg erarbeitet. Mit dem VEP bereitet sich die Stadt Bamberg im Verkehrsbereich auf die bis zum Jahr 2030 absehbar veränderten Rahmenbedingungen vor. Thematisiert wird, wie sich der Verkehr entwickeln kann und soll, um den Anforderungen der Stadtbevölkerung gerecht zu werden. Dazu gehört auch, die Verknüpfungen in die Region sicherzustellen.

Aus der Bestandsanalyse werden für die Mobilität im Landkreis Bamberg folgende Aussagen aus Sicht der Stadt Bamberg ausgeführt:

- Nicht alle ÖPNV-Linien verkehren über den Bamberger Bahnhof
- Die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus ist verbesserungswürdig
- Der stadtgrenzüberschreitende ÖPNV ist stark ausbaufähig

Der Entwurf der Zielkonzeption des VEP (Stand 09.2017) beinhaltet mit Bezug zum Landkreis die Attraktivierung des ÖPNV auf den Stadt-Umland-Relationen. Unter dem Oberziel ‚Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des regionalen Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit‘ wird die Anbindung der umgebenden Kommunen mit unterschiedlichen und attraktiven Mobilitätsformen, durch die Erhöhung umsteigefreier ÖPNV-Relationen und die Schaffung direkter Radverbindungen benannt.

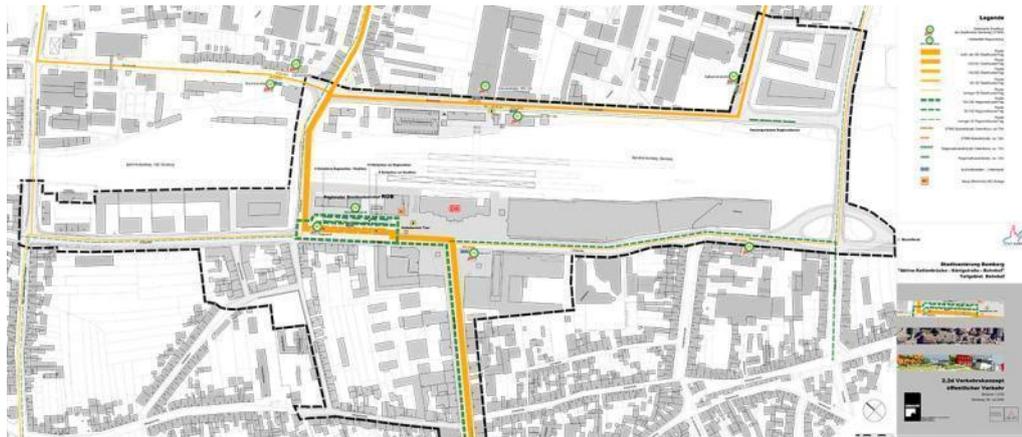
Der Landkreis Bamberg wurde mit seinen Fachbeteiligungen über den Fortschritt informiert.

Eine Beschlussfassung des VEP ist für Ende 2017 vorgesehen.

2.7 Planungen zur Neuordnung des ZOB/ROB Bamberg

Zur Neuordnung des ÖPNV-Verkehrs am Bahnhof Bamberg bestehen seitens der Stadt Bamberg Planungen zur Errichtung eines Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB). Der ursprüngliche Planungsentwurf aus dem Jahr 2009 sieht die Einrichtung angrenzend an das Bahnhofsgebäude und den Vorplatz auf der als Pendlerparkplatz genutzten Fläche vor. Die Planung umfasst zehn Stellpositionen für den Regionalbusverkehr, acht für den Stadtbusverkehr und zwei gemeinsam genutzte Stellplätze.

■ **Abbildung 2: Planungsentwurf ROB Bamberg Stand 2009**



Quelle: Stadt Bamberg (2009): Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr,
https://www.stadt.bamberg.de/media/custom/1829_800_1.PDF?1277277008

Die Inbetriebnahme war ursprünglich für das Jahr 2017 geplant, mit der baulichen Umsetzung wurde bisher nicht begonnen.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Raumstrukturanalyse

3.1.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur

Der Landkreis Bamberg liegt im westlichen Teil Oberfrankens im Norden Bayerns. Er umschließt die kreisfreie Stadt Bamberg vollständig. Die Nachbarkreise sind Lichtenfels, Coburg und Haßberge im Norden, Schweinfurt und Kitzingen im Westen, Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim, Erlangen-Höchststadt und Forchheim im Süden und Bayreuth im Osten. Im Jahr 2015 zählte der Landkreis auf einer Fläche von 1.167,74km² 145.570 Einwohner. Dies entspricht einer Einwohnerdichte von 124,6 Einwohnern pro Quadratkilometer.

Der Kreis Bamberg gliedert sich in 36 angehörige Städte und Gemeinden: Altendorf, Baunach, Bischberg, Breitengüßbach, Burgebrach, Burgwindheim, Buttenheim, Ebrach, Frensdorf, Gerach, Gundelsheim, Hallstadt, Heiligenstadt i.OFr., Hirschaid, Kemmern, Königsfeld, Lauter, Lisberg, Litzendorf, Memmelsdorf, Oberhaid, Pettstadt, Pommersfelden, Priesendorf, Rattelsdorf, Reckendorf, Scheßlitz, Schlüsselfeld, Schönbrunn i.Stgw., Stadelhofen, Stegaurach, Strullendorf, Viereth-Trunstadt, Walsdorf, Wattendorf und Zapfen-dorf.

Hirschaid ist mit 12.097 Einwohnern die größte Stadt im Kreisgebiet. Ihr folgen Memmelsdorf (8.331 Einwohner) und Hallstadt (8.330 Einwohner). Wichtige Unterzentren des Kreises sind außerdem Bischberg, Burgebrach, Scheßlitz, Schlüsselfeld und Strullendorf.

47,4% des Landkreises werden landwirtschaftlich genutzt, 39,3% ist Waldfläche, rund 11,2% Siedlungs- bzw. Verkehrsfläche. Im Kreisgebiet liegen Teile von drei Naturparks: Die Haßberge im Norden, die Fränkische Schweiz im Osten und der Steigerwald im Westen.

Der Landkreis Bamberg liegt an der überregionalen Entwicklungsachse Nürnberg-Erlangen-Bamberg-Erfurt.

■ **Tabelle 6: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung**

Landkreis Bamberg	
Einwohner 2015	145.570
Fläche in km ²	1.167,74 km ²
Einwohnerdichte in EW/ km ²	124,6
Zentralörtliche Gliederung	
Unterzentren	Bischberg, Burgebrach ¹ , Hallstadt, Hirschaid, Scheßlitz ² , Schlüsselfeld, Strullendorf
Kleinzentren	Altendorf, Baunach, Breitengüßbach, Buttenheim, Ebrach, Frensdorf, Heiligenstadt, Memmelsdorf, Rattelsdorf, Stegaurach, Zapfendorf

Quelle: Landesentwicklungsplan Bayern 2013

3.1.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Insgesamt blieb die Einwohnerzahl im Landkreis Bamberg zwischen 2004 und 2014 stabil. Es fand ein leichter Rückgang der Einwohnerzahl um 0,1% (-136 EW) auf 144.695 Einwohner statt. Bis zum Jahr 2025 wird ein Zuwachs der Bevölkerung von 1,7% prognostiziert.

Die Bevölkerungsentwicklung fand jedoch zwischen 2004 und 2014 stark heterogen statt, so dass eine räumliche differenzierte Betrachtung der Städte und Gemeinden notwendig ist. Den stärksten Einwohnerrückgang verzeichnete der Markt Burgwindheim mit -13,8%. Starke Einbußen verzeichneten außerdem die Gemeinden Gerach und Wattendorf (-8,5% und -6,2%). Diese drei Kommunen sind Beispiele für einen deutlichen Bevölkerungsrückgang in ländlichen Gebieten mit ohnehin schon niedrigen Einwohnerzahlen und einem strukturellen Nachteil durch schwache Infrastruktur und räumliche Entfernung zum Zentrum Bamberg. Den stärksten Einwohnerzuwachs verzeichnete in diesem Zeitraum der Markt Buttenheim mit 8,2%. Außerdem positiv zu bewerten sind die Einwohnerentwicklungen im Markt Hirschaid (+5,2%) und der Gemeinde Reckendorf (+3,5%). Die Karte Bevölkerungsentwicklung gibt einen Überblick über die Einwohnerentwicklung im Landkreis Bamberg.

^{1,2} Im Entwurf der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern als neues Mittelzentrum im Landkreis Bamberg ausgewiesen.

■ **Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung 2004 - 2014**

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2004	Bevölkerung 2014	Entwicklung 2004 bis 2014 in %
Gemeinde Altendorf	2.050	2025	-1,2
Stadt Baunach	3.941	4016	1,9
Gemeinde Bischberg	5.884	5967	1,4
Gemeinde Breitengüßbach	4.677	4573	-2,2
Markt Burgebrach	6.427	6627	3,1
Markt Burgwindheim	1.464	1264	-13,7
Markt Buttenheim	3.254	3520	8,2
Markt Ebrach	1.890	1813	-4,1
Gemeinde Frensdorf	4.824	4916	1,9
Gemeinde Gerach	996	911	-8,5
Gemeinde Gundelsheim	3.251	3363	3,4
Stadt Hallstadt	8.574	8229	-4,0
Markt Heiligenstadt i. Ofr.	3.728	3574	-4,1
Markt Hirschaid	11.425	12.023	5,2
Gemeinde Kemmern	2.586	2.529	-2,2
Gemeinde Königsfeld	1.372	1.344	-2,0
Gemeinde Lauter	1.139	1.153	1,2
Gemeinde Lisberg	1.797	1.828	1,7
Gemeinde Litzendorf	6.108	6.089	-0,3
Gemeinde Memmelsdorf	8.935	8.813	-1,4
Gemeinde Oberhaid	4.721	4.587	-2,8
Gemeinde Pettstadt	1.953	1.958	0,3
Gemeinde Pommersfelden	2.891	2.848	-1,5
Gemeinde Priesendorf	1.517	1.485	-2,1
Markt Rattelsdorf	4.546	4.626	1,8
Gemeinde Reckendorf	1.954	2.023	3,5
Stadt Scheßlitz	7.174	7.116	-0,8
Stadt Schlüsselfeld	5.864	5.698	-2,8
Gemeinde Schönbrunn i. St.	1.944	1.858	-4,4

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2004	Bevölkerung 2014	Entwicklung 2004 bis 2014 in %
Gemeinde Stadelhofen	1.249	1.241	-0,6
Gemeinde Stegaurach	6.788	6.980	2,8
Gemeinde Strullendorf	7.834	7.806	-0,4
Gemeinde Viereth-Trunstadt	3.721	3.627	-2,5
Gemeinde Walsdorf	2.587	2.581	-0,2
Gemeinde Wattendorf	713	669	-6,2
Markt Zapfendorf	5.053	5.015	-0,8
Landkreis Bamberg	144.831	144.695	-0,1

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2016

Der demographische Wandel ist jedoch nicht ausschließlich von den absoluten Zahlen der Bevölkerungsentwicklung in den jeweiligen Städten und Gemeinden geprägt. Merkmale sind ferner auch:

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Bis zum Jahr 2025 wird die Gruppe der über 64-Jährigen im Landkreis einen sehr viel größeren Anteil an der Gesamtbevölkerung ausmachen: Im Vergleich zum Jahr 2015 wird diese Bevölkerungsgruppe einen Anstieg von 26% verzeichnen.³

3.1.3 Wirtschaftsstruktur

Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Wirtschaftsstruktur im Landkreis Bamberg ist geprägt durch kleine und mittlere Betriebe. Bei einer Gesamtzahl von 3.283 Betrieben haben etwa 80% (2.636 Betriebe) weniger als 10 Beschäftigte. 1,3% (44 Betriebe) haben über 100 Beschäftigte. Insgesamt sind 34.454 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, die Arbeitslosenquote beträgt 2,7% (2015). Etwa 43% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im produzierenden Gewerbe (15.206 Beschäftigte), 56% im Dienstleistungsbereich und 1% in der Land- und Forstwirtschaft, sowie der Fischerei.

³ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Beiträge zur Statistik April 2016

Arbeitsplatzschwerpunkte

Tabelle 8 und die Karten Raumstruktur (Karten 2-4) geben einen Überblick über die wichtigsten Arbeitsplatzschwerpunkte. Hervorzuheben sind hier das Musikhaus Thomann in Burgebrach (1200 Beschäftigte), Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG in Hallstadt (1200 Beschäftigte) und INA Schaeffler Technologies in Hirschaid (1300 Beschäftigte).

■ **Tabelle 8: Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis Bamberg (150 Arbeitsplätze und mehr)**

Stadt / Gemeinde	Lage / Ortsteil	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigtenzahl
Gemeinde Altendorf	Altendorf	Loesch Verpackungstechnik GmbH&Co. KG	Ca. 250
		Lohmann-Koester GmbH&Co. KG	Ca. 500
Stadt Baunach	Baunach	SebaDynatronic GmbH & Co. KG (Megger Real Estate Germany GmbH)	>200
		Messingschlager GmbH & Co. KG	>200
Gemeinde Bischberg	Industriegebiet Trosdorf	diverse	
Gemeinde Breitengüßbach	-	-	-
Markt Burgebrach	Burgebrach	Ideal Automotive	Ca. 170
		Krankenhaus	Ca. 250
	Treppendorf	Thomann Musikhaus	Ca. 1.200
Markt Burgwindheim	-	-	-
Markt Buttenheim	Buttenheim	Rewe-Logistikzentrum, Salzbranner	Ca. 500
		Gewerbepark Buttenheim	Ca. 300
Markt Ebrach	Ebrach	Justizvollzugsanstalt	Ca. 230
Gemeinde Frensdorf	-	-	-
Gemeinde Gerach	-	-	-
Gemeinde Gundelsheim	-	-	-
Stadt Hallstadt	Hallstadt	Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG	Ca. 1.200
		Dr. R. Pflieger GmbH	Ca. 340
		Leicht Maschinenbau	Ca. 400
Markt Heiligenstadt i. Ofr.	Heiligenstadt	TABEA Leinleitertal	Ca. 150

Stadt / Gemeinde	Lage / Ortsteil	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigtenzahl
Markt Hirschaid	Hirschaid	INA, Schäffler Technologies	Ca. 1.300
		XXXL, BDSK Handels GmbH	Ca. 600
		Markt Hirschaid	Ca. 180
	Erlach	Veit, Franz Veit GmbH	Ca. 200
Gemeinde Kemmern	-	-	-
Gemeinde Königfeld	-	-	-
Gemeinde Lauter	-	-	-
Gemeinde Lisberg	-	-	-
Gemeinde Litzendorf	-	-	-
Gemeinde Memmelsdorf	-	-	-
Gemeinde Oberhaid	-	-	-
Gemeinde Pettstadt	-	-	-
Gemeinde Pommersfelden	Pommersfelden	Bäckerei Burkhard GmbH	Ca. 200
Gemeinde Priesendorf	-	-	-
Markt Rattelsdorf	Keine Rückmeldung		
Gemeinde Reckendorf	-	-	-
Stadt Scheßlitz	Scheßlitz	Albea Deutschland GmbH	Ca. 550
		Florapharm pflanzl. Naturprodukte GmbH	Ca. 150
		Krankenhausgesellschaft Juraklinik	Ca. 350
		Mücke, Schuh und Sport	Ca. 160
Stadt Schlüsselfeld	Aschbach	Concorde Reisemobilhersteller	Ca. 270
	Attelsdorf	Morelo Reisemobilhersteller	Ca. 200
	Schlüsselfeld	Veit Dennert KG Baufirma	Ca. 320
Gemeinde Schönbrunn i. St.	Keine Rückmeldung		
Gemeinde Stadelhofen	-	-	-
Gemeinde Stegaurach	-	-	-
Gemeinde Strullendorf	Strullendorf	Firma Kramp	Ca. 300
		Massak Logistik GmbH	Ca. 150
		Spedition Pflaum	Ca. 900
Gemeinde Viereth-Trunstadt	-	-	-

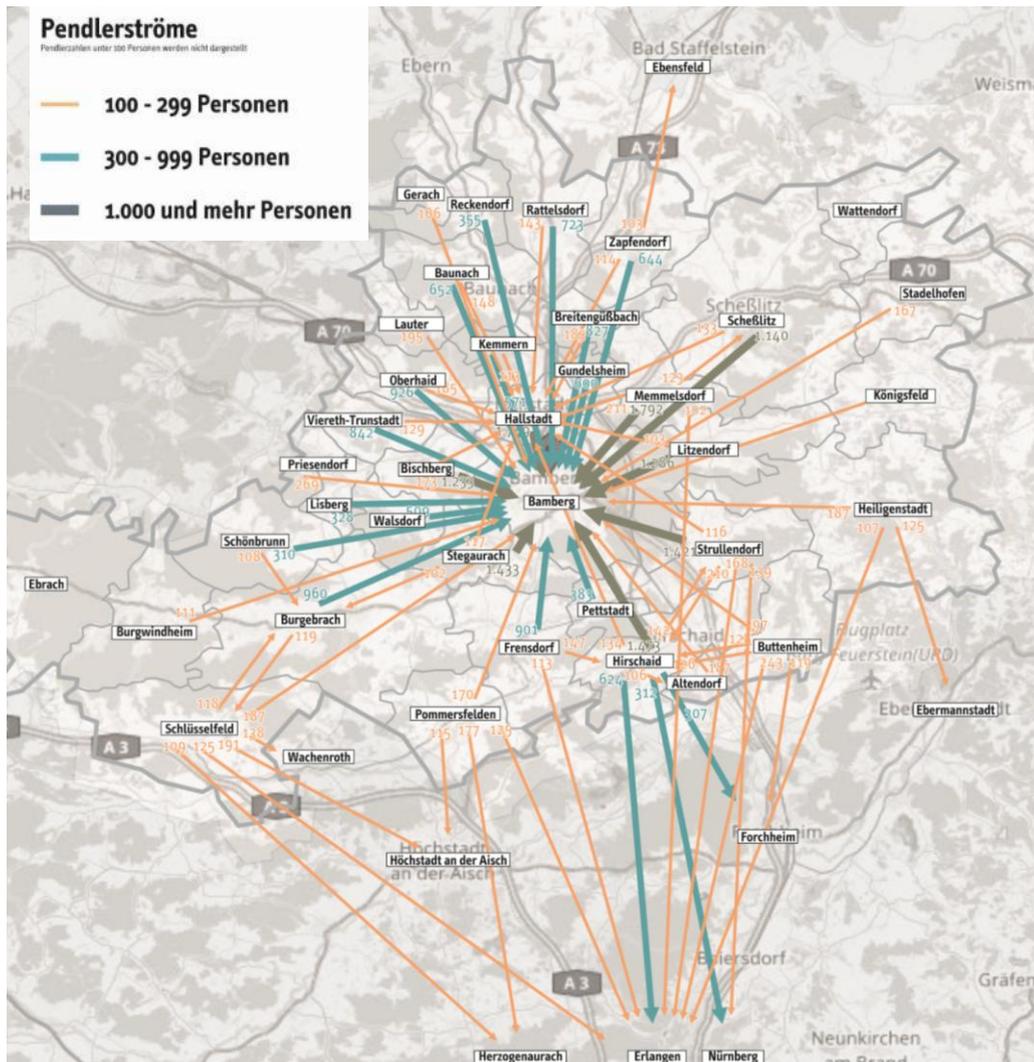
Stadt / Gemeinde	Lage / Ortsteil	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigtenzahl
Gemeinde Walsdorf	-	-	-
Gemeinde Wattendorf	Keine Rückmeldung		
Markt Zapfendorf	Zapfendorf	BMI – Bayerische Milchindustrie eG	Ca. 240

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017

3.1.4 Pendlerverhalten

Der Pendlerverkehr im gesamten Landkreis ist stark auf die Stadt Bamberg ausgerichtet. Aus nahezu allen Gemeinden des Landkreises fahren Beschäftigte zu ihrer Arbeitsstelle in Bamberg. Auch Hallstadt mit seinen Gewerbestandorten ist ein Ziel vieler Pendler. Die Märkte Hirschaid und Burgebrach sind hingegen eher Ziele für Pendler aus Nachbargemeinden. Pendler, die ihren Wohnort in Randgebieten des Landkreises haben, pendeln außerdem zu Arbeitsstätten, die sich außerhalb des Kreisgebietes befinden. Hierzu zählen vor allem die Oberzentren Nürnberg und Erlangen (insbesondere aus Orten mit SPNV-Anbindung), aber auch Herzogenaurach, Ebermannstadt und Ebensfeld.

■ **Abbildung 3: Pendlerbeziehungen im Landkreis Bamberg**



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Auspendler nach Gemeinden, Stich-tag 30.06.2015

3.1.5 Schulstandortentwicklung und Schülerzahlen

Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

Schulpendler stellen für den ÖPNV eine der wichtigsten Kundengruppen dar. Sie stellen nicht nur das Gros der Fahrgäste, sondern sind auch eine mögliche Kundengruppe der Zukunft. Aus diesem Grund werden im Folgenden die Schulstandorte aufgeführt und näher behandelt. In Tabelle 9 sind die Schulstandorte und, sofern angegeben, die Schülerzahlen im Landkreis Bamberg aufgeführt. Derzeit gibt es 16 Mittelschulen, 3 Realschulen und 2 Sonderpädagogische Förderzentren. Weiterführende Bildungsangebote, wie etwa Gymnasien oder Berufsschulen, sind hingegen nur im Stadtgebiet von Bamberg zu finden (siehe Karte 5). Diese Angebote werden in starkem Maße auch von Schülern aus dem Landkreisgebiet wahrgenommen. Das städtische Dientzenhofer-Gymnasium besuchen beispielsweise derzeit

rund 480 Schüler aus dem Landkreis. Tabelle 10 gibt zusätzlich einen Überblick über die weiterführenden Schuleinrichtungen im Stadtgebiet von Bamberg.

■ **Tabelle 9: Schulstandorte (ohne Grundschulen) im Kreis Bamberg**

Kommune	Schulart	Schüleranzahl
Baunach	Mittelschule	384*
Bischberg	Mittelschule	k.A.
Breitengüßbach	Mittelschule	195*
Burgebrach	Mittelschule	310
	Sonderpädagogisches Förderzentrum	183
Ebrach	Realschule	565
Frensdorf-Pettstadt	Mittelschule	380*
Hallstadt	Mittelschule	380*
Hirschaid	Mittelschule	600*
	Realschule	799
Litzendorf	Mittelschule	200*
Memmelsdorf	Mittelschule	107
Oberhaid	Mittelschule	217*
Priesendorf-Lisberg-Walsdorf	Mittelschule	142
Scheßlitz	Mittelschule	303
	Realschule	792
	Sonderpädagogisches Förderzentrum	200
Schlüsselfeld	Mittelschule	335*
Stegaurach	Mittelschule	78*
Strullendorf	Mittelschule	300*
Zapfendorf	Mittelschule	75

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017; Landkreis Bamberg * inklusive Grundschulern

■ **Tabelle 10: Schulstandorte (ohne Grundschulen) in der Stadt Bamberg**

Standort	Name	Schultyp
Stadt Bamberg	Graf-Stauffenberg-Realschule	Realschule
Stadt Bamberg	Clavius-Gymnasium	Gymnasium
Stadt Bamberg	Dientzenhofer-Gymnasium*	Gymnasium
Stadt Bamberg	E. T. A. Hoffmann-Gymnasium	Gymnasium
Stadt Bamberg	Eichendorff-Gymnasium	Gymnasium
Stadt Bamberg	Franz-Ludwig-Gymnasium	Gymnasium
Stadt Bamberg	Kaiser-Heinrich-Gymnasium	Gymnasium
Stadt Bamberg	Staatliche Fachoberschule und Berufsoberschule	Fachober- / Berufsoberschule
Stadt Bamberg	Staatliche Berufsfachschule für technische Assistenten für Informatik	Berufsfachschule
Stadt Bamberg	Staatliche Berufsschule II	Berufsfachschule
Stadt Bamberg	Staatliche Berufsschule III	Berufsfachschule
Stadt Bamberg	Staatliches berufliches Schulzentrum I Bamberg	Berufsfachschule
Stadt Bamberg	Bamberger Akademie für Gesundheitsberufe gemeinnützige GmbH	Private Berufsfachschule
Stadt Bamberg	Maria-Ward-Gymnasium	Privates Gymnasium
Stadt Bamberg	Maria-Ward-Realschule	Private Realschule
Stadt Bamberg	Private Berufsfachschulen Mariahilf	Private Berufsfachschule
Stadt Bamberg	Spätberufenenwerk Theresianum	Privates Abendgymnasium
Stadt Bamberg	Adolph-Kolping-Berufsschule	Förderschule
Stadt Bamberg	Bartolomeo-Garelli-Schule	Förderschule
Stadt Bamberg	Bertold-Scharfenberg-Schule	Förderschule
Stadt Bamberg	Dienststelle in der Kinderklinik des Klinikums Bamberg	Förderschule
Stadt Bamberg	Martin-Wiesend-Schule	Förderschule
Stadt Bamberg	Klinikschele Oberfranken, Staatliche Schule für Kranke im Regierungsbezirk Oberfranken in Bayreuth	Förderschule
Stadt Bamberg	Von-Lerchenfeld-Schule	Förderschule

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017 *Gymnasium wird derzeit von 479 SuS aus dem Landkreis besucht

Aufgrund des bestehenden Schulangebots ist eine Ausrichtung auf die Stadt Bamberg erkennbar. Im nördlichen Teilraum zieht zudem der Schulstandort Scheßlitz viele Schüler an. Weiterhin verlaufen Schülerströme zu den außerhalb des Landkreises Bamberg gelegenen Städten Ebern, Eltmann und Hollfeld. Im südwestlichen Teilraum sind neben den starken Schülerströmen zur Stadt Bamberg auch größere Ströme zu den Schulstandorten in Ebrach und Hirschaid vorhanden. Weitere Schüler besuchen zudem den Schulstandort Stappenbach und orientieren sich in Richtung Ebermannstadt, Forchheim, Höchstadt, Scheinfeld und Wiesentheid.

3.1.6 Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch einen kontinuierlichen Publikumsverkehr aufweisen. Das Landratsamt Bamberg befindet sich in der Ludwigstraße in Bamberg (Stadt). Das Jobcenter für den Landkreis befindet sich ebenfalls in der Stadt Bamberg im Mannlehenweg.

In den Gemeinden liegen die Verwaltungsstandorte in aller Regel in den zentralen Gemeinدهauptorten. Folgende Gemeinden im Landkreis sind als Verwaltungsgemeinschaften organisiert:

■ **Tabelle 11: Verwaltungsgemeinschaften im Landkreis Bamberg**

Verwaltungsgemeinschaft	Zugehörige Gemeinden	Verwaltungssitz
Baunach	Baunach, Gerach, Lauter, Reckendorf	Baunach
Burgebrach	Burgebrach, Schönbrunn i. Steigerwald	Burgebrach
Ebrach	Burgwindheim, Ebrach	Ebrach
Lisberg	Lisberg, Priesendorf	Lisberg
Steinfeld	Königsfeld, Stadelhofen, Steinfeld, Wattendorf	Steinfeld

Quelle: Landratsamt Bamberg

3.1.7 Versorgungs- und Einkaufsstandorte

Aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Landkreis Bamberg gehen die in Tabelle 12 dargestellten Versorgungs- und Einkaufsstandorte hervor. Hirschaid verfügt als größte Stadt im Kreisgebiet ebenso wie die wichtigen Unterzentren Bischberg, Burgebrach und Scheßlitz⁴ über ein breites Einzelhandelsangebot. Hervorzuheben ist weiterhin das Fachmarktzentrum mit den Hauptmietern Kaufland und Mücke in der Gemeinde Bischberg mit ca. 35.000 m² Verkaufsfläche. Teilweise verfügen kleinere Orte bzw. Ortsteile über kein Angebot an Einkaufsstandorten (wie z.B. Gerach oder Burgwindheim).

■ **Tabelle 12: Versorgungs- und Einkaufsstandorte**

Stadt / Gemeinde	Lage / Ortsteil	Name des Versorgungs-/ Einkaufsstandorts	Verkaufsfläche [m ²]
Gemeinde Altendorf	-	-	-
Stadt Baunach	Baunach	Rewe	Ca. 1.900
Gemeinde Bischberg	Bischberg	Aldi	Ca. 1.000
		Kaufland und Mücke	Ca. 35.000
	Trosdorf	Norma	Ca. 800
		Thomas Phillips	Ca. 1.600
Gemeinde Breitengüßbach		Diverse Einzelstandorte	Insgesamt Ca. 7.250
Markt Burgebrach	Burgebrach	Rewe	Ca. 1.500
		Lidl	Ca. 750
		Netto	Ca. 1.000
		Norma	Ca. 800
		E aktiv Markt Hahner	Ca. 770
		Bauspezi Baumarkt	Ca. 1.370
Markt Burgwindheim	-	-	-
Markt Buttenheim	Buttenheim	Rewe	Ca. 1.200
		Netto	Ca. 800
Markt Ebrach	-	-	-
Gemeinde Frensdorf	Frensdorf	Edeka	Ca. 800
Gemeinde Gerach	-	-	-
Gemeinde Gundelsheim	-	-	-

⁴ Burgebrach und Scheßlitz sind im Entwurf der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern als Mittelzentren ausgewiesen.

Stadt / Gemeinde	Lage / Ortsteil	Name des Versorgungs-/ Einkaufsstandorts	Verkaufsfläche [m ²]
Stadt Hallstadt	Hallstadt	Market Oberfranken	-
		Ertl Shoppingcenter	-
Markt Heiligenstadt i. Ofr.	Heiligenstadt	Norma Versorgungszentrum	Ca. 1.000
Markt Hirschaid	Hirschaid	Fa. XXXL, BDSK Handels GmbH	-
		Rewe	-
		Lidl	-
		Edeka	-
		Norma	-
		Aldi	-
		Mr. und Lady Jeans, Takko, KiK	-
		Mömax	-
		XXXL	-
		DM	-
		R+F	-
		Küchenstudio Habicht + Sporer	-
		Kügel Bauspezi	-
	Drogeriemarkt Müller, Tegut, Netto	-	
	Sassanfahrt	Rewe	-
Gemeinde Kemmern	-	-	-
Gemeinde Königfeld	-	-	-
Gemeinde Lauter	-	-	-
Gemeinde Lisberg	Trabelsdorf	Nahkauf Friesen / Nahkauf Rewe	Ca. 800
Gemeinde Litzendorf	Pödeldorf	Edeka	Ca. 1.900
		Netto	Ca. 1.600
Gemeinde Memmelsdorf	Memmelsdorf	Edeka, Rewe	
Gemeinde Oberhaid	Oberhaid	Netto, Bäckerei Loskarn	Ca. 1.100
		Getränkemarkt Logo, Imbiss, Blumen	Ca. 900
Gemeinde Pettstadt	-	-	-

Stadt / Gemeinde	Lage / Ortsteil	Name des Versorgungs-/ Einkaufsstandorts	Verkaufsfläche [m ²]
Gemeinde Pommersfelden	Pommersfelden	Bäckerei Burkhard GmbH	
	Steppach	Nah u. Gut Edeka Weber	Ca. 1.000
Gemeinde Priesendorf	-	-	-
Markt Rattelsdorf	-	-	-
Gemeinde Reckendorf	-	-	-
Stadt Scheßlitz	Scheßlitz	Mücke, Schuh und Sport	
		Rewe	Ca. 1.400
		Norma	Ca. 700
		Aldi	Ca. 900
		Netto	Ca. 1.000
		Sonderpreis Baumarkt	Ca. 700
Stadt Schlüsselfeld	Attelsdorf	Norma	Ca. 700
	Schlüsselfeld	Edeka Aktiv Schaller	Ca. 1.200
Gemeinde Schönbrunn i. St.	-	-	-
Gemeinde Stadelhofen	-	-	-
Gemeinde Stegaurach	Debring	Rewe	Ca. 2.000
		Norma	Ca. 2.000
Gemeinde Strullendorf	Strullendorf	Edeka	Ca. 1.000
		Netto	Ca. 800
Gemeinde Viereth-Trunstadt	-	-	-
Gemeinde Walsdorf	Walsdorf	Edeka Markt Döring	Ca. 800
Gemeinde Wattendorf	-	-	-
Markt Zapfendorf	Zapfendorf	Edeka Markt Stadter	Ca. 1.100
		Lidl	Ca. 1.000
		NKD	Ca. 800

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017

3.1.8 Krankenhäuser und soziale Einrichtungen

Krankenhäuser und soziale Einrichtungen sind wesentliche Ziele für den ÖPNV. Nicht nur (ambulante) Patienten und Besucher stellen eine Beförderungsgruppe dar, sondern insbesondere die großen Einrichtungen sind bedeutende Arbeitgeber in der Region.

Tabelle 13 gibt einen Überblick über diese Standorte im Landkreis Bamberg. Neben den Pflegeeinrichtungen, die dezentral im ganzen Kreis vorhanden sind, sind besonders drei Einrichtungen zu beachten: Die Steigerwaldklinik in Burgebrach, die Juraklinik in Scheßlitz und TABEA Leinleiertal in Heiligenstadt. Kombiniert bieten diese drei Einrichtungen etwa 750 Arbeitsplätze.

■ **Tabelle 13: Standorte der Krankenhäuser und sozialen Einrichtungen**

Ort	Krankenhaus / Einrichtung	Bettenzahl / Kapazität	Gesamtzahl Beschäftigte
Altendorf	ACASA Seniorenhaus	20 Betten, 25 zur Tagespflege	k.A.
Baunach	Seniotel Pflegedienst	Ca. 48 Betten	k.A.
Bischberg	AWO Seniorenheim	k.A.	k.A.
	Chirurgisches Zentrum	k.A.	k.A.
Burgebrach	Krankenhaus mit Ärztehaus (Steigerwaldklinik)	118 Betten	250
	Seniorenheim	73 Pflegeplätze	k.A.
Buttenheim	Seniorenheim	60 Betten	k.A.
Breitengüßbach	AWO Seniorenheim	80 Betten	74
Ebrach	Seniorenheim	k.A.	k.A.
Gundelsheim	Seniorenheim	50 Betten	k.A.
Hallstadt	Seniorenheim	k.A.	k.A.
Heiligenstadt i. Ofr.	TABEA Leinleiertal	200 Bewohner	145
Hirschaid	SeniVita Seniorenhaus St. Mauritius & St. Vitus	k.A.	k.A.
Lisberg	Seniorenheim Marienheim	50 Betten	k.A.
Litzendorf	Seniorenzentrum "Katharina von Bora"	80 Plätze	k.A.
Memmelsdorf	GEWO Seniorenzentrum	50 Plätze	k.A.
	Seniorenzentrum Seehofblick	65 Plätze	k.A.

Ort	Krankenhaus / Einrichtung	Bettenzahl / Kapazität	Gesamtzahl Beschäftigte
Oberhaid	AWO Seniorenheim	56 Plätze	k.A.
Scheßlitz	Krankenhaus (Juraklinik)	120	350
	Pflegeheime St. Kilian und St. Elisabeth	k.A.	k.A.
Schlüßelfeld	Hephata Seniorenzentrum	92 Betten	k.A.
Stegaurach	Seniorenheim	k.A.	k.A.
Strullendorf	AWO Seniorenheim	k.A.	k.A.
Walsdorf	Seniorenheim	100 Plätze	k.A.
Zapfendorf	Pflegedienst und –heim	56 Plätze	k.A.

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017

3.1.9 Freizeit- und Naherholungsziele

Im Landkreis Bamberg stehen 315 Gästeunterkünfte zur Verfügung, davon 85 im gewerblichen Bereich mit 10 oder mehr Betten (Stand Oktober 2017). Im Jahr 2015 gab es 397.168 Gästübernachtungen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug 1,9 Tage.

Der Landkreis Bamberg bietet zahlreiche Kultur- und Baudenkmäler. Beispiele hierfür sind das ehemalige Kloster Zisterzienserabtei in Ebrach, das Schloss Weißenstein in Pommersfelden oder das Schloss Seehof in Memmelsdorf. Hinzu kommt eine Vielzahl an Kirchen, Museen und Brauereien. In Verbindung mit dem Weltkulturerbe der Stadt Bamberg übt der Landkreis im kulturellen Bereich große Anziehungskraft aus.

Außerdem profitiert der Landkreis von seiner Lage zwischen den Naturparks Fränkische Schweiz, Steigerwald und Haßberge. Diese bieten Möglichkeiten für den Rad- und Wandertourismus oder auch spezielle Angebote wie den Baumwipfelpfad Steigerwald mit etwa 300.000 Besuchern pro Jahr. Der Radtourismus wird unter der Dachmarke Radregion Bamberger Land vermarktet (siehe Kapitel 2.1).

Weiterhin sind im Landkreis viele Freizeitziele vorhanden:

- Freibäder und Badeseen
- Golfplätze
- Kletterwälder
- Wildtiergehege
- Konzertsäle und Veranstaltungsräume
- Gastronomische Einrichtung zur Bier- und Weinkultur

In der Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Landkreis wurden folgende touristisch bedeutsamen Angebote rückgemeldet (siehe auch Karten 2-4):

■ **Tabelle 14: Bedeutsame Freizeitziele im Landkreis Bamberg**

Kommune	Einrichtung	Größe
Burgebrach	Pfarrkirche St. Vitus	k.A.
Burgwindheim	Schloss Burgwindheim	Überregionaler Einzugsbereich
Buttenheim	Levi-Strauss-Museum	Ca. 15.000 Besucher, überregionaler Einzugsbereich
Ebrach	Baumwipfelpfad	Überregionaler Einzugsbereich, Ca. 300.000 Besucher
	Kloster Zisterzienserabtei	Überregionaler Einzugsbereich, Ca. 100.000 Besucher
Frensdorf	Bauernmuseum Bamberger Land	Überregionaler Einzugsbereich
	Naturbadesee Frensdorf	Regionaler Einzugsbereich
Hallstadt	Städtisches Freibad	Ca. 100.000 Besucher pro Saison
Heiligenstadt i. Ofr.	Schloss Greifenstein	Überregionaler Einzugsbereich
	ProAlpin Kletterwald	Überregionaler Einzugsbereich
Hirschaid	Regnitz Arena	Überregionaler Einzugsbereich
	Erlebnisbad Frankenlagune	Regionaler Einzugsbereich
	Schloss Sassanfahrt	Überregionaler Einzugsbereich
Litzendorf	Teil der „Fränkischen Toscana“	k.A.
Lisberg	Burg Lisberg	Überregionaler Einzugsbereich
Memmelsdorf	Schloss Seehof	> 43.000 Besucher
	Teil der „Fränkischen Toscana“	> 30.000 Übernachtungsgäste
Pettstadt	Fähre Pettstadt	2.000-3.000 Radfahrer bzw. Radtouristen
Pommersfelden	Schloss Weißenstein	Ca. 35.000 Besucher
Scheßlitz	Giechburg	Überregionaler Einzugsbereich
	Gügel	Überregionaler Einzugsbereich
Stadelhofen	Diverse touristische Ziele	Überregionaler Einzugsbereich
Stegaurach	Windfelder, Blaue Grotte	Überregionaler Einzugsbereich
Strullendorf	Schloss Wernsdorf	Regionaler Einzugsbereich

Kommune	Einrichtung	Größe
Walsdorf	Judenfriedhof	Überregionaler Einzugsbereich
Zapfendorf	Abtei Maria Frieden	Überregionaler Einzugsbereich

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017

Insbesondere die Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten sind für den ÖPNV wichtige planbare Ziele.

3.1.10 Planungs- und Bauvorhaben

Einwohnerentwicklung und Demographie

Die Bevölkerungsprognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung sieht für den Landkreis Bamberg einen Zuwachs der Bevölkerung bis zum Jahr 2025 um 2% vor. Damit steigt die Einwohnerzahl auf 147.160 Einwohner. Die Entwicklungsperspektiven der einzelnen Städte und Gemeinden weichen dabei voneinander ab.

Tabelle 15: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2015 - 2025 gibt einen Überblick über die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung zwischen 2015 und 2025. Für die Gemeinden Altendorf (9%) und Breitengüßbach (8%), sowie den Markt Hirschaid (7%) wird der stärkste Zuwachs erwartet. Sie liegen allesamt auf der Entwicklungsachse Nürnberg – Erlangen – Bamberg – Erfurt und sind verkehrsinfrastrukturell gut erschlossen.

Die ländlich geprägten und verorteten Gemeinden Priesendorf (-7%), Stadelhofen (-5%) und Wattendorf (-5%) müssen mit dem stärksten Bevölkerungsrückgang rechnen.

Insgesamt lässt sich beobachten, dass eine geographische Nähe zum Oberzentrum Bamberg und zu den Hauptverkehrsachsen (Autobahn, SPNV) sich positiv auf die Bevölkerungsentwicklung auswirkt. Ländliche Gemeinden müssen sich auf einen Bevölkerungsrückgang einstellen.

■ **Tabelle 15: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2015 - 2025**

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2025	Veränderung 2015-2025 (in %)
Gemeinde Altendorf	2.230	9 %
Stadt Baunach	4.000	0 %
Gemeinde Bischberg	6.100	2 %
Gemeinde Breitengüßbach	4.980	8 %
Markt Burgebrach	6.800	1 %
Markt Burgwindheim	1.250	-1 %
Markt Buttenheim	3.610	2 %

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2025	Veränderung 2015-2025 (in %)
Markt Ebrach	1.860	1 %
Gemeinde Frensdorf	5.040	2 %
Gemeinde Gerach	880	-3 %
Gemeinde Gundelsheim	3.390	1 %
Stadt Hallstadt	8.100	-1 %
Markt Heiligenstadt i. Ofr.	3.470	-3 %
Markt Hirschaid	12.900	7 %
Gemeinde Kemmern	2.450	-3 %
Gemeinde Königsfeld	1.280	-4 %
Gemeinde Lauter	1.130	-2 %
Gemeinde Lisberg	1.910	4 %
Gemeinde Litzendorf	6.200	2 %
Gemeinde Memmelsdorf	8.800	0 %
Gemeinde Oberhaid	4.760	3 %
Gemeinde Pettstadt	1.960	1 %
Gemeinde Pommersfelden	2.830	-1 %
Gemeinde Priesendorf	1.370	-7 %
Markt Rattelsdorf	4.710	2 %
Gemeinde Reckendorf	1.990	-1 %
Stadt Scheßlitz	7.200	1 %
Stadt Schlüsselfeld	6.000	5 %
Gemeinde Schönbrunn i. St.	1.760	-4 %
Gemeinde Stadelhofen	1.170	-5 %
Gemeinde Stegaurach	7.200	3 %
Gemeinde Strullendorf	8.000	3 %
Gemeinde Viereth-Trunstadt	3.710	2 %
Gemeinde Walsdorf	2.690	3 %
Gemeinde Wattendorf	630	-5 %
Markt Zapfendorf	4.800	-4 %
Landkreis Bamberg	147.160	2 %

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Beiträge zur Statistik April 2016

Geplante Flächenentwicklungen bis 2025

In vielen Städten und Gemeinden sind in den kommenden fünf Jahren Entwicklungen in der Erschließung von Siedlungs- und Gewerbeflächen geplant (siehe Tabelle 16). Die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden haben Einfluss auf die räumliche Entwicklungsdynamik, sind jedoch auch geprägt durch den Einfluss demographischer Entwicklungen.

Besonders der Markt Hirschaid meldet Vorhaben, die für den ÖPNV von Relevanz sein könnten. Dort entsteht eine Gewerbe-/Mischfläche mit einer Größe von 36 Hektar. Außerdem melden mehrere Städte und Gemeinden den Neubau von Pflege- und Wohneinrichtungen für Senioren (Burgebrach, Hirschaid, Priesendorf). Insgesamt liegt der Fokus auf der Entwicklung der Siedlungsflächen innerhalb der Städte- und Gemeindegebiete.

■ **Tabelle 16: Siedlungsflächen- und Infrastrukturentwicklung in den kommenden 5 Jahren**

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Gemeinde Altendorf	-	-	-
Stadt Baunach	4 ha + 31 WE	-	Umsiedlung Pferdehof 1,4 ha
Gemeinde Bischberg	-	-	-
Gemeinde Breitengüßbach	20 WE	-	-
Markt Burgebrach	1 ha	-	Errichtung einer Justizvollzugsanstalt: 4-5 ha Errichtung einer Tagespflege: 20 Pflegeplätze, 1 Arztpraxis, 4 WE
Markt Burgwindheim	-	-	-
Markt Buttenheim	6,6 ha	1,3 ha	-
Markt Ebrach	-	-	-
Gemeinde Frensdorf	60 Parzellen	-	-
Gemeinde Gerach	21 Bauplätze	-	-
Gemeinde Gundelsheim	40 Häuser	-	-
Stadt Hallstadt	25 WE	2 ha	-
Markt Heiligenstadt i. Ofr.	25 WE	-	-
Markt Hirschaid	112 Bauplätze + 9 ha	36 ha*	Flächennutzungsplan für 32 ha. Neubau einer Seniorenwohnanlage: 60 WE
Gemeinde Kemmern	103 Baurechte	-	-
Gemeinde Königsfeld	-	-	-

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Gemeinde Lauter	6,1 ha	-	-
Gemeinde Lisberg	-	-	-
Gemeinde Litzendorf	Ca. 39 Baurechte + ca. 20-30 WE für Senioren + ca. 25 Bauplätze	1,5 ha	Neubau einer Doppelsporthalle: 810 m ²
Gemeinde Memmelsdorf	23 Bauplätze	-	-
Gemeinde Oberhaid	-	-	-
Gemeinde Pettstadt	-	-	-
Gemeinde Pommersfelden	45 WE	5 ha	-
Gemeinde Priesendorf	-	-	Neubau eines Seniorenheims: 50 Betten
Markt Rattelsdorf	Keine Rückmeldung		
Gemeinde Reckendorf	31 Bauplätze	-	-
Stadt Scheßlitz	-	-	-
Stadt Schlüsselfeld	98 Bauplätze	-	Ansiedlung der Firma Poraver: ca 150 Arbeitsplätze
Gemeinde Schönbrunn i. St.	Keine Rückmeldung		
Gemeinde Stadelhofen	7-9 Bauplätze	-	-
Gemeinde Stegaurach	-	-	-
Gemeinde Strullendorf	2,5 ha, 30 Bauplätze	-	Mischgebiete mit ca. 4,5 ha und Wohnen ca. 1,6 ha
Gemeinde Viereth-Trunstadt	35 Bauplätze	-	-
Gemeinde Walsdorf	Ca. 50 WE	-	-
Gemeinde Wattendorf	Keine Rückmeldung		
Markt Zapfendorf	-	-	-

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017 - *Gewerbe-/Mischfläche

Planungen der Verkehrsinfrastruktur bis 2025

Größere Infrastrukturprojekte mit Relevanz für den ganzen Landkreis und darüber hinaus sind in den nächsten Jahren im Landkreis Bamberg nicht geplant. Dennoch planen viele Städte und Gemeinden in nächster Zeit kleinere Vorhaben, die sich zum Teil schon in der Umsetzungsphase befinden.

Diese Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind in Tabelle 17 aufgelistet. Dabei zeigt sich, dass es sich oft um die Ergänzung oder Verknüpfung bestehender Infrastruktur handelt, beispielsweise die Erweiterung des Radwegenetzes oder der Neubau von Wirtschaftswegen zur kombinierten Nutzung für Rad-, Wander- und Forstverkehr. Hinzu kommen Maßnahmen, die vor allem lokale Auswirkungen haben. Hierzu zählen Brückenneubauten und -sanierungen, Entwicklungen der Ortskerne und Stadtzentren sowie die Überplanung einiger Ortsverkehre.

Infrastrukturprojekte von überregionaler Relevanz sind der Ausbau der ICE-Trasse zwischen München und Berlin, in dessen Zuge auch infrastrukturelle Baumaßnahmen im Landkreis Bamberg nötig sind sowie der Autobahnanschluss an die BAB73 bei Altendorf.

■ **Tabelle 17: Geplante Verkehrsinfrastrukturvorhaben bis 2025**

Stadt/ Gemeinde	Vorhaben	Umsetzungszeitpunkt
Gemeinde Altendorf	Autobahnanschluss an A73	Ca. 2021
Stadt Baunach	Radweg Baunach nach Lauter	-
	Neubau Brücken B279 mit Radweg Baunach nach Breitengüßbach	-
	Park & Ride, Bike & Ride, Verknüpfung zum Schienenverkehr bereits vorhanden	-
Gemeinde Bischberg	-	-
Gemeinde Breitengüßbach	-	-
Markt Burgebrach	Neues Verkehrskonzept im Ortskern (barrierefrei)	2017
Markt Burgwindheim	-	-
Markt Buttenheim	Ortsumgehung Nord-West	2018-2019
	Wirtschaftsweg (sowohl für landwirtschaftlichen Verkehr, als auch als Geh- und Radweg)	2017
	Geh- und Radweg Dreuschendorf	2018
	Wirtschaftsweg Gunzendorf Drügendorf	2019
Markt Ebrach	Erweiterung Radwegenetz	-
Gemeinde Frensdorf	Radweg St 2254 Herrnsdorf – Röbersdorf	2017/2018
	Radweg und Straßenerneuerung St 2254 Frensdorf - Herrnsdorf	2017
	Radweg BA29 Frensdorf - Reundorf	2018
	Ergänzung der Ausschilderung von Rad- und Wanderwegen	2017/2018

Stadt/ Gemeinde	Vorhaben	Umsetzungszeitpunkt
Gemeinde Gerach	Radweg Gerach nach Laimbach	2017-2018
Gemeinde Gundelsheim	Radweg-Verbindung nach Hallstadt	-
Stadt Hallstadt	Innenstadtentwicklung (v.a. Umbau Marktplatz / Lichtenfelser Straße)	-
	Umgestaltung DB-Haltepunkt	-
	Umgestaltung „Laubanger“	-
Markt Heiligens- tadt i. Ofr.	-	-
Markt Hirschaid	ICE-Ausbau beim Bahnhof	2020/22
	Kreisverkehr Köttmannsdorf	2016
	Renovierung Kanalbrücke	Unbekannt, ca. nächsten 2-3 Jahre
	Erneuerung Brücke Röbersdorf	Unbekannt
	Erschließung „In der Röthe/Hohe Beee2	Unbekannt
Gemeinde Kemmern	Lückenschluss Radwegenetz Kemmern- Breitengüßbach (bundestraßenbegleitender Rad- weg an der B4)	Bis 2021
Gemeinde Königs- feld	Dorferneuerung Laibarös	2017-2020
Gemeinde Lauter	Radweg Appendorf nach Baunach	2020
Gemeinde Lisberg	-	-
Gemeinde Litzen- dorf	Lückenschluss des Radwegenetzes: Bau eines Rad- weges entlang der St 2281 zwischen Tiefenellern und Lohndorf	2017/2018
	Neugestaltung der Bushaltestelle in Pödeldorf mit Anbindung an das Baugebiet „Aufseesianische Wiesen“	2017/2018
Gemeinde Memmelsdorf	Neubau Geh- und Radweg Drosendorf – Kremmeldorf	-
	Neubau Geh- und Radweg Drosendorf – Weichen- dorf	-
Gemeinde Oberhaid	-	-
Gemeinde Pettstadt	Verkehrsberuhigter Ausbau der Hauptstraße und barrierefreier Ausbau der Haltestellen	2021-2022

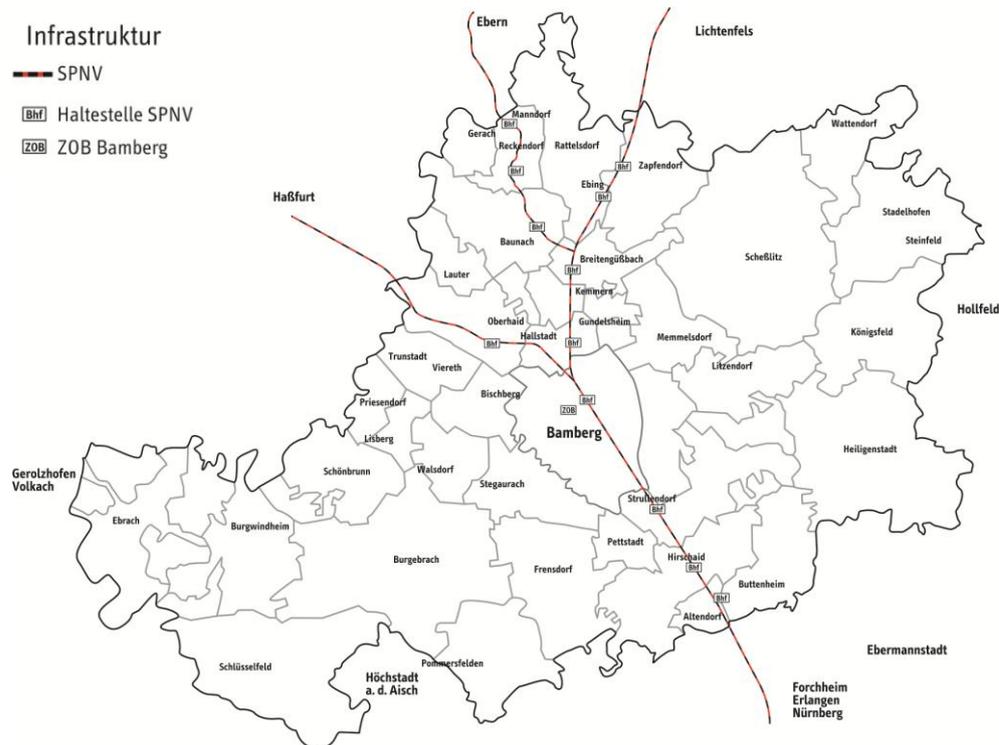
Stadt/ Gemeinde	Vorhaben	Umsetzungszeitpunkt
	Bau eines Geh- und Radweges am Ortsausgang Pettstadt-Ost mit Unterführung der Kreisstraße BA21 und Anbindung der Fähre	2018-2019
Gemeinde Pommersfelden	Radwegenetz-Ausbau der Verbindungen Höchstädt – Pommersfelden, Pommersfelden – Bamberg, Pommersfelden – Burgebrach	-
Gemeinde Priesendorf	Lückenschluss von Radwegen	Momentan im Ausbau
Markt Rattelsdorf	-	-
Gemeinde Reckendorf	Radweg nach Gerach	2017/2018
Stadt Scheßlitz	-	-
Stadt Schlüsselfeld	Radweg von Schlüsselfeld nach Burghaslach entlang der Autobahn A3	Bis 2021
Gemeinde Schönbrunn i. St.	Keine Rückmeldung	
Gemeinde Stadelhofen	Dorferneuerung Schederndorf	2017/2018
Gemeinde Stegaurach	-	-
Gemeinde Strullendorf	Park & Ride Parkplatz	2020 mit ICE-Ausbau
	Südanbindung	Bis 2020
Gemeinde Viereth-Trunstadt	-	-
Gemeinde Walsdorf	Ausbau der St 2279	-
	Ausbau der St 2276	-
Gemeinde Wattendorf	Keine Rückmeldung	
Markt Zapfendorf	ICE Streckenausbau (Berlin-München)	Aktuell
	Änderungsbauten an allen davon betroffenen Brücken (A73)	-
	Straßenverlegung	-
	Mainverlegung	-

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017

3.2 SPNV-Strecken und Bedienungsangebote

Der Landkreis Bamberg wird zentral in nord-südlicher Richtung von einer Schienentrasse durchzogen. Die Kommunen im Osten und Westen des Kreises werden aufgrund mangelnder oder stillgelegter Trassen derzeit nicht vom SPNV bedient. Knotenpunkt aller Verbindungen des Regionalverkehrs ist der Bahnhof Bamberg. Hier besteht Anschluss an Verbindungen des Fernverkehrs. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über alle Haltepunkte des SPNV im Landkreis.

■ **Abbildung 4: SPNV-Angebot im Landkreis Bamberg**



■ **Tabelle 18: SPNV-Verbindungen im Landkreis Bamberg**

Bahnhof	Angebot	Takt		
		Mo-Fr	Sa	So
Bamberg Bf	Zentraler Knotenpunkt im Landkreis Verknüpfung zum Fernverkehr			
	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten

	R2: Lichtenfels - Bamberg – Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim – Nürnberg	T30	T30	T30
	R15: Oberhaid – Bamberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	R25: Redwitz - Lichtenfels – Bamberg	Ca. T60	Ca. T60	Ca. T60
	R35: Burgkunstadt - Lichtenfels - Bamberg	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)
	R26: Ebern - Bamberg	T60	T60	T60
Baunach Bf	R26: Ebern - Bamberg	T60	T60	T60
Breitengüßbach Bf	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten
	R2: Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim - Nürnberg	T30	T30	T30
	R25: Redwitz - Lichtenfels - Bamberg	Ca. T60	Ca. T60	Ca. T60
	R35: Burgkunstadt - Lichtenfels - Bamberg	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)
	R26: Ebern - Bamberg	T60	T60	T60
Buttenheim	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten
	R2: Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim - Nürnberg	T30	T30	T30

Ebing	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten
	R2: Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim - Nürnberg	T30	T30	T30
	R25: Redwitz - Lichtenfels - Bamberg	Ca. T60	Ca. T60	Ca. T60
	R35: Burgkunstadt - Lichtenfels - Bamberg	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)
Hallstadt	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten
	R2: Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim - Nürnberg	T30	T30	T30
	R25: Redwitz - Lichtenfels - Bamberg	Ca. T60	Ca. T60	Ca. T60
	R35: Burgkunstadt - Lichtenfels - Bamberg	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)
	R26: Ebern - Bamberg	T60	T60	T60
Hirschaid	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten
	R2: Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim - Nürnberg	T30	T30	T30
Manndorf	R26: Ebern - Bamberg	T60	T60	T60
Oberhaid	R15: Oberhaid - Bamberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
Reckendorf	R26: Ebern - Bamberg	T60	T60	T60

Strullendorf	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten
	R2: Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim - Nürnberg	T30	T30	T30
Zapfendorf	R2: Schney - Bamberg - Nürnberg Hbf	5 (7) Fahrten	3 (2) Fahrten	3 (2) Fahrten
	R2: Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg	T60 + Verstärkerfahrten	T60	T60
	S1: Bamberg - Forchheim - Nürnberg	T30	T30	T30
	R25: Redwitz - Lichtenfels - Bamberg	Ca. T60	Ca. T60	Ca. T60
	R35: Burgkunstadt - Lichtenfels - Bamberg	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)	T120 (T60 zwischen Lichtenfels und Burgkunstadt)

Quelle: vgn.de, Fahrplanstand 2017

3.3 ÖPNV-Angebot

Das Liniennetz im Landkreis Bamberg besteht aus zahlreichen Regionalbus-Linien, die das SPNV-Angebot ergänzen. Eine Ausrichtung auf lokale Verkehrsbedürfnisse durch eine regelmäßig nutzbare Anbindung der Ortsteile an die Versorgungsstandorte besteht nur vereinzelt. Es gibt kaum nutzbare regelmäßig verkehrende tangentielle Verbindungen, z.B. zu den Verknüpfungspunkten des SPNV außerhalb Bambergs.

Im Stadt-Umland-Bereich sind die Gemeinden Hallstadt, Gundelsheim, Memmelsdorf, Stegaurach und Bischberg mit Linien der Stadtwerke Bamberg mit einem regelmäßig verkehrenden, vertakteten Fahrtenangebot an das Oberzentrum Bamberg angebunden.

3.3.1 Angebotsstruktur des ÖPNV

Das Liniennetz im Regionalbusverkehr (siehe Karten 6-8 im Kartenband) ist historisch gewachsen und vorrangig auf Schulstandorte, Schulzeiten und Schulverkehrsbeziehungen ausgerichtet. Nur vereinzelt besteht zusätzlich eine Ausrichtung auf den Jedermannverkehr (mit den Fahrtzwecken Berufsverkehr, Freizeitverkehr, Versorgungsverkehr) mit Fahrtenan-

geboten in den entsprechenden Verkehrszeiten, insbesondere in Richtung Bamberg. Abends und am Wochenende wird kein oder nur ein rudimentäres Angebot vorgehalten.

Mit Ausnahme der von den Stadtwerken Bamberg bedienten Linien im Stadt-Umland-Verkehr bestehen keine vertakteten Angebote. Die zahlreichen Linienwege erschweren die Verständlichkeit und Nutzbarkeit des regionalen ÖPNV.

■ **Tabelle 19: Bedienungsangebot im ÖPNV**

Linie	Verlauf	Takt bzw. Fahrtenzahl		
		Mo – Fr	Sa	So
144	Scheinfeld – Birkach - Schlüsselfeld – Burghaslach (Gegenrichtung)	5 (9) Fahrten SV + 2 Fahrten SV Mo-Do	-	-
145	Neustadt (Aisch) – Burghaslach – Schlüsselfeld (Gegenrichtung)	3 (4) Fahrten + 1 Fahrt SV Di und Do	-	-
207	Höchststadt (Aisch) – Schlüsselfeld Aschbach	11 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
221	Forchheim – Heiligenstadt (Gegenrichtung)	13 (10) Fahrten	3 Fahrten	-
230	Ebermannstadt – Heiligenstadt – Aufseß – Hollfeld (Gegenrichtung)	-	3 Fahrten	3 Fahrten
904	Bamberg ZOB – Friedhof – Laubanger – Hallstadt (Gegenrichtung)	T20 5 -18 (19) Uhr, Hin T30/T40 als ALT bis 0:50 Uhr	06-19 Uhr T30/T40, Hin bis 01:30 Uhr als ALT im T40	07:30 – 18 Uhr T40 (einzelne Fahrten fehlen), Hin bis 01:00 Uhr als ALT im T40
906	Bamberg ZOB – Konzerthalle – Gaustadt – Bischberg (Gegenrichtung)	T30 zwischen 5:45 und 19:00, Einzelfahrten in der SVZ	T30 zwischen 6:30 und 18:45, Einzelfahrt in der SVZ	T30 zwischen 8:15 und 18:45, Einzelfahrten in der SVZ
907	Bamberg ZOB – Bahnhof - Memmelsdorf	06 – 20 Uhr T30 plus Verdichterfahrten	07 – 19 Uhr T60, Hin bis 02 Uhr als ALT	08 – 18:30 Uhr T60, Hin Einzelfahrten bis 0:30 Uhr
912	Bamberg ZOB – Stegaurach – Mühlendorf (Gegenrichtung)	17 (18) Fahrten	13 (12) Fahrten	10 (9) Fahrten

Linie	Verlauf	Takt bzw. Fahrtenzahl		
		Mo – Fr	Sa	So
914	Bamberg ZOB – Bahnhof – Kramersfeld – Gundelsheim (Gegenrichtung)	19 (16) Fahrten	6 (13) Fahrten	T60 zwischen 10:00 (10:17) und 19:00 (19:18), T120 zwischen 20:00 und 0:00 (T40 zwischen 20:00 und 23:40)
917	Memmeldorf – Laubend - Memmeldorf	7 Fahrten	-	-
927	Memmeldorf – Schammelsdorf - Memmeldorf	8 Fahrten	-	-
940	Bamberg - Hallstadt – Kemmern (Gegenrichtung)	5 (6) Fahrten	1 (2) Fahrt(en)	-
		1 Fahrt SV		
941	Bamberg - Gerach – Breitbrunn (Gegenrichtung)	3 (4) Fahrten	-	-
942	Kirchlauter - Baunach - Ebern	1-3 Fahrten	-	-
943	Baunach – Reckendorf (Gegenrichtung)	5 (2) Fahrten	-	-
944	Mauschendorf - Baunach	6 Fahrten SV	-	-
947	(Bamberg -) Baunach - Lauter - Kirchlauter (- Breitbrunn)	2 Fahrten	-	-
952	Staffelbach - Bischberg - Bamberg	10 Fahrten	3 Fahrten	-
		6 Fahrten SV		
953	Oberhaid - Gerach - Rattelsdorf – Scheßlitz (Gegenrichtung)	(4 Fahrten)	-	-
		6 Fahrten SV		
956	Bamberg - Reckendorf – Ebern (Gegenrichtung)	4 (2) Fahrten	-	-
957	Itzgrund - Bamberg (Gegenrichtung)	9 (7) Fahrten	2 Fahrten	-
		3 (2) Fahrten SV		
960	Bamberg - Laubanger – Hallstadt (Gegenrichtung)	T60 zwischen 7:30-10:30 (T60 zwischen 10:00-13:00, 1 Fahrt 20:30)	T120 zwischen 8:30-12:30 (T120 zwischen 9:00-13:00)	-

Linie	Verlauf	Takt bzw. Fahrtenzahl		
		Mo – Fr	Sa	So
962	Baunach - Medlitz - Zapfendorf - Scheßlitz	5 Fahrten SV	-	-
963	Bamberg - Scheßlitz – Würgau (Gegenrichtung)	9 (8) Fahrten	3 Fahrten	2 Fahrten
		7 (6) Fahrten SV		
966 ⁵	Bamberg - Scheßlitz	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt
968 ⁶	Bamberg - Scheßlitz - Weismain	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt
969	Bamberg - Hollfeld – Bayreuth (Gegenrichtung)	3 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
		3 (4) Fahrten SV		
970	Bamberg - Litzendorf – Ludwag (Gegenrichtung)	15 (14) Fahrten	4 (3) Fahrten	2 Fahrten
		1 (2) Fahrt SV		
971	Bamberg - Peulendorf	1 Fahrt am Mittwoch	-	-
972	Scheßlitz - Pödeldorf - Tiefenellern	1 Fahrt nicht mittwochs und freitags	-	-
		2 Fahrten SV		
975	Bamberg - Heiligenstadt - Aufseß – Hollfeld (Gegenrichtung)	7 (4) Fahrten	-	-
		10 (5) Fahrten SV		
976 ⁷	Bamberg - Tiefenellern – Hollfeld (Gegenrichtung)	1 Fahrt regulär, 1 Fahrt Mo+Do (1 Fahrt Mo+Do)	-	-
978	Bamberg – Schlüsselfeld (Gegenrichtung)	9 (8) Fahrten	2 Fahrten	-
		4, davon 2 nur freitags (10) Fahrten SV		
979	Stegaurach - Vorra - Zentbechhofen – Hirschaid (Gegenrichtung)	2 (3) Fahrten SV	-	-

^{5,6} Linien 966 und 968 werden zum Jahr 2019 in die Linie 963 integriert.

⁷ Linie 976 wird zum Jahr 2019 in die Linie 975 integriert.

Linie	Verlauf	Takt bzw. Fahrtenzahl		
		Mo – Fr	Sa	So
980	Bamberg - Buttenheim - Tiefen- höchstadt (Gegenrichtung)	6 (2) Fahrten		
		3 Fahrten SV		
982	Walsdorf - Stegaurach - Pettstadt - Hirschaid und zurück	2 Fahrten SV	-	-
983	Bamberg - Hirschaid - Frensdorf - Sambach Steppach - Mühlhausen - Höchststadt (Aisch) (Gegenrich- tung)	3 Fahrten	-	-
		3 (1) Fahrten SV		
985	Prölsdorf – Burgebrach	1 Fahrt Mo+Do nach Bedarf	-	-
986	Walsdorf – Burgebrach	1 Fahrt Di+Do nach Bedarf	-	-
988	Stegaurach - Lisberg - Schönbrunn - Ebrach (Gegenrichtung)	5 (8, davon 2 nur Do) Fahrten SV		
989	Bamberg - Walsdorf - Rauhenebrach/Oberaurach (Ge- genrichtung)	15 (16) Fahrten	1 Fahrt	-
		2 Fahrten SV		
990	Steigerwald-Express Bamberg / Hirschaid - Frensdorf - Ebrach / Schlüsselfeld	-	-	6 Fahrten (nur vom 01.05. bis zum 01.11.)
991	Bamberg - Ebrach / Schlüsselfeld – Aschbach (Gegenrichtung)	12 (13) Fahrten	5 (4) Fahrten	-
		10 (12) Fahrten SV		
992	Buchfeld - Schlüsselfeld – Ebrach (Gegenrichtung)	4 (6, davon 2 nur Mo-Do) Fahrten SV	-	-
994	Bamberg - Lisberg – Priesendorf (Gegenrichtung)	7 (8) Fahrten regulär	2 Fahrten	-
		(1 Fahrt SV)		
995	Bamberg - Viereth – Trunstadt (Gegenrichtung)	8 (7) Fahrten	3 (4) Fahrten	-
		3 (2) Fahrten SV		
997 ⁸	Wasserberndorf / Wiesentheid - Ebrach	5 (6) Fahrten SV, davon 1 (2) Fahr- ten Mo-Do	-	-
999	Kleinbirkach - Ebrach	1 (3) Fahrten SV	-	-

Quelle: VGN.de, Fahrplanstand 2017

⁸ Integration der Fahrten in die Linie 999 zum 01.08.2018

Zur Bedienung lokaler Verkehrsbedürfnisse verkehren im Landkreis Bamberg einzelne Bürgerbus-Angebote. Im Laufe des Jahres 2017 wurden die Bürgerbus-Angebote in Königsfeld, Scheßlitz, Stadelhofen, Wattendorf und Zapfendorf sowie der Anruflinien-Verkehr in Ebrach eingestellt.

■ **Tabelle 20: Bürgerbus-Angebote im Landkreis Bamberg**

Linie	Verlauf	Takt		
		Mo – Fr	Sa	So
Bürgerbus Burgebrach/ Schönbrunn	Burgebrach/ Schönbrunn	08-12 und 14-18 Uhr	-	-
Bürgerbus Heiligenstadt i. OFr.	Route 1: Heiligenstadt, Marktplatz – Unterleinleiter – Siegritz – Traindorf – Marktplatz – Grundschule	Di + Do 2 Fahrten	-	-
	Route 2: Heiligenstadt, Marktplatz – Burggrub – Reckendorf – Neudorf – Marktplatz – Grundschule	Di + Do 2 Fahrten	-	-
	Route 3: Heiligenstadt, Marktplatz – Laibarös – Herzogenreuth – Tiefenpözl – Oberngrub – Marktplatz – Grundschule	Di + Do 2 Fahrten	-	-
Bürgerbus Hirschaid	Röbersdorf – Köttmannsdorf – Sassanfahrt – Bahnhof – Baumarkt Bauspezi – Oberfriesen – Luitpoldstraße	Mo + Do 3 Fahrten	-	-
Bürgerbus Viereth- Trunstadt	Weiher – Trunstadt, Ortsmitte – Viereth, Ortsmitte – Trosdorf, Industriegebiet – Bischberg, Ärztehaus	Fr 2 Fahrten	-	-

Quelle: Internetpräsenzen Bürgerbus Heiligenstadt, Bürgerbus Hirschaid, Bürgerbus Viereth-Trunstadt, Stand 11.2017

3.3.2 Freizeitlinien

Im Landkreis Bamberg verkehren saisonal zwei Freizeitverkehre entlang touristisch bedeutsamer Routen im Zeitraum 01.05.-01.11. Der Steigerwald-Express verkehrt zusätzlich mit Fahrradanhänger.

■ **Tabelle 21: Freizeitlinien im Landkreis Bamberg**

Linie	Verlauf	Takt			Anmerkung
		Mo-Fr	Sa	So	
990 Steigerwald-Express	Bamberg/Hirschaid – Frensdorf – Schlüsselfeld/Ebrach	-	-	6 Fahrtenpaare	verkehrt mit Fahrradanhänger am Bus, verkehrt 01.05.-01.11
230 Brauereien-Wander-Express	Ebermannstadt – Heiligenstadt – Aufseß – Hollfeld	-	3 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare	verkehrt 01.05.-01.11.
Baumwipfelpfad-Express	Prichenstadt – Ebrach	-	-	3 Fahrtenpaare	verkehrt 01.05.-01.11.

Quelle: VGN.de, Fahrplanstand 2017

3.4 Radverkehr

Das Freizeit- Alltagsradwegenetz im Landkreis Bamberg wurde seit dem Jahr 2011 auf Basis des radtouristischen Entwicklungs- und Vermarktungskonzepts weiterentwickelt (siehe Kapitel 2.1). Es umfasst rund 600 km ausgewiesene Radwege.

Mit Stand 1. Quartal 2017 sind 60 öffentlich zugängliche E-Ladestationen eingerichtet. Der stetige Ausbau der Lademöglichkeiten ist auch unter Einbindung privater und touristischer Einrichtungen geplant.

3.4.1 Radwegenetz

Eine Übersicht über die bestehenden Freizeitwege im Landkreis Bamberg geben Tabelle 22 und Abbildung 5. Das ausgewiesene Alltagswegenetz ist in weiten Teilen des Landkreises, auch aufgrund der Topografie, nur in Abschnitten ausgebaut (siehe Karte 9 Alltagsradwegenetz).

■ **Tabelle 22: Freizeitwegenetz im Landkreis Bamberg**

Name	Verlauf
2Franken-Radweg	Pettstadt, Frensdorf, Burgebrach, Burgwindheim, Ebrach, Gerolzhofen, Volkach und Würzburg
Aischtalradweg	Rothenburg – Frankenhöhe - Windsheimer Bucht – Aischgrund – Altendorf – MainDonau-Kanal – Bamberg
Brauerei- und Bierkellertour	östlichen Steigerwald und die Fränkische Schweiz, durch das Main- und Regnitztal und deren Nebentäler
Burgenstraßen-Radweg	Mannheim – Nürnberg – Bamberg – Coburg – Prag Regionaler Teilabschnitt: Aufseß – Heiligenstadt – Litzendorf – Memmelsdorf – Bamberg – Hallstadt – Kemmern – Breitengüßbach – Baunach – Reckendorf – Rentweinsdorf - Seßlach – Coburg – Lichtenfels
Erlebnistour Aurachtal	Trabelsdorf – Lisberg – Kolmsdorf – Zettelsdorf – Walsdorf – Mühlendorf – Stegaurach – Debing – Unteraurach – Waizendorf – Höfen
Fürstbischöfliche Tour	Bamberg – Walsdorf – Burgebrach – Burgwindheim - Ebrach – Schlüsselfeld – Pommersfelden – Hirschaid – Altendorf – Buttenheim – Forchheim – Ebermannstadt - Heiligenstadt – Königsfeld – Stadelhofen – Scheßlitz – Memmelsdorf – Bamberg
Hochweg Fränkische Schweiz	Bamberg – Bayreuth
Höhensteigerwald-Radweg	Sand a. Main – Bad Windsheim
Main Coburg Tour	Bamberg – Hallstadt – Kemmern – Breitengüßbach – Rattelsdorf – Mürsbach – Seßlach – Coburg – Bad Rodach – Neustadt b. Coburg – Kronach – Lichtenfels – Bad Staffelstein – Zapfendorf – Ebing – Rattelsdorf – Breitengüßbach – Kemmern – Hallstadt – Bamberg
MainRadweg – Regionaler Teilausschnitt: Frankens Klassiker	Lichtenfels - Bad Staffelstein - Ebensfeld - Zapfendorf - Ebing - Rattelsdorf - Breitengüßbach - Kemmern - Hallstadt - Bamberg - Bischberg - Viereth/Trunstadt – Haßfurt - Schweinfurt
Maintal-Leinleitertal Radweg	Ebermannstadt - Heiligenstadt – Oberleinleiter - Laibarös – Poxdorf - Ludwag - Scheßlitz – Burgellern – Roschlaub - Kleukheim - Bad Staffelstein
Obere Aurach Radweg	Bamberg, Stegaurach, Mühlendorf, Walsdorf, Trabelsdorf, Priesendorf, Kirchaich, Trossenfurt, Unterschleichach, Zell am Ebersberg.
Radroute Bamberg-Bad Königshofen	Bamberg – Bad-Königshofen

Name	Verlauf
Radrunde Oberfranken	Bamberg – Coburger Land – Seßlach – Wildpark Tambach – Coburg – Bad Rodach – Neustadt – Kronach – Bad Steben – Höllental – Forchheim – Burgebrach - Bamberg
Radweg "Vom Main zur Aurach"	Viereth – Herzogenaurach
Radweg "Vom Main zur Regnitz"	Wiesenbronn . Hirschaid
Radweg Bamberg-Höchstadt	Bamberg – Höchstadt
Radweg Vom Main zur Zenn	Viereth – Neuhof a. d. Zenn
Rauhe Ebrach Radweg	Bamberg/ Strullendorf am Main Donau Kanal - Gerolzhofen
RegnitzRadweg – Kanalroute	Nürnberg – Fürth – Erlangen – Möhrendorf – Hausen – Forchheim – Neuses – Altendorf – Hlrschald – Strullendorf – Bamberg – Bischberg
RegnitzRadweg – Talroute	Nürnberg – Fürth – Erlangen – Möhrendorf – Baiersdorf – Hausen – Forchheim – Eggolsheim – Buttenheim – Altendorf – Seussling – Sassanfahrt – Pettstadt – Bamberg
Rennweg	Hallstadt/ Mainbrücke – Bad Königshofen
Rodach-Itzgrund Radweg	Rattelsdorf – Coburg – Meeder – Bad Rodach
Thermentour	Bayreuth – Obernsees – Hollfeld – Stadelhofen – Schederndorf – Rothmannsthal – Bad Staffelstein – Seßlach – Bad Colberg – Bad Rodach
Weinradweg am Main	Hallstadt, Mainbrücke – Zeil a. Main

Quelle: Landratsamt Bamberg

■ **Abbildung 5: Touristisches Radwegenetz im Landkreis Bamberg**



Quelle: Landkreis Bamberg, vianovis GmbH; Stand Mai 2017

3.4.2 Radwegenetz und E-Lademöglichkeiten in den Städten und Gemeinden

Im Landkreis Bamberg existieren bereits zahlreiche Einrichtungen einer Ladeinfrastruktur, die die Nutzungsbedingungen von E-Bikes und Pedelecs verbessern, in dem der Aktionsradius vergrößert werden kann. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die bestehenden Angebote und infrastrukturelle Ausstattung in den Kommunen. Abgebildet sind zudem Ortsteile, die nach dem GIS-Tourenportal des Landkreises Bamberg durch ausgewiesene Radwege angebunden sind. In Anhang II sind die teilräumlichen Situationen in den einzelnen Gemeinden abgebildet.

■ **Tabelle 23: Ortsteile ohne Anschluss an das ausgewiesene Radwegenetz und Anzahl der E-Bike-Lademöglichkeiten**

Gemeinde	Ortsteile ohne Anschluss an das ausgewiesene Radwegenetz	Anzahl der E-Bike-Lademöglichkeiten
Altendorf	-	Altendorf
Baunach	Daschendorf, Leucherhof	Baunach (4x)

Gemeinde	Ortsteile ohne Anschluss an das ausgewiesene Radwegenetz	Anzahl der E-Bike-Lademöglichkeiten
Bischberg	Trosdorf, Tütschengereuth, Weipelsdorf	Bischberg (2x), Tütschengereuth
Breitengüßbach	Hohengüßbach, Leimershof	Breitengüßbach, Leimershof
Burgebrach	Oberköst	Ampferbach, Burgebrach, Mönchsambach, Stappenbach (2x)
Burgwindheim	-	-
Buttenheim	-	Buttenheim (2x)
Ebrach	-	Ebrach
Frensdorf	Untergreuth	Frensdorf, Hermsdorf
Gerach	Gerach, Mauschendorf	Gerach
Gundelsheim	-	Gundelsheim
Hallstadt	-	Dörfleins, Hallstadt
Heiligenstadt	-	Trandorf
Hirschaid	Friesen	Hirschaid (4x), Röbersdorf, Sassanfahrt
Kemmern	-	Kemmern
Königsfeld	-	-
Lauter	-	-
Lisberg	-	-
Litzendorf	-	Litzendorf, Lohndorf
Memmelsdorf	Kremmeldorf, Schmerldorf	Meedensdorf, Memmelsdorf (3x), Lichteneiche
Oberhaid	-	Unterhaid
Pettstadt	-	-
Pommersfelden	Schweinbach	Steppach
Priesendorf	-	Priesendorf
Rattelsdorf	-	Ebing
Scheßlitz	Köttensdorf, Kübelstein, Peulendorf, Pünzdorf, Schweisdorf, Windischletten, Würgau	Scheßlitz (3x), Würgau
Schlüsselfeld	-	Schlüsselfeld (3x), Thüngfeld
Schönbrunn	-	Schönbrunn (2x)

Gemeinde	Ortsteile ohne Anschluss an das ausgewiesene Radwegenetz	Anzahl der E-Bike-Lademöglichkeiten
Stadelhofen	Hohenhäusling, Pfaffendorf, Steinfeld, Untersteinfeld, Wotzendorf	Steinfeld
Stegaurach	-	Waizendorf
Strullendorf	-	Geisfeld, Roßdorf a. Forst, Strullendorf (2x)
Viereth-Trunstadt	Stückbrunn	Viereth
Walsdorf	-	-
Wattendorf	Bojendorf, Schneeberg, Wattendorf,	-
Viereth-Trunstadt	Stückbrunn	Viereth
Zapfendorf	Kirchsulletten , Lauf, Oberleiterbach, Oberoberndorf, Reuthlos, Roth, Sassendorf,	Kirchsulletten, Zapfendorf

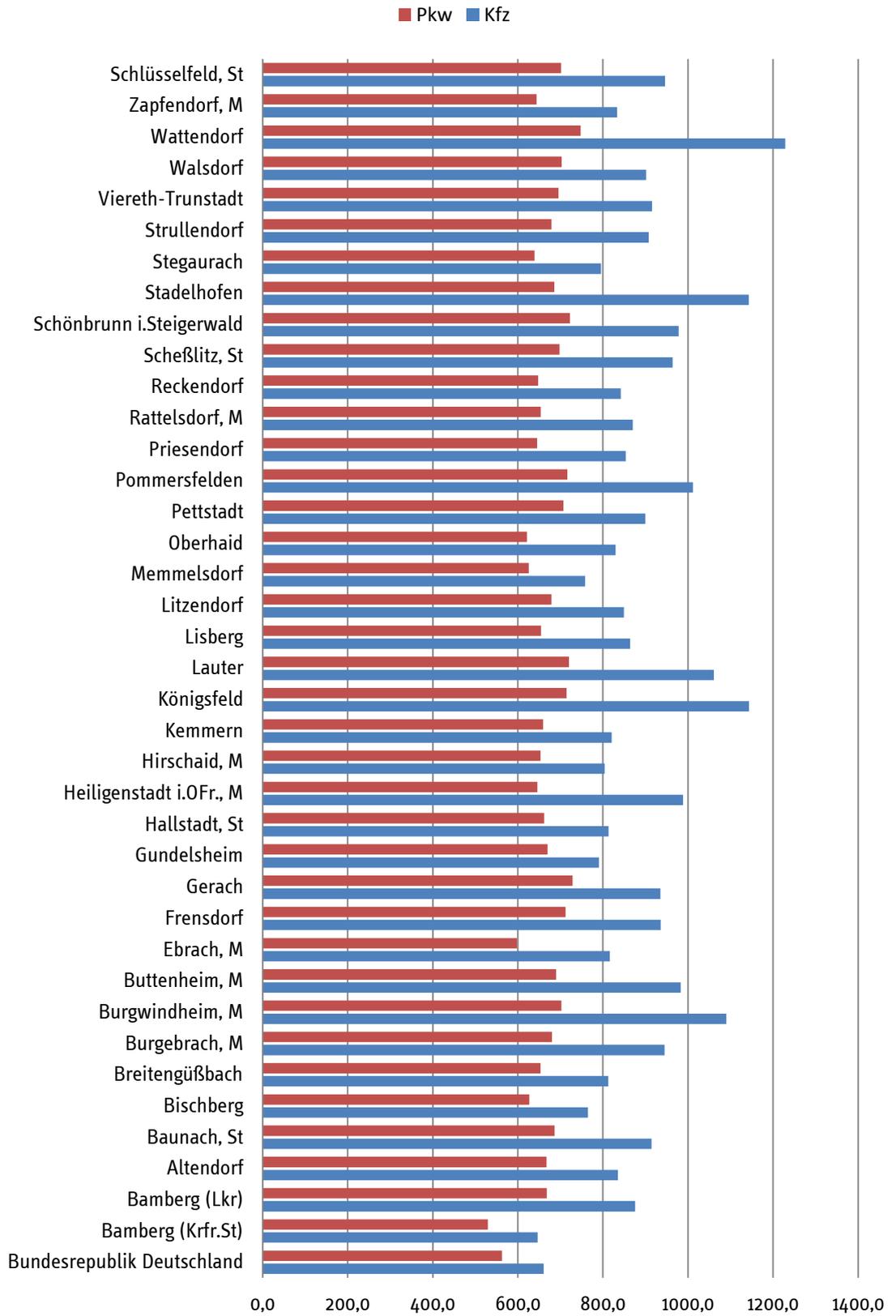
Quelle: Landratsamt Bamberg, Stand Mai 2017

3.5 Motorisierter Individualverkehr

Der Bestand an Kfz-Fahrzeugen im Landkreis Bamberg liegt mit rund 876 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner deutlich über dem bundesdeutschen Schnitt von rund 661 und dem der Stadt Bamberg von rund 647 Kfz-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner. Auch im Vergleich mit vergleichbaren ländlich strukturierten Regionen ist der Kfz-Anteil im Landkreis Bamberg überdurchschnittlich hoch. Zu Kraftfahrzeugen zählen nach Straßenverkehrsgesetz (StVG) alle durch Maschinenkraft bewegten Landfahrzeuge wie Pkw, Lkw, Nutzfahrzeuge oder auch Krafträder.

Auch der Anteil an Pkw je 1.000 Einwohner liegt mit rund 668 über dem bundesdeutschen Schnitt (rund 563) sowie den rund 530 Pkw je 1.000 Einwohnern in der Stadt Bamberg. Durch die disperse Siedlungsstruktur des ländlich geprägten Landkreises wird der Pkw auch mangels zuverlässiger Mobilitätsalternativen für viele Wege eingesetzt.

■ **Abbildung 6: Kfz- und Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner zum 01.01.2016**



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt: Kraftfahrzeugbestand: Gemeinden, Fahrzeugart, Stichtag 01.01.2016; Statistik Bayern: Bevölkerung nach Gemeinden, Stichtag 31.12.2015

3.5.1 Straßennetz

Große Teile der Durchgangsverkehre durch den Landkreis Bamberg verlaufen über die Bundesautobahnen BAB 3, 70 und 73. Das Straßennetz ist zudem durch 5 Bundesstraßen und 55 Staats-/Kreisstraßen gekennzeichnet. Karte 10 im Kartenband gibt eine Übersicht über die bestehenden Straßen im Landkreis.

3.5.2 E-Ladeinfrastruktur für Pkw

Im Landkreis Bamberg sind mit Stand 1. Quartal 2017 48 öffentlich zugängliche Ladesäulen in Betrieb. Das Ladesäulennetz ist nicht flächendeckend im Landkreis verteilt. In der nachfolgenden Tabelle sind die Städte und Gemeinden aufgeführt, in denen E-Ladesäulen für Pkw installiert sind.

■ **Tabelle 24: Ladesäulen für E-Fahrzeuge**

Standort
Altendorf
Baunach
Bischberg
Breitengüßbach
Burgebrach
Burgwindheim
Buttenheim
Ebrach
Frensdorf
Gundelsheim
Hallstadt
Heiligenstadt
Hirschaid
Königsfeld
Litzendorf
Lisberg
Memmelsdorf
Oberhaid
Pettstadt

Standort
Rattelsdorf
Reckendorf
Scheßlitz
Schlüsselfeld
Schönbrunn
Stadelhofen
Stegaurach
Strullendorf

Quelle: Landratsamt Bamberg, 2017

3.5.3 Park+Ride-Plätze sowie Pendlerparkplätze

Die SPNV-Haltestellen im Landkreis Bamberg sind mit Park+Ride-Anlagen versehen. Die Kapazitäten an diesen P+R-Anlagen sind auf Grundlage der Rückmeldungen der Städte und Gemeinden jedoch teilweise nicht ausreichend. Pendlerparkplätze bestehen in Hirschaid in der Nähe der BAB 73, in Viereth/Trunstadt an der B26, in Stadelhofen in der Nähe der BAB 70, in Breitengüßbach in der Nähe der BAB 73 und in Bamberg Ost an der BAB 73.

Im Stadtgebiet Bamberg existieren P+R-Plätze zum Umstieg auf den Stadtbusverkehr im Bereich Kronacher Straße (für Einpendler aus dem nördlichen und östlichen Landkreisgebiet) sowie im Bereich Heinrichsdamm (für Einpendler aus dem südlichen und südwestlichen Landkreisgebiet).

3.6 Ergänzende Mobilitätsangebote

Weitere ergänzende Mobilitätsangebote im Landkreis sind derzeit:

- Bürgerbusangebote (siehe Kapitel 3.3.1),
- E-Carsharing: Eingeführt zum 1. Mai 2017 sind in Zusammenarbeit zwischen teilnehmenden Kommunen und dem Landkreis in 14 Kommunen E-Autos zur Ausleihe stationiert worden. Diese können per Telefon, E-Mail oder persönlich bei der jeweiligen Kommune gebucht werden. Die Kosten liegen bei 5 Euro/Stunde bis zu einem Tagessatz von 25 Euro.
- Bürgermobil: Ehrenamtliches Fahrangebot mit Pkw in Ergänzung zum ÖPNV für innerörtliche Fahrten. Verkehrt in festgelegten Zeitfenstern mit Tür-zu-Tür-Bedienung. Eine vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches ist notwendig.
- Mitfahrbörsen und -plattformen: Vermittlung von Mitfahrangeboten, vorwiegend privat organisiert.

Eine Übersicht über die bestehenden ergänzenden Mobilitätsangebote je Kommune im Landkreis Bamberg gibt die nachfolgende Tabelle 25: Ergänzende Mobilitätsangebote im Landkreis Bamberg sowie die Karte 11 im Kartenband.

■ **Tabelle 25: Ergänzende Mobilitätsangebote im Landkreis Bamberg**

Kommune	Ergänzendes Mobilitätsangebot	Anmerkung
Altendorf	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Baunach	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Bischberg	Mitfahrplattform (privat organisiert)	
Breitengüßbach	Bürgermobil	
Burgebrach	Bürgerbus (seit 04/2017)	
	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Buttenheim	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Ebrach	Anruflinien-Verkehr (Probetrieb seit 01/2017)	Bis 11/2017
Frensdorf	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	Ab 01.05.2018
Gundelsheim	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Hallstadt	Verleih eines städtisches Fahrzeugs an Vereine	
Heiligenstadt	Bürgerbus	
Hirschaid	Bürgerbus	Bis 31.07.2018
	Ehrenamtsbörse für Arztfahrten	
	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Königsfeld	Bürgerbus (Testphase 01.03. – 31.08.2017)	Nach Ende der Testphase eingestellt
Lisberg	Mitfahrgemeinschaften (privat organisiert)	
Litzendorf	Fahr mit (Mitfahrplattform)	
	Edeka Einkaufsflitzer	
Memmeldorf	Bürger-Einkaufsbus	

Kommune	Ergänzendes Mobilitätsangebot	Anmerkung
Oberhaid	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Pettstadt	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Priesendorf	Kostenlose Seniorenbeförderung	
Rattelsdorf	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Scheßlitz	Bürgerbus (Testphase 01.03. – 31.08.2017)	Nach Ende der Testphase eingestellt
	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Schlüsselfeld	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Schönbrunn	Bürgerbus (seit 04/2017)	
Stadelhofen	Bürgerbus (Testphase 01.03. – 31.08.2017)	Nach Ende der Testphase eingestellt
Stegaurach	Bürgerbus (geplant)	
Strullendorf	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	
Viereth-Trunstadt	Bürgerbus (Testphase 2016 – 2018)	Bis 01.03.2018
	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	Bis 30.04.2018
Wattendorf	Bürgerbus (Testphase 01.03. – 31.08.2017)	Nach Ende der Testphase eingestellt
Zapfendorf	Bürgerbus	Bis 31.07.2017
	E-Carsharing (mit Landkreis Bamberg)	

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2017, teilweise aktualisiert

4 Strategische Leitziele für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung im November 2016 wurden die nachfolgenden Leitziele für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes vorgestellt und abgestimmt.

Für den Landkreis Bamberg wird mit dem Mobilitätskonzept ein verständliches Mobilitätsangebot und Bedienungsmodell angestrebt. Dieses hierarchische Modell gliedert sich in verschiedene Bedienungsebenen, deren Ausprägung je nach Bedarf zeitlich und räumlich variieren. Wesentliche Zielsetzungen sind dabei:

- die Einführung von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten im Landkreis, um die Daseinsvorsorge für verschiedene Zielgruppen in den für diese jeweils relevanten Verkehrszeiten zu gewährleisten, eine Verbesserung der Erreichbarkeit der relevanten Ziele zu erreichen sowie die Umsetzung der verkehrlichen und ökologischen Zielsetzungen des Landkreises nachhaltig zu verfolgen,
- die Verbesserung der Fahrgastinformation und Kommunikation mit verständlichen und aktuellen Fahrplänen (u. a. mögliche Vertaktung, einheitliche Linienführung),
- der Einsatz moderner, fahrgast- und umweltfreundlicher Fahrzeuge,
- die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und eines finanziellen Rahmens für die Umsetzung des Konzepts (u. a. Prüfung tarifliche Maßnahmen, Festlegung Erprobungszeitraum und Mindestgrenzen) sowie
- die Erarbeitung eines Zeit- und Umsetzungsplans mit Handlungsempfehlungen und Prioritätenreihung für die weiteren Schritte.

Mit der Gründung einer Klimaallianz am 23.09.2008 zwischen Landkreis und Stadt Bamberg geht die Zielstellung einher, für den Gesamt- und den Stadt-Umland-Verkehr die CO₂-Emissionen um 25 % bis ins Jahr 2020 zu reduzieren. Hierzu wird eine Verringerung des PKW-Aufkommens durch Erhöhung des Mitfahreranteils bzw. durch Umstieg auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) angestrebt.

Um diesen Zielen gerecht zu werden, setzt sich der Landkreis zum Ziel, durch entsprechende Maßnahmen eine Veränderung des Modal Split zu Gunsten der PKW-Mitfahrer sowie der Mobilitätsangebote im Bereich des zu-Fuß-Gehens, des Radfahrens und der verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen.

4.1 Ableitung der Handlungserfordernisse

Abgeleitet aus den Rahmenbedingungen, den bereits erarbeiteten Planungsgrundlagen und der Analyse der raumstrukturellen und verkehrlichen Gegebenheiten im Landkreis Bamberg erfolgt eine zielgerichtete Ableitung der wesentlichen Handlungserfordernisse für die nachfolgende Strukturierung und Ausgestaltung des Maßnahmenkonzeptes.

ÖPNV-Angebot im Regionalbusverkehr

Das ÖPNV-Angebot im Regionalbusverkehr weist derzeit keine Strukturierung und Hierarchisierung entsprechend der verkehrlichen Bedeutung einer Relation auf. Von den Zentren im Landkreis zum Oberzentrum Bamberg sind nur teilweise direkte Verbindungen vorhanden. Die Fahrzeiten sind aber im Vergleich zum Pkw-Verkehr meist deutlich zu lang. Das Bedienungsangebot weist in den Randzeiten, teilweise aber auch im Tagesverkehr, Lücken auf. Zahlreiche kleinere Orte verfügen über keine ausreichende Grundversorgung an Schul- und Ferientagen.

Handlungserfordernisse sind hier:

- Hierarchisierung des Bedienungsnetzes im Landkreis Bamberg im Rahmenkonzept
- Beschleunigung der Regionalbusverkehre auf den wichtigen Korridoren
- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf den Korridoren
- Einrichtung einer Grundversorgung in den kleineren Orten

Fahrzeugqualität im Regionalbusverkehr und Image

Die Fahrzeugqualität im Regionalbusverkehr ist nur auf ausgewählten Relationen als ausreichend zu bezeichnen. Niederflurfahrzeuge sind nur selten im Einsatz. Ein einheitliches Design ist nicht gegeben. Die Fahrgastinformation am Fahrzeug ist für Neukunden schwer verständlich, im Fahrzeug fast nicht vorhanden. Das Image des Regionalbusses ist im Vergleich zum Stadtbusangebot in den Stadt-Umland-Gemeinden schlecht.

Handlungserfordernisse sind hier:

- Verbesserung des Image des Regionalbusverkehrs durch einheitliches Design und offensive Vermarktung
- Verbesserung der Fahrzeugqualität (auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit)
- Verbesserung der Fahrgastinformation am und im Fahrzeug

Alltagsradverkehr

Das Radwegenetz des Landkreises Bamberg hat mit der Neustrukturierung des Freizeitnetzes eine Aufwertung hinsichtlich der Wegeführung erfahren. Eine Attraktivierung des Radwegenetzes für den Freizeitverkehr wurde bereits umgesetzt. Das Radwegenetz für Alltagsnutzer im Landkreis ist auf einigen Strecken bereits attraktiv, es fehlt aber ein zusammenhängendes Wegenetz mit sicherer und direkter Wegeführung für diese Zielgruppe mit entsprechender Infrastruktur, Information, Vermarktung und Wegweisung sowie Verknüpfungen.

Das Fahrrad ist insbesondere im Bereich geringer Siedlungsdichte als Zubringer zum ÖPNV von Bedeutung. Die Verknüpfungspunkte sind mit sicheren Abstellanlagen auszustatten, die modulare Ergänzung um weitere Mobilitätsangebote ist zu fördern, um intermodale Verkehrsangebote in Attraktivität und Komfort zu fördern.

Handlungserfordernisse sind hier:

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Alltagsradfahrer
- Stärkung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV
- flächendeckende Schaffung sicherer Abstellanlagen

Elektromobilität

Der Landkreis Bamberg hat mit seinem Ausbauprogramm der Elektromobilität bereits ein wichtiges Ziel erreicht: Die Sichtbarmachung und damit auch die Möglichkeit der Nutzung alternativer Mobilitätsangebote auch in Gemeinden im ländlichen Raum. Diese Anstrengungen sind zu verstetigen und auszuweiten, sowohl im Bereich der Elektromobilität als auch bei der Umsetzung weiterer umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsangebote und deren digitaler Verbreitung. Weitere innovative Ansätze wie die Einrichtung von Modellräumen für Experimentierfelder z. B. zum autonomen Fahren sollten dabei berücksichtigt werden.

Handlungserfordernisse sind hier:

- Verstetigung und Ausweitung der Maßnahmen im Bereich Elektromobilität
- Voraussetzungen für Modellräume für innovative Mobilitätsangebote schaffen
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Alltagsradfahrer
- Einrichtung eines umfangreichen, aktuellen digitalen Informationsangebots

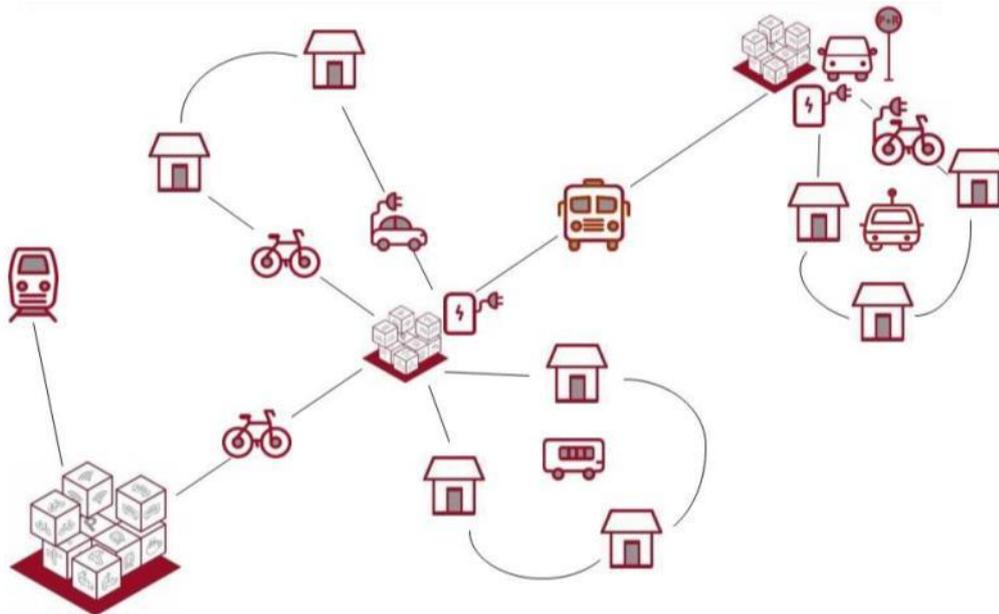
4.2 Entwicklung der Themenfelder im Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept gliedert sich auf Basis der abgeleiteten Handlungserfordernisse in folgende Themenfelder, in denen wiederum verschiedene Maßnahmenbausteine beschrieben sind:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- Einrichtung von Zubringer- und Shuttleverkehren
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr
- Stärkung der E-Mobilität
- Ausbau der Infrastruktur und Schnittstellen
- Ausbau des Mobilitätsmanagements im Landkreis: Einrichtung einer Koordinationsstelle, Verbesserung der Information, Kommunikation und Digitalisierung
- Einrichtung von Modellräumen und Experimentierfeldern

Die Maßnahmenbausteine in den unterschiedlichen Themenfeldern sind auf eine integrierte Umsetzung ausgerichtet (siehe Abbildung 7 für eine Prinzipskizze), um durch das Zusammenspiel ein umweltfreundliches und leistungsstarkes Mobilitätsangebot im Landkreis Bamberg zu schaffen. Rückgrat des Systems sind die Korridore des regionalen ÖPNV mit Ausrichtung auf den SPNV. An zentralen Verknüpfungspunkten erfolgt die Bündelung multimodaler Mobilitätsangebote, die spezifisch auf die jeweiligen Rahmenbedingungen modular anzupassen sind.

■ **Abbildung 7: Schematische Darstellung des integrierten Mobilitätsangebots im Landkreis Bamberg**



5 Maßnahmenkonzept

Im Maßnahmenkonzept sind die einzelnen Maßnahmenbausteine, gegliedert nach den Themenfeldern, dargestellt.

5.1 Themenfeld: Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Das Rückgrat des öffentlichen Mobilitätsangebotes stellt der öffentliche Personennahverkehr auf den wichtigen Korridoren im Landkreis Bamberg dar. Dies sind neben den Schienenstrecken, die von Bamberg Richtung Erlangen / Nürnberg, Schweinfurt und Lichtenfels / Ebern verlaufen, die Busverkehre auf den weiteren Korridoren des Rahmenkonzepts.



Der Stärkung des Regionalbusverkehrs mit einer Überplanung des Liniennetzes und einer Verdichtung des Bedienungsangebotes sowie der Ausweitung der Bedienungszeiten kommt dabei eine wesentliche Bedeutung zu.

Weitere wichtige Maßnahmenbausteine sind ein einheitliches Fahrzeugdesign sowie die Verbesserung der Fahrzeugqualität, die Gewährleistung einer guten Anschlussqualität sowie die Überprüfung und Flexibilisierung des Schulverkehrs.

Als weiteres Themenfeld werden die Zubringer- und Shuttleverkehre behandelt. Diese sind für die lokalen Verkehre in den Erschließungsbereichen vorgesehen und verknüpfen daher die örtlichen Mobilitätsbedürfnisse an definierten Verknüpfungspunkten mit den Regionalbusverkehren auf den verschiedenen Korridoren.

Rahmenkonzept für den ÖPNV

Aufbauend auf der siedlungsstrukturellen Gliederung, den Pendlerrelationen und den bestehenden Angeboten und Angebotslücken wird ein Rahmenkonzept für den ÖPNV im Landkreis Bamberg abgeleitet. Hierzu werden die verfügbaren quantitativen Basisdaten (Ortskategorien mit Einwohnerzahlen, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendler) verwendet für die Bewertung der Relationen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Landkreises sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Kreises. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass mit der Darstellung und Verwendung der Pendlerdaten nur ein Teil der Potenziale zwischen zwei Orten quantitativ ableitbar ist. Weitere Mobilitätswege z. B. im Versorgungs- und Freizeitverkehr sowie Schülerrelationen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Festlegung der Verkehrskorridore, auch wenn für diese Wege nur eingeschränkt Daten vorliegen. Hierzu erfolgt bei den relevanten Verbindungen eine qualitative Einschätzung und Bewertung, sofern keine aussagekräftige Datengrundlage herangezogen werden kann. Im Kartenband ist die Übertragung in Verkehrskorridore dargestellt.

Für die Kategorisierung der Verkehrskorridore wird für den Landkreis Bamberg nachfolgende Differenzierung vorgenommen:

■ **Tabelle 26: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz**

Korridorkategorie	Charakterisierung
1. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z. B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren • Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
2. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen, z. B. Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Oberzentren und zwischen Mittel- und Grundzentren
3. Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenzten Nachfragepotenzial
Zubringerverkehre	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungsverkehre innerhalb von Städten und Gemeinden, die als Zubringer zu Verknüpfungspunkten der regionalen Korridore dienen. Bedienung erfolgt durch bedarfsorientierte Mobilitätsangebote und Nahmobilität

Das Rahmenkonzept ist im Kartenband dargestellt. Zusätzlich sind die Einwohner, die im Erschließungsbereich der Bedienungskorridore liegen sowie die Auspendler je Korridor abgebildet (siehe Karten 12-15).

Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So / FT)

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die nachfolgenden Verkehrszeiten greifen den Entwurf des VGN aus April 2016 für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf.

■ **Tabelle 27: Definition der Verkehrszeiten im Landkreis Bamberg**

Verkehrstag	Zeitfenster	Abk.	Verkehrszeit
Montag-Freitag	05:00 – 06:00 Uhr	SVZ I	Schwachverkehrszeit
	06:00 – 08:00 Uhr	HVZ I	Hauptverkehrszeit
	08:00 – 12:00 Uhr	NVZ I	Normalverkehrszeit
	12:00 – 13:45 Uhr	HVZ II	Hauptverkehrszeit
	13:45 – 15:30 Uhr	NVZ II	Normalverkehrszeit
	15:30 – 18:30 Uhr	HVZ III	Hauptverkehrszeit
	18:30 – 20:30 Uhr	NVZ III	Normalverkehrszeit
	20:30 – 00:00 Uhr	SVZ II	Schwachverkehrszeit
Samstag	07:00 – 18:30 Uhr	NVZ	Normalverkehrszeit
	18:30 – 00:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit
Sonn- und Feiertag	08:30 – 23:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit

Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters) und Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von Bedeutung.

Die Bedienungsqualität gilt im gesamten Kreis auf den jeweils definierten Relationen im regionalen Liniennetz. Die formulierte Bedienungsqualität greift das von der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung empfohlene und dem VGN 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 sowohl aus dem Fahrplanangebot (Bus und Bahn) einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann.

Für den Kunden ist ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans. Gleichzeitig ist ein fester Takt bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Landkreis Bamberg ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60- bzw. 30-Minuten-Takt vorherrschend. Wegen der leichten Merkbarkeit des Angebotes ist daher auch im Busnetz das Taktraster von 30 / 60 / 120 Minuten beizubehalten bzw. weiterzuentwickeln.

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 Taktverdichtung kommt, also das z.B. in einem von zwei im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien im bedienten Streckenabschnitt die Linien um 30 Minuten versetzt verkehren, sodass ein 30-Minuten-Takt besteht. Bei einer Linien-Bedienung im 120-Minuten-Takt ist bei der Planung besonderes Augenmerk auf Anschlüsse zu legen, um z.B. den Umstieg zwischen zwei im 120-Minuten-Takt verkehrenden Linien zu

gewährleisten. In der folgenden Tabelle werden die Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Bamberg definiert:

■ **Tabelle 28: Bedienungsqualität für den Landkreis Bamberg**

Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienug (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ Mo-Fr: 06:00 – 08:00 Uhr Mo-Fr: 12:00 – 13:45 Uhr Mo-Fr: 15:30 – 18:30 Uhr	NVZ Mo-Fr: 08:00 – 12:00 Uhr Mo-Fr: 13:45 – 15:30 Uhr Mo-Fr: 18:30 – 20:30 Uhr Sa. 07:00 – 18:30 Uhr	SVZ Mo-Fr: 05:00 – 06:00 Uhr Mo-Fr: 20:30 – 00:00 Uhr Sa: 18:30 – 00:00 Uhr So: 08:30 – 23:00 Uhr
Korridor 1. Kategorie	T 30	T 30	T 60
Korridor 2. Kategorie	T 60	T 60	Bedarfsorientiert
Korridor 3. Kategorie	T 120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Zubringerverkehre	4-6 Fahrtenpaare		

Relationen nach Korridorkategorien

Zur Konkretisierung des Rahmenkonzeptes sind die einzelnen Relationen und Erschließungsbereiche in der Karte Hauptlinienwege nach Korridorkategorie dargestellt. Die Relation Bamberg – Litzendorf ist durch das zu erwartende Fahrgastpotenzial in der HVZ der Kategorie 1 zugeordnet, in den weiteren Tageszeiten erfolgt die Bedienung gemäß Kategorie 2. Die Relation Bamberg – Frensdorf – Hirschaid entspricht in der HVZ der Kategorie 2 als Zu-/Abbringer zum SPNV-Haltepunkt in Hirschaid. Tabelle 29: ÖPNV-Relationen in den Korridoren und die Karte Korridore und Erschließungsbereiche im Kartenband zeigen die Korridore auf.

■ **Tabelle 29: ÖPNV-Relationen in den Korridoren**

Korridorkategorie	Relation
Kategorie 1	Bamberg – Bischberg
	Bamberg – Hallstadt
	Bamberg – Memmelsdorf
	Bamberg – Stegaurach
Kategorie 1/2	Bamberg – Litzendorf
Kategorie 2	Bamberg – Hirschaid (-Erlangen/ Nürnberg)
	Bamberg – Oberhaid (-Haßfurt – Schweinfurt)
	Bamberg – Breitengüßbach (-Lichtenfels/ Ebern)
	Bamberg – Burgebrach

Korridor-kategorie	Relation
	Bamberg – Pettstadt
	Bamberg - Frensdorf
	Bamberg - Gundelsheim
	(BA-) Memmelsdorf - Scheßlitz
	(BA-) Stegaurach – Lisberg
	(BA-) Bischberg – Viereth-Trunstadt
	(BA-) Hallstadt – Breitengüßbach
Kategorie 2/3	(BA-) Frensdorf – Hirschaid
Kategorie 3	(BA-) Breitengüßbach – Rattelsdorf – Ebing
	Baunach – Lauter
	Reckendorf – Gerach
	(BA-) Scheßlitz – Wattendorf
	(BA-) Scheßlitz – Stadelhofen / - Steinfeld (-Hollfeld)
	(BA-) Scheßlitz – Königsfeld (-Hollfeld)
	(BA-) Litzendorf – Schammelsdorf/ - Melkendorf
	(BA-) Strullendorf – Heiligenstadt (-Ebermannstadt/Forchheim)
	Hirschaid – Seigendorf – Buttenheim – Altendorf – Hirschaid
	Hirschaid – Pommersfelden – Schlüsselfeld (-Höchst a.d. Aisch)
	(BA-) Burgebrach – Ebrach (-Volkach)
	(BA-) Burgebrach – Schlüsselfeld – Aschbach
	Burgebrach – Schönbrunn i.Stw. – Lisberg (-BA)
	(BA-) Bischberg - Priesendorf

Die vorgenannten Bestandteile des Rahmenkonzeptes werden mit den folgenden Maßnahmenbausteinen weiter konkretisiert.

5.1.1 Umsetzung des Rahmenkonzeptes und somit Stärkung des Regionalbusverkehrs

Umsetzung des Rahmenkonzeptes und somit Stärkung des Regionalbusverkehrs	
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Neuordnung des Liniennetzes und des Bedienungsangebotes auf den Korridoren der Kategorien 1 – 3 (siehe Karte Rahmenkonzept) ■ Einrichtung möglichst direkter und damit schneller Linien und Fahrten zwischen den Zentren des Landkreises und dem Oberzentrum Bamberg sowie zu weiteren SPNV-Haltepunkten im Landkreis ■ 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) ■ 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 (und weiteren Haltepunkten) mit dem RegionalExpress von/nach Erlangen / Nürnberg ■ Umsetzung auf den Korridoren (1.-3. Kategorie) im ÖPNV vorrangig im Linienverkehr, in den Randzeiten und auf einzelnen schwächer nachgefragten Abschnitten auch als bedarfsgesteuerte Bedienungsformen ■ Überprüfung der teilweise parallel verlaufenden bestehenden Stadtbuslinien hinsichtlich der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile des jeweiligen Angebotes und Abstimmung eines integrierten Regionalbus- und ggf. Stadtbusangebotes für die Stadt-Umland-Gemeinden
Anwendung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Detailarbeiten und Abstimmung zur landkreisweiten Überplanung nach Beschluss des gemeinsamen NVP Landkreis und Stadt Bamberg 2018/2019 ■ Umsetzung des Liniennetzes und des Bedienungsangebotes im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes zum Sommer 2024

Steckbriefe zum Bedienungsangebot auf den einzelnen Abschnitten nach Verkehrszeiten, der Verknüpfung mit weiteren Linien des ÖPNV und des SPNV sind im Anhang III aufgeführt. Zusätzlich sind die aktuellen Bestandslinien den Abschnitten zugeordnet.

5.1.2 Einheitliches Fahrzeugdesign

Einheitliches Fahrzeugdesign
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Auf den Regionalbusverkehren der Kategorien 1 bis 3 werden sukzessive einheitliche Anforderungen an das Fahrzeugdesign umgesetzt (Ausnahmen können für nur vereinzelt, insbesondere im Schülerverkehr eingesetzte Fahrzeuge vorgesehen werden) ■ Grundlage hierfür sind die Vorgaben des VGN zum Fahrzeugdesign. Eine landkreisspezifische Farbgebung der Fahrzeuge (umlaufender Farbstreifen) erhöht die Identifikation der Fahrgäste sowie der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises mit ihrem Regionalbusangebot.
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung auf allen Regionalbuslinien, die die Korridore der Kategorien 1 bis 3 befahren, im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes zum Sommer 2024

5.1.3 Fahrzeugstandards ÖPNV

Fahrzeugstandards ÖPNV
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Auf den Regionalbusverkehren der Kategorien 1 bis 3 werden sukzessive verbesserte Fahrzeugqualitäten umgesetzt (Ausnahmen können für nur vereinzelt, insbesondere im Schülerverkehre eingesetzte Fahrzeuge vorgesehen werden). ■ Grundlage hierfür sind die Vorgaben des VGN zur Fahrzeugausstattung. Die Qualitäten beinhalten u. a. Vorgaben zum niederflurigen Ein- und Ausstieg, der Vorhaltung einer ausreichend dimensionierten Mehrzweckfläche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren, Fahrrädern etc. sowie Vorgaben zur Fahrgastinformation in den Fahrzeugen (ggf. auch Kontrolle von E-Tickets). ■ Die Verbesserung der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Barrierefreiheit ist bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Die weiteren Ausstattungsmerkmale erhöhen den Beförderungskomfort für die Fahrzeuge. Ziel ist hier, eine vergleichbare Fahrzeugqualität zu den auf den bestehenden Stadtbuslinien eingesetzten Bussen zu erreichen. Dies beinhaltet auch die Ausstattung mit den erforderlichen Betriebsleitsystemen für eine Ansteuerung der LSA-Anlagen im Stadtgebiet Bamberg.

Anwendung

- Detailarbeiten und Abstimmung zur landkreisweiten Überplanung nach Beschluss des gemeinsamen NVP Landkreis und Stadt Bamberg 2018/2019
- Umsetzung auf allen Regionalbuslinien, die die Korridore der Kategorien 1 bis 3 befahren, im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes zum Sommer 2024

5.1.4 Gewährleistung Anschlussmobilität

Gewährleistung der Anschlussmobilität

Beschreibung

- Mit dem dargestellten hierarchischen Bedienungsangebot der Korridorbedienung und der lokalen Bedienung der Erschließungsbereiche nimmt die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Bedienungsebenen stark an Bedeutung zu. Ferner spielen Anschlüsse zwischen den Busverkehren und dem Schienenverkehr am Bahnhof Bamberg und den weiteren Haltepunkten eine wichtige Rolle z. B. für Pendler, die über die Landkreisgrenzen hinaus fahren.
- Die Gewährleistung von Anschlüssen soll mittels des RBL/ITCS-Systems erfolgen; die hierfür erforderliche Ausstattung ist bereits bei den laufenden Vorabbekanntmachungen im Landkreis verpflichtend. Darüber lässt sich bei Verspätungen eine Anschlusssicherung zwischen einem verspäteten Verkehrsmittel und dem wartenden Anschluss-Verkehrsmittel unternehmensübergreifend herstellen. Insbesondere bei Linien, die nicht in einem dichten Takt verkehren, oder bei Anschlüssen in Randzeiten, ist dies eine wesentliche Verbesserung für die Fahrgäste. Ausnahmen hiervon sind für Fahrzeuge wie Schülerverkehrsverstärker zugelassen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen und nur an Schultagen verkehren.
- Die Verkehrsunternehmen sind ferner zur Teilnahme an DEFAS Bayern-Info verpflichtet, um damit sowohl seine Soll- als auch seine Ist-Fahrplandaten zur Echtzeitinformation für Kunden nutzbar zu machen.

Anwendung

- Bereits bei den aktuellen Vorabbekanntmachungen 2017 berücksichtigt
- Umsetzung auf allen weiteren Regionalbuslinien, die die Korridore der Kategorien 1 bis 3 befahren, im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes zum Sommer 2024

5.1.5 Überprüfung und Flexibilisierung des Schulverkehrs

Überprüfung und Flexibilisierung des Schulverkehrs

Beschreibung

- Der bestehende, in den ÖPNV integrierte Schulverkehr ist auf die vorhandenen Schulanfangszeiten und Schulendzeiten ausgerichtet. Da sich die tatsächlich zu befördernden Schülerzahlen häufig ändern, kann die eingesetzte Fahrzeugzahl mit den Fahrzeugkapazitäten häufig nicht flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen an einem Schulstandort reagieren. Hinzu kommt, dass für einen möglichst wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz Schüler häufig längere Umwege fahren müssen oder auf dem Hin- und Rückweg unterschiedliche Strecken und Linien benutzen, was auch tariflich problematisch ist. Das heutige Liniennetz ist außerhalb des Stadt-Umland-Bereichs sehr stark auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet. Dies führt dazu, dass die befahrenen Linienwege häufig für übrige Fahrgastgruppen wenig attraktiv sind, weil die Fahrzeiten zu den relevanten Zielen und Zentren zu lang dauern.
- Anwendungsfälle in anderen Regionen zeigen, dass bedarfsorientierte Schülerverkehre (mit spezieller Ausrichtung auf die Schulzeiten und Schulstandorte sowie ggf. auch dazugehörige Betreuungseinrichtungen), ggf. auch in Kombination mit entsprechend gestalteten Bürgerbus- oder Rufbusverkehren (z. B. zur Anbindung der relevanten Versorgungseinrichtungen, Arztpraxen, Freizeiteinrichtungen oder Senioreneinrichtungen) in ländlich geprägten Verkehrsräumen eine geeignete Angebotsform sein können.
- Neben dem bereits in den ÖPNV integrierten Schulverkehr existieren in verschiedenen Teilräumen auch freigestellte Schulverkehre. Sofern diese aufgrund ihrer spezifischen Anforderungen (z. B. hinsichtlich eingesetzten Fahrzeugen, Zielgruppe, Schuleinzugsbereich und Schulzeiten) für eine Integration in den ÖPNV geeignet sind und verkehrliche sowie wirtschaftliche Vorteile zu erwarten sind, soll eine Integration im Einzelfall geprüft werden.
- Zu prüfen ist ferner, ob bestehende Leerfahrten im ÖPNV, die z. B. umlaufbedingt für die Anfahrt oder die Abfahrt von Schulstandorten derzeit erforderlich sind, in den Fahrplan aufgenommen und damit für Fahrgäste nutzbar gemacht und somit zusätzliche Fahrtmöglichkeiten angeboten werden können.

Anwendung

- Zu prüfen ist eine verbesserte Ausgestaltung und Flexibilisierung des Schulverkehrs unter Berücksichtigung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes zum Sommer 2024

5.1.6 Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere Nutzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV

Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere Nutzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV

Beschreibung

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

Anwendung

- Im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des ÖPNV-Netzes zum Sommer 2024 auf allen Regionalbuslinien

5.2 Themenfeld: Einrichtung von Zubringer- und Shuttleverkehren

Zubringer- bzw. Shuttleverkehre sind für die lokalen Verkehre in den Erschließungsbereichen vorgesehen und verknüpfen daher die örtlichen Mobilitätsbedürfnisse an definierten Verknüpfungspunkten mit den Regionalbusverkehren auf den verschiedenen Korridoren.



Für diese Zubringer- bzw. Shuttleverkehre kommen verschiedene Mobilitätsangebote in Frage. Dies können Bürgermobil-Angebote sein, die mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern ein lokales Fahrtenangebot durchführen (unterstützt durch die Koordinierungsstelle und ggf. durch ein Verkehrsunternehmen). Denkbar sind auch Shuttleverkehre, bei denen private Mitfahrmöglichkeiten für eine Fahrt zum nächsten größeren Ort und Verknüpfungspunkt zum Regionalbusnetz genutzt werden können. Die nachfolgend dargestellten Beispiele sind daher als optionale Angebote anzusehen. Je nach Einsatzgebiet können auch unterschiedliche Angebote zum Einsatz kommen.

Wichtig ist für eine leichte und transparente Nutzbarkeit dieser Mobilitätsangebote, dass eine einheitliche Informations-, Buchungs- und ggf. auch Abrechnungsplattform für solche Angebote eingerichtet wird. Ferner sollte eine Mindestbedienung auf den lokalen Relationen entsprechend der Grundversorgung im Rahmenkonzept (4-6 Fahrtenpaare pro Tag) gewährleistet sein. Lässt sich dies nicht durch alternative Mobilitätsangebote erreichen, ist diese Bedienung im ÖPNV vorzusehen. Hierfür ist nachfolgend die Angebotsform des „Flexbusses“ (Arbeitstitel) vorgesehen.

Mögliche Einsatzformen werden im Folgenden vorgestellt. Die konkrete Ausgestaltung von Zubringer- und Shuttleverkehren in den einzelnen Verkehrsräumen des Landkreises Bamberg ist im Rahmen der Detailplanung für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes näher zu prüfen.

5.2.1 Bürgermobil

Bürgermobil

Beschreibung

- Verstetigung bestehender und Einrichtung weiterer ehrenamtlich getragener Mobilitätsangebote als Zubringer und Ergänzung zum ÖPNV für lokale Mobilitätsbedürfnisse: Einheitliche Vermarktung im Landkeis Bamberg als Bürgermobil-Verkehre
- Bürgermobil-Angebote übernehmen Zubringerverkehre von den Ortsteilen und den abseits der Verkehrskorridore liegenden Bereiche zu den Zielen im Hauptort (z. B. Versorgungsstandorte, medizinische Einrichtungen, Einrichtungen für Senioren) sowie zu den Verknüpfungspunkten zum Schienen- und Regionalbusverkehr; auch geeignet für Relationen, auf denen kein ausgeprägtes Nachfragepotenzial für ein ÖPNV-Angebot besteht, z. B. Nachbarschaftsverbindungen

<p>zweier kleinerer Gemeinden</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bei flexiblen Angeboten ist eine Disposition der Fahrtanmeldungen erforderlich (ggf. über Fahrpersonal oder Verkehrsunternehmen möglich) ■ Unterstützung der Gemeinden oder Bürgermobil-Vereine bei der Einrichtung und kontinuierlichen Weiterentwicklung der Verkehre, dem Betrieb, der Organisation, Disposition und Abrechnung durch Wissenstransfer der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement ■ Für Bürgermobil-Fahrten können Kleinbusse (Personenbeförderungsschein) oder Fahrzeuge mit 8 Sitzplätzen genutzt werden, auch in Kombination mit Gemeindefahrzeugen oder der E-Flotte. Zu prüfen ist dabei die Mitnahmemöglichkeit von Rollstühlen und Kinderwagen (Zielsetzung Barrierefreiheit) ■ Flexibilisierung des Angebotes durch vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches; Tür-zu-Tür-Bedienung und ggf. Begleitung durch das Fahrpersonal möglich ■ Zu prüfen ist bei der Einrichtung von Bürgermobil-Verkehren, ob diese genehmigungspflichtig nach Personenbeförderungsgesetz sind (v. a. wenn höhere Einnahmen erzielt werden als die reinen Betriebskosten)
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Auf lokalen Verbindungen in den Erschließungsbereichen entsprechend Rahmenkonzept mit Verknüpfung zum Schienen- und Regionalbusverkehr an definierten Verknüpfungspunkten in Abstimmung mit lokalen Akteuren ■ Sofern in einzelnen Bereichen keine Umsetzung eines ehrenamtlich betriebenen Mobilitätsangebotes (wie z. B. dem Bürgermobil) möglich ist, ist für die Bereitstellung der Grundversorgung der „Flexbus“ als ÖPNV-Angebot vorgesehen

5.2.2 „Flexbus“: Bedarfsorientiertes flexibles Bedienungsangebot

<p>„Flexbus“ – Bedarfsorientiertes flexibles Bedienungsangebot</p>
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines flexiblen bedarfsorientierten Bedienungsangebots „Flexbus“ im Landkreis Bamberg in Bereichen mit geringer Einwohnerdichte und auf Verbindungen mit geringen Fahrgastpotenzialen (Erschließungsbereiche im Rahmenkonzept) als Grundversorgung in Bereichen, in denen keine alternativen Mobilitätsangebote umgesetzt werden können (Arbeitstitel; Ziel ist eine einheitliche Marke von Mobilitätsangeboten im Landkreis Bamberg) ■ Bedienung durch ehrenamtliches Fahrpersonal oder durch Fahrpersonal von Verkehrs- oder Taxi-/ Mietwagenunternehmen; Barrierefreie Fahrzeuge (i.d.R. Kleinbusse) für die Beförderung von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen ■ Bedienungsangebot nach Fahrplan mit Anschlüssen zu übergeordneten Regionalbusverkehren bzw. zum Schienenverkehr

- Fahrten werden nach telefonischer oder elektronischer Voranmeldung durchgeführt von Haltestelle zum Wunschzielort (oder Verknüpfungshaltestelle zum Regionalverkehr) innerhalb eines festgelegten Bedienungsbereichs; Anmeldung spätestens 30/60 Min. vor Fahrtbeginn
- Einheitliche Vermarktung, Organisation, Buchung und Abrechnung im Landkreis Bamberg über einheitliche Plattform

■ **Tabelle 30: Bedienungsbereiche Flexbus**

Erschließungsbereich	Bedienungsgebiet
Nord	Anbindung der Ortsteile von Gerach, Reckendorf, Rattelsdorf, Lauter, Baunach, Zapfendorf, Oberhaid und Breitengüßbach an die jeweiligen Hauptorte, Versorgungsstandorte sowie Verknüpfungspunkte auf den Korridoren (SPNV und/ oder Regionalbus)
Nordost	Anbindung der Ortsteile von Scheßlitz, Memmelsdorf, Wattendorf, Stadelhofen, Königsfeld und Litzendorf an die jeweiligen Hauptorte, Versorgungsstandorte sowie Verknüpfungspunkte auf den Korridoren (Regionalbus)
Südost	Anbindung der Ortsteile von Königsfeld, Heiligenstadt, Strullendorf, Hirschaid, Buttenheim und Altendorf an die jeweiligen Hauptorte, Versorgungsstandorte sowie Verknüpfungspunkte auf den Korridoren (SPNV und/ oder Regionalbus)
Süd	Anbindung der Ortsteile von Frensdorf, Pommersfelden und Hirschaid an die jeweiligen Hauptorte, Versorgungsstandorte sowie Verknüpfungspunkte auf den Korridoren (SPNV und/ oder Regionalbus)
Südwest	Anbindung der Ortsteile von Schlüsselfeld, Burgebrach, Ebrach, Schönbrunn im Stgw. an die jeweiligen Hauptorte, Versorgungsstandorte sowie Verknüpfungspunkte auf den Korridoren (Regionalbus)
West	Anbindung der Ortsteile von Priesendorf, Lisberg, Oberhaid, Bischberg und Stegaurach an die jeweiligen Hauptorte, Versorgungsstandorte sowie Verknüpfungspunkte auf den Korridoren (SPNV und/ oder Regionalbus)

5.2.3 Freizeitverkehre

Freizeitverkehre
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verstärkung und Ausbau der Freizeitlinien (ggf. mit Fahrradanhänger) zur Verbesserung der Anbindung von aufkommensstarken Zielen im Freizeitverkehr zwischen Mai und Oktober ■ Anknüpfung an das neu geordnete touristische Wegenetz und überregionale Rad-Wander-Routen, Verknüpfung mit dem Schienenverkehr und Regionalverkehr ■ Einbindung in die Vermarktung des VGN zum Freizeitverkehr ■ Verbesserung der Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den ÖPNV-Linien im Landkreis Bamberg (siehe Kapitel 5.1.6)
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Überprüfung der Erweiterung der bestehenden Freizeitlinie 990 durch die Integration des Baumwipfelpfad-Expresses in den VGN-Tarif ■ Umsetzung in Abstimmung mit den lokalen Akteuren, dem VGN und ggf. benachbarten Aufgabenträgern ■ Einrichtung einer landkreisübergreifenden Freizeitlinie in die Fränkische Schweiz (Verknüpfung mit Freizeitlinie 230 (Brauereien-Wander-Express) und 235 (Wildpark-Express) in Ebermannstadt und Linie 265 (Hallerndorfer Keller-Express) in Forchheim, Anbindung Rad-Wanderwege Fürstbischöfliche Tour und Radrunde Oberfranken). Zu prüfen ist hierbei die Ausdehnung der Verkehrszeiten der Linie 975 (Bamberg – Amlingstadt – Teuchatz – Heiligenstadt (- Ebermannstadt) auf Samstag sowie Sonn- Feiertags.

5.2.4 Anlassbezogene Verkehre

Anlassbezogene Verkehre
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines speziell auf bestimmte Veranstaltungen und Anlässe konzipierten Angebotes (im ÖPNV oder als Zubringer-/ Shuttleverkehr), um Fahrgäste zum Umstieg vom Pkw zu bewegen <ul style="list-style-type: none"> ○ z. B. Ausweitung der Bedienungszeiten bestehender ÖPNV-Angebote oder alternativer Mobilitätsangebote zu nachfragestarken Anlässen (z. B. bei Stadtfesten, großen regional/überregional bedeutsamen Sportveranstaltungen) und/ oder ○ Einrichtung eines speziellen Busverkehrs zu bestimmten Veranstaltungen (wenn Relationen bedient werden sollen, die zu den üblichen Zeiten nicht für den ÖPNV relevant sind)

<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung von Verkehrsbelastungen durch den MIV bei ohnehin aufkommensstarken Anlässen
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren, z. B. zu (Bier-) Festen und weiteren publikumsintensiven Veranstaltungen im Landkreis sowie im Zulauf auf Bamberg, z. B. Sandkerwa, Bamberg zaubert, Adventsmarkt

5.2.5 Shuttleverkehre: Beispiel door2door

<p>Shuttleverkehre: Beispiel door2door</p>
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In Ergänzung oder als Alternative zu Bürgermobil-Verkehren ist door2door ein bedarfsorientiertes Angebot als Zubringer zum ÖPNV und SPNV (On-Demand-Ridesharing): Kleine Shuttle-Busse, die mobil per Smartphone-App bestellt werden und in denen sich die Passagiere ihre Fahrten teilen, erweitern das bestehende ÖPNV-Angebot. ■ Bedienungsangebot von Tür zu Tür, ohne Fahrplan und ohne feste Routen: Die Technologie kalkuliert die optimalen Routen und den besten Einsatz der Flotte. Basis ist eine Mobilitätsplattform (in diesem Beispiel von door2door) ■ Bedienung mittels vorhandener Fahrzeugflotte (z. B. Taxi-/ Mietwagenunternehmen, Verkehrsunternehmen, Gemeindefahrzeuge, Bürgerautos etc.) und Fahrpersonal (ehrenamtlich oder von Verkehrs-/Taxiunternehmen) ■ Ungeklärte Genehmigungslage (im Sinne PBefG) dieses fahrplanunabhängigen Verkehrs (z. B. „door2door“ in Duisburg nur als Gelegenheitsverkehr genehmigt), daher ggf. nur anlassbezogen genehmigungsfähig, falls Konkurrenzgefahr zu bestehenden Konzessionen besteht ■ Nutzung der Mobilitätsplattform (hier door2door) ist kostenpflichtig
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zu klärende Rahmenbedingungen in Abstimmung mit lokalen Akteuren und Anbieter einer entsprechenden Mobilitätsplattform <ul style="list-style-type: none"> ○ Bedienungszeitfenster und Bedienungsbereiche (und damit Konkurrenz zu konzessionierten ÖPNV-Verkehren) ○ max. Zeitdauer zwischen Abruf und Beginn einer Fahrt ○ max. Reisezeit / Umwegdauer bei zusätzlichen Fahrtbuchungen durch weitere Reisende ○ Fahrpersonal (z. B. Fahrpersonal des Verkehrsunternehmens, Taxiunternehmen, Bürgermobil-Fahrer) ○ Vertrieb / Abrechnung (z. B. Fahrgäste buchen und zahlen über die App oder Fahrgäste buchen über die App und zahlen beim Fahrer)

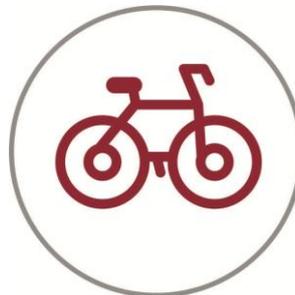
- Fahrzeuge
- genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen

5.2.6 Einkaufsverkehre und Bringservices

Einkaufsverkehre und Bringservices
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Um von den kleineren Ortsteilen und Orten zu den Versorgungsstandorten zu kommen (wie z. B. Geschäfte des täglichen Bedarfs, Apotheken, Geldinstitute, Ärzte), sind im ländlichen Raum häufig längere Wege zurückzulegen. Gerade für ältere Menschen sind diese Wege, selbst wenn ein Grundangebot im ÖPNV oder als ehrenamtliches Mobilitätsangebot vorhanden ist, oftmals beschwerlich. ■ Speziell auf die Belange älterer Menschen ausgerichtete Serviceverkehre wie z. B. ein Einkaufsbus nehmen besondere Rücksicht auf die Belange dieser Personengruppe. Fahrten finden meist an zwei Tagen pro Woche für eine bestimmte Relation statt, häufig unterstützt das Fahrpersonal die Fahrgäste beim Ein- und Ausstieg und dem Verladen der Einkäufe. ■ Alternativ setzen z. B. verschiedene Einkaufsmärkte auch einen Bringservice der Einkäufe ein. Die Einkäufe werden vorher telefonisch oder über Internet bestellt. ■ Organisiert werden solche Angebote i.d.R. in einer Kooperation von Geschäften, Ärzte(netzwerken) und Kommunen, teilweise zusammen mit Bürgermobilen.
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In Abstimmung mit lokalen Akteuren in Versorgungsbereichen kleinerer Zentren

5.3 Themenfeld: Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr

Radverkehr ist eine mögliche Angebotsform für die lokalen Verkehre in den Erschließungsbereichen für Relationen auf kurzen bis mittleren Distanzen für örtliche Mobilitätsbedürfnisse und zur Verknüpfung an definierten Verknüpfungspunkten mit den Regionalbusverkehren und weiteren Mobilitätsangeboten auf den verschiedenen Korridoren.



Durch die Neuordnung des touristischen Wegenetzes bietet der Landkreis Bamberg ein breites Angebot an Freizeitradwegen, die auch für Alltagsnutzer mit gesonderter Wegeleitung und Vermarktung für die Belange der Alltagsradfahrer als zusammenhängendes Netz auch für die Verkehrszwecke des Pendelns nutzbar sind.

Die Einrichtung oder der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen und weitere infrastrukturelle Maßnahmen sind im Themenfeld „Infrastruktur und Schnittstellen“ dargestellt.

5.3.1 Prüfung von Maßnahmen für den Lückenschluss des Radwegenetzes für Alltagsnutzer

Prüfung von Maßnahmen für den Lückenschluss des Radwegenetzes für Alltagsnutzer

Beschreibung

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Fahrradfahrer als Alltagsnutzer (z. B. für Fahrten zum Arbeitsplatz, zum Einkaufen etc.): Prüfung von Maßnahmen für den Lückenschluss des Radwegenetzes im Landkreis Bamberg auf relevanten Pendler Routen sowie im lokalen Bereich für eine schnelle und sichere Erreichbarkeit der Versorgungsstandorte und Verknüpfungspunkte zum Schienen- und Regionalbusverkehr (wie z. B. beim Bau eines Geh- und Radweges an der Kreisstraße BA 29 zwischen Frensdorf und Reundorf)
- Nutzung der Erkenntnisse, die bei der Neuordnung der touristischen Wegenutzung im Jahr 2011 gewonnen wurden. Ein Großteil der bestehenden Wege sind auch für den Alltagsverkehr geeignet- Prüfung von Lückenschlüssen und Ergänzungen bspw. Steigungsstrecken am Albanstieg östlich von Bamberg wie Tiefenellerer Berg, Frankendorf – Kalteneggolsfeld.
- Prüfung der Erweiterung der Wegeleitung und der Vermarktung im Freizeitverkehr oder alternativ Einrichtung einer gesonderter Wegeleitung und Vermarktung für die Belange der Alltagsradfahrer als zusammenhängend nutzbares Netz auch für den Verkehrszweck des Pendelns
- Verknüpfung des Radwegenetzes mit den Mobilstationen als Schnittstelle zum regionalen ÖPNV zur Stärkung multimodaler Mobilitätsketten

Anwendung

- Eine Umsetzung ist nur in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und den lokalen Akteuren vor Ort möglich.
- Prüfung von umsetzbaren Maßnahmen mit geringerem Aufwand im lokalen Bereich zur Verbesserung der Radwegesituation im Umfeld der Zentren und Versorgungsstandorte im Landkreis
- Vermarktung von vorhandenen und für Alltagsnutzer gut nutzbaren Strecken (siehe Karte Ausbau des Radwegenetzes für Alltagsnutzer), z. B.
 - Memmelsdorf – Bamberg
 - Ebrach – Bamberg (ehemalige Bahntrasse)
- Anknüpfung und Prüfung der Weiterführung von Radwegen im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Bamberg
- Erweiterung der Ost-West Radverbindung (Bischberg –) Europabrücke – Gundelsheimer Straße (- Memmelsdorf)
- Sicherstellung der Anbindung an das Hauptwegenetz ‚10 Cityrouten‘ der Stadt Bamberg

5.4 Themenfeld: Stärkung der E-Mobilität

Der Landkreis Bamberg hat mit seinem 10-Punkte-Papier zur Förderung der Elektromobilität bereits wichtige und zukunftsweisende Grundlagen gelegt.

Im Bereich der Mobilitätsangebote wird mit dem Ausbau der Infrastruktur wie z. B. Ladesäulen und Ladestationen, der Ausweitung des E-Carsharing-Netzes, der Förderung der Anschaffung von E-Motorrollern und E-Lastenräder, aber auch mit der Verstärkung der Kommunikationsmaßnahmen und Überzeugungsarbeit zur häufigeren Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, ein wichtiger Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Landkreis und darüber hinaus geleistet.

Die Weiterentwicklung verschiedener bereits bestehender Maßnahmen sowie die Erweiterung des Angebotsportfolios zur Elektromobilität, in Abstimmung mit den lokalen Akteuren vor Ort, stehen dabei im Mittelpunkt dieses Themenfelds.



5.4.1 „Flexcar“: Carsharing mit E-Fahrzeugflotte

„Flexcar“ – Carsharing mit E-Fahrzeugflotte

Beschreibung

- Verstärkung und Ausweitung des E-Carsharing-Angebotes und Vermarktung als „Flexcar“ (Arbeitstitel; Ziel ist eine einheitliche Marke von Mobilitätsangeboten im Landkreis Bamberg)
- Ausweitung des bestehenden E-Carsharings-Angebots auf alle Kommunen
- Gewährleistung einer flächendeckenden Verfügbarkeit von E-Ladesäulen
- Webbasierte Buchungsplattform zur Vereinfachung und Flexibilisierung der Inanspruchnahme
- Modulare Erweiterung um weitere Standorte, insbesondere auch im Stadt-Umland-Bereich mit höherem Nutzerpotenzial, mit mehreren Standorten und Fahrzeugen in einer Gemeinde
- Verstärkte Vermarktung auch für Freizeitgäste und Touristen in den dafür relevanten Gemeinden und Suche nach Kooperationspartnern für Ausweitung des E-Carsharing-Angebotes z. B. in der Hotellerie

Anwendung

- Derzeitige Standorte:
 - Altendorf
 - Baunach
 - Burgebrach
 - Buttenheim
 - Frensdorf (ab 01.05.2018)
 - Gundelsheim
 - Hirschaid
 - Oberhaid
 - Pettstadt
 - Rattelsdorf
 - Scheßlitz
 - Schlüsselfeld
 - Strullendorf
 - Viereth-Trunstadt (bis 30.04.2018)
 - Zapfendorf
- Ausweitung auf alle Gemeinden im Landkreis Bamberg, Prüfung weiterer Standorte auf der Grundlage der Auswertung der Nutzungszahlen (siehe Karte 17)
- Umsetzung in Abstimmung mit den lokalen Akteuren

5.4.2 Förderung der Elektromobilität: E-Motorroller, Motorräder etc.

Förderung der Elektromobilität E-Motorroller, Motorräder etc.-

Beschreibung

- Verstärkung der bestehenden Förderung des Landkreis Bamberg für die Neuanschaffung von batteriebetriebenen Motorrollern, Motorräder, S-Pedelecs und Lastenpedelecs
- Bei Bedarf Ausdehnung auf weitere Fahrzeuge, bei deren Anschaffung eine positive Wirkung auf die Umweltbilanz erzielt wird

Anwendung

- Im gesamten Landkreis für alle Neuanschaffungen der genannten Fahrzeuge bzw. Fahrräder im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets des Landkreises Bamberg

5.4.3 Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw

Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw

Beschreibung

- Aufbau eines flächendeckenden Ladesäulensystems zur Abdeckung des gesamten Landkreises
- Verringerung der Nutzungsbarrieren bei E-Fahrzeugen
- Ausstattung von Mobilstation, P+R-Plätzen, Pendlerparkplätzen und öffentliche Einrichtungen (z.B. Giechburg, Kreisbauhof, Realschulen) mit Ladesäulen



Anwendung

- Umsetzung in Abstimmung mit den lokalen Akteuren
- Derzeit 47 Ladesäulen im Landkreis, vier weitere in Planung (Stand Mai 2017)
- Ausweitung auf Orte ohne Ladeinfrastruktur (siehe Karte 18):
 - Gerach
 - Kemmern
 - Lauter
 - Pommersfelden
 - Priesendorf
 - Viereth-Trunstadt
 - Walsdorf
 - Wattendorf
 - Zapfendorf

5.4.4 Einrichtung von Schnellladestationen für Pkw

Einrichtung von Schnellladestationen für Pkw

Beschreibung

- Einrichtung von Schnellladestationen (DC-Ladestationen) zur Ergänzung des Netzes an E-Ladeinfrastruktur im Landkreis Bamberg
- Ausweitung des Netzes der DC-Ladestationen in der Region und darüber hinaus für Reisende, die den Landkreis Bamberg durchfahren, und damit den Einsatz des Landkreises für eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität erkennen
- Aufbau eines flächendeckenden Ladesäulensystems zur Abdeckung des gesamten Landkreises
- Verringerung der Nutzungsbarrieren bei E-Fahrzeugen
- Ausstattung von Mobilstation, P+R-Plätzen, Pendlerparkplätzen und öffentliche Einrichtungen (z.B. Giechburg, Kreisbauhof, Realschulen) mit Ladesäulen

Anwendung

- Eine Umsetzung ist nur in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und den lokalen Akteuren möglich.
- Vordringlich in der Nähe des Autobahnkreuzes BAB 70/ BAB 73
- Prüfung weiterer Standorte an den Ausfahrten der Autobahnen BAB 70 und BAB 73

5.4.5 Lademöglichkeiten für Pedelecs

Lademöglichkeiten für Pedelecs
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Weiterführung der Einrichtung kostenloser Lademöglichkeiten für E-Räder bei 100 Gastronomiebetrieben und Unterkünften im Landkreis ■ Fortführung der Integration in die interaktive Ladekarte des Landkreises ■ Ggf. Organisation als Netzwerk der touristischen Betriebe für eine einheitliche Vermarktung für Gäste im Landkreis (ggf. auch regional)
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren ■ Touristische Betriebe im Landkreis mit Ausrichtung auf den Radtourismus; prioritär sollten die Betriebe ausgestattet werden, die an den Radwanderwegen gelegen sind (für Übersicht über bestehendes Ladesäulennetz siehe Kapitel 3.4.2)

5.4.6 Fahrradboxen für Elektrofahrräder

Fahrradboxen für Elektrofahrräder
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung von Fahrradboxen für Elektrofahrräder an wichtigen Verknüpfungspunkten mit dem Schienen- und Regionalbusverkehr ■ Fahrradboxen können als Modul der ebenfalls vorgesehenen Mobilstationen vorgesehen werden und bieten den Nutzern eine wettergeschützte und vor allem diebstahlsichere Abstellmöglichkeit ■ Die Nutzung der Fahrradboxen kann kostenpflichtig sein. Der Zugang erfolgt i.d.R. mittels einer Chipkarte. Sinnvoll wäre hier die Nutzung einer landkreisweiten (bzw. stadt- und landkreisweiten) Mobilitätskarte, die weitere Nutzungsmöglichkeiten bietet (z. B. auch als ÖPNV-Fahrkarte, für ein Fahrradverleihsystem in Bamberg, für den Zugang zu weiteren Einrichtungen)

Anwendung

- Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren
- Als Modul der Mobilstationen an den SPNV-Haltepunkten, an zentralen Verknüpfungspunkten zum Regionalbusverkehr in Burgebrach und Scheßlitz sowie ggf. auch an weiteren Verknüpfungspunkten in anderen Orten des Landkreises
- An größeren Arbeitsplatzstandorten im Landkreis Bamberg, um im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verbesserte Rahmenbedingungen für die Nutzung umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsmittel zu schaffen

5.4.7 Förderung der E-Mobilität in öffentlichen Verwaltungen

Förderung der E-Mobilität in öffentlichen Verwaltungen

Beschreibung

- Errichtung von Wandladestationen zum Laden für Elektrofahrzeuge von Beschäftigten öffentlicher Verwaltungen und Einrichtungen
- Kostenfreie Gewährung von Strom für Beschäftigte, die Elektrofahrzeuge nutzen

Anwendung

- Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren
- Zielgruppe sind alle öffentlichen Verwaltungen und Einrichtungen im Landkreis, für die die Nutzung von E-Mobilität-Angebotsformen in Frage kommen

5.4.8 Weitere Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Weitere Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Beschreibung

- Erhöhung des Anteils an E-Fahrzeugen der Dienstfahrzeuge des Landratsamts. Eine Fuhrparkanalyse der vom Landratsamt Bamberg genutzten Dienstfahrzeuge hat Potenziale für die Umstellung auf rund 60 % E-Fahrzeuge ergeben
- Förderung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen bei Fahrschulen
- Verstetigung der Abstimmung im Rahmen des Stammtischs Elektromobilität (Plattform zum Austausch von Informationen zur Förderung der Elektromobilität) im Landkreis Bamberg

Anwendung

- Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren im Landkreis Bamberg

5.5 Themenfeld: Ausbau der Infrastruktur und Schnittstellen

Dem Ausbau und der Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur kommt bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote eine wesentliche Rolle zu. Mit einer nutzerfreundlichen Infrastruktur wird der Grundstein gelegt, um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf den ÖPNV oder das Fahrrad zu bewegen.



Der Bau von Verkehrsinfrastruktur ist mit hohen Kosten verbunden. Aus diesem Grund ist der gezielte Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für Projekte vorzusehen, die den größten verkehrlichen Nutzen bewirken. Da neben einer stärkeren Nutzung eines verbesserten ÖPNV-Angebotes die intermodale Nutzung von verschiedenen Mobilitätsformen deutschlandweit in vergleichbaren Regionen das größte Potenzial aufweist für die Verlagerung von Fahrten weg vom Individualverkehr, ist der Schwerpunkt insbesondere auf die Verbesserung der Schnittstellen an definierten Verknüpfungspunkten zu legen. Hinzu kommt der Ausbau von Haltestellen für den ÖPNV, aber auch die Radwegeinfrastruktur, um die Schnittstellen (Mobilstationen) sicher und schnell erreichen zu können.

5.5.1 Mobilstationen - Multimodale Verknüpfungspunkte

Mobilstationen – Multimodale Verknüpfungspunkte

Beschreibung

- Einrichtung räumlich gebündelter Verknüpfungspunkte von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität
- Verbesserung des Einzugsbereichs und Erhöhung der Flächenwirksamkeit des ÖPNV (als Rückgrat der Bedienung auf den wichtigen Korridoren) im Zusammenhang mit der Einrichtung von Zubringer-/ Shuttleverkehren und der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr
- Mobilstationen sind modular gestaltbare Anlagen in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und zu kombinierender Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen
- Modulare Erweiterungsmöglichkeiten von Mobilstationen im Landkreis Bamberg können dabei sein:
 - Bushaltestelle des Regionalbusverkehrs oder SPNV-Haltepunkt
 - Sichere Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen oder Fahrradkäfige)
 - E-Ladesäulen
 - Verleihstationen für Fahrräder (Pedelecs, E-Räder, E-Lastenräder oder Motorroller)
 - Informationsangebote zum Mobilitätsangebot im Landkreis Bamberg und im VGN (sinnvoll)

in Kooperation z. B. mit weiteren Informationen zu Freizeit- und Tourismusangeboten), ggf. auch zusammen mit einer Touristinfo

- Attraktive überdachte Wartebereiche z. B. für den Umstieg vom Fahrrad auf den Regionalbus
- Denkbar ist auch eine Kombination mit einem Bürgerbüro, Einkaufs- oder Zeitschriftenladen, Bäcker, Gastronomie o.ä.

Anwendung

- SPNV-Haltepunkte und weitere zentrale Verknüpfungspunkte im Landkreis (siehe Karte 19):
 - Altendorf
 - Baunach
 - Bischberg
 - Breitengüßbach
 - Burgebrach
 - Ebrach
 - Frensdorf
 - Hallstadt
 - Heiligenstadt
 - Hirschaid
 - Litzendorf
 - Memmelsdorf
 - Oberhaid
 - Reckendorf
 - Scheßlitz
 - Schlüsselfeld
 - Schönbrunn i.Stw.
 - Stegaurach
 - Strullendorf
 - Zapfendorf
- Die konkrete Standortplanung erfolgt im Rahmen der landkreisweiten Überplanung des Liniennetzes. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und den lokalen Akteuren.

5.5.2 Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur und Haltestellenausstattung

Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur und Haltestellenausstattung

Beschreibung

- Die Haltestelleninfrastruktur im Netz der Regionalbuslinien genügt vielerorts nur den Anforderungen, die nach dem Personenbeförderungsgesetz gefordert sind (Haltestellenzeichen, Fahrplan- und Tarifinformation). An verschiedenen Haltestellen sind Unterstände für wartende Fahrgäste in unterschiedlicher Qualität und Ausstattung vorhanden. Ergänzt werden diese durch vereinzelte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, häufig aber nur in einfacher Ausführung, so dass z. B. der Fahrradrahmen nicht diebstahlsicher angeschlossen werden kann.
- Für eine Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes sind daher Haltestellen mit einer höheren Fahrgastfrequenz mit zusätzlichen Ausstattungselementen vorzusehen, z. B.
 - Hochbord für barrierefreien Ein- und Ausstieg,
 - geschützter Wartebereich,
 - umfangreicheres Fahrgastinformationsangebot (eigene Vitrine, ggf. auch für touristische Informationen),
 - Bike + Ride-Anlagen,
 - dynamische Fahrgastinformationsanlage sowie
 - je nach örtlicher Situation weitere Elemente.
- Bei Verknüpfungspunkten sind diese als Mobilstationen vorzusehen.
- Der Ausbau der Infrastruktur und die Ausstattungselemente orientieren sich an den Vorgaben des VGN.

Anwendung

- Erstellung eines Haltestellenausbauprogrammes mit Prioritätenreihung und anschließende Umsetzung an Haltestellen im Landkreis Bamberg im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2018/2019
- Die Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur und der Ausstattung ist nur in Kooperation mit Straßenbaulastträgern und ggf. weiteren Akteuren vor Ort möglich.

■ **Tabelle 31: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN**

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Beschreibung
Zugänglichkeit der Haltestellen	Stufenlose Erreichbarkeit der Warteflächen	<ul style="list-style-type: none"> ■ mindestens ein stufenloser Zugang ■ größere Niveauunterschiede sollten durch Rampen ausgeglichen werden ■ lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m
	Verkehrssichere und barrierefrei Rampen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mindestbreite 1,2 m ■ Längsgefälle max. 6 % (bzw. bis zu 12 % auf max. 1 m Länge) ■ an Zu- und Abgängen Bewegungsflächen von mind. 1,5 x 1,5 m ■ Nach je 6 m Rampenlänge ist ein mind. 1,5 m langes Ruhepodest vorzusehen
Flächen der Bussteige und sonst. Bewegungsflächen (Ein- und Ausstieg)	Ausreichend Fläche für Rangiervorgänge auf der Bewegungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,5 m x 1,5 m Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer ■ Bei Einsatz einer Klapprampe ist eine Tiefe von 2,5 m erforderlich, bestehend aus 1,0 m Klapprampe und 1,5 m Mindestflächenbedarf Rollstuhlfahrer ■ Position und Länge der Bewegungsfläche orientiert sich an einem Zustieg für Rollstuhlfahrer an Tür 2 der potentiell eingesetzten Bustypen
	Neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maximale Längsneigung ohne Erholungsebene: 3 % ■ Maximale Querneigung: 2 % wenn Längsneigung vorhanden ist, 2,5 % wenn keine Längsneigung vorhanden ist
Oberflächenbelag	Gefahrlos begeh- und befahrbarer Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> ■ Oberflächenbelag muss befestigt sein: rutschhemmend und erschütterungsarm nach DIN 18040-3

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Beschreibung
Taktiler/Visuelles Leitsystem	Optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> ■ taktiler Leitsystem mit visuell kontrastierenden Bodenindikatoren ■ Auffindestreifen auf Höhe von Tür 1 über die gesamte Gehwegbreite ■ Einstiegsfeld mit Rippenprofil mindestens auf Höhe der Tür 1 in 30 cm Entfernung zum Bordstein ■ quer ein Radweg den Auffindestreifen, ist der Auffindestreifen zu unterbrechen
Art des Bordsteins	Der Bordstein muss sich kontraststark abheben und nahes Anfahren zulassen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen ■ Reduzierung des Restspaltes und der Reststufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg auf 5 cm (auf einer Länge von etwa 9 m, für den Zugang zu Tür 1 u. 2, in besonders engen Situationen jedoch mindestens an der für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Tür 2) ■ ab 16 cm Höhe soll sich das Busbord visuell kontraststark vom Umgebungsbelag abheben ■ Gerade Anfahrbarkeit; alternativ Überstreichbarkeit im Bereich heranschwenkender Anfahrt bspw. Haltestelle nach Bogen oder in Buchten oder mit davorliegendem Fahrgassenversatz ■ Berücksichtigung der Schleppkurve von Gelenkbussen bei Busbuchten
	Möglichst lange Haltbarkeit der Fahrbahn	
Beleuchtung	Ausreichend und blendfrei Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten ■ nach Möglichkeit sollen sie in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen angeordnet oder mit einer eigenen Lichtquelle ausgestattet werden

Bauliche Zielsetzung	Mindestanforderung	Beschreibung
Ausstattung (Haltestellenmast, Fahrgastunterstand, Wartehalle, Möblierung, Müllbehälter etc.)	Hindernisvermeidung bei Aufstellung und Bestimmung der Ausstattungselemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ darf den Mindestflächenbedarf eines Rollstuhlfahrers (sowie ggf. der Klapprampe) nicht beeinträchtigen ■ darf darüber hinaus nicht zu Behinderungen führen ■ lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. aber 0,9 m
	Aushangfahrpläne sind alle Fahrgäste gut einsehbar	<ul style="list-style-type: none"> ■ einheitliche Aufhängung bei mittlerer Sichthöhe von 1,4 m (bezogen auf die Mitte des Fahrplankastens)
	Taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellenmöblierung sollte mit dem Langstock ertastbar sein

Quelle: Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN, Stand: 28.03.2017

5.5.3 Ausbau von Park + Ride-Plätze

Ausbau von Park + Ride-Plätze

Beschreibung

- Der Ausbau des Angebots von Park+Ride-Plätzen an den zentralen Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr sowie an wichtigen Zugangspunkten zu den Verkehrskorridoren verbessert die Nutzbarkeit intermodaler Wegeketten und fördert somit den Umstieg auf den ÖPNV auf Teilstrecken.
- Zu prüfen ist beim Ausbau das Potenzial für die Einrichtung neuer Standorte bzw. die Erweiterung bestehender Standorte in Abhängigkeit der relevanten Pendlerströme bzw. Zielverkehre. Entlang der Verkehrskorridore im Landkreis ist die Einrichtung von P+R-Plätzen dort sinnvoll, wo eine ausreichend große Entfernung zu den relevanten Zielpunkten der potenziellen Nutzer besteht, am Zielpunkt ggf. Restriktionen hinsichtlich eines frei und kostengünstig verfügbaren Parkplatzangebotes bestehen sowie insbesondere ein attraktives und schnelles Angebot im ÖPNV für den Umstieg vorhanden ist.
- Erreicht wird mit dem Ausbau des Angebotes von P+R-Plätzen eine Verringerung der Umweltbelastungen durch die Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV

Anwendung

- Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und den lokalen Akteuren.
- An den Bahnhöfen Buttenheim, Hallstadt, Hirschaid und Strullendorf ist eine Erweiterung im Zuge des Ausbaus der ICE-Strecke bereits vorgesehen oder wird geprüft.
- An den weiteren SPNV-Haltestellen im Landkreis erfolgt eine Überprüfung der Potenziale für eine Erweiterung der Stellplatzflächen für Park+Ride.
- Weitere Standorte:
 - Scheßlitz (im Bereich Juraklinik und Gewerbegebiet Am Steinernen Kreuz) (bei einem verbesserten schnellen ÖPNV-Angebot im Regionalbusverkehr auf dem Korridor nach Bamberg)
 - Burgebrach (im Bereich Gewerbegebiet Kapellenfeld) (in Abhängigkeit eines verbesserten schnellen ÖPNV-Angebotes im Regionalbusverkehr auf dem Korridor nach Bamberg)

5.5.4 Prüfung der Einrichtung weiterer Pendlerparkplätze

Prüfung der Einrichtung weiterer Pendlerparkplätze

Beschreibung

- Prüfung der Einrichtung weiterer Pendlerparkplätze zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Bestehende Angebote existieren bereits in Hirschaid, Viereth-Trunstadt, Stadelhofen und Breitengüßbach
- Positionierung vorwiegend im Bereich von Anschlussstellen von Autobahnen, Kreuzungspunkten von Bundes- oder Landstraßen oder Gewerbegebieten mit ausreichend Platzkapazitäten
- Vor der Einrichtung weiterer Pendlerparkplätze sind zunächst die Potenziale auf den entsprechenden Pendler-Korridoren für einen Umstieg auf den ÖPNV (z. B. auch durch den Ausbau von Park+Ride-Plätzen) zu prüfen und diese Maßnahmen vorrangig umzusetzen.

Anwendung

- Prüfung der Potenziale entlang der relevanten Pendler-Korridore im Landkreis
- Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und den lokalen Akteuren.

5.5.5 Überprüfung von Maßnahmen für einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf im ÖPNV

Überprüfung von Maßnahmen für einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf im ÖPNV

Beschreibung

- Prüfung von Maßnahmen für einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf im ÖPNV, um Störungsstellen abzubauen und die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV-Angebot zu optimieren, z.B. BAB-Ausfahrt Memmelsdorf/St 2190 und Abzweig Gundelsheimer Straße zu verbessern.
- Für identifizierte Stellen im ÖPNV-Netz (z. B. Debring/ B 22, BAB-Ausfahrt Memmelsdorf/St 2190) sind Maßnahmen zu prüfen, um die Störungen im Betriebsablauf der Regionalbus- und Stadtbusverkehre zu minimieren (z. B. LSA-Beeinflussung, Fangampel).
- Grundsätzlich sind bei weiter auftretenden neuralgischen Stellen oder Abschnitten mit größeren betrieblichen Problemen Maßnahmen vorzusehen, um die Auswirkungen auf den ÖPNV zu minimieren.

Anwendung

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

5.5.6 Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg

Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg

Beschreibung

- Die Haltestelle am Bahnhof Bamberg, der 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.
 - Die Kapazitäten der zur Verfügung stehenden Haltepositionen ist bereits jetzt nicht ausreichend.
 - 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 ei-

<p>nen Standort mit dieser verkehrlichen Bedeutung mangelhaft.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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. <p>■ Im Rahmen der Auftaktbefragung und weitere Abstimmungen wurde insbesondere auch von den Verkehrsunternehmen auf die mangelhafte Situation hingewiesen.</p>
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Der Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg wird mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes an Bedeutung gewinnen. Für eine attraktive Gestaltung eines modernen multimodalen Verknüpfungspunktes mit Ausstattung als Mobilstation ist ein umfangreiches Verkehrs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das den Belangen der ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen, der Stadtplanung und weiterer beteiligter Akteure umfassend Rechnung tragen soll. ■ Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und den lokalen Akteuren.

5.5.7 Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen in der Bamberger Innenstadt

<p>Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen in der Bamberger Innenstadt</p>
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Neben der Haltestelle am Bahnhof Bamberg ist in der Innenstadt die Haltestelle Bamberg ZOB (Promenade) eine überaus wichtige Ein-, Aus- und Umstiegshaltestelle für den Regionalbusverkehr, aber auch für die die Stadt-Umland-Gemeinden bedienenden Stadtbuslinien. ■ 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. ■ Mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wird eine noch umfangreichere Anbindung dieses für die Fahrgäste aus dem Landkreis wichtigen Ziels verfolgt.

Anwendung

- Der Verknüpfungspunkt ZOB Bamberg wird mit Umsetzung des Mobilitätskonzeptes an Bedeutung gewinnen. Für eine attraktive Gestaltung eines modernen multimodalen Verknüpfungspunktes mit Ausstattung als Mobilstation ist ein umfangreiches Verkehrs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das den Belangen der ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen, der Stadtplanung und weiterer beteiligter Akteure umfassend Rechnung trägt.
- Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulast-träger und den lokalen Akteuren.

**5.6 Themenfeld: Ausbau des Mobilitätsmanagements im Landkreis:
Einrichtung einer Koordinationsstelle, Verbesserung der Information, Kommunikation und Digitalisierung**

Neben der Förderung und dem Ausbau der Angebote und der Infrastruktur spielen eine Reihe „weicher“ Faktoren ebenfalls eine entscheidende Rolle, Menschen für die Vorteile eines veränderten Mobilitätsverhaltens zu überzeugen.

Wesentlich ist zunächst die Vorhaltung klarer, leicht verständlicher und einfach zugänglicher, barrierefreier Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten. Schwerpunkt ist hier die Informationsaufbereitung in digitaler Form, aber auch gedruckte Informationsmaterialien spielen insbesondere für ältere Menschen nach wie vor noch eine große Rolle. Alle Informationen rund um die Mobilität im Landkreis Bamberg sind dabei in einem einheitlichen Design und mit einem hohen Wiedererkennungswert zu gestalten. Es muss dabei klar ersichtlich sein, wer Informationsgeber und Ansprechpartner ist, und mit welchem Selbstverständnis und Zielsetzungen die einzelnen Partner und insbesondere der Landkreis Bamberg als koordinierende Stelle die Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten vorantreibt.

Im engen Zusammenhang zum Informationsangebot stehen Kommunikationsmaßnahmen, um die Bürgerinnen und Bürgern von den Vorteilen der Mobilitätsangebote insbesondere auch in emotionaler Sicht zu überzeugen. Diese Maßnahmen stehen neben weiteren auch im Mittelpunkt eines umfassenden Mobilitätsmanagements des Landkreises für die verschiedenen Zielgruppen. Ein wesentlicher Bestandteil ist dabei die Einrichtung einer Koordinationsstelle Mobilitätsmanagement.



5.6.1 Koordinationsstelle Mobilitätsmanagement

Die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement im Landratsamt Bamberg stellt eine zentrale Anlaufstelle zur Weiterentwicklung der öffentlichen Mobilität in der Region dar. Sie fungiert als Schnittstelle und Moderator zwischen den Fachbereichen des Landratsamtes und weiteren Akteuren in der Region. Ziel ist die Initiierung und Begleitung innovativer künftiger Projekte für eine zukunftsgerechte Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots, z.B. in den Bereichen E-Mobilität, ÖPNV, Shuttleverkehre, Carsharing,



Radverkehr und Digitalisierung im Landkreis Bamberg. Durch die zentrale Bündelung wird eine integrierte, multimodale Behandlung des Themas Mobilität sichergestellt, um auch in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden sowie weiteren Akteuren in der Region nachhaltige Mobilitätsangebote zu entwickeln, zu vernetzen und zu bewerben. Für die Einrichtung der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement sind Fördermöglichkeiten wie z. B. das EU-Förderprogramm LEADER zu prüfen.

Aufgabenprofil der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement:

- Begleitung der Umsetzung von praxisorientierten Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes in enger Abstimmung mit weiteren Akteuren, z. B. Initiierung von Maßnahmen des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements (z. B. für Unternehmen in größeren Gewerbegebieten im Landkreis)
- Analyse der Ist-Situation des öffentlichen Mobilitätsangebotes auf den wichtigen Relationen zu Nachbarregionen
- Stärkung und Ausbau der Netzwerkarbeit mit weiteren Akteuren in der Region und Koordinierung von Mobilitätsprojekten des Landkreises sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie Verbände
- Initiierung von strategischen Projekten und Konzepten für die integrierte Weiterentwicklung von öffentlichen Mobilitätsangeboten
- Akquise von Fördermittel für die konkrete Umsetzung von Maßnahmen
- Evaluierung von Maßnahmen für eine effektive Wirkungskontrolle

5.6.2 Verbesserung des Images des Regionalbusverkehrs

Verbesserung des Images des Regionalbusverkehrs
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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: <ul style="list-style-type: none"> ○ Vertaktetes Bedienungsangebot auf den Verkehrskorridoren ○ Einheitliches Fahrzeugdesign ○ Einsatz von modernen Niederflurfahrzeugen ○ Aktuelle Fahrgastinformation ○ Koordiniertes Kommunikations- und Informationsdesign für einen einheitlichen Auftritt
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung im gesamten Landkreis Bamberg in Abstimmung mit lokalen Akteuren, insbesondere VGN und Mobilitätsdienstleister der Region

5.6.3 Verbesserung der Fahrgastinformation

Verbesserung der Fahrgastinformation
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Liniennetzpläne der Region ○ Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen ○ Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist ○ ggf. auch weitere touristische Informationen
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ An zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkten ■ Festlegung der Haltestellen nach nachfragerelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den lokalen Akteuren und Straßenbaulasträgern

5.6.4 Prüfung von Maßnahmen für eine verbesserte dynamische Fahrgastinformation

Prüfung von Maßnahmen für eine verbesserte dynamische Fahrgastinformation

Beschreibung

- Darstellung von Echtzeitinformation in zentraler Lage zu Abfahrten des ÖPNV an der nächstgelegenen Haltestelle, z. B. in öffentlichen Einrichtungen, Krankenhäusern, Schulen, Unternehmen oder an zentralen Standorten mittels eines Bildschirms (sinnvoll, wenn Lage einer wichtigen Haltestelle nicht zentral im Ortskern oder in der Nähe einer wichtigen Einrichtung liegen kann)
- Prüfung der Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit Anzeigemöglichkeiten für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast)
- Hinweis auf Dauer des Fußwegs und per Fahrrad zur Haltestelle

Anwendung

- Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren
- In Ortslagen, bei denen die ÖPNV-Haltestelle nicht zentral im Ortskern gelegen ist, an zentraler Stelle, oder im Eingangsbereich von öffentlichen Einrichtungen
- Im Eingangsbereich von Krankenhäusern, Unternehmen und Schulen
- An zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkten (in Abhängigkeit der Detailplanung zur landkreisweiten Überplanung des Liniennetzes): Festlegung der Haltestellen nach nachfragerelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den lokalen Akteuren und Straßenbaulastträgern

5.6.5 Nutzung von Mobilitätsplattformen

Nutzung von Mobilitätsplattformen
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzung einer landkreisweiten (oder regionenübergreifenden bzw. VGN-weiten) Mobilitätsplattform <ul style="list-style-type: none"> ○ z. B. für die Suche von Mitfahrangeboten in Kombination mit einer direkten Information über alternative ÖPNV-Angebote für eine bestimmte Relation (Beispiel flinc): Gestaltung einer eigenen Webseite mit lokalen/ regionalen Informationen möglich ○ z. B. für die Buchung von Shuttle-Verkehren (Beispiel door2door)
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ z. B. als digitale Mitfahrplattform für Pendlerverkehre im Landkreis Bamberg oder zu benachbarten Zielen Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren

5.6.6 Überprüfung des Ticketsortiments und der Tarifzonen

Überprüfung des Ticketsortiments und der Tarifzonen
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Um weitere Fahrgäste im ÖPNV hinzuzugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen) ist zu prüfen, Ticketangebote stärker auszudifferenzieren bzw. neue Ticketformen anzubieten ■ Es ist zu prüfen, welche Ticketformen im aktuellen Sortiment fehlen, bzw. welche anderenorts etablierten Produkte und Angebote zielführend umgesetzt werden könnten. Beispiele hierfür können sein: <ul style="list-style-type: none"> ○ Überprüfung der Tarifzonen und unterschiedlicher Fahrpreise im Tagesgang im Landkreis Bamberg ○ Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte (siehe zugehörige Maßnahme), die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Car-Sharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert. ○ Bekanntheitssteigerung des E-Tickets und der zugehörigen VGN-App ‚VGN Fahrplan & Ticket‘
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren, insbesondere VGN und Mobilitätsdienstleister der Region

5.6.7 Prüfung der Einführung einer digitalen Mobilitätskarte

Prüfung der Einführung einer digitalen Mobilitätskarte

Beschreibung

- Die Einführung einer digitalen Mobilitätskarte dient der Vereinfachung der Anmeldung, Buchung, Abrechnung und ggf. weiterer Funktionen unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen.
- Durch eine durchgehende tarifliche Nutzungsmöglichkeit (VGN-Tarif, Tarife weiterer Mobilitätsangebote und sonstiger Nutzungen) und die Möglichkeit einer Buchung verschiedener Angebote über ein Medium und eine Plattform wird die Nutzung intermodaler Mobilitätsketten deutlich vereinfacht.
- Denkbar ist z. B. die Entwicklung eines Mobilitätstarifs mit monatlichen Fixkosten, inbegriffen kostenlose Nutzung aller Busse und Bahnen sowie mit zeitlicher Befristung eines Leihfahrrades und eines Carsharing-Wagens, oder mit modular zubuchbaren Mobilitätsoptionen.
- Geprüft werden soll die erweiterte Nutzung bereits bei anderen Mobilitätsdienstleistern bestehender oder sich in Entwicklung befindlicher Mobilitätskarten.

Anwendung

- Die Anwendung sollte für alle Mobilitätsdienstleistungen im Landkreis Bamberg und in der Stadt Bamberg nutzbar sein, ggf. auch darüber hinaus in der Metropolregion Nürnberg bzw. im gesamten VGN-Gebiet.
- Kooperation mit VGN und den Stadtwerken Bamberg, die eine Bamberger Mobilitätskarte zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrradverleihsysteme, Car-Sharing) anbieten

5.6.8 Einführung einer Mobilitätsapp

Einführung einer Mobilitätsapp
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Einführung einer Mobilitäts-App für alle Mobilitätsdienstleistungen im Landkreis Bamberg (ggf. erweitert um die Stadt Bamberg oder den VGN) führt die bei verschiedenen Betreibern und Anbietern verfügbaren Informationen zu den Angeboten, deren Buchung und Tarifierung, in einer Anwendung zusammen. Wichtig ist dabei die Anzeige intermodaler Wegeketten und Angebotsformen, um auf einen direkten Blick zeitlich oder preislich attraktive Angebotsalternativen zu erkennen. ■ Ein wichtiger Bestandteil sind dabei Echtzeitinformationen zur Pünktlichkeit, zur Verfügbarkeit z. B. von Sharing-Angeboten, zu Störungen und Alternativen.
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung in Abstimmung mit lokalen Akteuren, insbesondere VGN und Mobilitätsdienstleister der Region ■ Denkbar ist z. B. die Weiterentwicklung der App ‚VGN Fahrplan & Ticket‘ zu einer Mobilitätsapp mit Buchungsoption intermodaler Wegeketten.

5.6.9 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zielgruppenspezifische Ansprache, Beratung und Unterstützung mit dem Ziel, Einstellungen und Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern zugunsten eines nachhaltigen Verkehrs zu beeinflussen und zu ändern ■ Schaffung eines individualisierten Marketings und Instrumentariums zur Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen (z.B. Neubürger, Touristen, Familien, Beschäftigte)
<p>Anwendung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Im gesamten Landkreis Bamberg in Kooperation mit den Akteuren vor Ort ■ Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Materialien, Qualifizierung von Multiplikatoren ■ Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen, Schnupperangeboten für die Nutzung des ÖPNV oder weiterer Mobilitätsangebote

5.6.10 Information und Beratung zu klimafreundlicher Mobilität

Information und Beratung zu klimafreundlicher Mobilität

Beschreibung

- Die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement des Landkreises Bamberg ist der zentrale Ansprechpartner für die Weiterentwicklung umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsangebote. Dazu gehört auch die Abstimmung und Koordinierung der Tätigkeiten mit den benachbarten Landkreisen, der Stadt Bamberg und innerhalb der Metropolregion Nürnberg.
- Durch eine koordinierte Informations- und Kommunikationsaktion der Metropolregion Nürnberg soll die Öffentlichkeit für die enorme Bedeutung der Energiewende im Verkehrssektor sensibilisiert und zur Nutzung von klimafreundlichen Mobilitätslösungen motiviert werden. Weiterhin soll für regionale Informationsplattformen und Beratungsstellen zu klimafreundlichen Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing, Mitfahrgelegenheiten oder Elektromobilität) mehr Sichtbarkeit geschaffen werden. Die Koordinationsstelle des Landkreises Bamberg trägt diesen Gedanken in den Landkreis hinein und stimmt mit den Akteuren vor Ort die weiteren Schritte ab.

Anwendung

- Im gesamten Landkreis Bamberg in Kooperation mit den Akteuren vor Ort

5.7 Maßnahmenkonzept: Einrichtung von Modellräumen und Experimentierfeldern

Bundesweit befinden sich mittlerweile einer Vielzahl innovativer Mobilitätskonzepte und -angebote in der Erprobung. Fast immer sind dies jedoch Projekte, die sich auf Einzelmaßnahmen fokussieren. Ein konzentriertes Zusammenführen möglichst vieler Ansätze in einem Modellraum, im Sinne einer ganzheitlichen Strategie, hat so noch nicht stattgefunden.

Mit auf der einen Seite sehr ländlich strukturierten Räumen, auf der anderen Seite im Stadt-Umland-Bereich von Bamberg städtischen Strukturen, bieten sich geeignete Voraussetzungen innovative Ansätze und ihr Zusammenwirken für künftige Mobilitätsformen im Landkreis Bamberg auszuprobieren. Mit der Nähe zur Universität Bamberg und weiteren Bildungseinrichtungen, Wirtschaftsunternehmen, den vorhandenen Mobilitätsdienstleistern und den Kommunen sind über Kooperationen erste Erprobungen zu initiieren, um Erkenntnisse über die Bedeutung dieser innovativen Mobilitätsform auch im ländlichen Raum zu erhalten.

Die Experimentierfelder sind zur Wirkungskontrolle fortlaufend zu evaluieren. Da sich das Mobilitätsverhalten der Menschen nur langsam ändert, sollten Maßnahmen einem Probe-



zeitraum von zwei bis vier Jahre unterliegen, begleitet von aktiven und umfangreichen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen.

5.7.1 Einrichtung eines Modellraumes/ Experimentierfeldes Autonomes Fahren

Einrichtung eines Modellraumes/Experimentierfeldes Autonomes Fahren

Beschreibung

- Die Einrichtung eines Modellraumes/ Experimentierfeldes soll die Bedienung der Pkw- oder ÖPNV-basierten Zubringerverkehre („Flexcar“ oder „Flexbus“) mit autonomen Fahrzeugen erproben.
- Je nach Einsatzgebiet soll dabei ein autonom fahrender Pkw oder ein autonom fahrender Kleinbus eingesetzt werden. Die Fahrzeuge werden nach Kundenwunsch autonom bereitgestellt, d.h. der PKW bzw. der Kleinbus fährt eigenständig zum Kunden. Nach einem Anruf oder durch die Buchung per App fährt das Fahrzeug zu gewünschter Zeit (und in gewünschter Ausstattung) zum gewünschten Ort. Dabei wird eine autonome Fahrstrecke vorab festgelegt, digitalisiert und kameraüberwacht, so dass bei Störungen im Ablauf eingegriffen werden kann. Dies muss in einem ersten Schritt manuell durch eine begleitende Person erfolgen und soll später voll automatisiert werden.
- Bei Ankunft am Wunschort wird der Kunde dann im Falle des „Flexcars“ selbst zum Fahrer. Nach Erledigung seiner Besorgungen oder Geschäfte, kann er das Auto dann wieder abstellen und es fährt erneut autonom zurück zu seinem Standort oder zu einem neuen Kunden.

Anwendung

- In Bereichen des Landkreises, auf denen ein begrenzter Einzugsbereich mit einem autonomen Pkw oder Kleinbus bedient werden kann, z. B. eine Stichfahrt zu einem Ortsteil im Bereich eines größeren Ortszentrums, oder auf einer Relation zu einem Freizeitziel mit einer unregelmäßigen Nachfrage, bei der sich ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot nicht lohnt
- Als Ergänzung in den Erschließungsbereichen, für die ein Zubringer/ Shuttleverkehr vorgesehen ist
- Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit einem Mobilitätsdienstleister, einer wissenschaftlichen Einrichtung für die Evaluierung und lokalen Akteuren vor Ort.

5.7.2 Evaluierung und Probezeiträume

Evaluierung und Probezeiträume

Beschreibung

- Die Maßnahmen/ Projekte werden einer Wirkungskontrolle unterzogen. Hierfür sind ausreichende Informationen z. B. zu Nutzerzahlen, dem Nutzerverhalten, Kosten, Erlösen und Zuschussbedarfen und weitere erforderliche Daten zu erheben und auszuwerten.
- Für die Evaluierung der Maßnahmen sind ausreichend lange Probezeiträume vorzusehen, da sich das Mobilitätsverhalten der Menschen nur langsam ändert. Daher sollten Maßnahmen einem Probezeitraum von zwei bis vier Jahre unterliegen, begleitet von aktiven und umfangreichen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen.
- Nach Vorliegen der Evaluierungsergebnisse wird eine Entscheidung getroffen, ob eine Maßnahme/ ein Projekt weitergeführt, verändert oder eingestellt wird. Bei einer Veränderung oder Einstellung muss geprüft werden, ob die Anforderungen an eine Grundversorgung mit Mobilitätsangeboten im Landkreis noch erfüllt werden.

Anwendung

- Alle Maßnahmen/ Projekte im Bereich Mobilität

6 Verkehrliche und ökonomische Bewertung

Das intermodale Verkehrskonzept für den Landkreis Bamberg enthält zu den einzelnen Themenfeldern eine Reihe von Maßnahmenbausteinen. Diese sind teilweise schon recht konkret beschrieben, so dass für diese Bausteine bereits eine detailliertere Bewertung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Wirkungen erfolgen kann. Teilweise sind für eine Umsetzung einzelner Maßnahmenbausteine jedoch noch weitere Detailprüfungen erforderlich, bevor eine ausreichende planerische Grundlage besteht, auf der eine seriöse verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung erfolgen kann.

Die nach den Themenfeldern gegliederten Maßnahmenbausteine sind nachfolgend mit einer Grobbewertung dargestellt. Insbesondere für die Umsetzung des Rahmenkonzeptes und eines Zubringersystems wurden bereits detailliertere Abschätzungen der zu erwarteten Kosten und Nachfrage vorgenommen, die im Anschluss an die Grobbewertung dargestellt sind.

■ **Tabelle 32: Grobbewertung: Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie Einrichtung von Zubringer- und Shuttleverkehren**

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Umsetzung des Rahmenkonzeptes und damit Stärkung des Regionalverkehrs	Durch die deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf den wichtigen Achsen des Landkreises mit Ausrichtung auf die Zentren des Landkreises, das Oberzentrum Bamberg und die Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr wird eine ebenfalls deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen insbesondere im Jedermannverkehr erwartet. Eine konkretere Einschätzung der Nachfragesteigerung ist nachfolgend dargestellt.	Die Umsetzung wird aller Voraussicht nach nicht eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen erfolgen können. Bei den dann erforderlichen Vergabeverfahren ist mit hohen laufenden Betriebskosten pro Jahr zu rechnen, die nur teilweise durch steigende Einnahmen durch zusätzliche Fahrgäste gedeckt werden können. Eine konkretere Kostenschätzung ist nachfolgend dargestellt.
Einheitliches Fahrzeugdesign	Verbesserte Erkennbarkeit der (Qualitäten der) Regionalbuslinien und somit stärkere Identifizierung der Fahrgäste und Landkreisbewohner mit dem ÖPNV	Im Zuge der Vergabe der Verkehrsleistungen und im Rahmen von sukzessive neu zu beschaffenden Fahrzeugen sind die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme gering einzuschätzen.

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Fahrzeugstandards ÖPNV	Erhöhung der Fahrzeugqualitäten, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit, des Komforts und der Fahrgastinformation am und im Fahrzeug	Im Zuge der Vergabe der Verkehrsleistungen und im Rahmen von sukzessive neu zu beschaffenden Fahrzeugen sind die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme mittel bis hoch einzuschätzen.
Gewährleistung Anschlussmobilität	Durch die Stärkung der Bedienungssachsen im Landkreis und die Einrichtung von Shuttle- und Zubringersystemen werden die kleineren Orte mit einem regelmäßigen Angebot oft nur über Umstieg z. B. an das Oberzentrum angebunden sein. Damit wächst die Bedeutung eines verlässlichen Umstiegs. Die Gewährleistung einer Anschlussmobilität verbessert somit die Netzwirkung des Bedienungsangebotes und die Sicherheit für den Fahrgast, sein Ziel in einer festgelegten Zeit auch zu erreichen.	Im Zuge der Vergabe der Verkehrsleistungen und im Rahmen von sukzessive neu zu beschaffenden Fahrzeugen sind die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme gering bis mittel einzuschätzen. Zum großen Teil werden die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen bereits bei den aktuellen Vorabbekanntmachungen gefordert.
Überprüfung und Flexibilisierung Schulverkehr	Verbesserung des Schulverkehrs und Verkürzung der Fahrzeiten für Schüler, da nur die tatsächlich notwendigen Relationen bedient werden; damit auch Reduzierung der Betriebsleistungen und ggf. auch Einsparung von Fahrzeugen möglich	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Prüfung Maßnahmen zur verbesserten Fahrradmitnahme im ÖPNV	Verbesserung der Bedingungen für die Mitnahme von Fahrrädern und damit der Fahrradnutzung insgesamt, z. B. auf Relationen mit Steigungsstrecken oder bei schlechteren Witterungsbedingungen	Im Zuge der Vergabe der Verkehrsleistungen und im Rahmen von sukzessive neu zu beschaffenden Fahrzeugen sind die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme gering (bis mittel bei Ausstattung eines größeren Teils der Fahrzeugflotte mit Fahrradgepäckträgern) einzuschätzen.

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Bürgermobil	Verbesserung des lokalen Angebotes als Zubringerverkehr zu den Achsen, die im Regionalverkehr bedient werden, und zur Mobilitätssicherung für den Versorgungsverkehr	Die finanziellen Auswirkungen für die Einrichtung und Betrieb eines Bürgermobils sind in der Regel als gering einzuschätzen, ggf. ist eine Mitfinanzierung eines Fahrzeuges oder einer Disposition bei bedarfsgesteuerten Verkehren erforderlich. Eine Aussage hierzu kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Flexbus	Alternativ oder als Ergänzung zum Einsatz von Bürgermobilen ist die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes denkbar, um die Zubringerverkehre zuverlässig bedienen zu können. Eine konkretere Einschätzung der Nachfragesteigerung ist nachfolgend dargestellt.	Die Umsetzung wird aller Voraussicht nach nicht eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen erfolgen können. Bei den dann erforderlichen Vergabeverfahren ist mit hohen laufenden Betriebskosten pro Jahr zu rechnen, die nur teilweise durch steigende Einnahmen durch zusätzliche Fahrgäste gedeckt werden können. Eine konkretere Kostenschätzung ist nachfolgend dargestellt.
Freizeitverkehre	Verbesserung des Angebotes mit besonderer Ausrichtung auf Ziele und Relationen, die im Freizeitverkehr relevant sind, vor allem am Wochenende (als saisonaler Verkehr)	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Anlassbezogene Verkehre	Verbesserung des Angebotes zu spezifischen Veranstaltungen und Festen als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot zu den Tageszeiten bzw. auf den Achsen	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Shuttleverkehre	In Ergänzung zum ÖPNV-Angebot auf den Achsen kann ein Shuttleverkehr auf Relationen, die insbesondere wirtschaftlich nicht sinnvoll mit dem ÖPNV bedient werden können oder keine gebündelte Nachfrage aufweisen, eine Alternative darstellen.	Die Nutzung der Plattform ist kostenpflichtig, in Abhängigkeit der Anzahl der Relationen und der Größe des Bedienungsraumes. Zu berücksichtigen ist, dass Fahrzeuge und Fahrpersonal nicht von door2door gestellt werden. Diese sind ebenfalls z. B. durch ein Taxi-/

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
		Mietwagenunternehmen vorzuzulassen.
Einkaufsverkehre und Bringservices	Spezielle Angebote für Personengruppen, die den ÖPNV nicht nutzen können, oder für Relationen, auf denen sich kein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot etablieren kann	Der Einsatz eines Einkaufsbusses oder eines Bringservices ist mit Kosten für den Einsatz eines Fahrzeugs, Fahrpersonals und leistungsabhängigen Kosten verbunden. In Kooperation mit dem Einzelhandel oder anderen Dienstleistern können die Kosten ganz oder teilweise von diesen übernommen werden.

Eine Abschätzung der Mehrleistungen gegenüber dem heutigen Bedienungsangebot auf den einzelnen Bedienungskorridoren des Rahmenkonzepts auf der Grundlage der formulierten Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten ist nachfolgend dargestellt (hierbei sind durchschnittliche Kostensätze zwischen 1,80 und 2,50 Euro pro Kilometer für bedarfsgesteuerte Verkehre bzw. Linienverkehre angesetzt; die konkreten Kosten können erst im Rahmen der Vergabeverfahren ermittelt werden, sofern keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingehen):

■ **Tabelle 33: Abschätzung der Mehrleistungen**

Korridor Kategorie	Mehrleistungen
Mehrleistungen Korridor 1. Kategorie (Linienverkehr)	ca. 200.000 EUR/ Jahr
Mehrleistungen Korridor 2. Kategorie (Linienverkehr)	ca. 1.000.000 EUR/ Jahr
Mehrleistungen Korridor 3. Kategorie (Montag – Freitag Linienverkehr, Samstag+Sonntag Annahme Flexbus)	ca. 1.200.000 EUR/ Jahr
Mehrleistungen Erschließungsverkehre (Annahme Flexbus)	ca. 600.000 EUR/ Jahr
Gesamt	ca. 3.000.000 EUR/ Jahr

Mit den Angebotsverbesserungen auf den Achsen und Erschließungsverkehren sind Fahrgaststeigerungen gegenüber heute verbunden. Voraussetzung für eine dauerhafte Nachfrageentwicklung sind umfangreiche Kommunikations- und Vermarktungsmaßnahmen, um die Fahrgäste über das neue Angebot zu informieren, die Vorteile fortlaufend zu bewerben und

damit den Nutzen für den einzelnen Fahrgast und die Umwelt positiv herauszustellen. Die Effekte einer Steigerung der Fahrgastnachfrage treten auch nicht unmittelbar nach Umsetzung einer Maßnahme ein, sondern erfahrungsgemäß erst nach einer Gewöhnungsphase von mindestens einem Jahr.

Aktuelle Fahrgastzahlen liegen für das heutige ÖPNV-Angebot nur auf einigen wenigen Relationen überhaupt vor. Daher erfolgt eine Abschätzung der zu genießenden Nachfrage aufgrund der Pendlerverflechtungen, da durch die Umsetzung des Rahmenkonzeptes auf den Achsen und Erschließungsverkehren insbesondere Fahrgäste im Berufsverkehr, aber auch im Versorgungs- und Freizeitverkehr angesprochen werden sollen.

Insgesamt können auf den Relationen, die heute nicht bereits mit einem regelmäßigem Angebot im Schienenverkehr, Regionalbusverkehr bzw. im Stadt-Umland-Verkehr angebunden sind, rund 9.000 bis 12.000 Pendler pro Tag erreicht werden. Hinzu kommen Fahrgäste, die zum Einkaufen oder in der Freizeit das verbesserte ÖPNV-Angebot nutzen werden, für die aber keine quantitative Grundlage vorliegt. Hier wird pauschal eine Steigerung der Pendlerdaten um 30% angenommen (die Anteile des Versorgungs-, Freizeit- und Berufsverkehrs an allen täglich zurückzulegenden Wegen sind häufig etwa gleich groß, die Wege aber kürzer), so dass insgesamt von einem Gesamtnachfragepotenzial von rund 12.000 bis 15.000 Fahrgästen pro Tag im Bereich der Korridore und Erschließungsverkehre (ohne Schienenverkehr) ausgegangen werden kann.

Bei einem realistisch zu erreichenden ÖPNV-Anteil an diesen Wegen zwischen 6 und 10% wird somit eine zusätzliche Fahrgastnachfrage von rund 700 bis 1.500 Fahrgästen pro Tag bzw. rund 175.000 bis 375.000 Fahrgästen pro Jahr abgeschätzt. Bei einem durchschnittlichen Erlössatz von 3,00 Euro je Fahrgast können damit Mehreinnahmen in Höhe von rund 525.000 bis 1,125 Mio Euro pro Jahr abgeschätzt werden. Der Zuschussbedarf zu den genannten Mehrleistungen beträgt somit auf der Grundlage der genannten Abschätzungen rund 1,875 bis 2,5 Mio. Euro pro Jahr.

■ **Tabelle 34: Grobbewertung: Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr**

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Prüfung von Maßnahmen für den Lückenschluss des Radwegenetzes für Alltagsnutzer	Verbesserung des Wegenetzes für die Nutzung von Radfahrern auf Alltagswegen, verstärkte Inanspruchnahme des Rades auf kurzen bis mittleren Wegelängen als Alternative zum Pkw und als Zubringer zu den Achsen des Regionalverkehrs im ÖPNV	Als durchschnittliche Kostenwerte für den Bau eines Meters Radweg können ca. 125 bis 140 EUR je Meter (ohne Landkauf) angesetzt werden.

■ **Tabelle 35: Grobbewertung: Stärkung der E-Mobilität**

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Flexcar	<p>Beibehaltung und Weiterführung des E-Carsharings und damit der Nutzbarkeit von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sowie von Sharingangeboten und damit Abbau von Nutzungshemmnissen in der Bevölkerung</p> <p>Weitere Verbreitung des Mobilitätsangebotes in den übrigen Gemeinden des Landkreises als Bestandteil des kreisweiten Mobilitätsangebotes</p>	Die Kosten für das aktuelle Angebot können für den Zeitraum 2017-2019 mit rund 30.000 – 50.000 Euro beziffert werden.
Förderung der Elektromobilität mit E-Motorrollern, Motorräder etc.	Beibehaltung und Weiterführung der Förderung des Kaufs von Fahrzeugen mit Elektroantrieb und damit Abbau von Nutzungshemmnissen in der Bevölkerung	Förderung für private Nutzer mit 25 % der Netto-Anschaffungskosten bis max. 300 Euro pro Person.
Ausbau Ladeinfrastruktur Pkw	Ausweitung der Ladeinfrastruktur für eine bessere Abdeckung im Landkreis insbesondere auch für Touristen	Für den Bau einer Ladeinfrastruktur für Pkw kann eine Pauschalsumme von rund 40.000 EUR (ohne Landkauf und Parkplatzbau) angesetzt werden.
Einrichtung DC-Ladestationen Pkw	Ausweitung der Schnellladeinfrastruktur für eine bessere Abdeckung für Fahrten auf überregionalen und nationalen Relationen	Für den Bau einer Schnellladeinfrastruktur für Pkw kann eine Pauschalsumme von rund 50.000 EUR (ohne Landkauf und Parkplatzbau) angesetzt werden.
Lademöglichkeiten für Pedelecs	Umsetzung der letzten Lademöglichkeiten für eine bessere Abdeckung im Landkreis insbesondere auch für Touristen	Der weitere Aufbau des Netzes an lademöglichkeiten erfolgt über die Einbindung weiterer touristischer Betriebe
Fahrradboxen für Elektrofahrräder	Ausweitung von diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen insbesondere auch für hochwertige Fahrräder an Verknüpfungspunkten mit dem Bahn- und Busverkehr (Mobilstationen)	Für die Einrichtung von Fahrradboxen kann eine Pauschalsumme von rund 500 EUR je Box angesetzt werden (ohne Landkauf).

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Förderung E-Mobilität in öffentlichen Verwaltungen	Ausweitung des Informationsangebotes zu den Vorteilen der Nutzung der E-Mobilität führt zu einer verstärkten Inanspruchnahme und zur Bewusstseinsbildung für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten	Die finanziellen Auswirkungen für die Förderung solcher Maßnahmen sind in der Regel als gering einzuschätzen.

■ **Tabelle 36: Grobbewertung: Ausbau der Infrastruktur und Schnittstellen**

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Mobilstationen	Verbesserung der Bedingungen für den Umstieg zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten, z. B. zwischen Fahrrad/ Pedelec und Regionalbus, durch attraktiv gestaltete, markante und leicht auffindbare Mobilstationen mit komfortablen Wartebereichen und umfangreichem Informationsangebot	Für den Bau einer Mobilstation kann je nach Ausbaugrad eine Pauschalsumme von 12.000 bis 20.000 EUR (dann mit Ladeinfrastruktur) angesetzt werden (ohne Landkauf, aufwändige Zuwegung und topographisch schwierige Rahmenbedingungen). Für die Einrichtung überdachter Fahrradabstellanlagen mit einer Größe von rund fünf Fahrradplätzen kann eine Pauschalsumme von rund 2.500 EUR angesetzt werden (ohne Landkauf).
Verbesserung Haltestelleninfrastruktur und Ausstattung	Verbesserung der Nutzbarkeit von Haltestellen und Verknüpfungspunkten durch barrierefreien Ausbau, Witterungsschutz und Informationsangebot	Für den Bau einer barrierefreien Haltestelle mit Fahrgastunterstand kann eine Pauschalsumme von rund 15.000 bis 20.000 EUR (ohne Landkauf, aufwändige Zuwegung und topographisch schwierige Rahmenbedingungen) angesetzt werden.
Ausbau P+R-Plätze	Verbesserung der Bedingungen für den Umstieg zwischen Pkw und Bahn bzw. Bus	Für den Bau eines nicht überdachten Parkplatzes kann eine Pauschalsumme von rund 5.000 bis 8.000 EUR (ohne Landkauf, aufwändige Zuwegung und topographisch schwierige Rahmenbedingungen) angesetzt werden.

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Prüfung Einrichtung weiterer Pendlerparkplätze	Verbesserung der Bedingungen für die Bildung von Fahrgemeinschaften und zur Förderung des Mitfahrens	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Überprüfung von Maßnahmen für einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf im ÖPNV	Verbesserung des betrieblichen Ablaufs dient der Verbesserung der Reisezeiten für die Fahrgäste, dem Abbau von Verspätungen und einem wirtschaftlichen Einsatz der Kapazitäten (Fahrzeuge, Fahrpersonal)	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg	Verbesserte Ausstattung des zentralen Verknüpfungspunktes in Bamberg für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen in der Bamberger Innenstadt	Verbesserte Ausstattung des zentralen Verknüpfungspunktes in Bamberg für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.

■ **Tabelle 37: Grobbewertung: Ausbau des Mobilitätsmanagements im Landkreis: Einrichtung einer Koordinationsstelle, Verbesserung der Information, Kommunikation und Digitalisierung**

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Koordinationsstelle Mobilitätsmanagement	Intensive Begleitung und Abstimmung der innovativen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes mit allen beteiligten Akteuren erhöht die Umsetzungswahrscheinlichkeit der einzelnen Maßnahmenbausteine und den dauerhaften Erfolg	Es fallen Personalkosten an, die sich z. B. bei einer Eingruppierung nach TVöD, Entgeltgruppe 10, Stufe 2, Vollzeit auf rund 51.000 EUR (inkl. Arbeitgeberanteil) pro Jahr belaufen.
Verbesserung Image Regionalbusverkehr	Umfangreiche Kommunikation der Verbesserungen im Regionalbusverkehr ist unerlässlich für eine dauerhafte Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung	Neben der Verbesserung des Bedienungsangebotes, der Fahrzeugqualität sowie der Fahrgastinformation sind für eine Verbesserung des Images und der Wahrnehmung des Regionalbusverkehrs Kommunikations- und Marketingmaßnahmen erforderlich. Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Verbesserung Fahrgastinformation	Verbesserung des (allgemeinen) Informationsstandes der Fahrgäste sowie auch künftiger Nutzer von Mobilitätsangeboten (Alltagsnutzer sowie insbesondere auch Gäste und Touristen)	Die finanziellen Auswirkungen für die Verbesserung der Fahrgastinformation z. B. an zentralen Haltestellen in Form von Lageplänen, Hinweise zu Zielen in der Umgebung, Wegweisung oder zusätzliche Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind in der Regel gering.
Prüfung von Maßnahmen für eine verbesserte dynamische Fahrgastinformation	Verbesserung des aktuellen Informationsstandes der Fahrgäste für konkrete Fahrten, die kurz bevorstehen, aber auch Werbeeffect für die Nutzung des ÖPNV, wenn z. B. Bildschirme in öffentlichen Einrichtungen auf ein dichtes Fahrtenangebot hinweisen	Für die Einrichtung eines Bildschirms mit der Darstellung aktueller Echtzeitinformation wie Abfahrtszeiten an der nahegelegenen Haltestelle kann eine Pauschalsumme von rund 300 bis 600 EUR angesetzt werden (funktionierende Übermittlung der Fahrplandaten z. B. über VGN-Homepage bereits

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
		vorausgesetzt). Für die Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation z. B. in Form einer Stele an der Haltestelle mit der Darstellung aktueller Abfahrtszeiten kann eine Pauschalsumme von rund 8.000 bis 10.000 EUR angesetzt werden (funktionierende Übermittlung der Fahrplandaten bereits vorausgesetzt).
Nutzung Mobilitätsplattformen	Verbesserung der Informationslage der Bevölkerung über alle zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote für eine bestimmte Relation oder einen bestimmten Fahrtzweck	Es existieren bereits verschiedene Mobilitätsplattformen, in denen auch regions- oder landkreisspezifische Informationen integriert werden können (z. B. flinc), so dass keine eigene Plattform entwickelt werden muss. Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Digitale Mobilitätskarte	Verbesserung einer leicht zugänglichen Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote über ein Medium	Es sind bereits verschiedene Mobilitätskarten in der Region in der Entwicklung, so dass keine eigene Mobilitätskarte entwickelt werden muss. Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
MobilitätsApp	Verbesserung der Informationslage der Bevölkerung über alle zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote für eine bestimmte Relation oder einen bestimmten Fahrtzweck	Es sind bereits verschiedene MobilitätsApp in der Entwicklung, so dass keine eigene MobilitätsApp entwickelt werden muss. Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	Verbesserung der Informationslage für einzelne Zielgruppen, z. B. Beschäftigte an einem Unternehmensstandort oder gemeinsam in einem Gewerbegebiet, in einer öffentlichen Einrichtungen, Senioren einer Gemeinde oder eines Seniorenwohnheims, Neubürger im Landkreis usw.	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Information und Beratung zur klimafreundlichen Mobilität	Ausweitung des Informationsangebotes führt zu einer verstärkten Inanspruchnahme und zur Bewusstseinsbildung für ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten	Information und Beratung erfordern personelle Kapazitäten. Diese können z.B. über die Koordinationsstelle erfolgen.

■ **Tabelle 38: Grobbewertung: Einrichtung von Modellräumen und Experimentierfeldern**

	Verkehrliche Bewertung	Wirtschaftliche Bewertung
Einrichtung Modellraum Autonomes Fahren	Aufnahme der aktuellen Entwicklungen in der Mobilitätswelt mit Verortung im Landkreis als Experimentierfeld, damit auch Signal an die Bevölkerung, dass der Landkreis Ansätze innovativer Mobilitätsangebote unterstützt und befürwortet	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Evaluierung und Probezeiträume	Eine seriöse Einschätzung zu einem geänderten Nutzerverhalten kann erst nach einem ausreichenden Probezeitraum erfolgen, der mindestens ein Jahr (bei größeren Veränderungen auch länger) dauern sollte.	Kosten entstehen für die eigentliche Umsetzung der Maßnahmen für den gewählten Zeitraum.

7 Fördermöglichkeiten

Für die Umsetzung der genannten Maßnahmen in den einzelnen Themenfeldern des Mobilitätskonzepts existieren verschiedene Fördermöglichkeiten auf den einzelnen administrativen Verwaltungsebenen. Nachfolgend ist eine Auswahl an Fördermöglichkeiten mit Bezug zu Mobilitätsthemen mit Stand Dezember 2017 zusammengestellt.

Fördermöglichkeiten des Landkreises Bamberg (Auswahl)

- Förderung des Landkreises Bamberg für die Neuanschaffung von batteriebetriebenen Motorrollern, Motorräder, S-Pedelecs und Lastenpedelecs

Fördermöglichkeiten des Freistaates Bayern (Auswahl)

- CO₂-neutrale Region
- Modellregion Ländlicher Raum
- Bayerisches Gemeindefinanzierungsgesetz (B+R-Anlagen)
- Dorferneuerung (Radwege und Wegweisung)
- Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr

Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr ; Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 12. April 2017, Az. IIE2-3524.3-2

Voraussetzung

- Projekte überwiegend im ländlichen Raum; Neueinführung des Projektes (oder Teilprojektes)
- Genehmigung nach § 42 PBeFG; Projekte im Einklang mit NVP
- Art und Umfang der Förderung
- Maximal 5 Jahre (Förderquote 1. Jahr 65 %, 2. 55 %, 3. 45 %, 4. 40 % und 5. 35 %)
- Anschlussfinanzierung bis zu 30 % zur Übernahme von Betriebskostendefiziten
- Beteiligung Aufgabenträger mindestens 20 %

Zuwendungsfähige Ausgaben

- Betriebskostendefizite bis 8 Euro je erschlossenem Einwohner und gleichzeitig 4 Euro je gefahrenem Kilometer
- Mehrfachförderung (etwa mit ÖPNV-Zuweisungsmitteln) ist möglich

Fördermöglichkeiten des Bundes (Auswahl)

- Förderprogramm zur batterieelektrischen Elektromobilität (BMVI)
- Automatisiertes und vernetztes Fahren auf digitalen Testfeldern in Deutschland (BMVI)
- Elektromobilität vor Ort (BMVI)
- WIR! – Wandel durch Innovation in der Region (BMBF)

Fördermöglichkeiten anderer Förderträger (Auswahl)

- ADAC Stiftung
- Kaempfen Stiftung (Barrierefreiheit)
- Stiftung 2 Grad (Klimafreundliche Mobilität)
- heureka Stiftung (Umwelt und Mobilität)
- Robert Bosch Stiftung (Mobilität im Alter)

8 Zeit- und Umsetzungsplan mit Handlungsempfehlungen und Prioritätenreihung

Für die Umsetzung der dargestellten Maßnahmenbausteine nach Themenfeldern erfolgt ein Vorschlag aus planerischer Sicht in Form eines Zeit- und Umsetzungsplans. Der Fokus liegt dabei auf Maßnahmen, die möglichst rasch eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises (sowie für Pendler aus den benachbarten Regionen, Gäste und Touristen) erwarten lassen. Daraus resultieren auch die planerischen Handlungsempfehlungen und damit eine Prioritätenreihung, mit welchen Maßnahmen aus Sicht des Gutachters kurzfristig begonnen werden sollte.

Der Zeit- und Umsetzungsplan berücksichtigt dabei die derzeit bekannten Abhängigkeiten, die bei einer Umsetzung von Maßnahmen z. B. im Bereich des ÖPNV-Angebotes aufgrund laufender Konzessionen oder Festlegungen im Linienbündelungskonzept bestehen, und schätzt weitere Zeitläufe ein, die für die Umsetzung von Maßnahmen, für die noch detailliertere Prüfungen erfolgen müssen, notwendig sein können.

Der hier dargestellte Vorschlag eines Zeit- und Umsetzungsplanes berücksichtigt nicht, mit welchen finanziellen Rahmenbedingungen die Umsetzung der Maßnahmen seitens des Landkreises Bamberg und weiterer beteiligter Akteure begleitet werden kann.

■ **Tabelle 39: Vorschlag für einen Zeit- und Umsetzungsplan für die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes im Landkreis Bamberg aus planerischer Sicht**

2018	
Förderung der E-Mobilität in öffentlichen Verwaltungen sowie Information und Beratung zur klimafreundlichen Mobilität	
Sukzessive Umsetzung ausgewählter Fahrzeugstandards ÖPNV	Laufende Vorabbekanntmachungen 2017/2018
Gewährleistung Anschlussmobilität	Laufende Vorabbekanntmachungen 2017/2018
Prüfung von Maßnahmen für eine stärkere Nutzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV	
Bürgermobil: Stärkung bestehender und Prüfung der Einrichtung weiterer Bürgerbus-Verkehre	
Prüfung Einrichtung Probetrieb Flexbus (in Abstimmung mit vorhandenen Konzessionären)	
Prüfung Einrichtung weiterer Freizeitverkehre	
Prüfung Einrichtung anlassbezogener Verkehre	
Prüfung Einrichtung Shuttleverkehre	
Prüfung Einrichtung Einkaufsverkehre und Bringservices	

Prüfung Einrichtung Modellraum Autonomes Fahren	
Prüfung Lückenschluss und Netzergänzung im Radwegenetz für Alltagsradfahrer	
Prüfung Ausweitung Flexcar (E-Carsharing)	
Prüfung Ausbau Ladeinfrastruktur und Schnellladestationen Pkw	
Prüfung Ausbau Lademöglichkeiten Pedelecs und Fahrradboxen	
Prüfung Ausweitung P+R-Plätze und Einrichtung weiterer Pendlerparkplätze	
Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Bamberg und in der Bamberger Innenstadt	
Prüfung Verbesserung der Fahrgastinformation	
Prüfung Maßnahmen für eine verbesserte dynamische Fahrgastinformation	
Einrichtung Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement	LEADER-Förderung
Prüfung Nutzung Mobilitätsplattformen, digitale Mobilitätskarte, MobilitätsApp	
Prüfung Maßnahmen zum zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement	
2019	
Rahmenkonzept zur Stärkung des Regionalbusverkehrs: Erarbeitung Detailkonzept „ÖPNV-Offensive Landkreis Bamberg“ mit Prüfung Einrichtung Flexbus, Bürgermobilen, Flexibilisierung Schulverkehr, Mobilstationen, Ausbau Haltestelleninfrastruktur, Verbesserung des Images des Regionalbusverkehrs	Nach Fortschreibung NVP (vgl. Mitte 2019) Dauer ca. 2 Jahre (bis Mitte/Ende 2021)
Umsetzung von Probetrieben nach Vorlage eines positiven Prüfergebnisses (z. B. Flexbus, Flexcar, Bürgermobil)	
Einrichtung von Infrastrukturen nach Vorlage eines positiven Prüfergebnisses (z. B. Ladeinfrastrukturen, Fahrgastinformation)	
2020	
Umsetzung von weiteren Maßnahmenbausteinen nach Vorlage eines positiven Prüfergebnisses	
2021	
Vorlage der Ergebnisse des Detailkonzeptes und Abstimmung mit den beteiligten Akteuren	Mitte/Ende 2021

2022	
Vorabkennzeichnung zu allen Linienbündeln im Landkreis Bamberg	Mai 2022
2024	
Umsetzung Detailkonzept „ÖPNV-Offensive Landkreis Bamberg“: neues Landkreis-Netz im Regionalbusverkehr	August 2024

9 Anhang

Anhang I - Zusammenfassung der Ergebnisse der Regionalkonferenzen am 22., 23. und 29.05.2017

Inhalte der Regionalkonferenzen

- Begrüßung und inhaltliche Einführung
- Mobilitätskonzept: Vorstellung der Analyseergebnisse und des Rahmenkonzepts mit Bedienungsqualitäten
- Arbeitsphase: Rückfragen und Kommentierungen in Themenecken
- Ausblick auf die weiteren Schritte

1. Begrüßung und inhaltliche Einführung

- Regionalkonferenz Teilraum Südwest (22.05.2017) in Burgebrach
Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Maciejonczyk, inhaltliche Einführung durch Frau Kulpa-Goppert (Geschäftsbereichsleiterin Regionalentwicklung LRA Bamberg)
- Regionalkonferenz Teilraum Südost (23.05.2017) in Strullendorf
Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Desel, inhaltliche Einführung durch Frau Kulpa-Goppert (Geschäftsbereichsleiterin Regionalentwicklung LRA Bamberg)
- Regionalkonferenz Teilraum Nord (29.05.2017) in Memmelsdorf
Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Schneider, inhaltliche Einführung durch Frau Kulpa-Goppert (Geschäftsbereichsleiterin Regionalentwicklung LRA Bamberg)

2. Vorstellung der Bestandsanalyse und des Rahmenkonzepts mit Bedienungsqualitäten

Grundlagen des Mobilitätskonzepts und Einordnung in den Gesamtprozess

- Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts werden bestehende formelle und informelle Konzepte, Studien und Planwerke herangezogen, die sich mit verschiedenen Aspekten der Mobilität im Landkreis und der Stadt Bamberg beschäftigen. Sie fließen als Grundlagen in die Bestandsaufnahme ein und bieten mit ermittelten Handlungsfeldern Anknüpfungspunkte für die Entwicklung des Rahmenkonzepts mit Umsetzungsvorschlägen.
- Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg befindet sich in der Fortschreibung durch den VGN. Das im Mobilitätskonzept entwickelte Rahmenkonzept sowie die Bedienungsqualitäten fließen in enger Abstimmung mit dem VGN in den Fortschreibungsprozess mit ein.
- Im Zuge der derzeitigen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes im Landkreis Bamberg sowie der Umsetzung der im Linienbündelungskonzept dargestellten Schritte zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten in den einzelnen Linienbündeln und

den aktuellen Vorbereitungen in einzelnen Linienbündeln für die Erarbeitung der Vorabbekanntmachungen erfolgt eine Anpassung des Linienbündelungskonzepts an aktuelle Rahmenbedingungen. Aus diesem Grund wurde das Linienbündelungskonzept für den Landkreis Bamberg fortgeschrieben.

■ **Tabelle 40: Einordnung des Mobilitätskonzepts in den Gesamtprozess**



Bestandsanalyse und Ableitung der Verkehrskorridore

Vorstellung der verschiedenen Analyseschritte und -ebenen, aus denen das Rahmenkonzept für die ÖPNV-Bedienung des Landkreises Bamberg abgeleitet wird:

- Aufbereitung bestehender Voruntersuchungen und Planungen und der Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden, Nachbarn, Verkehrsunternehmen, Schulen und weiterer Institutionen.
- Analyse der nachfragerrelevanten raumstrukturellen Gegebenheiten (Siedlungsstruktur, Pendler, Schülerrelationen, Arbeitsplatzstandorte, Freizeit- und Naherholungsziele) und Herausarbeitung der relevanten Ziele für die Bedarfe der Bevölkerung und Gäste im Landkreis (z. B. Einkaufs- und Versorgungstandorte, medizinische Einrichtungen, Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln, Verwaltungseinrichtungen, Freizeitziele etc.)
- Durchführung einer Analyse des aktuellen ÖPNV-Angebots sowie weiterer bereits bestehender Mobilitätsangebote.
- Ermittlung der spezifischen Verkehrsräume mit einer Betrachtung möglicher Quell- und Zielgebiete und Relationen sowie Strukturierung der Verkehrsräume für eine spätere Bewertung und Hierarchisierung von Gebieten und Korridoren für den Einsatz verschiedener Bedienungsformen und die Ausgestaltung differenzierter Bedienungsqualitäten

■ **Tabelle 41: Ableitung der Verkehrskorridore**

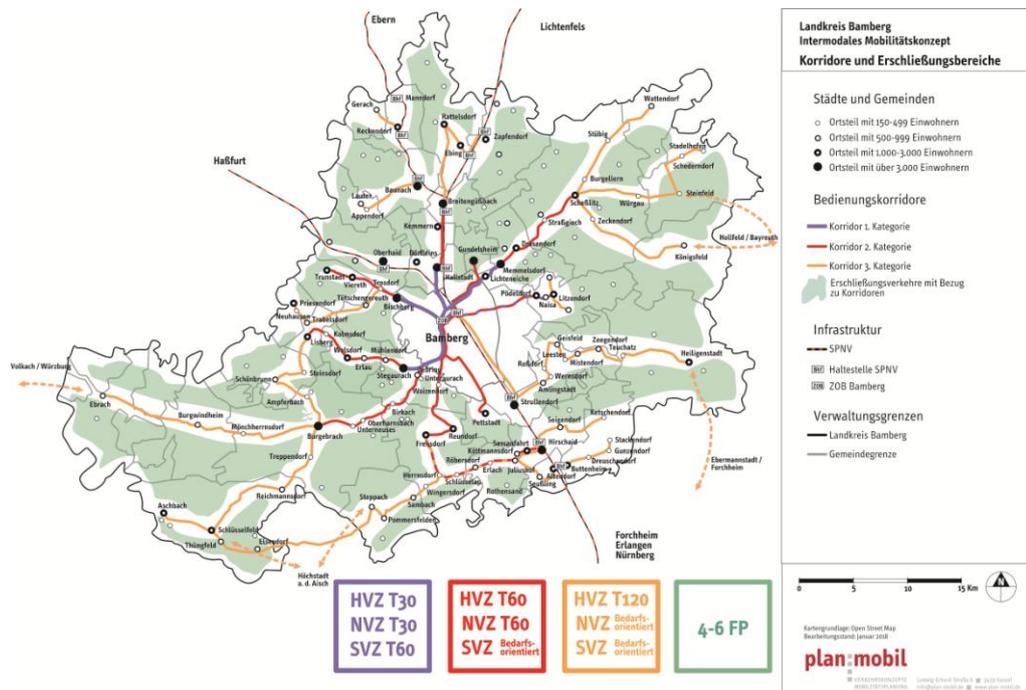


Hierarchisches Bedienungsmodell als Rahmenkonzept

Das vorgestellte Rahmenkonzept umfasst die Hauptkorridore mit Hauptlinienwegen.

- Korridore der ersten Kategorie befinden sich im Stadt-Umland-Bereich mit hohem Nachfragepotenzial und ausgeprägten Verkehrsbeziehungen in Richtung des Oberzentrums Bamberg.
- Korridore der zweiten Kategorie weisen ein erhöhtes Nachfragepotenzial und bedeutende Verkehrsbeziehungen in Ausrichtung auf die Mittelzentren im Landkreis und wichtige Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr auf.
- Korridore der dritten Kategorie sind Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial und moderaten Verkehrsverflechtungen, z. B. gemeindeübergreifende Verbindungen.
- Die Erschließungsverkehre mit Bezug zu den Korridoren sind flächig grün dargestellt. In den nächsten Arbeitsschritten werden diese Zubringerverkehre zu den Verknüpfungspunkten mit den Korridoren des Regionalverkehrs weiter konkretisiert.
- Die Festlegung der Bedienungszeiten und der Bedienungshäufigkeiten erfolgt in Anlehnung an die bayerische Richtlinie zur Nahverkehrsplanung und die Empfehlungen des VGN als Rahmenangaben auf den Korridoren. Die Verkehrszeiten sind differenziert nach Hauptverkehrszeit, Normalverkehrszeit und Schwachverkehrszeit.

■ **Tabelle 42: Entwurf des Rahmenkonzepts mit Hauptlinienwegen**



3. Workshopphase mit Themenecken

Zentrale Themen, die bei allen Regionalkonferenzen diskutiert wurden

- Beschleunigung des ÖPNV, Schaffung direkter Fahrtmöglichkeiten ins Oberzentrum (nicht alle kleinen Ortsteile mit dem großen Bus anbinden)
- Aufnahme von Freizeitverkehren in das Mobilitätskonzept
- Verbesserung von grenzüberschreitenden Verkehren
- Verbesserung der Fahrgastinformation (vor allem Verständlichkeit der Fahrpläne)
- Längerer Probezeitraum bei Einführung neuer Mobilitätsangebote
- Verbesserung der Fahrzeugqualität und des Image im Regionalbusverkehr
- Bessere Kommunikation der ergänzenden Mobilitätsangebote
- Bessere Nutzung von Schulfahrten auch für die übrigen Fahrgäste
- Verbesserung der betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen (v.a. im Zulauf nach Bamberg und am Bahnhof sowie ZOB in Bamberg)
- Tarifgerechtigkeit für ÖPNV-Nutzung im Landkreis Bamberg
- Detailanregungen zu Linienwegen

Weitere Anregungen der Regionalkonferenz Teilraum Südwest in Burgebrach am 22.05.2017

Liniennetz und Fahrtenangebot

- Freigestellte Schülerverkehre für weitere Fahrgäste öffnen
- Verkehrsbedürfnisse sollten grenzübergreifend betrachtet werden

Alternative Mobilitätsangebote

- Gemeindeübergreifende Rufbussysteme einführen
- „Echtzeit“ Bündelung der Fahrtenwünsche, lange Anmeldezeiten (wie einen Tag vorher) vermeiden

Marketing und Fahrgastinformation

- Berührungängste zur Nutzung des ÖPNV sollen durch ein leicht verständliches System abgebaut werden
- ÖPNV-Nutzungsgewohnheiten müssen sich erst entwickeln, daher ausreichend lange Probezeiträume vorsehen
- Mangelndes Wissen über Busangebot in der Bevölkerung bedarf verbesserter Informationsbereitstellung
- ÖPNV im Landkreis Bamberg wird einseitig als Schülerverkehr wahrgenommen, Image des Regionalbusverkehrs muss verbessert werden

Tarif

- Schnuppertickets erproben, um neue Fahrgäste zu gewinnen

Detailanregungen im Teilraum Südwest

- Reichmannsdorf ist besser an Bamberg angebunden als Schlüsselfeld
- Fehlende Verbindung VG Ebrach – Gerolzhofen für Pendler, Touristen und zur Erreichbarkeit dortiger Ärzte
- Notwendigkeit einer Verbindung Burgebrach – Walsdorf – Bischberg, u.a. zur Erreichbarkeit der Gewerbestandorte in Trosdorf

Weitere Anregungen der Regionalkonferenz Teilraum Südost in Strullendorf am 23.05.2017

Linienetz und Fahrtenangebot

- Schulfahrten sind nicht immer ausgelastet, sollten auch für andere Fahrgäste nutzbar gemacht werden
- Bei den Mittags-/Nachmittagsfahrten im freigestellten Schülerverkehr sind die Hinfahrten (zur Schule) ungenutzt und könnten für Fahrgäste zugänglich gemacht werden

Alternative Mobilitätsangebote

- Bürgerbus: Engagement der Bürgerinnen und Bürger erforderlich, damit diese Verkehre auch eingerichtet werden können
- ‚Langer Atem‘ bei Einführung von Rufbusangeboten notwendig

Tarif

- Transparenz bei der Tarifstruktur erhöhen, um Nutzung zu vereinfachen und Barrieren abzubauen, und Verbesserung der Tarifgerechtigkeit (für gleiche Entfernungen gleichen Tarif zahlen)

Detailanregungen im Teilraum Südost

- Anregung zur Linienführung in Buttenheim für die Ortsteile Gunzendorf und Ketschendorf

Weitere Anregungen Regionalkonferenz Teilraum Nord in Memmelsdorf am 29.05.2017

Liniennetz und Fahrtenangebot

- Ausgeprägte Ausrichtung des ÖPNV auf das Oberzentrum Bamberg. Für einen starken Regionalverkehr ist eine Ringlinie im Landkreis zu prüfen, der die Orte im Stadt-Umland-Bereich miteinander verbindet.
- Die Reaktivierung alter Bahnhöfe für einen Ausbau des SPNV ist zu prüfen.
- Öffnung Schülerbusse für übrige Fahrgäste
- Leerfahrten im Schülerverkehr zugänglich machen

Alternative Mobilitätsangebote

- Klärung der Umsetzbarkeit eines bedarfsgesteuerten Bürgerbusses (auf Anruf)
- Mehr Beharrlichkeit bei Testphasen, da die Gewöhnung der Nutzer dauert

Marketing und Fahrgastinformation

- Bessere Vermarktung des ÖPNV-Angebots im Landkreis
- Bessere Bewerbung von Rufbusangeboten für eine dauerhafte Etablierung als Mobilitätsangebot

Detailanregungen im Teilraum Nord

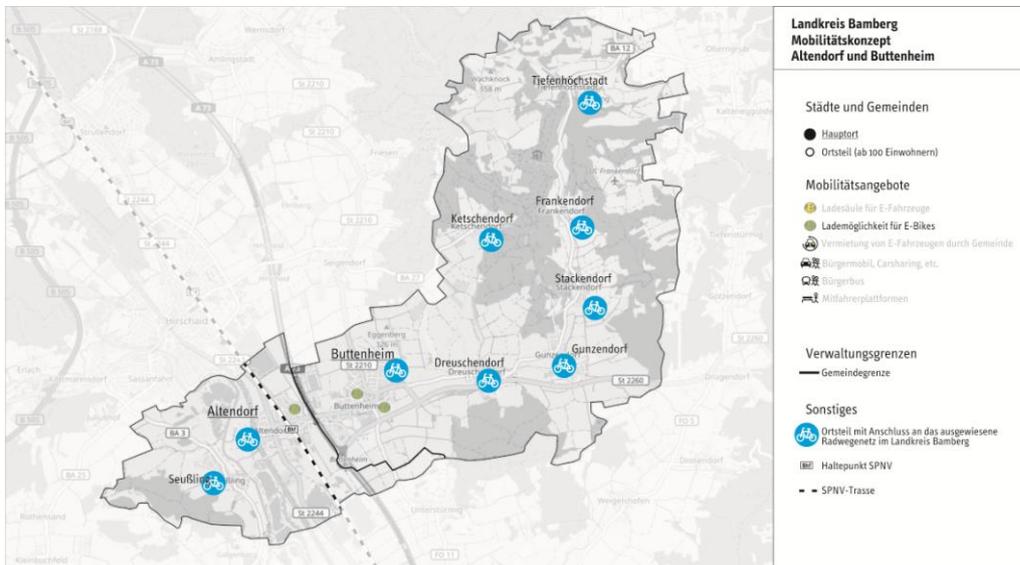
- Einrichtung einer Busspur Memmelsdorf – Bamberg zur Verringerung der Fahrzeit
- Lückenschluss der Verbindung Viereth-Trunstadt – Oberhaid wünschenswert
- Breitengüßbach: Ausbau des Bahnhof und der Radinfrastruktur bietet Anknüpfungspunkte für alternative Mobilitätsangebote.
- Eine Verbindung Rattelsdorf – Coburg fehlt vor allem zur Erreichbarkeit des dortigen medizinischen Angebots.

4. Ausblick auf die weiteren Schritte

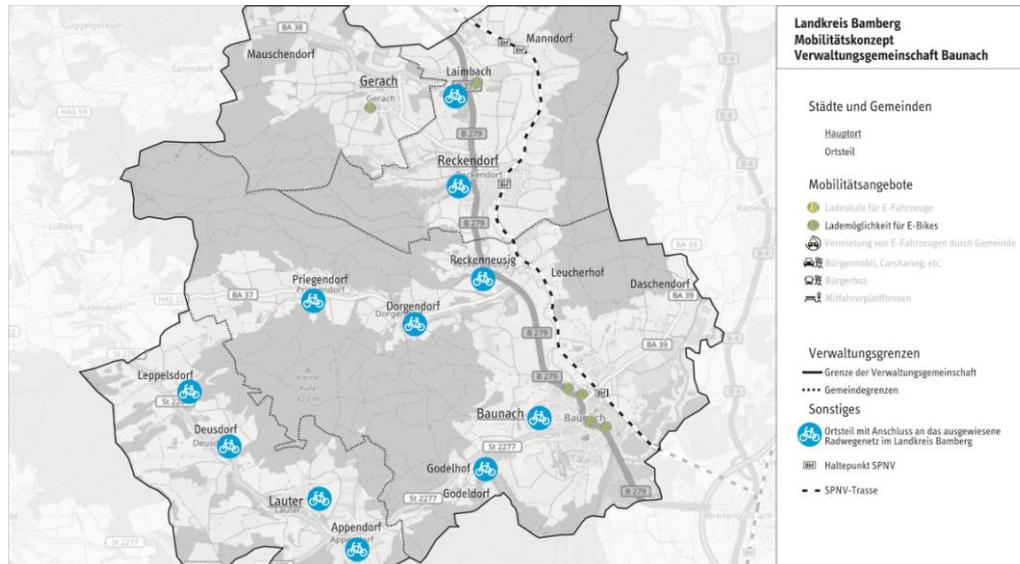
Das weitere Vorgehen umfasst die Konkretisierung der Korridore des Rahmenkonzepts, der Funktionsräume und der Ebenen mit speziellen Verkehrsfunktionen; der Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten sowie der Schnittstellen zu anderen Mobilitätsangeboten. Anschließend erfolgen die verkehrliche und ökonomische Bewertung des Bedienungsmodells sowie die Erarbeitung eines Zeit- und Umsetzungsplans mit Prioritätenreihung.

Stand: 27.06.2017

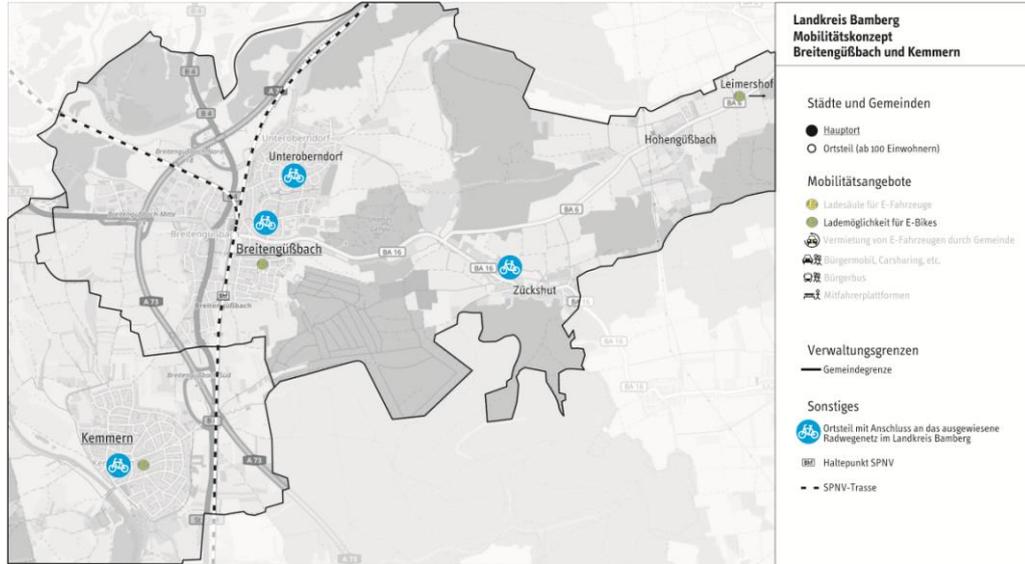
Anhang II – Ortsteile mit Anschluss an das ausgewiesene Radwegenetz



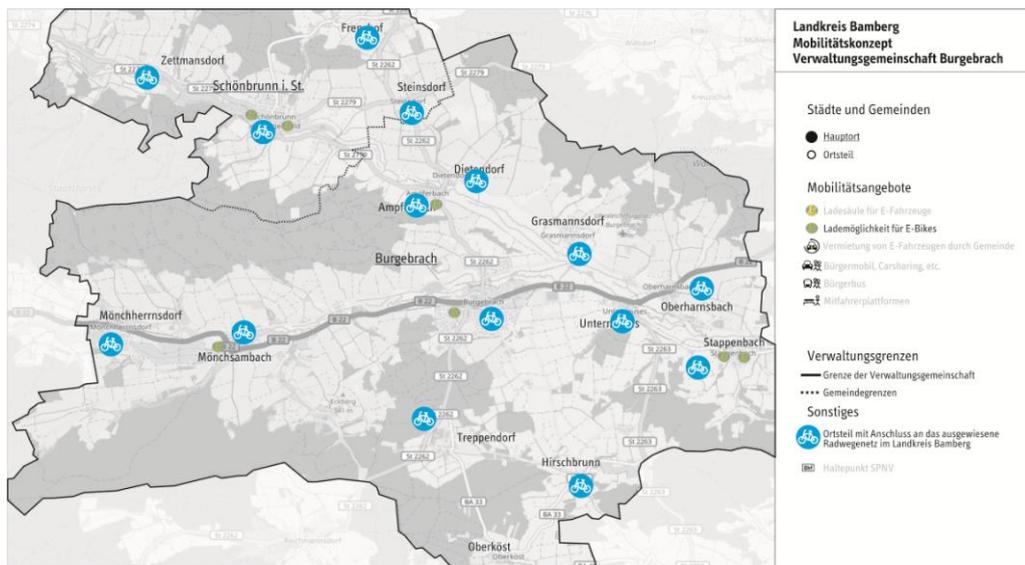
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 3



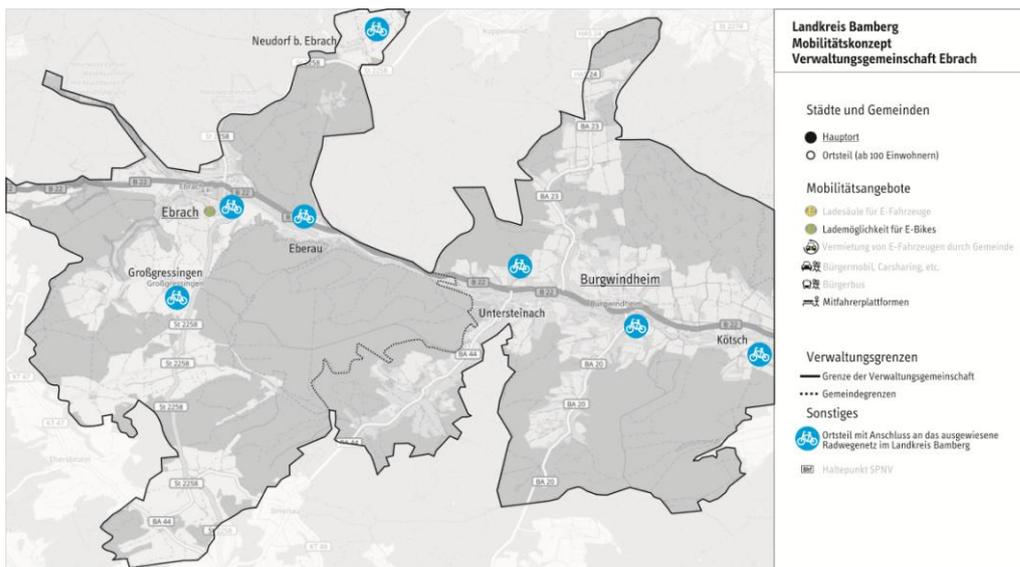
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Leucherhof, Daschendorf
- Anzahl der E-Ladesäulen: 4



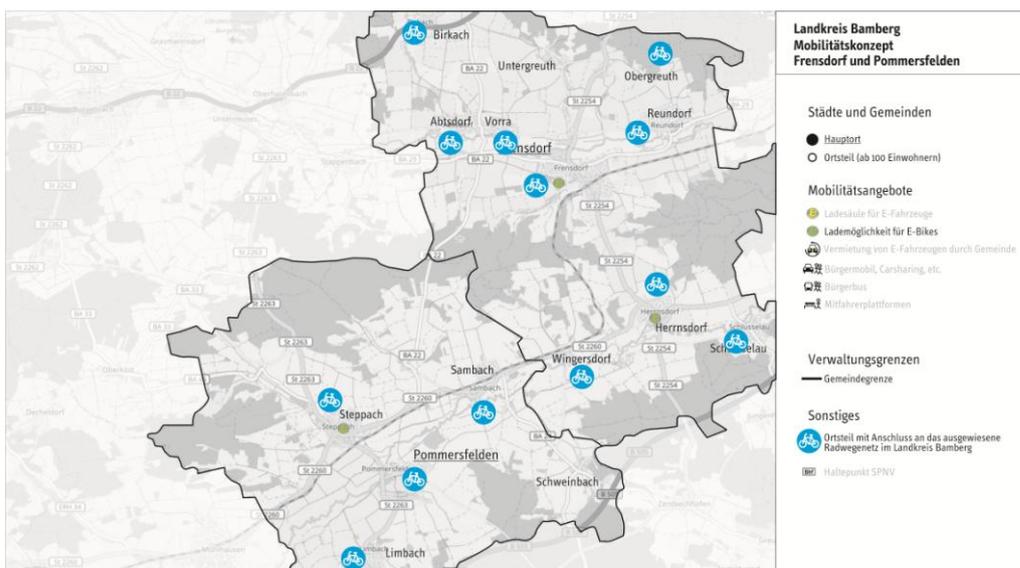
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Hohengüßbach, Leimershof
- Anzahl der E-Ladesäulen: 3



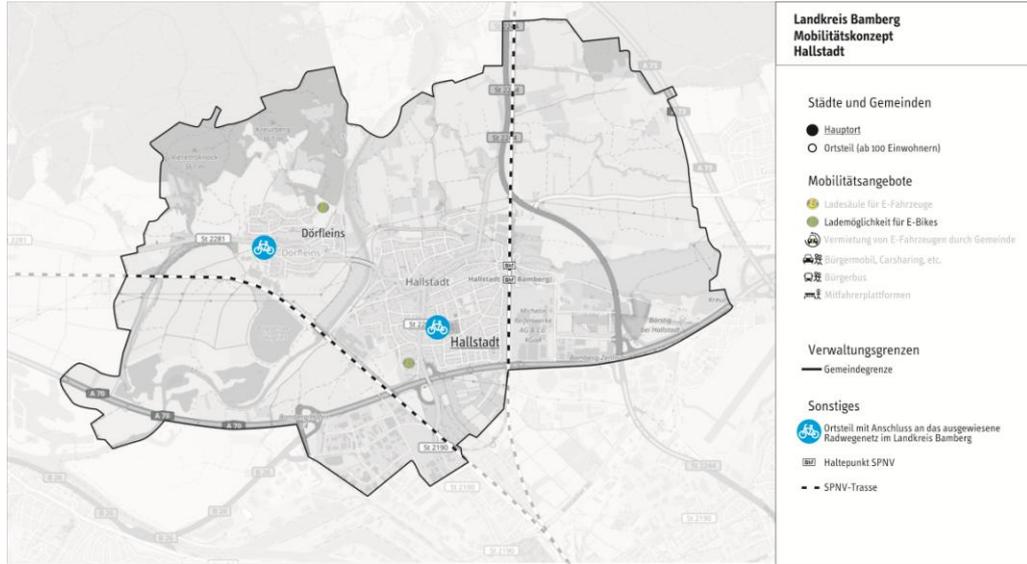
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Oberköst
- Anzahl der E-Ladesäulen: 7



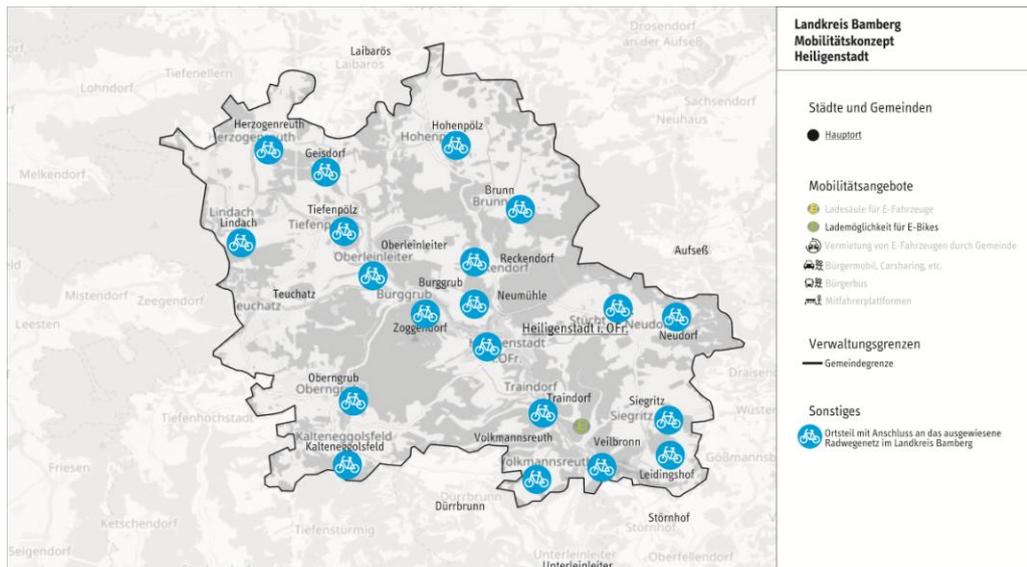
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 1



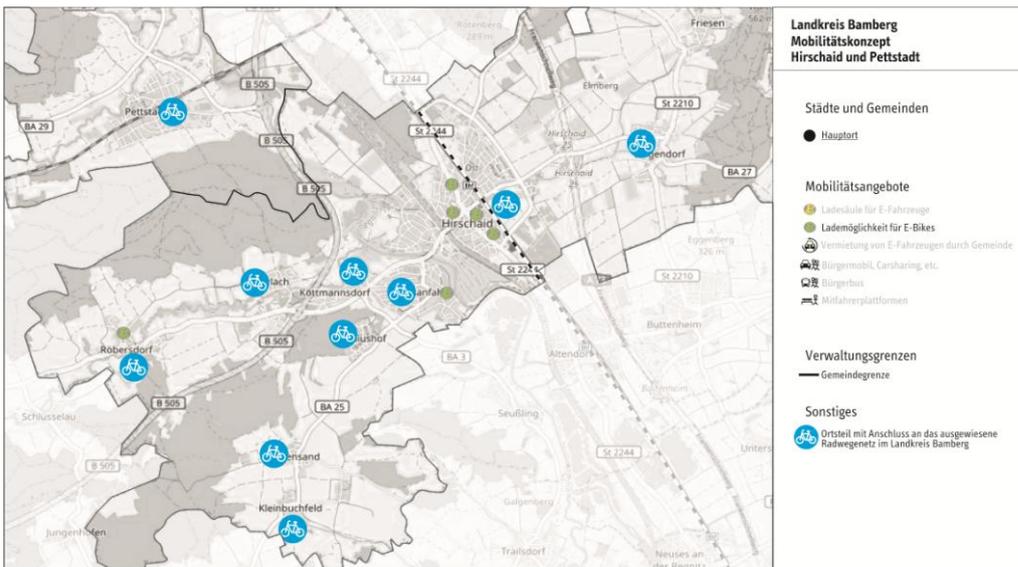
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Untergreuth, Schweinbach
- Anzahl der E-Ladesäulen: 3



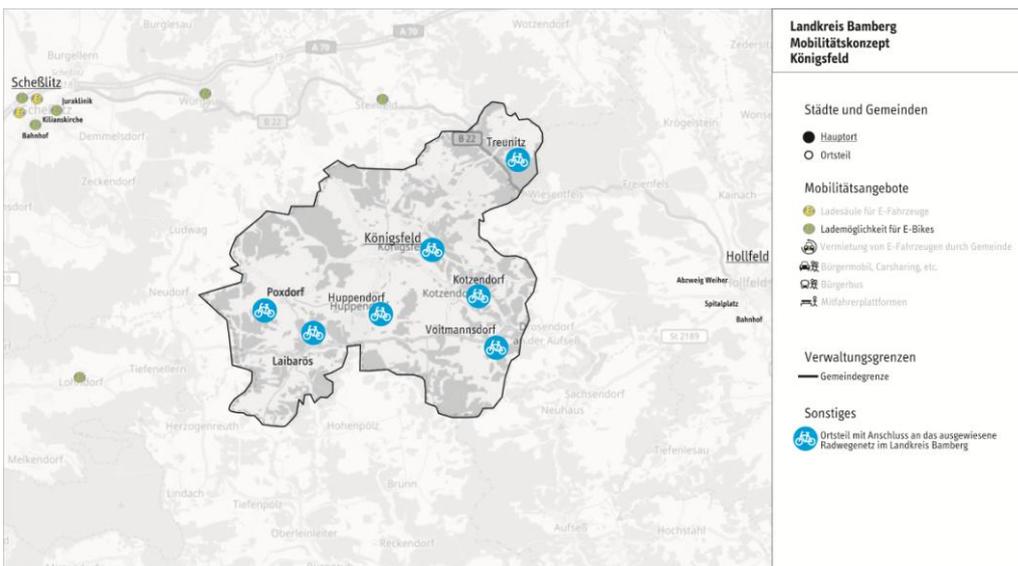
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 2



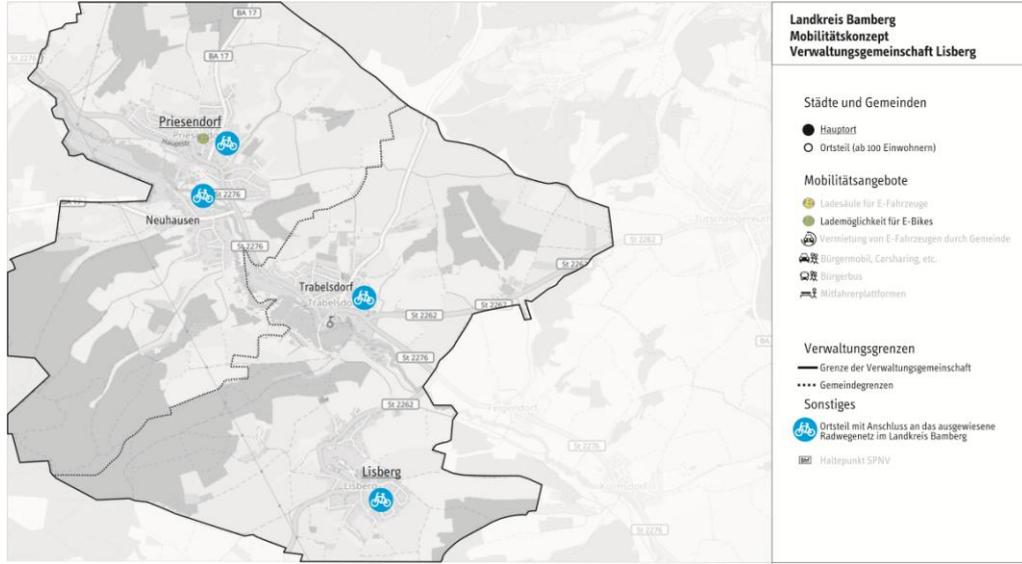
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 1



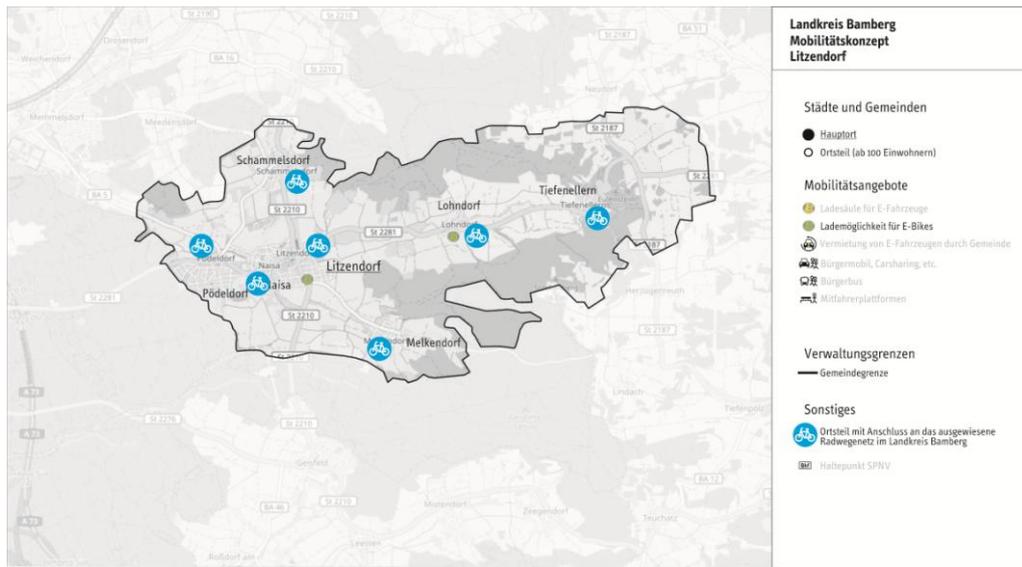
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Friesen
- Anzahl der E-Ladesäulen: 6



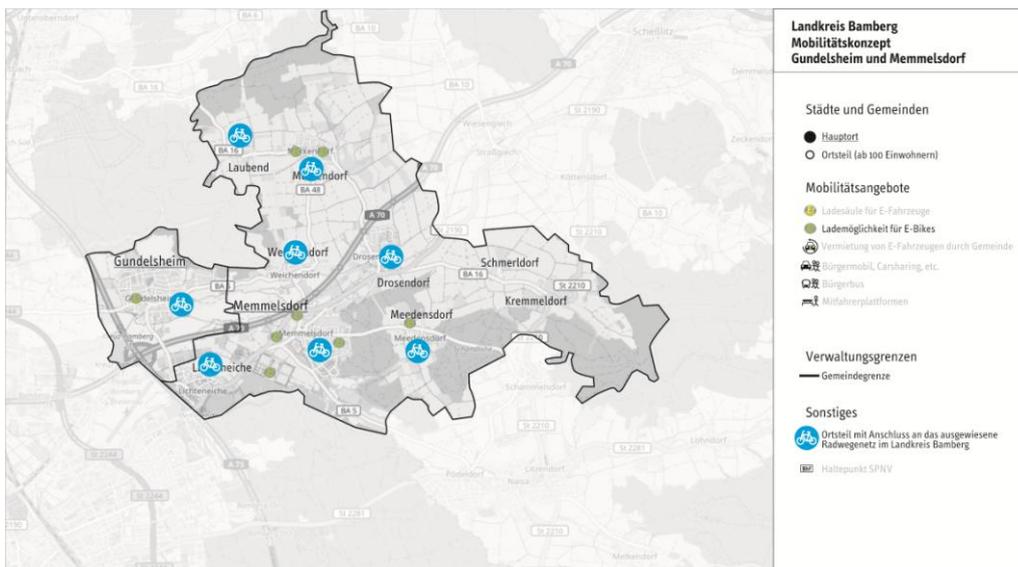
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 0



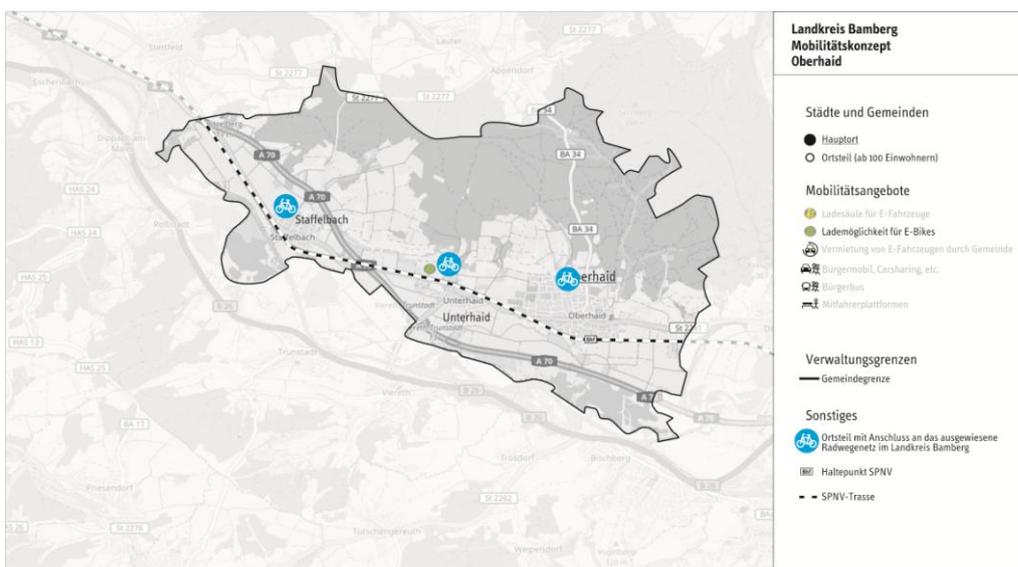
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 0



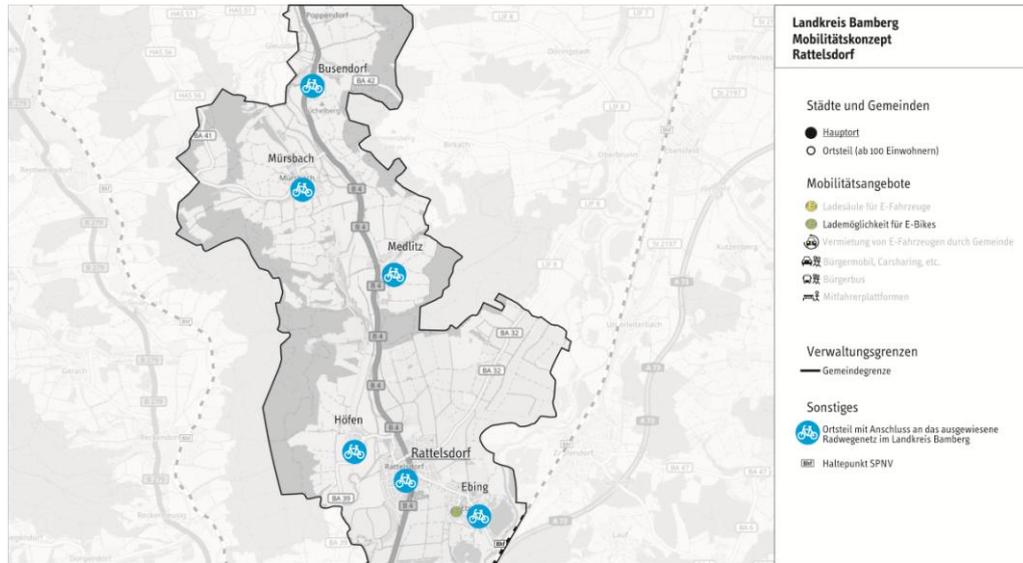
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 2



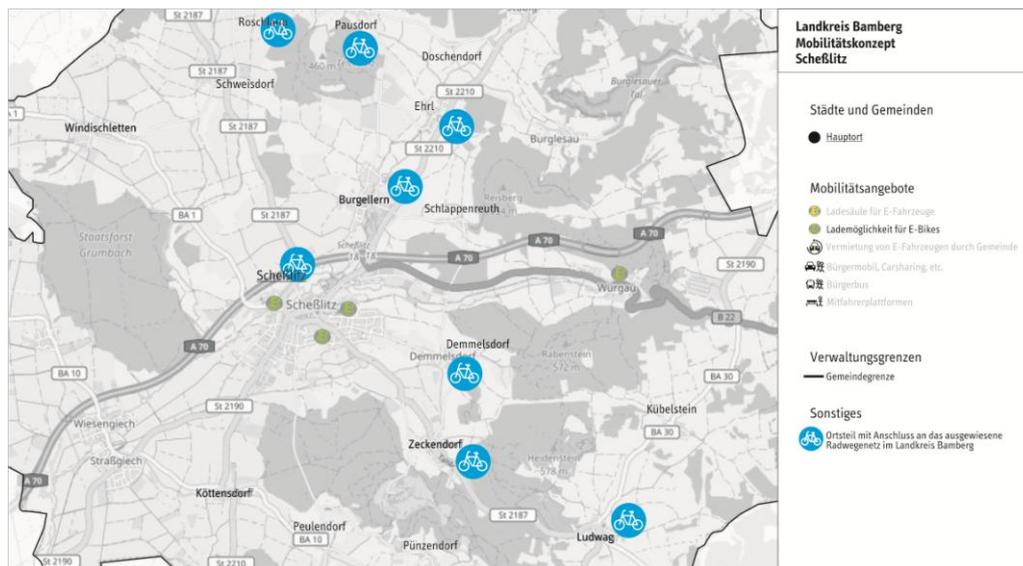
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Kremmeldorf, Schmerldorf
- Anzahl der E-Ladesäulen: 8



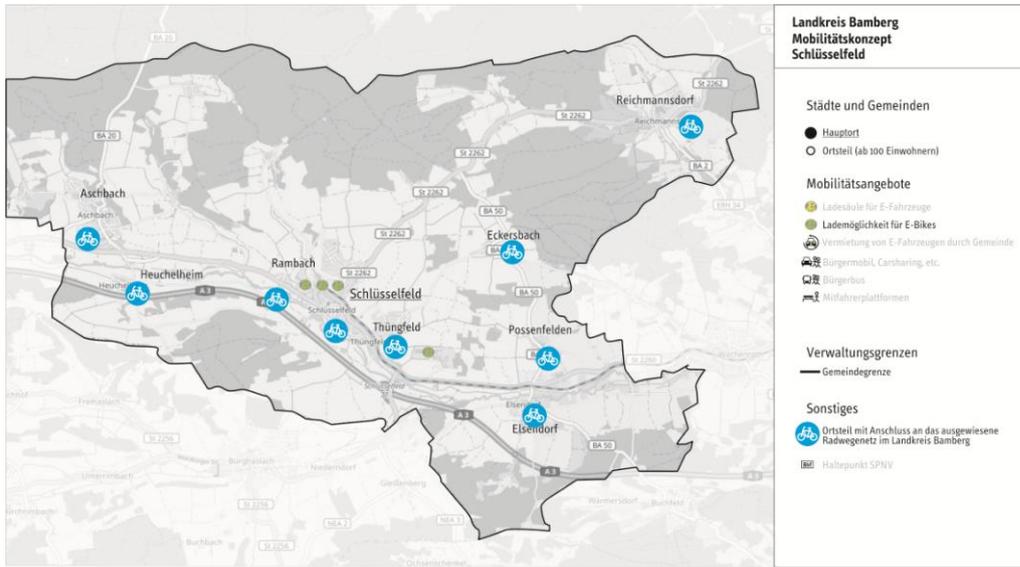
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 1



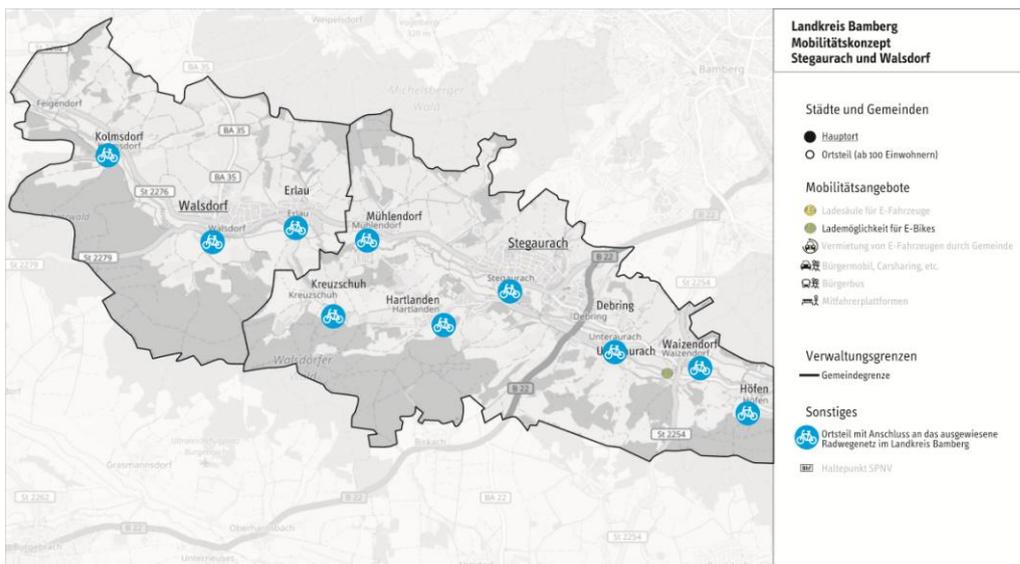
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 1



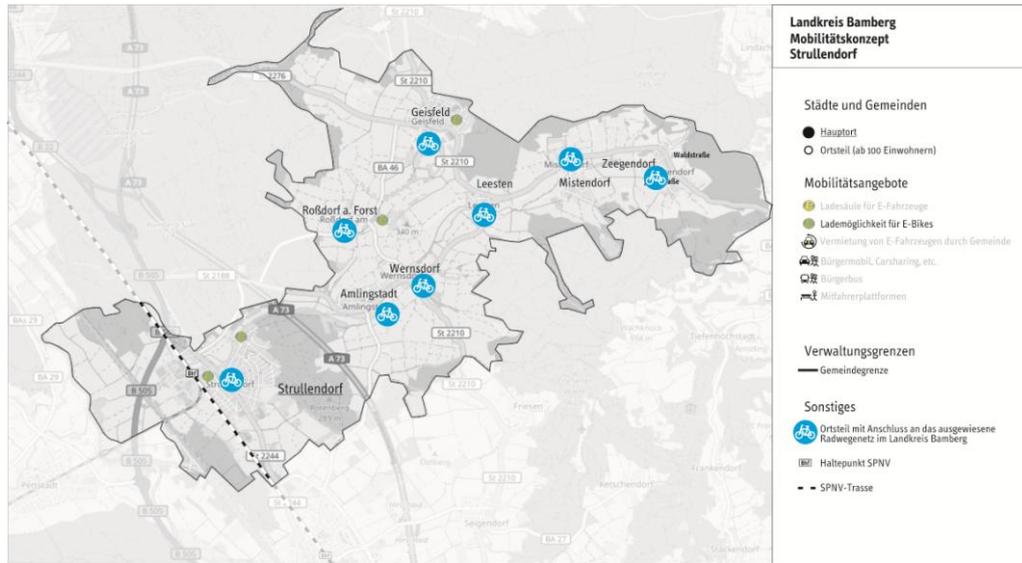
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Windischletten, Schweisdorf, Doschendorf, Schlappenreuth, Köttensdorf, Peulendorf, Pünzendorf, Kübelstein
- Anzahl der E-Ladesäulen: 4



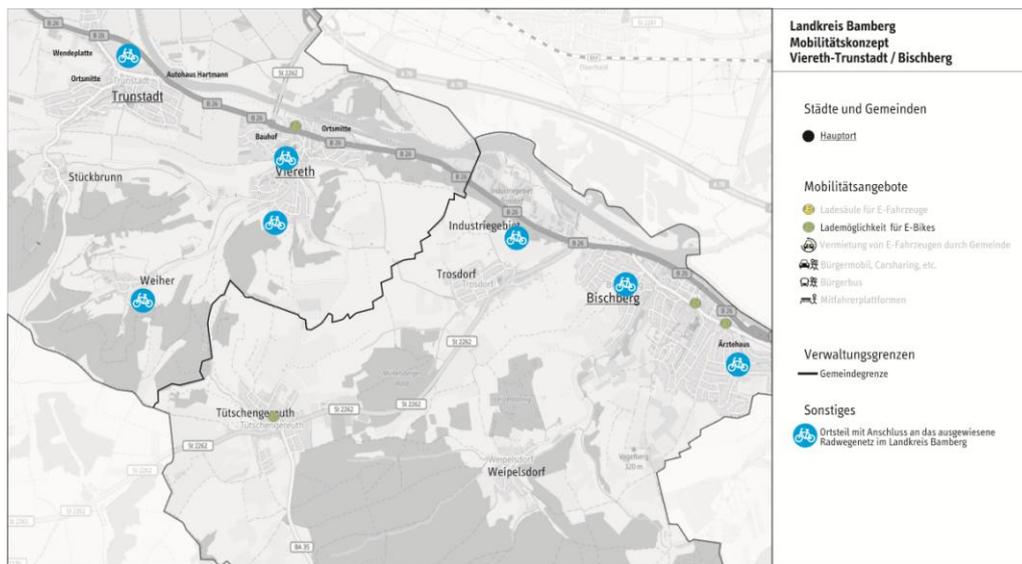
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 4



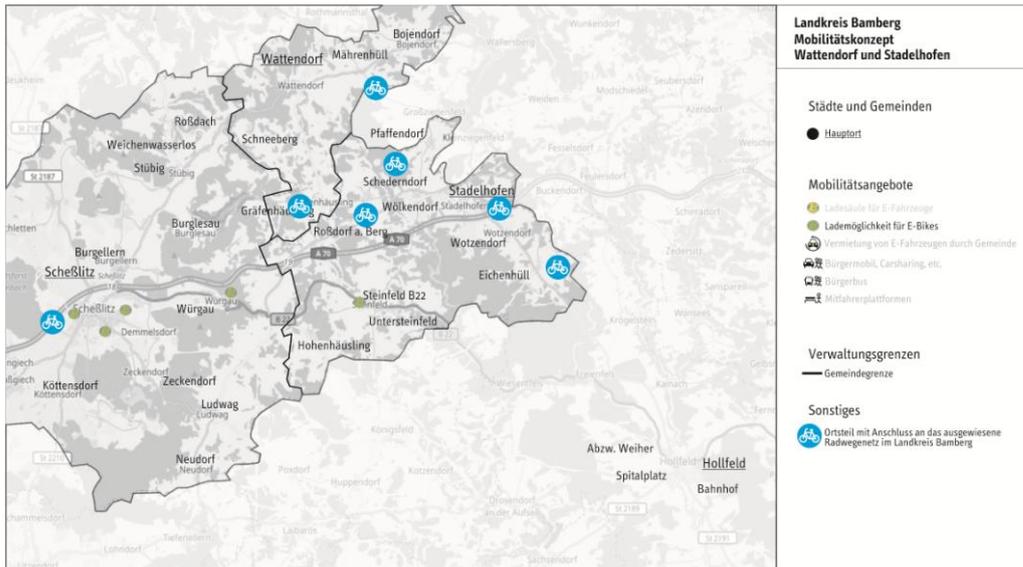
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Debring
- Anzahl der E-Ladesäulen: 1



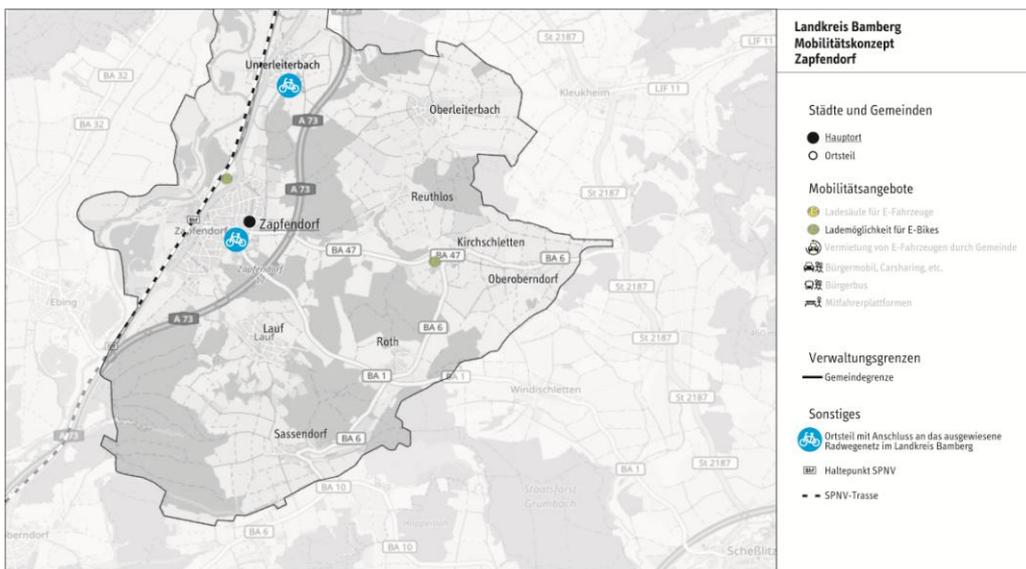
- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: -
- Anzahl der E-Ladesäulen: 3



- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Stückbrunn, Troisdorf, Tütschengereuth, Weipelsdorf
- Anzahl der E-Ladesäulen: 3



- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Wattendorf, Bojendorf, Schneeberg, Steinfeld, Pfaffendorf, Wölkendorf, Hohenhäusling, Wotzendorf
- Anzahl der E-Ladesäulen: 1



- Ortsteile, die nicht an das ausgewiesene Radwegenetz angeschlossen sind: Oberleiterbach, Reuthlos, Kirchsclletten, Oberoberndorf, Roth, Sassendorf, Lauf
- Anzahl der E-Ladesäulen: 2

Anhang III – Steckbriefe der Relationen im regionalen ÖPNV

Bamberg – Bischberg			Kategorie: 1
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T30	T30	T60
Samstag	-	T30	T60
Sonntag	-	-	T60
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 906, 952, 994, 995		

Bamberg – Lichteneiche – Memmelsdorf			Kategorie: 1
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T30	T30	T60
Samstag	-	T30	T60
Sonntag	-	-	T60
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 917, 927, 953, 963, 966, 968, 969		

Bamberg – Stegaurach			Kategorie: 1
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T30	T30	T60
Samstag	-	T30	T60
Sonntag	-	-	T60
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 912, 979, 982, 988, 989, 990, 991		

Bamberg – Hallstadt			Kategorie: 1
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T30	T30	T60
Samstag	-	T30	T60
Sonntag	-	-	T60
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf. Hallstadt Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 952,940, 941, 947, 956, 957, 960		

Bamberg - Litzendorf			Kategorie: 1/2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T30	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 970, 971, 976		

Bamberg – Frensdorf			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 978, 983, 988, 990, 991,		

Bamberg - Gundelsheim			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 914, 963, 969		
<p>The map illustrates the bus route from Bamberg ZOB to Gundelsheim. The route is shown as a red line starting from Bamberg ZOB, passing through Bamberg Bf., and then heading towards Gundelsheim. Key locations marked on the map include Bamberg, Memmelsdorf, Lichteneich, and Pödel. The map also shows the city of Bamberg and the district of Memmelsdorf.</p>			

Stegaurach – Lisberg			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 912, 982, 986, 988, 989		

Bischberg – Viereth-Trunstadt			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 906, 952, 988, 994, 995		

Memmelsdorf – Drosendorf – Straßgiech – Scheßlitz			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 963, 966, 968, 969		

Bamberg – Pettstadt			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 978, 982, 983		

Bamberg – Burgebrach			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf.		Bamberg ZOB
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 912, 979, 989, 990, 991		

Hallstadt – Breitengüßbach			Kategorie: 2
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	T60	Bedarfsorientiert
Samstag	-	T60	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf. Hallstadt Bf.		
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 940, 941, 947, 956, 957		

Frensdorf - Hirschaid			Kategorie: 2/3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T60	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Hirschaid Bf.		
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 978, 982, 983, 988, 990		

Scheßlitz – Burgellern – Stübig – Wattendorf			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell bedient von der Linie 968*		
<p>The map displays a route starting at Scheßlitz (marked with a solid black circle) and ending at Wattendorf (marked with a solid black circle). The route is shown as an orange line passing through Burgellern and Stübig (both marked with open circles). Other locations shown on the map include Würgau, Stadelhofen, Schederndorf, and Steinfel, all marked with open circles. The map also shows a grey line representing a road network and a black line representing a river or stream.</p>			

*ab 2019 Linie 963

Scheßlitz – Würgau – Schederndorf – Stadelhofen (-Steinfeld – Hollfeld/Bayreuth)			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 963, 969		
	<p>The map displays a network of bus routes in the region. A solid orange line connects the following locations: Scheßlitz (marked with a black dot), Würgau, Steinfeld, Schederndorf, and Stadelhofen. A dashed orange line extends from Schederndorf towards Hollfeld/Bayreuth. Other nearby locations shown include Stubig, Burgellern, Zeckendorf, and giech.</p>		

Scheßlitz – Zeckendorf – Königsfeld (-Hollfeld/Bayreuth)			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 970, 972, 975		
<p>The map shows a route starting at Scheßlitz (marked with a black dot) and passing through Würgau, Zeckendorf, and Königsfeld. A dashed orange arrow points from Königsfeld towards Hollfeld / Bayreuth. Other locations shown include Steinfeld and a location labeled 'ißgiech'.</p>			

Litzendorf - Schammelsdorf			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell bedient von der Linie 972		

Bamberg – Strullendorf – Heiligenstadt i. OFr. (- Ebermannstadt/Forchheim)			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Bamberg Bf. Strullendorf Bf.		
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 970, 975, 980		
<p>The map shows the route from Bamberg (ZOB) to Strullendorf and Heiligenstadt. The route is highlighted in orange. Key locations include Bamberg, Strullendorf, Heiligenstadt, and Ebermannstadt/Forchheim. The route is shown as a solid orange line from Bamberg to Strullendorf, then to Heiligenstadt, and a dashed orange line from Heiligenstadt to Ebermannstadt/Forchheim. Various other locations are marked on the map, including Geisfeld, Zeegendorf, Teuchatz, Leesten, Mistendorf, Wernsdorf, Amlingstadt, Ketschendorf, Seigendorf, Stackendorf, Gunzendorf, Dreuschendorf, Hirschaid, Sassanfahrt, Köttmannsdorf, Reubersdorf, Erlach, Juliusdorf, Seußling, Altendorf, and Buttenheim.</p>			

Litzendorf - Melkendorf			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 970, 972		

Hirschaid – Buttenheim – Stackendorf			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Hirschaid Bf. Buttenheim Bf.		
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 975, 978, 979, 980, 988		

Hirschaid – Ketschendorf			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Hirschaid Bf.		
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von der Linie 980		

Burgebrach – Schönbrunn i. St.			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 985, 988, 989		

Burgebrach – Ebrach			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 988, 990, 991, 992		

Burgebrach – Schlüsselfeld – Aschbach			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von der Linie 144, 207, 991, 992		

Lisberg – Schönbrunn i. St.			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 986, 988, 989		

Trosdorf – Priesendorf			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 988, 989, 994		
	<p>The map displays a network of roads and bus routes. A specific route is highlighted in orange, connecting the following locations: Neuhausen, Trabelsdorf, Tütschengereuth, Priesendorf, Trunstadt, Viereth, Trosdorf, and Bischberg. Each location is marked with a black dot, and the route is shown as a line connecting these points.</p>		

Breitengüßbach – Zapfendorf			Kategorie: 3
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	T120	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Samstag	-	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
Sonntag	-	-	Bedarfsorientiert
Verknüpfung	Bus/Bahn		Bus/Bus
	Breitengüßbach Bf. Ebing Bf. Zapfendorf Bf.		
Anmerkung	Wird aktuell (teilweise) bedient von den Linien 940, 941, 947, 953, 956, 957		
	<p>The map displays a network of roads in grey. An orange line indicates the bus route, starting at Breitengüßbach Bf. (bottom left), going north to Ebing Bf. (middle left), then northeast to Zapfendorf Bf. (middle right). A fourth stop is marked at Rattelsdorf (top left). Each stop is represented by a black circle with a white center and a 'Bhf' label in a box. A north arrow is located in the top right corner of the map area.</p>		