

Stadtverordnetenfraktion
***DIE LINKE.* Hofheim**

Presseerklärung

04.01.18

Umbau Zentraler Omnibusbahnhof:

BITTE SO NICHT!

***DIE LINKE.* Hofheim lässt an allen beiden vom Magistrat vorgelegten "Vorzugsvarianten" bzgl. des Umbaus des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) kein gutes Haar: Enorme Kosten, kaum oder gar kein Kapazitätsgewinn, Kahlschlag bei den Bäumen, Chaos während der langen Umbauzeit. Doch *DIE LINKE* hat auch Gegenvorschläge, wie mit geringen Kosten bei laufendem Betrieb unser ZOB nicht nur behindertengerecht umgebaut werden kann, sondern auch ein höherer Kapazitätzuwachs erreicht wird als in den beiden Vorschlägen des Magistrats: Ein zusätzlicher Bussteig für einen 18-m-Gelenkbus auf der "Kiosk-Insel", parallel zur Alten Bleiche.**

Die unten angeführten Kritikpunkte und Gegenvorschläge sind dabei nicht als abschließende Stellungnahme zu diesem wichtigen Projekt, sondern als **Diskussionsbeitrag** zu werten.

Vorbemerkung:

Wir gehen davon aus, dass auch in Hofheim der ÖPNV ausgebaut werden muss, sowohl aus ökologischen als auch aus demografischen Gründen (Alterung der Gesellschaft). Und: Ausbau des ÖPNV heißt in Hofheim: Ausbau des Busverkehrs. Und: Mehr Busse erfordern auch mehr Bussteige und Bus-Pausenplätze. Zum jetzigen Standort des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) direkt neben dem Bahnhof Hofheim gibt es keine Alternative. Inwieweit Pausenplätze auch an anderer Stelle als am ZOB oder nahe beim ZOB geschaffen werden können (z.B. an den Endhaltestellen), muss sorgfältig geprüft werden. Vom Ergebnis einer entsprechenden Prüfung ist uns bis jetzt nichts bekannt. Auch kennen wir keine Bedarfsplanung für die Zahl der notwendigen Bussteige entsprechend den Planungen der zukünftigen Busfahrpläne. Uns wurde vom Magistrat bislang immer nur gesagt: Wir brauchen mehr Platz. Aber uns liegen keine nachvollziehbaren Aussagen vor, wieviel Platz ab wann benötigt wird.

Zum Thema: Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)

1. **DIE LINKE** stellt fest: Keine der beiden Vorzugsvarianten, die der Magistrat vorgelegt hat, führt im Bereich des jetzigen ZOB zu einem nennenswerten Kapazitätswachstum. Aber beide erfordern einen Millionenaufwand.

- > Der **jetzige ZOB** verfügt über 7 unabhängig anfahrbare Haltepositionen, davon 3 für 12-m-Normalbusse und 4 für 18-m-Gelenkbusse, also insgesamt über 108 m Bussteiglänge.
- > Die Vorzugsvariante 1A (**Sägezahn-Aufstellung**) verfügt über ebenfalls 7 voneinander unabhängige Haltepositionen, davon 4 für 12-m-Busse und 3 für 18-m-Busse, das sind insgesamt nur 102 m Bussteiglänge. Hinzu kommt noch eine Aufrücker-Position für einen 12-m-Bus (d.h. dann insgesamt 114 m Bussteiglänge).
- > Die Vorzugsvariante 4A (**Schrägaufstellung**, so wie bisher) verfügt nach den Umbauplanungen über 8 voneinander unabhängig anfahrbare Haltepositionen, davon jeweils 4 für 12-m- und 4 für 18-m-Busse. Die Bussteiglänge beträgt dann insgesamt 120 m.

Die vom Magistrat vorgeschlagene Variante mit der Sägezahn-Aufstellung hat also kaum höhere Kapazität als der jetzige ZOB. Die Variante mit der neuen Schrägaufstellung hat gerade mal eine Halteposition mehr, die Länge der vorhandenen Bussteige stiege dann von derzeit 108 m auf 120 m. Doch die Kosten eines kompletten Umbaus werden mehrere Millionen betragen. Hier stellt sich die Frage: Lohnt sich ein solcher Komplett-Umbau? Oder lässt sich auch durch kleinere Maßnahmen, die dann auch im laufenden Betrieb möglich sind, die Kapazität erhöhen und die Barrierefreiheit verbessern? (s. dazu Pkt. 4. und 5.)

2. Alle beide Vorzugsvarianten werden zu einem wahren Kettensägen-Massaker führen: Da bleibt an unserem schön eingegrüntem ZOB kaum noch ein Baum erhalten: 22 bis 24 große Bäume müssten gefällt werden, bei 4 bis 5 Bäumen ist es fraglich, ob sie erhalten bleiben können. Ein herber Verlust für die Umwelt und das Stadtbild.

3. Die Bauzeit bei einem Komplett-Umbau wird mindestens ein Jahr betragen. Während dieser Zeit ist der ZOB, wenn überhaupt, dann allenfalls äußerst eingeschränkt nutzbar, was zu einem Verkehrschaos nicht nur im Busverkehr führen wird.

4. Daher plädiert **DIE LINKE** dafür, den jetzigen ZOB im Prinzip so zu belassen wie er ist: In Schrägaufstellung (denn dies ist die übersichtlichste Variante: Sowohl aus der Ambet-Anlage als auch aus der Bahnhof-Unterführung kommend sieht man gleich, ob der Bus noch/schon da ist).

Notwendige kleine Verbesserungen können auch im laufenden Betrieb erfolgen (z.B. Blindenleitstreifen und - vor allem - Einbau von Hochborden am Bussteig 5 (denn ausgerechnet der Bussteig des Stadtbusses hat als einziger keinen erhöhten Bordsteig für einen barrierearmen Einstieg in die absenkbaren Busse)).

5. Auch beim jetzigen ZOB lässt sich die Kapazität mit geringem Aufwand um eine Position selbst für einen 18-m-Gelenkbus erhöhen, wenn auf der "Kiosk"-Insel statt des Wasserhäuschens noch ein zusätzlicher Bussteig parallel zur Alten Bleiche angelegt wird (s. Planskizze unten). Die Länge der Bussteige würde dann von derzeit 108 m auf 126 m steigen: Das wäre mehr, als die beiden Vorzugsvarianten mit ihrem teuren Komplett-Umbau bei Komplett-Sperrung erzielen.

6. Die Vorzugsvariante 1A (Sägezahn-Aufstellung) ist für **DIE LINKE** nicht nur deshalb problematisch, weil sie kaum Kapazitätswachstum bringt. Diese Variante hat lediglich hinsichtlich der Barrierefreiheit geringe Vorteile gegenüber der bisherigen Schrägaufstellung: Bei der Sägezahn-Aufstellung müssen - von Nord kommend - höchstens eine Busspur gequert werden, von Süd kommend höchstens zwei. Bei Schräg-Aufstellung (wie derzeit) müssen von Nord kommend max. drei Busspuren gequert werden, von Süden kommen nur eine einzige.

Diesem geringen Vorteil der Sägezahn-Variante für Gehbehinderte stehen jedoch außer dem mangelnden Kapazitätswachstum und der mangelnden Übersichtlichkeit noch ein weiterer ganz erheblicher Nachteil gegenüber: Bei der vorgeschlagenen Sägezahn-Aufstellung gibt es nur eine einzige Zufahrt für alle acht Bussteige. Wenn gerade in der morgendlichen Rush-Hour alle im Rendezvous-System nacheinander einlaufenden Buslinien aus der Hattersheimer und der Elisabethenstraße kommend ohne jegliche separate Abbiegespur in die einzige Zufahrt zum ZOB einfahren wollen, müssen sie die Schülerströme queren, die sich in Richtung Main-Taunus- und Brühlwiesenschule ergießen. Der Rückstau der somit an der Einfahrt zum ZOB behinderten Busse wird zu weiteren erheblichen Rückstaus auf den linken Fahrspuren der B 519 führen, die dann bis weit in die Hattersheimer und Rheingaustraße bzw, bis hinter das Chinon-Center reichen werden. Eine solche Behinderung des fließenden Verkehrs sowie die geringere Übersichtlichkeit (s. Pkt. 3) und der mangelnde Kapazitätswachstum (s. Pkt. 1.) dieser Variante werden u.E. durch die geringen Vorteile dieser Sägezahn-Aufstellung hinsichtlich ihrer Behindertenfreundlichkeit kaum wettgemacht.

7. Im Bereich des Bahnhofvorplatzes ist für die Pausenplätze eine Verbreiterung des Parkstreifens in Richtung Bahnhofsgebäude leicht möglich. Eine (sehr teure) Verschwenkung der beiden Fahrspuren der Hattersheimer Straße unter Einbeziehung des dortigen Gehweges oberhalb des Schwarzbachs ist völlig überflüssig.

8. Auch ein zusätzlicher Radweg am ZOB entlang des Schwarzbachs lässt sich leicht im Bestand unterbringen, wenn die dortigen Taxi-Halteplätze verlegt werden, so, wie auch in den beiden Vorzugsvarianten vom Magistrat geplant. Eine "Auskragung" des Gehwegs über den Schwarzbach ist dann überflüssig. Die Notwendigkeit des Baus einer neuen Fußgängerbrücke über den Schwarzbach hin zur Unterführung wird von uns nicht gesehen.

9. Sollten - **was nachzuweisen wäre** - der zusätzlich mögliche Bussteig am ZOB (s. Pkt. 5.) und die Erweiterung der Wartepositionen am Bahnhofsvorplatz (s. Pkt. 7.) nicht ausreichen, ist ein Eingriff in die Ambet-Anlage unausweichlich. Hier sollte dann die Fahrtrichtung der Einbahnstraßen (Am Ambetbrunnen und Kirschgartenstr.) umgekehrt werden. Die Ambet-Anlage könnte dann im Uhrzeigersinn umfahren werden. Bussteige und Pausenplätze sollten am Rande der Ambet-Anlage und nicht vor den Hausfassaden angelegt werden. Umsteiger vom ZOB zur Ambet-Anlage müssten dann auch nur eine Straße überqueren und nicht zwei. Pausenplätze sollten dann an der Westseite der Ambet-Anlage, die Bussteige in der Kirschgartenstraße, gegenüber von Frank Heimbau, angeordnet werden. Damit könnten die Bäume im Bereich Am Ambetbrunnen (Pausenplätze) weitgehend erhalten werden. Von diesen zusätzlichen Pausenplätzen am westlichen Rand der Ambet-Anlage könnten dann über die Kirschgartenstraße auch alle Bussteige am ZOB angefahren werden und eine zusätzliche "Ehrenrunde" um den ganzen ZOB bei einem Nachrücken vom Pausenplatz an einen Bussteig entfielen, genau so wie das Zuparken von Schaufensterfronten, da die Busse ja dann nicht vor den Fassaden der Gebäude, sondern am Rand der Ambet-Anlage stehen würden..

Aber natürlich: Sowohl PKW-Parkplätze als auch Straßenbäume und Grünflächen würden wegfallen, wenn auch auf die Ambet-Anlage zurückgegriffen werden müsste. Daher sollte dies nicht ohne Not geschehen (und der Bedarf nachvollziehbar nachgewiesen werden). Jedoch prinzipiell: Bei der Frage: "PKW oder Busse?" entscheiden wir uns für die Busse.

Abschließend möchten wir noch einmal betonen, dass das oben Ausgeführte erst ein Diskussionsvorschlag auf der Grundlage einer vorläufigen Einschätzung dieser vorgelegten Planungen ist. Zu einer abschließenden Bewertung wollen wir natürlich auch die Ergebnisse der Diskussionen in der Bürgerschaft, der Interessengruppen und der Gremien abwarten. Wir sind da noch völlig offen in dieser für Hofheim sehr wichtigen Frage.

--

