

# Vorschlag Linie „903“

- **Ziel 1:** Bessere Anbindung größerer Stadtteile westlich der Bahn an den Bahnhof und zukünftigen ROB
- **Ziel 2:** Verbesserung des Bamberger Busnetzes um Mobilitätsziele der Stadt Bamberg zu erreichen (Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbunds (Bus, Rad, Fuß) und zulasten des motorisierten Individualverkehrs). Bis 2030 sollen laut Stadtratsbeschluss 75% aller Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden.
- 903: einzige freie Nummer im Bereich 901 - 920

# 903 Nordost

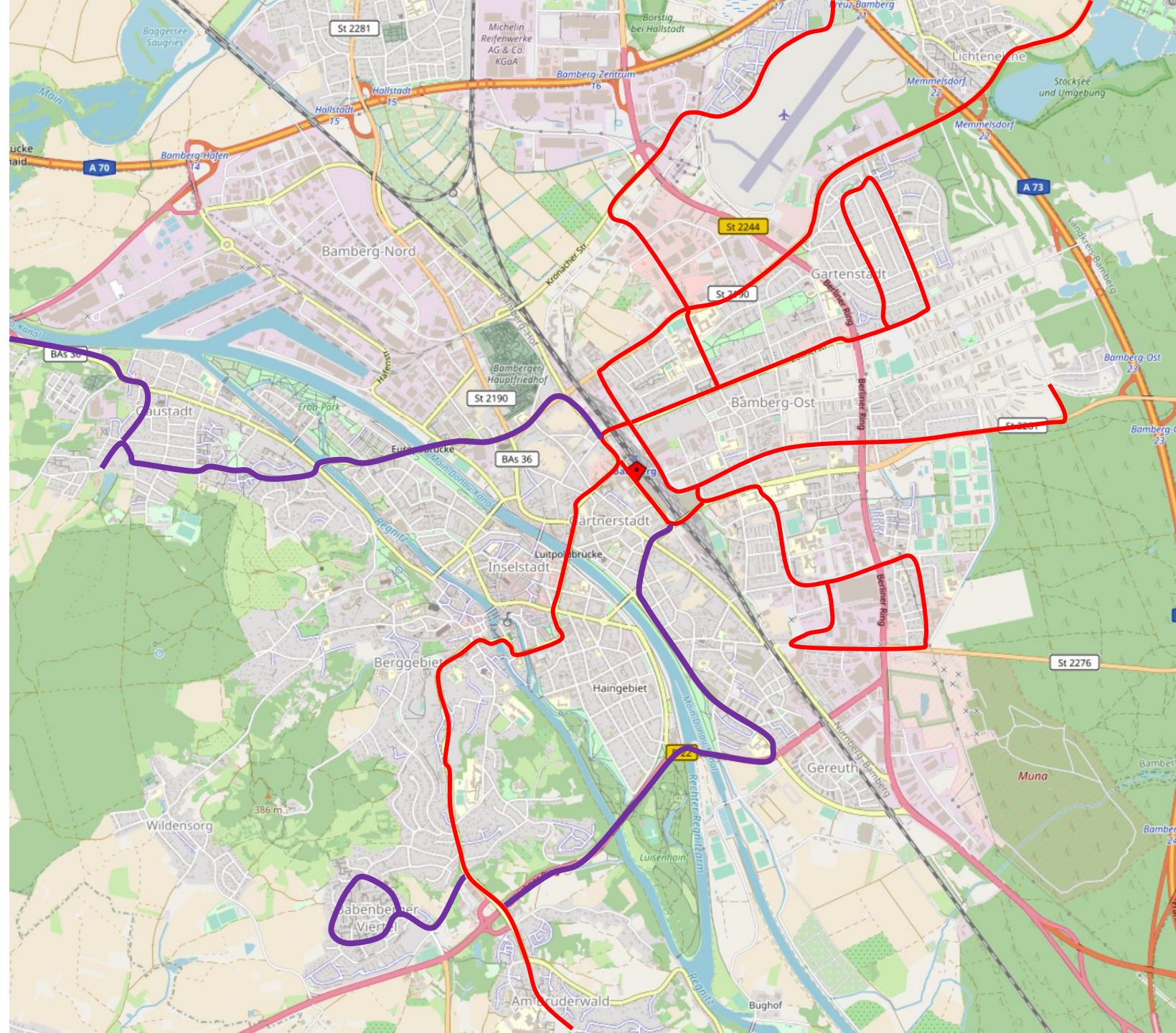


# 903 Südast



# Ergänzung des Bahnhofsnetzes

- Rote Linien: Bestehende Linien, die den Bahnhof mit dem Stadtgebiet verbinden
- Lila: Ergänzung des Bahnhofsnetzes durch die Linie 903
  - ROB und Bahnhof benötigen gute Verknüpfung zum Stadtbusnetz. Für den Bamberger Osten ist dies mit dem bestehenden Liniennetz sichergestellt.
  - Für große Teile des Stadtgebiets westlich der Bahnlinie besteht keine direkte Verbindung zum ROB und Bahnhof (Ausnahme 901)
  - 903 schließt große Teile des Stadtgebiets an den Bahnhof und den ROB an, vor allem solche die dicht besiedelt sind.



# Varianten Nordost: Bis Gaustadt oder Bischberg

## **Variante Gaustadt:**

- Endet an der Wendeplatte Rothofer Straße
- Verbleibt im Stadtgebiet und damit im Wirkungskreis der Stadt Bamberg

## **Variante Bischberg:**

- Zweigt vor der Seewiesenstraße zur Gaustadter Hauptstraße ab und endet an der Grundschule Bischberg
- Kooperation mit dem Landkreis erforderlich, dafür höheres Fahrgastpotential

# Neubau von Haltestellen:

- **Bischberg Grundschule:** (*nur Variante Bischberg*) Endhaltestelle hinter der Grundschule, bisher Schulbushaltestelle
- **Gaustadt Rathaus:** (*nur Variante Bischberg*) Haltestelle beidseitig in der Dr.-Martinet-Straße
- **Seewiesenstraße:** (*nur Variante Bischberg*) Haltestelle beidseitig in der Dr.-Martinet-Straße
- **Rothofer Straße:** (*nur Variante Gaustadt*) evtl. zusätzliche Haltestelle in der Wendeschleife
- **Europabrücke:** Beidseitig, Erschließung der Wohnhäuser um den Weidendamm
- **Memmeldorfer Straße:** Beidseitig, zur Erschließung des Studentenwohnheims in der Coburger Straße. Gemeinsam mit der 915 wird dieses so besser an die Feki und an die ERBA angebunden.
- **Adenauerufer:** Beidseitig, um Umweg zur Haltestelle Wunderburg zu sparen und Fahrtzeit kurz zu halten.
- **Kunigundendamm:** Stadtauswärts
- **Forchheimer Straße:** Beidseitig, Erschließung des geplanten Ausbildungszentrums der Handwerkskammer
- **P&R Heinrichsdamm:** Beidseitig + Fußgängerampel
- **Hain Süd:** Beidseitig + Zugang

# P&R Heinrichsdamm und Hain Süd



- P&R Heinrichsdamm: Kann mittels Busspuren, Fußgängerüberwegen und Anpassung der Grünfläche stadtauswärts und Anpassung des Walls stadteinwärts hergestellt werden.
- Hain Süd: Kann möglicherweise nur durch aufwändigere Bauarbeiten, beispielsweise durch Bau einer Haltebucht oder durch ein Verkehrsleitsystem ähnlich der Freigabe des Standstreifens auf der Autobahn (zeitweise Sperrung des rechten Fahrstreifens) realisiert werden.
  - Haltestelle Hain bringt mutmaßlich kaum Fahrgastpotential durch Flächenerschließung, macht aber für einen attraktiven Umstieg zur Linie 913 Sinn. Falls die Linie 913 zukünftig stärker frequentiert werden soll, erscheint eine Umstiegshaltestelle hier sinnvoll.

# Vorteile

- Direkte Anbindung von drei größeren Stadtteilen an den Bahnhof und zukünftigen ROB:
  - Gaustadt
  - Babenberger Viertel
  - Wunderburg/Gereuth (Liegt zwar in Bahnhofsnähe aber mit dem Bus nur über Umwege zu erreichen)
  - Außerdem evtl. Bischberg
- Direkte Anbindung wichtiger Ziele an den Bahnhof und zukünftigen ROB:
  - ERBA-Uni
  - Zukünftiges Ausbildungszentrum der Handwerkskammer
- Vorteile für Pendler
  - Anbindung der ERBA-Uni an den Bahnhof: Für pendelnde Studierende interessant
  - Entzerrt Pendlerströme durch bessere Auslastung der äußeren Linienäste durch nichtzentrale Umsteigevorgänge
  - Macht für (potentielle) Bahnpendler den Bus als Zubringer attraktiv



# Vorteile

- Verbessert das Bamberger ÖPNV-Netz
  - Bessere Vernetzung von Schiene und Bus: Anreise nach Bamberg wird mit der Bahn attraktiver, da neue Direktverbindungen vom Bahnhof entstehen
  - Wertet zukünftigen ROB am Bahnhof auf, durch bessere Verknüpfung der Stadtteile mit den Regionallinien.
  - Minimiert Umsteigezwänge -> attraktiverer ÖPNV -> mehr Fahrgäste -> dichteres Angebot möglich
  - Kurze Fahrtzeiten, durch wenige Schleifen und Nutzung von Hauptverkehrsstraßen -> Macht den ÖPNV auch für Zielgruppen interessant denen Fahrtzeit wichtiger als Flächenerschließung ist, ohne die bisherige gute Flächenerschließung zu zerstören. (Im Gegenteil sogar: neue Haltestellen)
  - Bessere Erschließung im Bereich Weidendam
  - Beschleunigt Durchmesserverbindungen, da die verkehrsreiche und enge Innenstadt gemieden wird (z.B. Gaustadt-Gartenstadt, Wunderburg-Hallstadt), bzw. macht diese erstmals interessant.
  - schafft Umsteigeverbindungen jenseits des Zentrums durch Halbring
  - Taktverdichtung für Gaustadt-Berg und Babenberger Viertel, ohne in direkter Konkurrenz zur bestehenden Parallellinie (916 bzw. 908) zu stehen, da mit dem Bahnhof ein neues wichtiges Ziel erschlossen wird
  - Bietet mit einer evtl. zukünftig am S-Bahn-Haltepunkt Süd endenden Linie 905 optimale Anbindung der Stadtteile Wunderburg und Gereuth (Ich gehe davon aus, dass die 905 mit dem neuen S-Bahnhalt nicht mehr über den Kunigundendam sondern über die Nürnberger Straße wenden wird)

# Interessante Möglichkeiten:

- Durchbindung der Linien 903 und 908 im Babenberger Viertel denkbar
- Bei grundsätzlicher Verknüpfung der Linien 908 und 903 könnte sogar Bug schneller an die Innenstadt angebunden werden, durch Neuordnung der Linien im Berggebiet:
  - 901, 912: Wie bisher
  - 908: ZOB-Schulplatz-Maternstraße-Panzerleite-Staffelbergweg (!)-Babenberger Viertel-Weiter als 903, (Fahrzeitgewinn ZOB-Hezilostr.: ca. 1 Minute)
  - 918: ZOB-Schulplatz-Laurenziplatz-Hohes Kreuz-Bug-Pettstadt; Fahrzeitgewinn: 2 Minuten

## Potential:

- Durch die Überlagerung mit den Linien 906, 908 und 916 wäre ein 30-Minutentakt optimal, als Attraktiver Zubringer zum Bahnhof wäre mindestens ein 20-Minutentakt, besser ein 15-Minutentakt optimal.
- Solobusse
- Auch Kurzläufer Frutolfstraße-Bahnhof-Arena denkbar.

# Geschätzte Fahrtzeiten

Variante	Bischberg	Gaustadt
Abschnitt	Zeit in Minuten	Zeit in Minuten
Bischberg Schulstraße – Gaustadt Rathaus	6	
Gaustadt Rathaus - Frutolfstraße	5	
Rothofer Straße - Frutolfstraße		5
Frutolfstraße - Stadtwerke	6	6
Stadtwerke - Bahnhof	4	4
Bahnhof - Marienplatz	3	3
Marienplatz - Kunnigundendamm	3	3
Kunnigundendamm – Hohes Kreuz Märkte	8	8
Hohes Kreuz Märkte – Hezilostraße	3	3
Hezilostraße – Hohes Kreuz Märkte	4	4
Rothofer Straße/Bischberg Schulstraße – Bahnhof (Nordast)	21	15
Bahnhof – Hezilostraße (Südast)	17 bzw. 18	17 bzw. 18
Gesamtstrecke (ohne möglichen Aufenthalt am Bahnhof)	38 bzw. 39	32 bzw. 33

# Fahrtzeiten im Vergleich

- Vergleichszeitpunkt: Jahresfahrplan 2021, Mo-Fr ca. 15 Uhr Abfahrt (mit DB Navigator gesucht)

	Fahrtzeit mit Linie 903	Fahrtzeit nach Jahresfahrplan 2021	Mögliche Nutzergruppen
Kunigundendamm – St. Urban	10 Minuten	24 Minuten (905, 908)	Besuchsfahrt einer Seniorin
Titusstraße - Bahnhof	7 Minuten	16 Minuten (916, 902)	Pendlerin
P&R Heinrichsdamm - Bahnhof	8 Minuten	14-15 Minuten (930, 902 / 913,911 / 930, 989)	Landkreisbewohner, der von Bamberg mit Zug weiterfährt
Bahnhof - Marienplatz	3 Minuten	9-18 Minuten (diverse Linien)	Pendler
König-Konrad-Straße - Bahnhof	17 Minuten	20-23 Minuten (908,902 / 908, div. Regiobusse)	Pendlerin
Ottokirche – Kunigundendamm	9 Minuten*	37-55 Minuten (904,905 / 915,905)	Friedhofsbesucher
Regensburger Ring – St. Urban	24 Minuten*	31-35 Minuten (906, (912), 908)	ERBA-Studentin die in Südwest wohnt

\* Möglicher Aufenthalt der Linie 903 am Bahnhof nicht mitgerechnet.

# Was diese Linie nicht kann:

- Flächenerschließung: Die Flächenerschließung im Bamberger Busnetz ist grundsätzlich gut. Die 903 soll nicht unbedingt jeden Winkel im Stadtgebiet erschließen, sondern vielmehr das Gesamtnetz aufwerten. Dennoch ist diese Linie auch für Menschen die auf kurze Wege zur Haltestelle angewiesen sind eine Bereicherung, da viele neue Umsteigeverbindungen entstehen, die die Fahrtzeiten verkürzen, und einige neue Haltestellen entstehen.
- Anbindung des Zentrums: Fast alle Linien enden am ZOB und binden so die Stadt an ihr Zentrum an. Das soll diese Linie explizit nicht. Ziel dieser Linie ist die Anbindung der „Weststadt“ an den Bahnhof.
- Andere Linien ersetzen: Die 903 steht nicht in Konkurrenz zum bisherigen Busnetz, sondern wertet es auf und ergänzt es. Weder können dadurch Umläufe anderer Linien eingespart werden, noch Linien gestrichen werden. Die 903 funktioniert nur als Netzerweiterung im bisherigen Busnetz.