



Bürgergremium Bahnhofsviertel_Königstraße 49_95028 Hof

Stadt Hof

Herrn Oberbürgermeister Dr. Fichtner
Klosterstraße 3
95028 Hof

CSU – Fraktion zur Kenntnis

5. Mail 2009

ÖPNV-Konzept: Überprüfung und Bewertung des Vorschlags bezüglich der Neuanlage der Stadtbushaltestelle direkt vor dem Haupteingang des Hauptbahnhofs

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Fichtner!

Im Zuge der neuen ÖPNV-Planung hat sich das Bürgergremium Bahnhofsviertel für die Veränderungen am Bahnhofplatz interessiert. Dazu haben wir Herrn Volker Griesbach (Geograph und Verkehrsplaner) zu unserer letzten Sitzung am 21. April 2009 eingeladen. Er unterrichtete uns über die bestehenden neuen Lösungsansätze und stellte uns gleichzeitig den Vorschlag des Agenda-Arbeitskreises – ÖPNV vor, an dem er maßgeblich mitgearbeitet hat. Diese Lösung sieht die Neuanlage der Stadtbushaltestelle direkt vor dem Haupteingang des Hauptbahnhofs vor – Voraussetzung ist nur die Einrichtung eines echten Kreisverkehrs.

Das Bürgergremium Bahnhofsviertel steht hinter diesem schlüssigen, übersichtlichen und kostensparenden Alternativvorschlag, der von der DB Regio Oberfranken und der DB Station & Service unterstützt wird.

Wir bitten Sie, diesen Lösungsweg der Agenda 21 unter 2.4. der beiliegenden Heftung schnellstmöglich durch die Experten überprüfen und bewerten zu lassen, damit neue Erkenntnisse möglicherweise in die Vorarbeiten zum Fahrplanwechsel einbezogen werden können. In die Diskussion darüber wünschen wir als gewählte Vertreter/innen der Bewohner des Bahnhofsviertels eingebunden zu werden.

Mit freundlichen Grüßen
BÜRGERGREMIIUM BAHNHOFSVIERTEL

Christa Stark
Sprecherin

Ilse Rösch
stellvertretende Sprecherin

Anlage: Stellung ^{nahme} und Vorschlag bzgl. der neuen Stadtbushaltestelle am Hauptbahnhof
In Kopie an Stadtratsfraktionen und Ausschussgemeinschaft

Stellungnahme und Vorschlag bzgl. der neuen Stadtbushaltestelle am Hauptbahnhof

Der Agenda-Arbeitskreis hat die bestehenden Vorschläge zur Neuanlage einer provisorischen Bushaltestelle am Hauptbahnhof geprüft und meldet in diesem Zusammenhang Zweifel am Erfolg bzw. der Sinnhaftigkeit der angebotenen Vorschläge an. Aus diesem Grund stellt der Agenda-Arbeitskreis in dieser Ausführung einen eigenen Vorschlag vor, der nahezu ausschließlich nur Vorteile mit sich bringt.

Im Folgenden werden die Wege der Datenerhebung aufgeführt. Diese Daten sind notwendig, um Vorschläge und Maßnahmen objektiv bewerten zu können. Auch sind diese Datensätze Grundlage für die Entwicklung des eigenen Vorschlags, der unter Punkt 2.4 aufgeführt ist.



| | | |
|------|--|---|
| 1. | Entwicklung der Fahrplandaten..... | 2 |
| 1.1. | Belegungsplan am Busbahnhof / Abfahrtszeiten am Busbahnhof..... | 2 |
| 1.2. | Unterwegsfahrzeiten auf dem Abschnitt Busbahnhof - Hauptbhf - Busbahnhof..... | 3 |
| 1.3. | Die Schlussfolgerungen aus den Fahrplandaten..... | 4 |
| 2. | Problemlösung durch Neuanlage der Stadtbushaltestelle am Hauptbahnhof..... | 5 |
| 2.1. | Große Lösung: Umbau des Bahnhofsvorplatzes..... | 5 |
| 2.2. | Vorschlag des Gutachters: Provisorium mit Haltestelle auf Höhe Taxistand..... | 5 |
| 2.3. | Vorschlag der Stadtwerke: Provisorium auf gegenüberliegender Straßenseite..... | 6 |
| 2.4. | Vorschlag des Agenda-Arbeitskreises. Bushaltestelle am Haupteingang..... | 7 |
| 3 | Abschließende Bewertung und Bitte um Überprüfung..... | 9 |

1. Entwicklung der Fahrplandaten

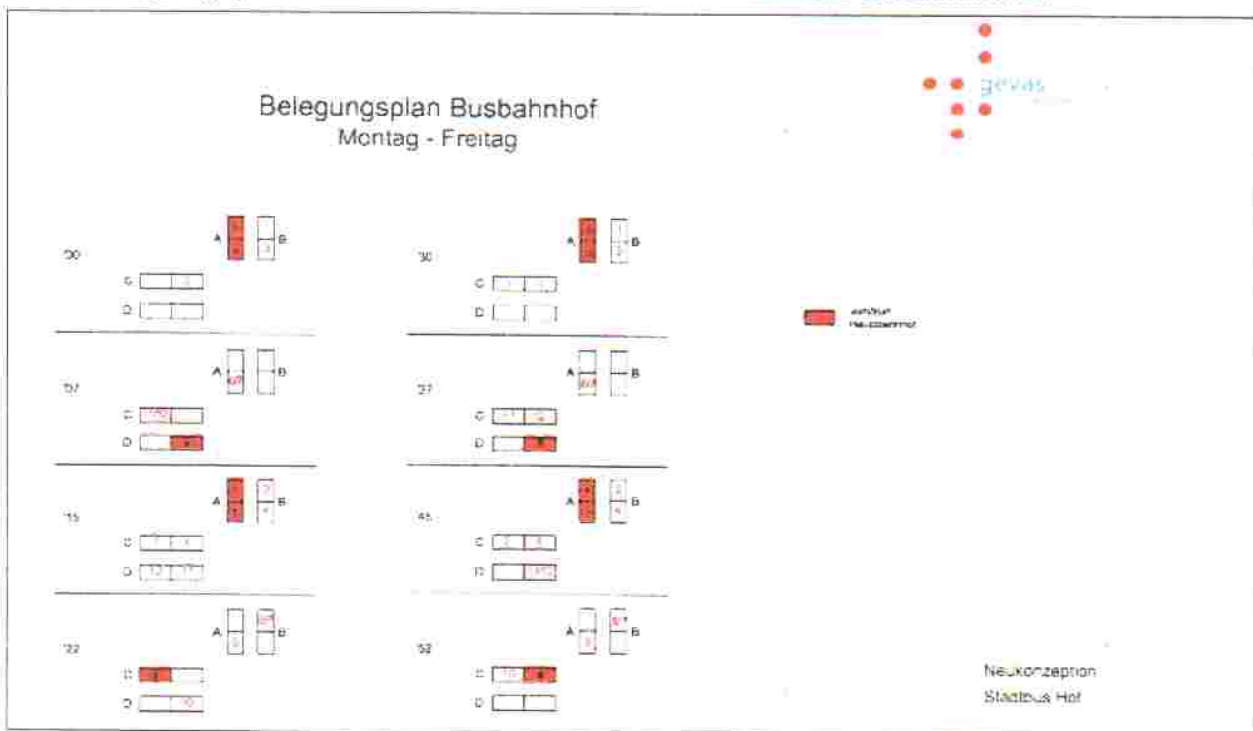
Die Fahrplandaten für die neuen Linien 5 und 8 können problemlos generiert werden. Dazu notwendig sind ermittelte Fahrzeiten auf den Strecken und von Abfahrtszeiten an Fixpunkten.

Ein Fixpunkt ist der Busbahnhof. Hier wurde im Gutachten ein Belegungsplan erarbeitet, der zur Datenerhebung herangezogen werden kann.

Die Fahrplandaten für die Strecke sind aus den bisher schon vorhandenen Fahrplandaten der bestehenden Linien 1 und 2 ablesbar, die zukünftig im Fahrweg zwischen Busbahnhof und Hauptbahnhof von den Linien 5 und 8 ersetzt werden. Ein Vorteil ist, dass diese Daten durch eine jahrelange Anwendung praxisgeprüft sind.

Die Kombination dieser Datengrundlagen erlaubt und ermöglicht das Erarbeiten eines Fahrplans - im folgenden Fall für die Fahrtage Montag bis Freitag.

1.1. Belegungsplan am Busbahnhof / Abfahrtszeiten am Busbahnhof



Grafik 1: Belegungsplan Busbahnhof nach Vorgaben Gutachter

Aus dem Belegungsplan am Busbahnhof ist ersichtlich, dass die im 15-Minutentakt geführte Linie 5 (Breslaustraße - Hauptbahnhof) mit zwei Bussen gefahren wird. Die Abfahrtszeiten Richtung Hauptbahnhof (auch Breslaustraße) sind vom Bussteig B zu den Minuten 00, 15, 30, 45.

Die Linie 8 bedient in einem 30- Minutentakt mit einem Bus. Zum Hauptbahnhof fährt diese Linie in den Minuten 07 und 37 vom Bussteig D.

Auch die Gegenrichtung ist aus diesem Belegungsplan ablesbar. Wird ein "sicherer" Puffer am Busbahnhof von 3 Minuten (minimal auch 2 Minuten) zu Grunde gelegt, der dem Fahrgast das Umsteigen zwischen den Linien erlaubt, sind die Ankunftszeiten der Busse vom Hauptbahnhof kommend auf der Linie 5 jeweils um 12, 27, 42, 57 und auf der Linie 8 um zur Minute 19 und 49. Dabei wird angenommen, dass der Bus der Linie 5 eine zeitnahe Durchbindung in Richtung Breslaustraße erhält und nicht mit einer unnötigen Wartezeit versehen wird. Ansonsten würde ihm der Charakter einer durchgebundenen Linie genommen und er unattraktiver werden (Hinweis: Durchgebundene Linien sind immer attraktiver als Halbmesserlinien.).

1.2. Unterwegsfahrzeiten auf dem Abschnitt Busbahnhof - Hauptbhf - Busbahnhof

Die Fahrpläne der bestehenden Linie 1 verzeichnen eine reine Fahrzeit von einer Minute zwischen den Haltestellen Busbahnhof und Bergstraße, Bergstraße und Liebigstraße, Liebigstraße und Hauptbahnhof. Das ergibt eine reine Gesamtfahrzeit von drei Minuten. Diese Fahrzeit ist auch für die Gegenrichtung gültig. Auf der Linie 2 ist zwischen den Haltestellen Busbahnhof und Königstraße eine reine Fahrzeit von zwei Minuten, zwischen Königstraße und Rekkenzeplatz, Rekkenzeplatz und Hauptbahnhof von jeweils einer Minute angelegt. Das ergibt eine reine Fahrzeit von vier Minuten.

Am Hauptbahnhof müsste bei bestehender Linienführung diesen Fahrzeiten noch Puffer gegeben werden, die sich zum einen aus dem Umrunden der großen Businsel und zum anderen aus Zu- und Ausstiegen ergeben. Grundsätzlich müsste dafür ein Puffer von einer Minute zugeschlagen werden. Die Fahrzeiten der Linie 8 erlauben dies jedoch nicht.

Normaler Fahrplan mit Durchbindung Linie 5

| Linie | 5 | 8 | 5 | 5 | 8 | 5 |
|--------------------|----|----|----|----|----|----|
| Ankunft am Busbhf | 57 | 05 | 12 | 27 | 35 | 42 |
| Busbahnhof ab | 00 | 07 | 15 | 30 | 37 | 45 |
| Bergstraße | 01 | | 16 | 31 | | 46 |
| Liebigstraße | 02 | | 17 | 32 | | 47 |
| Königstraße | | 09 | | | 39 | |
| Rekkenzeplatz | | 10 | | | 40 | |
| Hauptbahnhof an | 03 | 11 | 18 | 33 | 41 | 48 |
| Hauptbahnhof ab | | 11 | | | 41 | |
| Sedanstraße | | 12 | | | 42 | |
| Alsenberger Straße | | 13 | | | 43 | |
| Alsenberger Straße | | 14 | | | 44 | |
| Sedanstraße | | 15 | | | 45 | |
| Hauptbahnhof an | | 16 | | | 46 | |
| Hauptbahnhof ab | 09 | 16 | 24 | 39 | 46 | 54 |
| Rekkenzeplatz | | 17 | | | 47 | |
| Königstraße | | 18 | | | 48 | |
| Liebigstraße | 10 | | 25 | 40 | | 55 |
| Bergstraße | 11 | | 26 | 41 | | 56 |
| Busbahnhof an | 12 | 20 | 27 | 42 | 50 | 57 |
| Abfahrt am Busbhf | 15 | 22 | 30 | 45 | 52 | 00 |

Fahrplan ohne Durchbindung der Linie 5

| Linie | 5 | 8 | 5 | 5 | 8 | 5 |
|--------------------|----|----|----|----|----|----|
| Ankunft am Busbhf | 57 | 05 | 12 | 27 | 35 | 42 |
| Busbahnhof ab | 00 | 07 | 15 | 30 | 37 | 45 |
| Bergstraße | 01 | | 16 | 31 | | 46 |
| Liebigstraße | 02 | | 17 | 32 | | 47 |
| Königstraße | | 09 | | | 39 | |
| Rekkenzeplatz | | 10 | | | 40 | |
| Hauptbahnhof an | 03 | 11 | 18 | 33 | 41 | 48 |
| Hauptbahnhof ab | | 11 | | | 41 | |
| Sedanstraße | | 12 | | | 42 | |
| Alsenberger Straße | | 13 | | | 43 | |
| Alsenberger Straße | | 14 | | | 44 | |
| Sedanstraße | | 15 | | | 45 | |
| Hauptbahnhof an | | 16 | | | 46 | |
| Hauptbahnhof ab | 04 | 16 | 19 | 34 | 46 | 49 |
| Rekkenzeplatz | | 17 | | | 47 | |
| Königstraße | | 18 | | | 48 | |
| Liebigstraße | 05 | | 20 | 35 | | 50 |
| Bergstraße | 06 | | 21 | 36 | | 51 |
| Busbahnhof an | 07 | 20 | 22 | 37 | 50 | 52 |
| Abfahrt am Busbhf | 15 | 22 | 30 | 45 | 52 | 00 |

Grafik 2: Fahrpläne im Abschnitt Busbhf, Hauptbhf, Alsenberger Str. nach Vorgaben Gutachter

Betrachtung des normalen Fahrplans mit Durchbindung der Linie 5:

Sollte die Linie 5 ohne längeren Aufenthalt am Busbahnhof weiter bis zur Breslaustraße geführt werden, hat der Bus mindestens 6 Minuten Aufenthalt am Hauptbahnhof. Falls am Busbahnhof mit einem 2-minütigen Puffer gearbeitet wird, hat dieser sogar eine 7-minütige Standzeit. In diesem Fall bleibt das Taktgefüge der Linienkombination 5 und 8 erhalten.

Betrachtung des Fahrplans ohne Durchbindung der Linie 5:

Sollte der Bus der Linie 5 nur einen kurzen Aufenthalt am Hauptbahnhof haben, würde sich die vorhandene Standzeit an den Busbahnhof verlagern. An diesem würde der Bus jeweils für 8 Minuten stehen bevor er auf der Linie Richtung Breslaustraße weiterfährt.

Folgen: Die Linie verliert ihren durchgebundenen Charakter (unattraktiver). Des Weiteren geht das ideale Taktgefüge verloren, das immerhin tlw. einen 7,5-Minuten -Takt zwischen Hauptbahnhof und Busbahnhof ergeben kann, verloren (Abfahrtszeiten Hbf: 04, 16, 19, 34, 46, 49 an Stelle von 09, 16, 24, 39, 46, 54).

Resumee

Aus beiden Fahrplänen wird ersichtlich, dass die Fahrzeiten der Linie 8 als problematisch einzustufen sind. Es kann in beide Fahrtrichtungen kein Puffer am Hauptbahnhof angelegt werden..

Die Fahrzeiten der Linie 5 sind unproblematisch. Hier besteht ein sehr großer Puffer am Hauptbahnhof bzw. bei Nichtdurchbindung der Linie 5 am Busbahnhof. Auf dem Linienast zwischen Busbahnhof - Hauptbahnhof - Busbahnhof ist eine Standzeit des Busses von mindestens 6 Minuten vorhanden.

1.3. Die Schlussfolgerungen aus den Fahrplandaten

Weil auf der Linie 5 das Anlegen der Standzeit am Busbahnhof zwei gravierende negative Folgen mit sich bringen würde, wird davon ausgegangen, dass die Standzeit am Hauptbahnhof angelegt wird

Das Hauptproblem ist jedoch die knappe Fahrzeit der Linie 8. Sie verlangt nahezu zwingend, dass ein möglichst kurzer Fahrweg erzeugt wird, um Zeit einzusparen. Fakt ist, dass eine Umrundung der Businsel (Strecke knapp 250 Meter) einen Fahrzeitverlust von knapp einer Minute mit sich bringt.

Zur Lösung dieser Problematik sind zwei Ansätze denkbar:

Lösungsansatz 1 (fahrplantechnische Veränderung) sieht vor, dass die Verlängerung der Linie bis zur Alsenberger Straße über den kürzeren Fahrweg mit den Haltestellen, Bergstraße, Liebigstraße geschieht (3 Minuten Fahrzeit im Gegensatz zum Fahrweg über die Pfarr mit den Haltestellen Königstraße und Liebigstraße, der 4 Minuten benötigt). Hier kann eine Minute gewonnen werden. Jedoch müssten dafür entweder die Linienverläufe getauscht werden (15-Minuten-Takt über Königstraße und 30-Minuten-Takt über Bahnhofstraße) oder es müsste die Linie 5 den Abschnitt bis zur Alsenberger Straße bedienen (jedoch nur alle 30 Minuten).

Bei einem Tausch der Linienverläufe würde die "Ästhetik" des Fahrplans verloren gehen, weil die Fahrtstrecke folgendermaßen aussehen würde: Breslaustraße - HofBad - Busbahnhof - Königstraße - Hauptbahnhof. Der Bus fährt auf gleicher Strecke zum Busbahnhof, wie vom Busbahnhof weg. Obwohl ein identisches Ergebnis im Erreichen der Destination Hauptbahnhof erzielt wird (Ausnahme ist, dass die Königstraße eine bessere, die Bahnhofstraße eine schlechtere Anbindung erhält) könnte der Fahrweg bei einem Fahrgast Fragen aufwerfen und ein gewisses Unverständnis hervorrufen.

Bei einer Verlängerung der Linie 5 alle 30 Minuten bis zur Alsenberger Straße würde die Verständlichkeit des Fahrplans geringfügig leiden, weil einmal die Endhaltestelle der Hauptbahnhof und in der nächsten Zeitlage die Alsenberger Straße ist.

Fahrplan bei Verlängerung der Linie 5

| Linie | 5 | 8 | 5 | 5 | 8 | 5 |
|--------------------|----|----|----|----|----|----|
| Ankunft am Busbhf | 57 | 05 | 12 | 27 | 35 | 42 |
| Busbahnhof ab | 00 | 07 | 15 | 30 | 37 | 45 |
| Bergstraße | 01 | | 16 | 31 | | 46 |
| Liebigstraße | 02 | | 17 | 32 | | 47 |
| Königstraße | | 09 | | | 39 | |
| Rekkenzeplatz | | 10 | | | 40 | |
| Hauptbahnhof an | 03 | 11 | 18 | 33 | 41 | 48 |
| Hauptbahnhof ab | 04 | | | 34 | | |
| Sedanstraße | 05 | | | 35 | | |
| Alsenberger Straße | 06 | | | 36 | | |
| Alsenberger Straße | 07 | | | 37 | | |
| Sedanstraße | 08 | | | 38 | | |
| Hauptbahnhof an | 09 | | | 39 | | |
| Hauptbahnhof ab | 10 | 16 | 25 | 40 | 46 | 55 |
| Rekkenzeplatz | | 17 | | | 47 | |
| Königstraße | | 18 | | | 48 | |
| Liebigstraße | 11 | | 26 | 41 | | 56 |
| Bergstraße | 12 | | 27 | 42 | | 57 |
| Busbahnhof an | 13 | 20 | 28 | 43 | 50 | 58 |
| Abfahrt am Busbhf | 15 | 22 | 30 | 45 | 52 | 00 |

Fahrplan bei Tausch der Fahrwege

| Linie | 5 | 8 | 5 | 5 | 8 | 5 |
|--------------------|----|----|----|----|----|----|
| Ankunft am Busbhf | 57 | 05 | 12 | 27 | 35 | 42 |
| Busbahnhof ab | 00 | 07 | 15 | 30 | 37 | 45 |
| Bergstraße | | 08 | | | 38 | |
| Liebigstraße | | 09 | | | 39 | |
| Königstraße | 02 | | 17 | 32 | | 47 |
| Rekkenzeplatz | 03 | | 18 | 33 | | 48 |
| Hauptbahnhof an | 04 | 10 | 19 | 34 | 40 | 49 |
| Hauptbahnhof ab | | 11 | | | 41 | |
| Sedanstraße | | 12 | | | 42 | |
| Alsenberger Straße | | 13 | | | 43 | |
| Alsenberger Straße | | 14 | | | 44 | |
| Sedanstraße | | 15 | | | 45 | |
| Hauptbahnhof an | | 16 | | | 46 | |
| Hauptbahnhof ab | 09 | 17 | 24 | 39 | 47 | 54 |
| Rekkenzeplatz | 10 | | 25 | 40 | | 55 |
| Königstraße | 11 | | 26 | 41 | | 56 |
| Liebigstraße | | 18 | | | 48 | |
| Bergstraße | | 19 | | | 49 | |
| Busbahnhof an | 13 | 20 | 28 | 43 | 50 | 58 |
| Abfahrt am Busbhf | 15 | 22 | 30 | 45 | 52 | 00 |

Grafik 3: Fahrpläne bei geänderten bzw. getauschten Fahrwegen

Mit beiden Fahrplänen sind die Fahrzeiten nun einhaltbar - auch wenn immer noch ein gewisses Fahrzeit-Risiko für den Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Alsenberger Straße besteht. Bei Verlängerung der Linie 5 wird der Fahrplan in Richtung Busbahnhof etwas "unrund", beim Tausch der Fahrwege in Bezug auf die Ankunftszeiten am Hauptbahnhof.

Lösungsansatz 2 (bauliche Veränderung) sieht vor die Haltestelle am Hauptbahnhof so zu platzieren, dass sich die Fahrtstrecken am Hauptbahnhof verkürzen. D.h. es muss mit der geschickten Anlage der Haltestelle versucht werden, eine Umrundung der großen Businsel nicht mehr nötig zu machen. Das betrifft vor allem den Fahrweg der Linie 8. Dieser sollte in keinem Fall um die große Businsel führen.

2. Problemlösung durch Neuanlage der Stadtbushaltestelle am Hauptbahnhof

Wie im vorigen Absatz ersichtlich, muss (ohne Fahrwegetausch etc.- siehe Lösungsansatz1) auf Grund der knappen Fahrzeit der Linie 8 eine neue Haltestelle angelegt werden. Auch ist dies im Sinne des Aufbaus eines attraktiven Stadtverkehrs, der eine Integration von Bus und Bahn am Hauptbahnhof vorsieht. Das Umsteigen zwischen diesen Verkehrsträgern sollte möglichst einfach geschehen und unnötige Wege sollten dabei vermieden werden. Der Fahrgast benötigt eine verständliche Lösung. Nur so, bei gleichzeitiger Anlage eines attraktiven Angebotes (Verbindungsmöglichkeiten) kann der Hauptbahnhof eine Funktion als "Tor zur Innenstadt" erfüllen.

Aus diesem Grund sollte dieser Lösungsansatz den Vorzug vor einem fahrplantechnischen Lösungsansatz mit Fahrwegetausch erhalten, der einen Beibehalt der alten Haltestellen erlauben würde. Jedoch sollten und müssen bei einer Neukonzeption Mindeststandards Beachtung finden. Eine Verschlechterung darf nicht eintreten.

Im folgenden werden die einzelnen Lösungsansätze von Seiten des Gutachters und der HofVerkehr/HofBus betrachtet. Im Abschluss steht der Lösungsvorschlag des Agenda-Arbeitskreises.

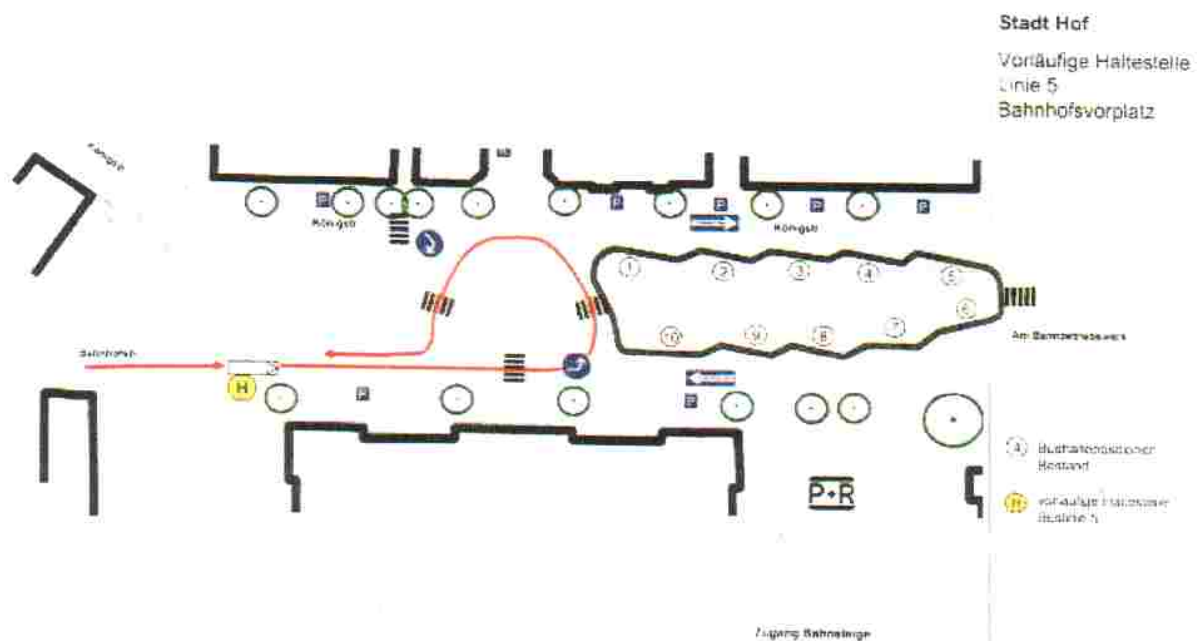
2.1. Große Lösung: Umbau des Bahnhofsvorplatzes

In der ersten veröffentlichten Form des Gutachtens werden drei Ideenskizzen aufgezeigt, wie der Bahnhofsvorplatz zukünftig gestaltet werden kann. Alle Skizzen haben die Gemeinsamkeit, dass größere Umbaumaßnahmen am Bahnhofsvorplatz zu tätigen sind. Die Kosten dafür werden sicherlich in einem nicht unerheblichen Rahmen liegen.

Weil das neue Fahrplankonzept schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 umgesetzt werden soll, ist jedoch eine Umsetzung einer der Ideenskizzen nicht denkbar. Die Schaffung eines Provisoriums ist die Folge.

2.2. Vorschlag des Gutachters: Provisorium mit Haltestelle auf Höhe Taxistand

Der Gutachter hat als provisorische Lösung vorgeschlagen auf Seiten des Bahnhofsbauwerkes eine Bushaltestelle auf Höhe des Taxistandes aufzuplanen



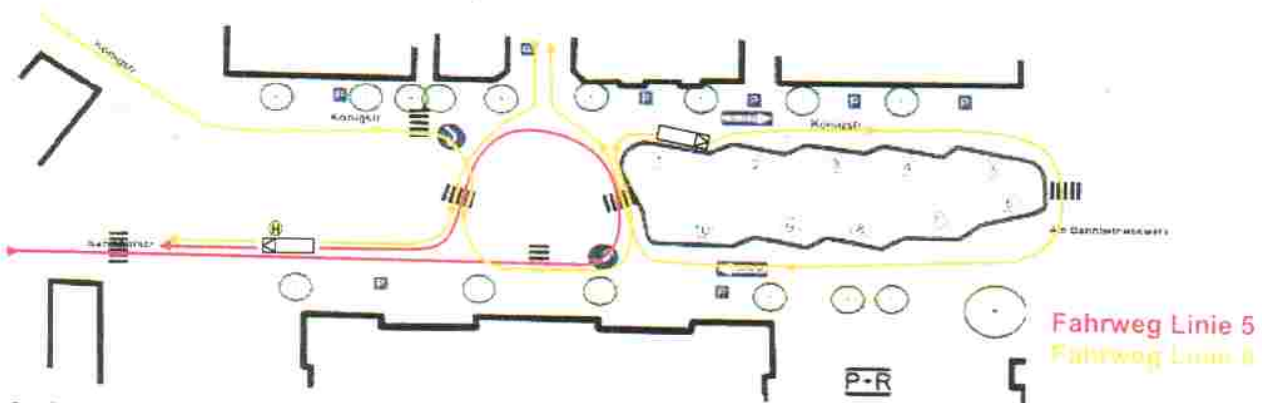
Grafik 4: Provisorische Bushaltestelle nach Vorschlag Gutachter

Vorteil ist, dass die Linie 5 nicht mehr den Fahrweg um die große Businsel nehmen muss. Jedoch hat die Linie 5 nicht die problematischen Fahrzeiten, sondern die Linie 8. Diese Linie würde weiterhin an der Haltestelle 1 an der Businsel bedienen. Der nötige Fahrzeitgewinn kann demnach nicht generiert werden. Die Folge, gleichzeitig gravierender Nachteil, ist, dass von zwei Haltestellen, die 130 Meter voneinander entfernt liegen, die Bedienung erfolgen würde. Durch eine Fahrwegänderung über die Moltkestraße könnte die Linie 8 vom Busbahnhof auch an diese Haltestelle herangeführt werden. In Richtung Busbahnhof ist dies jedoch nicht möglich.

Weil sich auch die Polizei auf Grund des Problems des zu erwachsenden Verlustes der Verkehrssicherheit gegen diese Lösung ausgesprochen hat bzw. ihre Zustimmung verweigert, scheint diese Lösung verworfen.

2.3. Vorschlag der Stadtwerke: Provisorium auf gegenüberliegender Straßenseite

Vor allem auf Grund der ablehnenden Haltung der Polizei gegenüber des Vorschlages des Gutachters erarbeitete die HofBus/Hofverkehr GmbH einen neuen Vorschlag. Dieser sieht vor die Haltestelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite aufzuplanen



Grafik 5: Provisorische Bushaltestelle nach Vorschlag HofBus/Hofverkehr

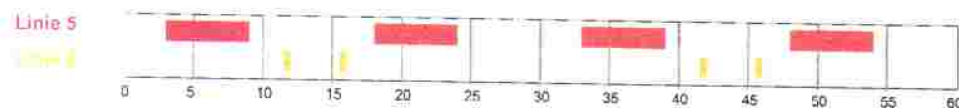
Es ist vorgesehen, dass an dieser Haltestelle die Linie 5 bedient und zusätzlich die Linie 8 in Richtung Busbahnhof (weiterer Fahrweg Linie 8: über Moltkestraße zum Reckenzeplatz). Die Linie 8 in Richtung Hauptbahnhof und Alsenberger Straße bedient wie bisher am Bussteig 1 an der Businsel und muss diese weiterhin bei der Fahrt zur Alsenberger Straße umfahren.

Im Gegensatz zum Vorschlag des Gutachters können alle Busse in Richtung Busbahnhof an einer Haltestelle ihre Fahrt aufnehmen. Nachteilig ist im Gegensatz zum Gutachternvorschlag, dass die Straße überquert werden muss und diese Haltestelle vom Busnutzer nur erschwert wahrgenommen werden kann.

Die größere Problematik besteht aber in der geteilten Haltestelle der Linie 8 und vor allem in den Standzeiten, welche die Busse der Linie 5 an dieser Haltestelle haben, sollten diese in einem normalen Fahrplan verkehren, der den Takt ermöglicht und die Durchbindung erkennen lässt.

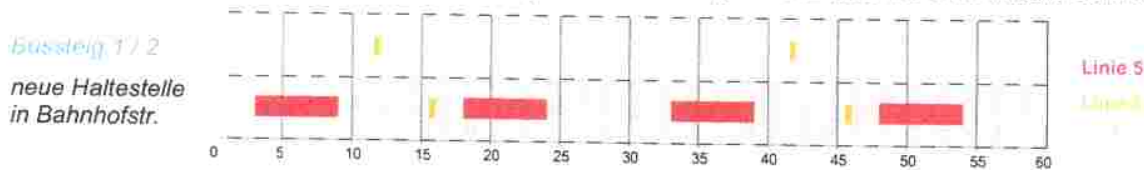
Um dies zu verdeutlichen, dient folgende Übersichtsgrafik der Busstandzeiten am Hauptbahnhof.

Grafik 6: Standzeiten am Hauptbahnhof (gesamt)



Sollte die Standzeit an der neuen Haltestelle durchgeführt werden, würde für 25 Minuten die Bahnhofstraße von einem Bus eingeengt werden (siehe Grafik 7). Die Möglichkeiten dieses verkehrssicherheitstechnische Defizit zu umgehen, wären in der Durchführung der Standzeit am Busbahnhof (siehe Fahrplan), eingedenk der damit verbunden Nachteile, zu sehen oder in der Durchführung der Standzeit am Bussteig 1 oder 2 am Hauptbahnhof. Die Bussteige wären damit gleichzeitig Ausstiegshaltestelle für die Linien 5 und 8. Der Bus der Linie 5 würde kurz vor seiner Abfahrtszeit zur neuen Haltestelle vorfahren und bedienen (siehe Grafik 8)

Grafik 7: Standzeiten (nach Haltestellen am Hbf) bei Durchführung der Standzeit am Straßenrand Bahnhofstr.



Grafik 8: Standzeiten (nach Haltestellen am Hbf) bei Durchführung der Standzeit an den Bussteigen 1 oder 2 und Vorfahrt der Busse kurz vor Abfahrtszeit an neuer Haltestelle



In der Variante der Durchführung der Standzeit an den Bussteigen 1 und 2 (Grafik 8) wurde berücksichtigt, dass die Hauptankunftszeiten der Züge im Rahmen zwischen den Minuten 10 und 30 liegen. Werden zu diesen Ankunftszeiten noch 5 Minuten Fußweg vom Bahnsteig bis zum Bahnhofsvorplatz hinzugerechnet, werden die größten Nutzerströme zwischen den Minuten 15 und 35 erzeugt. Folglich müssen für diese Zeitlagen die Standzeiten für die Busse an der Abfahrtsstation in der Bahnhofstraße ausgedehnt werden. Da es in Hof keine Tarifgemeinschaft zwischen Bahn und Stadtbus gibt, ist davon auszugehen, dass bei Erfolg der Maßnahme, die Fahrgäste einen Fahrschein im Bus kaufen. Dieses wird im gewissen Maße bei den Standzeiten der Linie 5 berücksichtigt, für die Linie 8, die auch in diesem Bereich bedient, ist dies aufgrund der knappen Fahrzeit kaum möglich.

Zusammenfassung und Bewertung

Da es aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht nahezu unmöglich ist, die Standzeiten am Straßenrand der Bahnhofstraße durchzuführen, müssten diese entweder am Busbahnhof (Nachteil für Fahrplan und Durchbindung) oder am Bussteig 1 bzw. 2 durchgeführt werden. Bei letzterem ergibt sich das Manko, dass die Regelung der getrennten An- und Abfahrtsstellen verwirrend auf die Fahrgäste wirkt. Eine mögliche Folge ist, dass sie fälschlicherweise den in der Bucht wartenden Bus aufsuchen, um in die Innenstadt zu gelangen, um dort zu erfahren, dass die Abfahrtsstation in der Bahnhofstraße liegt.

Nachteilig ist, wie bereits beschrieben, dass zum Erreichen der Abfahrtsstation die Straße überquert werden muss, dass kein Wegegewinn im Vergleich zur bisherigen Lösung erreicht wird und dass eine geteilte Haltestelle den Fahrgast mehr verwirrt als hilft.

Insgesamt ist dieser Lösungsvorschlag sehr kritisch zu sehen, weil er keine Verbesserung darstellt.

2.4. Vorschlag des Agenda-Arbeitskreises. Bushaltestelle am Haupteingang

Der Vorschlag des Agenda-Arbeitskreises sieht vor, die neue Bushaltestelle direkt vor dem Haupteingang am Straßenrand einzurichten. Um dies zu ermöglichen, muss aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen der bestehende unechte Kreisverkehr in einen echten Kreisverkehr übergeführt werden. Ist dies umgesetzt, kann eine verkehrssichere Bushaltestelle am Straßenrand errichtet werden, die es erlaubt, die Standzeiten am Hauptbahnhof durchzuführen. Hauptvorteile sind die Verkürzung von Fahrzeiten (fahrplantechnischer Gewinn), die gewonnene Übersichtlichkeit, die Anlage von kurzen Wegen und das Unnötigwerden einer Straßenüberquerung.

Grundsätzlich kann mit dieser kostengünstigen Lösung der ideale Übergang vom Verkehrsträger Bahn auf den Verkehrsträger Stadtbus und umgekehrt hergestellt werden.

Positiver Nebeneffekt ist auch, dass die unübersichtliche Verkehrssituation am Hauptbahnhof zu einer übersichtlichen Situation wird. Der echte Kreisverkehr wird in dem Maße funktionieren, wie nahezu alle Kreisverkehre in Deutschland und Europa und kann die jetzige besondere Verkehrsführung ersetzen.

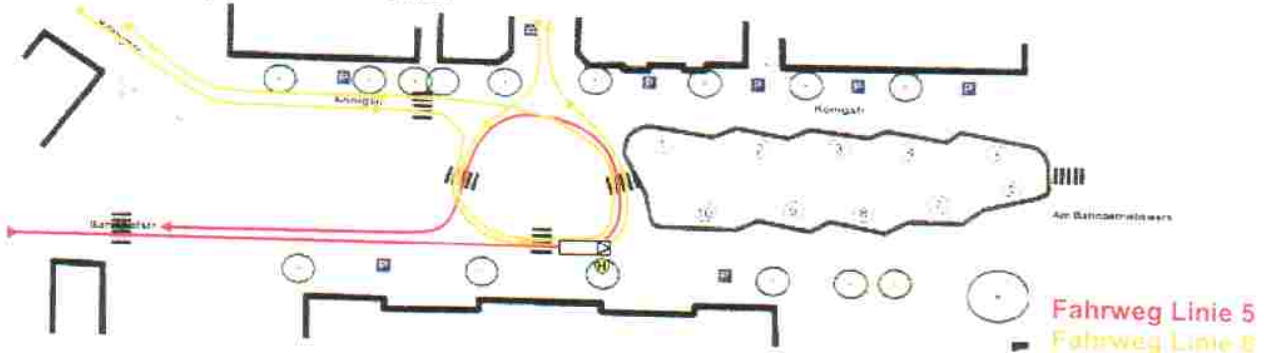
Grafik 9: Neue Verkehrsführung am Bahnhofsvorplatz mit eingerichteter neuer Haltestelle vor Haupteingang



Bedienung der Haltestelle

Die Stadtbusse der Linien 5 und 8 können diese Haltestelle anfahren und bedienen. Aus den Fahr- und Standzeiten (siehe Grafik 6) ist ersichtlich, dass zu keinem Zeitpunkt zwei Busse an dieser Haltestelle sind. Einziges Manko ist, dass bei Anlage von einer Haltestelle auch der Bus in Richtung Alsenberger Straße an dieser Haltestelle abfährt (Möglichkeit des Irrtums beim Einstieg).

Grafik 10: Fahrwege der einzelnen Linien



Neben der Einfachheit und Übersichtlichkeit der Anlage sowie die für den Fahrgast einfachen Erkennbarkeit (eine große Beschilderung ist unnötig, weil die Haltestelle selbsterklärend ist) der Haltestelle ist mit dieser Anordnung ein weiterer Vorteil verbunden: die Fahrzeiten der Linie 8 verkürzen sich, weil die große Insel nicht mehr umrundet werden muss.

Das größte Plus ist jedoch, dass sich die Fußwege beim Umstieg zwischen den Verkehrsträgern massiv verkürzen. Die Haltestelle ist nun ein "Tor zur Innenstadt"

Verkehrssicherheit

Durch das Umpflanzen in einen echten Kreisverkehr ist die Verkehrsregelung eindeutig festgelegt. Vorfahrt ist immer im Kreisverkehr, in welchem kein Gegenverkehr (wie bis jetzt) statt findet. Der einfahrende Verkehr muss - wie üblicherweise in Kreisverkehren gültig - dem Verkehr im Kreis die Vorfahrt gewähren. Bisher gibt es auf der Seite des Bahnhofsgebäudes zwei Fahrstreifen. Zukünftig wird ein Fahrstreifen für die

neu einzurichtende Bushaltestelle benötigt, der zweite verbleibt dem fließenden Verkehr. Die Busse behindern nun nicht mehr den fließenden Verkehr.

Die Bushaltestelle wird hinter dem Fußgängerüberweg angelegt. Ein Fußgänger hat somit auch bei einem an der Haltestelle stehenden Bus die Übersicht über den fließenden Verkehr und kann von Fahrzeugführern im fließenden Verkehr wahrgenommen und erkannt werden. Weil der fließende Verkehr zukünftig nur aus einer Richtung kommt, muss der Fußgänger auch nur noch den Verkehr aus einer Richtung beobachten. Eine eindeutige Erleichterung im Gegensatz zum Status Quo.

Die Maßnahmen inklusive Arbeiten in Stichpunkten

| | |
|---|--|
| Einrichtung eines echten Kreisverkehrs | Neue Ausschilderung und neue Markierungen auf Straße |
| Einrichtung einer Haltestelle hinter dem Zebrastreifen: | Haltestellenschild, Markierungen auf Straße Baumaßnahme: Wegnahme der Boller auf Gehweg (DB Station& Service) |

Eine weitere mögliche Maßnahme ist die Umfunktionierung der Bussteige 1 bis 4 in Parkplätze. Dafür sind jedoch größere Baumaßnahmen nötig.

Auch kann zukünftig die Haltestelle problemlos baulich erweitert werden. Die Bahn hätte gerne Haltestellen in Taschen. Diese Maßnahme kann zu einem späteren Zeitpunkt, je nach Vorhandensein von finanziellen Mitteln, umgesetzt werden.

Abschließend muss nochmals betont werden, dass es für die Einrichtung einer Haltestellenanlage am Haupteingang des Hauptbahnhofs zwingend notwendig ist, einen echten Kreisverkehr einzurichten. Unter Beibehalt der jetzigen Verkehrsregelung ist dies aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen nicht durchführbar.

3. Abschließende Bewertung und Bitte um Überprüfung

Alle bisher dem Publikum vorgestellten Lösungsansätze haben teilweise verkehrssicherheitstechnische oder fahrplantechnische Defizite. Des Weiteren verbinden sich mit ihnen keine grundlegenden Verbesserungen für den ÖV-Nutzer, weil der Umstieg weiterhin nicht erleichtert wird. Als Verbesserung bleibt nur die Ausweitung der Bedienung zwischen Busbahnhof und Hauptbahnhof.

In dem vom Agenda-Arbeitskreis unterbreiteten Vorschlag verbindet sich dagegen bei minimalem Kosteneinsatz ein maximaler Nutzen. Er verbessert den Übergang zwischen Bahn zum Stadtbus und Stadtbus zur Bahn, er erlaubt fahrplantechnische Probleme abzustellen und bringt vor allem die geplanten Angebotsverbesserungen im Fahrplan zur vollen Entfaltung. Ein monetärer Vorteil ist, dass mit diesem Vorschlag ein großer Umbau des Bahnhofsvorplatzes überflüssig wird. Der verkehrssicherheitstechnische Vorteil wurde ausführlichst beschrieben.

Der Agenda-Arbeitskreis / das Bürgergremium Bahnhofsviertel bittet Planungen zur Umsetzung dieses Vorschlages aufzunehmen. Diese Bitte wird unterstützt von DB Regio Oberfranken und DB Station&Service.

Wir bitten schnellstmöglichst einen Termin für eine Verkehrsschau zu finden, um diesen Vorschlag von Experten (Tiefbau, Polizei, Stadtwerke) überprüfen zu lassen. Sollte diese Verkehrsschau positiv verlaufen, müssten sobald wie möglich Detail-Planungen beginnen, die auch eine Kostenschätzung beinhalten. Ziel sollte und muss sein, diesen Vorschlag, falls positiv bewertet, bis zum geplanten Fahrplanwechsel umzusetzen.