

# Anlage 1: Beurteilung der Varianten - Funktionale Aspekte

## 1. Belange des ÖPNV

### Funktionale Mängel heute:

- ZOB - nicht genügend Haltestellen für die Busse, ungünstige betriebliche Abläufe
- kein unabhängiges Ein- und Ausfahren
- keine Barrierefreiheit,
- keine Entwicklungsmöglichkeiten

**Fazit:** Eine Erweiterung ist erforderlich, wenn der ÖPNV an Attraktivität gewinnen soll.

### Variante A

- Erweiterung am heutigen Standort mit 16 Haltebuchten
- 6 Busse unabhängiges Ein- und Ausfahren für Stadtlinienverkehr und 10 Busse nur unabhängiges Ausfahren für Regionalverkehr
- Verschiebung der Grundstücksgrenze Richtung Bahn um mind. 4,8 m; starker Eingriff ins Bahngelände mit Abriss des Kiosks, Baums, WC-Anlage, Treppenanlage der südl. Fußgängerunterführung
- Planung lässt sich nur mit Kooperationsbereitschaft der DB umsetzen
- Wegfall einer Fahrspur der Eisenbahnstraße (B 465) – Zustimmung Bund nötig
- Kein Aufenthalt von Bussen an den Bussteigen, Angebot einer zusätzlichen Bus-Parkierungsfläche nötig.

**Fazit:** Vorteil der Variante A ist die kompakte Gestaltung an einem vertrauten Ort. Der Umstieg vom Stadtbus auf Bahn oder Regionalbusse ist aufgrund der kompakten Anlage sehr kurz und verursacht keine Zeitverluste der Busse durch Umwegfahrten. Die betrieblichen Anforderungen sind weiterhin schwer einzuhalten – da keine Reserven vorhanden sind, ist Variante A nur bedingt zukunftsfähig.

### Variante B

- Aufteilung des Busbahnhofs in zwei Standorte; ZOB Nord für Regionalbusverkehr und ZOB Süd für Stadtlinienverkehr
- Entwicklung von drei Varianten für ZOB Süd;
- Ziel ist für den Stadtlinienverkehr ein unabhängiges Ein- und Ausfahren, sowie einen schnellen Umstieg mit kurzen Wegen und nur einmaligem Überqueren einer Fahrspur
- Zwei Ausstiegshaltestellen der Regionalbusse am Bahnsteig ZOB Süd für den kurzen Umstieg zum Stadtbus
- Warten sowie der Zustieg der Regionalbusse nur am Busbahnhof Nord
- ZOB-Nord mit 12 Haltebuchten für den Überland- und Regionalverkehr mit unabhängiger Ein- und Ausfahrt
- Direkter Zugang zu Gleis 1
- Weg zur Unterführung ist ca. 60 m länger als vom Busbahnhof Süd
- Freistellung des Bahnhofsvorplatzes für einen schnellen Umstieg

- Eingriff in das Bahngrundstück geringer; Grunderwerb DB nötig; voraussichtlich Abriss des Kiosk und des Toilettenhäuschens
- Eisenbahnstraße bleibt zweispurig

## 2. Belange des Kfz-Verkehrs

### Funktionale Mängel heute

- Rückstau im Kfz-Verkehr (B 465) während der Verkehrsspitzen in Eisenbahnstraße
- Ursache: hohes Verkehrsaufkommen, Häufung der Lichtsignalanlagen (LSA), hohe Busfrequenz mit Busvorrechtigung

### Variante A

- Verengung der Eisenbahnstraße auf eine Fahrspur
- Fahrbahnreduzierung kann die Ausfahrt aus dem Parkhaus negativ beeinflussen

### Variante B

- Beibehaltung beider Fahrspuren der Eisenbahnstraße für den Kfz-Verkehr möglich
- weitgehend unveränderte Verkehrsführung, bis auf südliche Vollmerstraße
- Ausnahme: Einrichtung einer Busspur in Fahrrichtung Süd zwischen ZOB Nord und Bahnhofstraße mit Aufweitung an der Einmündung; Ausfahren der Regionalbuslinien zur Bahnhofstraße (zusätzlich zur Vollmerstraße bzw. Adolf-Pirrung-Straße)
- Zwei konkurrierende Busvorrechtigungen am Bismarckring (A.-Pirrung-Straße in ca. 80 m Entfernung zur LSA Bahnhofstraße / Bismarckring) könnten den Kfz-Verkehr zu stark stören.
- Konflikten mit der ausrückenden Feuerwehr in der A.-Pirrung-Straße sind zu vermeiden

## 3. Belange des Radverkehrs

### Funktionale Mängel heute:

- Radweg ist ein Zweirichtungsradweg als Hauptverbindung zwischen den nördlichen Gewerbegebieten, Warthausen und dem Bahnhof inkl. der Fahrradabstellanlage mit der Schulmeile und den Arbeitsplätzen im Süden.
- 2,5 m breiter Radweg zwischen ZOB und Bahnsteig
- Konflikte durch hohen Fahrgastanteil mit wartenden, sich orientierenden Umsteigern, da im ZOB kein Fußweg vorhanden ist; besonders häufig im Bereich des Kiosks
- Auf dem Radweg abgestellte Busse, da ZOB zu klein
- Südl. Radfahrerunterführung entspricht mit einer Breite von 3,5 m für Rad- und Fußverkehr nicht mehr den Anforderungen an eine sichere und schnelle Verbindung.

### Variante A

- Verschiebung des Radwegs um ca. 4,8 m in Richtung Bahnsteigkante (Gleisabstand: ca. 5 m)
- da keine Verbreiterung, bleibt das hohe Konfliktpotential infolge querender Fußgänger, besonders im Bereich der beiden Zugänge zu den Unterführungen
- Unfallgefahr durch direkte Zufahrt zur Treppe der Unterführung
- Lückenschluss an der Vollmerstraße; Konflikt zwischen Taxi- und Kiss&Ride-Plätzen verringert sich

### Variante B

- Führung des Radverkehrs bleibt im Bereich ZOB Süd an der bisherigen Position; Konflikte mit wartenden Fahrgästen verringern sich, da nur noch Ausstieg auf östl. Steig
- Verbreiterung auf 3,2 m erleichtert Ausweichen und Überholen
- Lückenschluss zwischen Bahnhofstraße und Vollmerstraße über den Bahnhofsvorplatz und
- Führung des Radwegs im ZOB Nord zwischen Bahnsteig und ZOB
- Doppelte Querung des Radwegs durch Umsteiger auf dem Bahnhofsvorplatz, verbunden mit Zeitdruck beim Umsteigen birgt hohes Konfliktpotential;
- Aufgrund des Zweirichtungsverkehrs keine fahrbahnahe Radverkehrsführung möglich, ev. Nachsteuerung, z.B. mit einer Geschwindigkeitsreduzierung für Radfahrer (Anpassen der Geschwindigkeit an die Verkehrssituation)

## **4. Belange des Fußverkehrs**

### Funktionale Mängel heute

- Fahrspuren der Busse und der stark befahrene Radweg sind zu kreuzen
- Gehflächen auf den Wartesteigen sind zu schmal und nicht barrierefrei
- nördliche Unterführung mit Zugang zu den Gleisen nicht barrierefrei (Freiburger Straße)
- Querung der Eisenbahnstraße an LSA zeitaufwändig (führt zu häufiger Querung ohne Sicherung im Bereich des ZOB)
- Bahnhofsvorplatz durch Fahrradabstellanlage, Taxi und Kurzzeitparkplätze nicht nutzbar

### Variante A

- Aufwertung Verbindung Bahnhof / Stadt durch Freistellung Bahnhofsvorplatz
- Erreichbarkeit der Unterführungen verschlechtert sich, da sich die Konfliktsituation auf die schmalen Flächen zwischen Radweg und die Zugangsbereiche zur Unterführung konzentriert.
- Schaffung eines barrierefreien Zugangs auf der Ostseite der Bahnstufunterführung; direkte Erreichbarkeit der Fahrradabstellanlagen und des Parkhauses

### Variante B:

- Aufwertung Verbindung Bahnhof / Stadt durch Freistellung Bahnhofsvorplatz
- Bahnhofsvorplatz durch Radweg und Umstieg sehr belebt; möglicherweise aufgrund der Zielstrebigkeit beider Verkehrsteilnehmer erhöhten Konfliktsituationen
- Weiterhin Konflikte beim Umsteigen mit Radverkehr; Aufenthalt auf dem Radweg wird, da es sich um eine reine Ausstiegshaltestelle handelt, selten der Fall sein
- Entwurfsabhängig (B0; B1; B2) sind teilweise sehr breite Fahrbahnflächen im ZOB Süd zu überqueren; trotz Mittelinseln als Fahrbahnteiler sind noch Fahrbahnbreiten bis zu 13 m zu queren
- Entwurf B0: barrierefreier Zugang zum Mittelbussteig nur von Norden und Süden, da ansonsten 18 cm Hochbord
- alle Bussteige barrierefrei, aber bei Variante B 2 bleibt der Bussteig aufgrund des Stützenrasters des Daches weiterhin schmal; Erhaltung des Daches bei dieser Variante;
- lange Umstiege im Stadtbusverkehr durch Auseinanderziehen der Haltestellen (unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse)
- Schaffung eines barrierefreien Zugangs auf der Ostseite der Bahnstufunterführung; direkte Erreichbarkeit der Fahrradabstellanlagen und des Parkhauses

## 5. Verknüpfung der Verkehrsarten untereinander - Verkehrsdrehscheibe

### Funktionale Mängel heute

- Unzureichendes Parkplatzangebot im Bahnhofsumfeld
- Unzureichendes Angebot an Kurzparkplätzen - Hol- und Bringe-Plätze, Halten zum Einkauf im Kiosk; verkehrswidriges Halten auf Bushaltestellen mit Behinderung des Busverkehrs;
- Parkdruck auf kostenloses Parken entlang der Freiburger Straße, auf dem Bahngelände und entlang der Reißstraße
- Überfüllte Fahrradabstellanlagen mit unzureichendem Schutz vor Vandalismus oder Diebstahl (insbesondere Radabstellanlage „Freiburger Straße“)
- Anordnung der Taxivorfahrt weist Mängel; nur Abfahrt nach Westen+ Norden
- Fehlen einer Mobilitätszentrale oder Beratungsstelle, die über das geeignetste Verkehrsmittel berät, bzw. das Ausleihen von KFZ, teil-Auto, Rädern ... managt; Kunden-Service-Center der DB (im Bahnhofsgebäude), des DING (Bahnhofstraße 10) und TeilAuto (Verein ohne feste Räumlichkeiten) sind räumlich weit getrennt;

### Alle Varianten

- Neuordnung der Parkplatzflächen mit Neubau eines zusätzlichen Parkhauses in direkter Zuordnung zum nördlichen Bahnsteigzugang
- Planung eingehauster, gebührenpflichtiger Fahrradabstellanlagen (Radhaus bzw. in Kombination mit einem Kfz-Parkhaus) beidseitig der Bahnstrecke; Diebstahl- und Vandalismus geschütztes Abstellen der Fahrräder; Berücksichtigung, dass Radfahrer die „Mobilitätsdrehscheibe“ von beiden Seiten anfahren; zusätzliche, kostenlose Fahrradabstellanlagen, wie bisher
- mind. 3 Taxi –Standplätze sowie Carsharing-Stellplätze auf der Westseite
- Kiss & Ride-Plätze (Bringe- und Holplätze) auf der westlichen und östlichen Seite

## 6. Städtebau und Aufenthaltsqualität

### Mängel heute

- Bahnhofsvorplatz, ZOB sowie die Flächen entlang der Vollmerstraße bzw. Freiburger Straße rund um den Bahnhof wirken vernachlässigt, unattraktiv und bieten keine ansprechende Aufenthaltsqualität
- Bedingt durch die heterogene Baustruktur ergibt sich auf der Westseite kein attraktiver, räumlich erlebbarer Bahnhofsvorplatz, der als „Adresse“ wirken kann
- Östlich der Bahn einschließlich der Freiburger Straße und des Stadtwerkeareals eine gewerblich geprägte, ungeordnete und vernachlässigte bauliche Situation
- Wege, Warteflächen und Plätze sind räumlich nicht gefasst nicht attraktiv und unstrukturiert

### Varianten

Eine Beurteilung der städtebaulichen Aufwertungspotentiale der beiden Planvarianten wird in diesem Entwurfsstadium noch zurückgestellt. Erst wenn eine Entscheidung zur Lage des ZOB (Variante A oder B) getroffen wurde, werden auf dieser Basis verschiedene städtebauliche und freiraumplanerische Optionen untersucht. In den aktuell vorliegenden Plänen sind diese bereits angedeutet.

In den städtebaulichen Entwurf fließen dann auch Klärungen zu aktuell noch offenen Fragen ein, wie z.B. die Verfügbarkeit eines wichtigen, angrenzenden privaten Grundstücks, die zukünftige Nutzung des Stadtwerke Areals oder eine mögliche Überbauung des nördlichen ZOB's mit einem Parkhaus.

Q:\Planung\2.0\_Staedtebauliche\_Planung\2.2. Städtebauliche\_Projekte\01-  
2\Bahnhofsumfeld\_ZOB\Texte\Vorlagen\19\_03\_06\_Anlage 1 funktionale Aspekte zu VL\_Gestaltung  
Bahnhofsumfeld.docx