

Beschlussauszug

Sitzung des Rates vom 28.10.2021

5.13.2 Koalitionsänderungsantrag: Anforderungsprofil für die Neuplanung des ZOB

Antrag zur Vorlage 211723

211723-02 AA

ungeändert beschlossen

**Abstimmungsergebnis: Mehrheit gegen CDU, BBB, AfD und Stv.
Fahrenholtz -parteilos- bei Enth. OB Dörner**

Beschluss:

Der Beschlussentwurf wird bei folgenden Punkten abgeändert:

1. In Punkt 1 wird der erste Satz wie folgt geändert:

Ein neuer ZOB ist mit mindestens 20, möglichst 25 (evtl. unter Einbeziehung der Halteplätze Kaiserplatz, siehe auch Pkt.3) an barrierefrei ausgebauten und auf Gelenkbusbetrieb ausgerichteten Haltepunkten zu planen – hierbei soll auch geprüft werden, ob eine Anordnung in Schrägaufstellung (Sägezahn) zur Verbesserung der Anfahrbarkeit und damit der Barrierefreiheit beiträgt und in dem Fall (zumindest bei einem größtmöglichen Teil der Haltepunkte) berücksichtigt werden soll, gegebenenfalls in Form von einem doppelten Bussteig je Sägezahn.

2. Punkt 4 wird wie folgt gefasst:

Die Zufahrt der Busse aus Richtung Markt zum neuen ZOB wird über Neutor und Kaiserplatz erfolgen. Die Wesselstraße wird als Rad- und Fußweg mit deutlich erweiterter Aufenthaltsqualität geplant.

3. In Punkt 7 entfällt Satz zwei.

4. Punkt 12 wird wie folgt gefasst:

Die Flächen des ZOB sollen vor allem dem Busbetrieb und den Fahrgästen vorbehalten sein.-Eine Bebauung soll vorzugsweise im südlichen Bereich Richtung Kaiserplatz liegen und auch ein Fahrradparkhaus in der -1 Ebene enthalten, dessen Zugänge keine Querung der Busspuren erforderlich machen. Auch eventuelle sonstige Nutzungen in dem Gebäude sollen möglichst geringen Fußgängerverkehr erzeugen (z.B. kein Einzelhandel). Aufenthalts- und Sanitärräume für die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen sowie Verkaufsstellen der SWB müssen berücksichtigt werden, eine Toilettenanlage und Kiosk-/Imbissangebote, sofern hierfür der insgesamt verfügbare Raum

ausreicht.

Informatorisch: Es ergibt sich somit folgender Gesamttext:

1. Ein neuer ZOB ist mit mindestens 20, möglichst 25 (evtl. unter Einbeziehung der Halteplätze Kaiserplatz, siehe auch Pkt.3) an barrierefrei ausgebauten und auf Gelenkbusbetrieb ausgerichteten Haltepunkten zu planen – hierbei soll auch geprüft werden, ob eine Anordnung in Schrägaufstellung (Sägezahn) zur Verbesserung der Anfahrbarkeit und damit der Barrierefreiheit beiträgt und in dem Fall (zumindest bei einem größtmöglichen Teil der Haltepunkte) berücksichtigt werden soll, gegebenenfalls in Form von einem doppelten Bussteig je Sägezahn. Dabei ist auch ein zentraler barrierefreier Stadtbahn-Zugang vorzusehen und mit möglichst niveaufreier Querung der ZOB-Fahrbahnen zu planen. Für den heutigen Fahrplan ist mit einem Betriebskonzept die Funktionstüchtigkeit der Anlage nachzuweisen. Vor dem Hintergrund, dass der Neubau des ZOB den Linienverkehr der nächsten Jahrzehnte aufnehmen soll, sollten auch Reserven vorgesehen werden. Bei der Planung der Kapazitätsbedarfe und Steigbelegungen sollte laut EAÖ bei den Durchmesserlinien eine Mindestaufenthaltsdauer von 5 min je Bus eingeplant werden, bevor eine Neubelegung erfolgen kann – bei am ZOB endenden und startenden Linien sollte eine längere Haltezeit berücksichtigt werden, wobei die Pause möglichst nicht im ZOB verrichtet werden soll. Bei der späteren Planung zur Belegung der Haltestellen ist darauf zu achten, dass Linienpaare bzw. Linienbündel an der gleichen oder zumindest benachbarten Haltestelle halten können. Ebenso sind Einsatzwagen und Verstärkerfahrten bei der Belegung zu berücksichtigen.
2. Zusätzlich sollten mindestens zwei, möglichst barrierefrei ausgebaute, Betriebshaltestellen für einen Notbetrieb, Bahnersatz- und Veranstaltungsverkehr oder als Abstellplatz austauschender oder nicht benötigter Fahrzeuge im ZOB vorgehalten werden – die Einrichtung einer Schnell-Ladeinfrastruktur zum Laden von E-Bussen sollte hierbei möglichst berücksichtigt werden.
3. Bei der Planung des zukünftigen ZOB wird angestrebt, dass die Wartepplätze am Kaiserplatz möglichst an eine andere Stelle in der Nähe des ZOB verlagert werden können, z.B. in die Rabinstraße. Ein Aussteigen (bzw. Umsteigen) sollte hingegen möglichst am ZOB vorgesehen werden. Damit müssten am Kaiserplatz keine Bushalteplätze barrierefrei ausgebaut werden und es würden dort keine Busse mehr halten und warten, sodass ein städtebaulicher Gewinn erzielt werden könnte. Die hiermit möglicherweise einhergehende Fahrzeitverlängerung der betroffenen Linien soll mit ihren Auswirkungen transparent dargestellt werden.4.
4. Die Zufahrt der Busse aus Richtung Markt zum neuen ZOB wird über Neutor und Kaiserplatz erfolgen. Die Wesselstraße wird als Rad- und Fußweg mit deutlich erweiterter Aufenthaltsqualität geplant.
5. Insgesamt muss die Leistungsfähigkeit aller geplanten Knotenpunkte durch eine Simulation geprüft werden.
6. Der Bereich des ZOB soll von motorisiertem Individualverkehr weitgehend

freigehalten werden. Die beabsichtigte Veränderung am Cityring bildet die Grundlage der Planung, eine entsprechende Beschlussvorlage zu diesem Thema wird noch im Herbst eingebracht. Für den noch notwendigen Liefer- und Anliegerverkehr sollen Regelungen gefunden werden, die einen behinderungsfreien Betrieb des ZOB gewährleisten. Die bereits genehmigte Anfahrt zur im ZOB Bereich befindlichen Ladezone des Mieters im Erdgeschoss (derzeit Primark) ist ebenfalls zu berücksichtigen.

7. Bestandteil der Planung ist auch der Neubau der Straßenbahnhaltestelle in Fahrtrichtung Dottendorf.

8. Bei den Planungen ist zu beachten, dass aus der Südunterführung kommende Bahnen, insbesondere bei ungünstiger Wetterlage, nicht in der Steigung anhalten müssen, sondern weiterfahren können.

9. Die Möglichkeit von Wendefahrten muss auch weiterhin gegeben sein. Hiervon betroffen sind insbesondere die auf dem Abschnitt Südunterführung – ZOB – Südunterführung verkehrenden Verstärkerfahrten zum Universitätsklinikum, aber auch die Bahnersatzverkehre auf sämtlichen Relationen.

10. Der ZOB soll fahrgastfreundlich und barrierefrei gestaltet werden, eine Abstimmung der Planungen mit der Behindertenbeauftragten ist erforderlich. Hierzu zählt u.a. auch ein Blindenleitsystem, welches das gesamte Areal umfasst und sich nicht nur auf Leitstreifen begrenzt, sondern beispielsweise klare Informationen zum Aufenthaltsort/Bussteig bietet. Fahrgastinformationssysteme sollten zukunftsorientiert beschafft, installiert und ein möglicher späterer Ausbau gewährleistet werden. Jeder Bussteig sollte mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) und einem Ansagesystem ausgestattet werden.

11. Auf den Busfahrbahnen innerhalb des ZOB sollen keine Fußgänger-Querungen mit Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen eingeplant werden.

12. Die Flächen des ZOB sollen vor allem dem Busbetrieb und den Fahrgästen vorbehalten sein. Eine Bebauung soll vorzugsweise im südlichen Bereich Richtung Kaiserplatz liegen und auch ein Fahrradparkhaus in der -1 Ebene enthalten, dessen Zugänge keine Querung der Busspuren erforderlich machen. Auch eventuelle sonstige Nutzungen in dem Gebäude sollen möglichst geringen Fußgängerverkehr erzeugen (z.B. kein Einzelhandel). Aufenthalts- und Sanitärräume für die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen sowie Verkaufsstellen der SWB müssen berücksichtigt werden, eine Toilettenanlage und Kiosk-/Imbissangebote, sofern hierfür der insgesamt verfügbare Raum ausreicht.

13. Für den Radverkehr sind sichere, komfortable und konfliktfreie Wegeverbindungen und sichere, überdachte Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl im Bahnhofsumfeld oder im vorher erwähnten Fahrradparkhaus zu schaffen. Eine geeignete Verbindung zwischen Kaiserstraße und der Straße Am Hauptbahnhof ist zu planen. Außerdem ist eine Radverkehrsführung zwischen Poppelsdorfer Allee/Süd-/Weststadt einerseits und Am Hof/Innenstadt/Rheinufer andererseits in beiden

Fahrtrichtungen zu berücksichtigen. Dabei ist die Verkehrssicherheit prioritär zu sehen. Konflikte mit dem Busverkehr sind zu vermeiden, es soll keine Führung des Radverkehrs über Busfahrbahnen erfolgen.

14. Überdachungen bzw. Wartehallen sollten mit Dachbegrünung und ggf. Photovoltaik ausgestattet werden. Ob eine oder mehrere großflächige Überdachung(en) oder eine bestimmte Anzahl von Wartehallen oder eine Kombination aus Dächern und Wartehallen geplant wird, kann sich erst im weiteren Verlauf der Planung zeigen, wenn die Lage der Bushaltestellen und die Verkehrsführung feststeht. Die Gestaltung von Dächern und Wartehallen wird an das Architekturbüro übertragen, welches bereits vor einigen Jahren einen städtebaulichen Wettbewerb für diesen Bereich gewonnen hatte. Dieses soll dann in Varianten planen.

15. Aufbauten und Bepflanzungen (wie z.B. Bäume) können aus gestalterischen Gründen wünschenswert sein und werden nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sofern die funktionalen Abläufe und die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht gestört werden. Zu prüfen ist eine Bepflanzung, die eine Grünverbindung zur Poppelsdorfer Allee schafft. Da es sich bei dem ZOB um eine große versiegelte Fläche handelt, sind bei der Planung diverse Aspekte, wie z.B. Kleinklima (bzw. „Hitzeinseln“) oder Niederschlagswasser-Management („Schwammstadt“) zu behandeln.

16. Ein Taubenhaus soll in geeigneter Form im Randbereich des ZOB vorgesehen werden (siehe auch DS 190065-05), sofern dieses gestalterisch integriert werden kann.

17. Einzelne Elemente von Mobilstationen sollen möglichst in der Umgebung des ZOB untergebracht werden, auf der Planungsfläche selbst sind sie nur dann vorzusehen, wenn sichergestellt ist, dass die betrieblichen Abläufe nicht gestört werden.

18. Poppelsdorfer Allee und Kaiserplatz stehen unter Denkmalschutz, weshalb bauliche Anlagen dort insbesondere mit Blick auf die Sichtverbindung zwischen den beiden Schlössern nicht vertretbar sind. Für die Gesamtgestaltung des ZOB sind der Umgebungsschutz des Baudenkmals Hauptbahnhof, sowie die Blickbeziehungen zum Bonner Münster durch Wessel- und Gangolfstraße zu berücksichtigen.

19. Ein Einsatz von O-Bussen darf durch die Neubauplanung nicht verhindert werden.