

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich

Drucksache Nr.

0552/2016

Amt/Aktenzeichen  
61/68

Datum  
06.04.2016

TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 19.04.2016

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	27.04.2016	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	17.05.2016	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	18.05.2016	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	19.05.2016	Ö

## Betreff:

Zukünftige Lage der Fernbushaltestelle - Variantendiskussion;  
hier: Kenntnisnahme

Mainz, 13.04.2016

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** sowie die **Ortsbeiräte Hartenberg-Münchfeld, Neustadt und Hechtsheim** nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung und den Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise zur Kenntnis.

## Problembeschreibung / Begründung:

### 1. Sachverhalt

Die Verwaltung hatte bereits in mehreren Beschlussvorlagen darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die seit langen Jahren bestehende Fernbushaltestelle (Rampe Osteinunterführung) Handlungsbedarf besteht. Die MVG hat schon seit geraumer Zeit verstärkten Bedarf hinsichtlich Aufstellflächen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angemeldet. Zum einen wurde dies durch die gestiegene Anzahl an Buslinien, die am Hauptbahnhof enden, begründet. Zum anderen bestehen insbesondere während des Shuttlebus-Betriebs an Spieltagen des FSV Mainz 05 Engpässe für eine sachgerechte und flexible Abwicklung. Ein weiteres, zunehmend gravierender werdendes Problem ist der Umstand, dass viele Fernbusse den Bahnhofsvorplatz und andere ÖPNV-Trassen (z.B. Bahnhofstraße) benutzen und dadurch die MVG behindern.

Verkehrliche Probleme bestehen am aktuellen Standort durch die zu schmale Fahrgasse zwischen haltenden Bussen und den nachrückenden Taxen, sodass die Gefahr besteht, dass Rettungsdienstfahrzeuge behindert werden. Doch auch ohne solche Ausnahmesituationen gestaltet sich das Be- und Entladen auf der linken Fahrzeugseite des Busses als gefahrenträchtig.

Die Verkehrsverwaltung hatte daraufhin verschiedene Alternativstandorte (u.a. in der Mombacher Straße und in der Bonifaziusstraße) vorgeschlagen, die in den städtischen Gremien jedoch nicht auf Einvernehmen stießen. Dagegen wurden u.a. vom Ortsbeirat Neustadt, aber auch von der MVG verschiedene Alternativvorschläge eingebracht. Bei näherer Untersuchung zeigte sich, dass sich mit keiner der bereits diskutierten bzw. zwischenzeitlich noch hinzugekommenen Varianten ein weitreichender Konsens zwischen den unterschiedlichen Interessen erzielen lässt. Vielmehr stehen die einzelnen Ziele und Bedürfnisse zum Teil in einem schwer lösbaren Widerspruch zueinander.

Die Interessenslagen der Beteiligten in Bezug auf die Standortwahl stellen sich wie folgt dar:

#### Stadt Mainz:

- Im Idealfall Betrieb von privater Hand
- ansonsten: Anordnung auf öffentlicher (Verkehrs-)Fläche
- Möglichst geringe Kosten für die Herrichtung
- Vermeidung von Eingriffen in Verkehrsabläufe bzw. ruhenden Verkehr (z.B. Verlust von Parkraum)
- Vermeidung von organisatorischen Auswirkungen gegenüber Dritten (z.B. Verlagerung von Taxenstellplätzen und oder Bushaltestellen)
- Sichere Verkehrsabwicklung
- Geeignete Einpassung in das städtebauliche Umfeld und Berücksichtigung der Bewohnerinteressen
- Möglichst weitgehende Herausnahme der Busse aus dem Innenstadtbereich mit dem Ziel der Förderung der Luftreinhaltung und Lärminderung

## MVG:

- Vermeidung der Überfahrt am Hauptbahnhof und im weiteren Umgriff möglichst keine Anfahrt über die zentralen Verkehrsachsen der Innenstadt, insbesondere auf ÖPNV-Spuren.
- Möglichst keine Inanspruchnahme bestehender Haltestellenpositionen in Bahnhofsnähe
- Größtmögliche Flexibilität bei Sonderverkehren am Hauptbahnhof (insbesondere an Fußballspieltagen)

## Fahrgast:

- Kurze Wege von ÖPNV-Zubringerverkehren (DB, städtischer ÖPNV)
- Bei PKW-Anreise ausreichendes und möglichst kostenfreies Parkplatzangebot
- Geeignete Infrastruktur (Wetterschutz, Toilette, Versorgungsmöglichkeiten etc.)
- Soziale Kontrolle und Sicherheit an der Haltestelle
- Kombiticketlösung für Anreise mit städtischem ÖPNV

## Fernbusunternehmen:

- Gute Wahrnehmung und leichte Auffindbarkeit
- Kurze Wege zum übergeordneten Fernstraßennetz
- Sichere Be- und Entlademöglichkeiten der zur Fahrbahn hin gewandten Gepäckfächer der Busse

Um weitere Anhaltspunkte für eine geeignete Standortalternative zu ermitteln, hat die Verkehrsverwaltung Anfang April eine (nicht repräsentative) Umfrage unter Fahrgästen durchgeführt, die die Fernbusverbindungen am Hauptbahnhof nutzen. Eine wesentliche Erkenntnis war hierbei, dass die Anreise etwa zur Hälfte mit dem städtischen ÖPNV-Angebot erfolgt bzw. von einer anderen Fernbusverbindung umgestiegen wird. Weitere ca. 30 % werden mit dem PKW bzw. mit dem Taxi gebracht. Dagegen reisten nur etwa 10% mit der Deutschen Bahn an, der Rest zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Hieraus lässt sich ableiten, dass der Anspruch einer Fernbushaltestelle im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs für mehr als  $\frac{3}{4}$  der Fahrgäste eher zweitrangig ist, da auch eine dezentrale Haltestelle mit zumutbarem Aufwand erreicht werden könnte. Dies spiegelt sich auch in der abgefragten Bereitschaft wieder, eine außerhalb des Stadtzentrums gelegene Haltestelle zu nutzen (ca. 60% „ja, bis 10 Minuten Fahrzeit“).

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung auch verschiedene dezentrale Standortvorschläge untersucht und dargestellt, zumal andere Städte bereits einen ähnlichen Weg eingeschlagen haben.

## **2. Lösung**

Angesichts der sehr angespannten Haushaltsslage hatte die Verkehrsverwaltung bislang vorrangig Lösungsvorschläge eingebracht, die kostengünstig und zeitnah realisiert werden könnten und die angesichts der Vorbehalte der Fernbusunternehmen gegenüber dezentralen Standorten relativ leicht zu vermitteln wären.

Aufgrund der bislang noch ergebnislosen Diskussion hat die Verkehrsverwaltung die bisher geprüften Vorschläge gegenübergestellt und im Hinblick auf dezentrale Positionen um weitere Standortideen ergänzt:

## A. Standorte im direkten Bahnhofsumfeld (Laufnähe)

### A1. Kaiser-Wilhelm-Ring (Auffahrtsrampe Osteinunterführung - aktueller Standort):

#### Beschreibung:

Die Bushaltestelle ist entlang der Auffahrtsrampe in Fahrbahnrandlage eingerichtet (Abb.1). Die Zu- und Abfahrt erfolgt jeweils durch die Osteinunterführung. Die Laufentfernung zum Hauptbahnhof beträgt ca. 200 m.

#### Vorteile:

- Bewährter Standort ohne gravierende Anwohnerproblematik
- In Längsrichtung ausreichend Aufstelllänge (2-3 Busse)
- Geringe Kosten für eine dauerhafte Ertüchtigung

#### Nachteile:

- Derzeit sicherheitstechnisch sehr grenzwertig, da bei haltendem Bus und nachrückenden Taxen für Rettungsfahrzeuge keine ausreichende Fahrgassenbreite verbleibt
- Das Be- und Entladen von Gepäckstücken auf der linken Fahrzeugseite ist gefährlich
- Der Betrieb der MVG wird beeinträchtigt
- Der Anreiz zum Überfahren des Bahnhofsvorplatzes ist spürbar gegeben.
- Nach Ausfahrt aus der Osteinunterführung ist ein direktes Wenden in Richtung Süden nicht zulässig.
- Keine direkte Infrastruktur für Fahrgäste vorhanden
- Vorübergehende Verlagerung während Fußballspieltagen erforderlich

### A2. Kaiser-Wilhelm-Ring (Abfahrtsrampe Osteinunterführung):

#### Beschreibung:

Seitlich der Abfahrtsrampe befindet sich ein unbebautes Grundstück, das derzeit für eine Car-Sharing-Station genutzt wird. Das Grundstück befindet sich in Privatbesitz. Es wären zwei Haltestellenpositionen außerhalb des Straßen- und Gehwegbereichs möglich. Eine dritte Bedarfsposition für Ausnahmefälle könnte als Fahrbahnrandhaltestelle ermöglicht werden, wenn auf der gegenüberliegenden Seite auf die Warteposition der ORN-Busse verzichtet würde. Die Zufahrt erfolgt über die Goetheunterführung bzw. Goethestraße, die Abfahrt durch die Osteinunterführung. Die Laufentfernung zum Hauptbahnhof beträgt ca. 300 m.

#### Vorteile:

- Das Be- und Entladen von Gepäckstücken ist für die beiden Regelpositionen auch auf der linken Fahrzeugseite möglich
- Der Anreiz zum Überfahren des Bahnhofsvorplatzes gegenüber Variante 1 geringer, jedoch nicht auszuschließen.

### Nachteile:

- Der Betrieb der MVG im Stadionpendelverkehr wird beeinträchtigt
- Nach Ausfahrt aus der Osteinunterführung ist ein direktes Wenden in Richtung Süden nicht zulässig.
- Machbarkeit abhängig vom Flächenerwerb
- Beträchtliche Tiefbaukosten
- Keine direkte Infrastruktur für Fahrgäste vorhanden
- Vorübergehende Verlagerung während Fußballspieltagen erforderlich

### **A3. Bonifaziusstraße**

#### Beschreibung:

Auf der Westseite der Bonifaziusstraße befindet sich eine ca. 80 m lange Haltestellenbucht in Seitenlage. Diese wird momentan für Pausenzeiten von Bussen genutzt, die am Hauptbahnhof ihre Endstelle haben. Die Zufahrt erfolgt über die Boppstraße, die Abfahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Ring. Die Laufentfernung zum Hauptbahnhof beträgt ca. 150 m.

#### Vorteile:

- Fahrgastinfrastruktur vorhanden (öffentliche Toilette, Einkaufsmarkt)
- Überschaubare Kosten für eine dauerhafte Ertüchtigung
- Bei Ausfahrt in die Boppstraße ist die Weiterfahrt in alle Richtung gut möglich

#### Nachteile:

- Der Anreiz zum Überfahren des Bahnhofvorplatzes ist spürbar gegeben.
- Die Warteposition für Pause machende Busse der MVG müsste verlagert werden.
- Das Be- und Entladen von Gepäckstücken auf der linken Fahrzeugseite ist wegen auf der gegenüberliegenden Seite ein- und ausparkender Fahrzeuge problematisch
- Anfahrbarkeit über Boppstraße und Bonifaziusstraße (Einrichtungsabschnitte) problematisch

### **A4. Anna-Seghers-Platz**

#### Beschreibung:

Der Anna-Seghers-Platz ist derzeit eine Parkplatzfläche. Durch Verlagerung dieser Parkplätze (z.B. im Tausch zu derzeitigen Fernbushaltestelle) könnten 3 Haltepositionen geschaffen werden, je nach Ausrichtung gänzlich parallel oder zum Teil auch hintereinander. Die Zufahrt erfolgt über die Boppstraße, die Abfahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Ring. Die Laufentfernung zum Hauptbahnhof beträgt ca. 150 m.

#### Vorteile:

- Fahrgastinfrastruktur vorhanden (öffentliche Toilette, Einkaufsmarkt)
- Überfahren des Bahnhofvorplatzes kann bei Ausfahrt über die Erthalstraße ausgeschlossen werden

- Städtebauliche Aufwertung des Anna-Seghers-Platzes möglich
- Das Be- und Entladen von Gepäckstücken auf der linken Fahrzeugseite ist gefahrlos möglich

#### Nachteile:

- Anfahrbarkeit über Boppstraße und Bonifaziusstraße (Einrichtungsabschnitte) problematisch
- Sehr hohe Baukosten; Baurecht erforderlich
- Bewohnerschutz ist zu beachten

### **A5. Vorfahrt Hauptbahnhof West (Binger Schlag)**

#### Beschreibung:

Auf der Westseite des Hauptbahnhofs befindet sich unterhalb der Hochbrücke der Kurzzeitparkplatz für Bring- und Holverkehre sowie eine Aufstellfläche für Taxen. Im hinteren Bereich ist ein ca. 30 m langer Längsparkstreifen vorhanden, der Platz für zwei Reisebusse bieten würde. Die Zufahrt erfolgt über die Binger Straße bzw. über die Mombacher Straße (Hochbrücke). Die Laufentfernung zum Hauptbahnhof beträgt ca. 50 m.

#### Vorteile:

- Befahren des Bahnhofsvorplatzes ist ausgeschlossen
- Fahrgastinfrastruktur im Bahnhofsgelände in Reichweite
- Weiterfahrt in alle Richtungen gut möglich
- Hohe soziale Kontrolle

#### Nachteile:

- Enger Wendebereich mit hohem Bedarf an kurzzeitigem Halten von PKW, dadurch hohe Störungsanfälligkeit
- Schleppkurve überstreicht verschiedene Gehwegbereiche => bauliche Ertüchtigung bzw. Umbau von Fahrbahnrandern notwendig
- Das Be- und Entladen von Gepäckstücken wird auf der linken Fahrzeugseite durch vorbeifahrende bzw. zurücksetzende PKW erschwert
- Bei hoher Nachfrage (dritter gleichzeitig eintreffender Bus) wird die Westvorfahrt blockiert
- Wegfall von Parkplätzen oder Taxenplätze

### **A6. Mombacher Straße (Auffahrtsrampe Osteinunterführung)**

#### Beschreibung:

Auf der dem Hauptbahnhof gegenüberliegenden Seite der Gleisanlagen führen von der Osteinunterführung aus zwei Fahrspuren stadtauswärts. In Bezug auf die Verkehrsmengen des IV genügt jedoch eine Fahrspur. Da im unteren Bereich die Fahrbahn noch spürbar aufgeweitet ist, ließe sich für das geschützte Be- und Entladen auf der linken Fahrzeugseite noch ein Fahrbahnteiler o.ä. einbauen. Es könnten 2-3 Haltestellenpositionen geschaffen werden. Die Zu- und Abfahrt erfolgt jeweils über die Mombacher Straße.

Die Laufentfernung zum Hauptbahnhof beträgt ca. 400 m.

Vorteile:

- Befahren des Bahnhofsvorplatzes ist praktisch ausgeschlossen
- Überschaubare Kosten für die Haltestelleneinrichtung

Nachteile:

- Keine direkte Infrastruktur für Fahrgäste vorhanden
- Geringe soziale Kontrolle im Haltestellenumfeld
- Nach Abfahrt aus der Haltestelle ist ein direktes Wenden am Ende der Auffahrtsrampe in Richtung Süden nicht zulässig.

## **B. Dezentrale Standorte entlang geeigneter ÖPNV-Achsen**

### **B1. Hattenbergstraße/LIDL**

Beschreibung:

In der Hattenbergstraße befindet sich vor der LIDL-Filiale ein rund 80 m langer Längsparkstreifen. Die Fahrbahn ist an dieser Stelle 5,50 m breit. Der Längsparkstreifen könnte ganz oder teilweise zur Bushaltestelle umgewandelt werden. Eine bauliche Abtrennung des Be- und Entladebereichs ist denkbar, da in Bezug auf die Verkehrsmengen nicht die volle Breite der Fahrbahn benötigt wird. So könnte ein gesicherter Bereich von 1,50 m Breite geschaffen werden. Die Zufahrt erfolgt über Mombacher Straße und Rheingauwall, die Abfahrt kann über den Kaiser-Karl-Ring oder die Goetheunterführung erfolgen.

Der Laufweg zur Haltestelle „Bismarckplatz“ beträgt ca. 200m. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt 5 Minuten bei rund 20 Abfahrten/Spitzenstunde

Vorteile:

- Geringe Kosten für die Haltestelleneinrichtung
- Einkaufsmarkt in direktem Umfeld
- Kurze Fahrzeiten und hohe Taktfrequenz zum Hauptbahnhof

Nachteile:

- Abgesehen von Einkaufsmarkt keine direkte Infrastruktur für Fahrgäste vorhanden
- relativ geringe soziale Kontrolle im Haltestellenumfeld (insbesondere außerhalb der Ladenöffnungszeiten)

### **B2. Zwerchallee/Hattenbergstraße (Vorschlag Ortsbeirat Neustadt)**

Beschreibung:

In der Zwerchallee /Ecke Hattenbergstraße ist die Fahrbahn ebenfalls 5,50 m breit. Hier ist zwar

kein Längsparkstreifen vorhanden, unter Inanspruchnahme des Grünstreifens kann aber auch hier eine Bushaltestelle mit baulicher Abtrennung des Be- und Entladebereichs entstehen. Die Zufahrt erfolgt über Mombacher Straße, Hattenbergstraße oder Schützenweg, die Abfahrt kann über die Rheinallee erfolgen.

Der Laufweg zur Haltestelle „Zwerchallee“ beträgt ca. 150m. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt 8 Minuten bei rund 20 Abfahrten/Spitzenstunde.

#### Vorteile:

- Überschaubare Kosten für die Haltestelleneinrichtung
- Relativ kurze Fahrzeiten und hohe Taktfrequenz zum Hauptbahnhof

#### Nachteile:

- Abgesehen von Kiosk keine direkte Infrastruktur für Fahrgäste vorhanden
- sehr geringe soziale Kontrolle im Haltestellenumfeld
- 3 Bäume und der Grünstreifen müssten entfallen

### **B3. Saarstraße/Shuttlebus-Haltestelle Stadion**

#### Beschreibung:

Die Shuttlebushaltestelle befindet sich stadteinwärts ca. 300 m vor der Brücke über die Koblenzer Straße. Außerhalb des Stadionbetriebs wird nur die MVG-Haltestelle (und ab 2017 die Straßenbahnhaltestelle) bedient, die 6 Abfahrtspositionen für den Shuttlebus-Verkehr sind außer Betrieb. Die Fernbusse könnten die Haltestelle anfahren und über den Anschluss Koblenzer Straße wieder auf das übergeordnete Straßennetz zurückfahren.

Der Laufweg zur MVG-Haltestelle „Kisselberg/stadteinwärts“ bzw. zur Straßenbahnhaltestelle (ab 2017) beträgt ca. 50m, stadtauswärts (über die Unterführung Koblenzer Straße) momentan ca. 500 m (eine Brückenverbindung ist in Planung, jedoch nicht vor 2019 zu erwarten). Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt 11 Minuten bei rund 15 Abfahrten/Spitzenstunde (nach Inbetriebnahme der Mainzelbahn).

#### Vorteile:

- Minimale Kosten für die Haltestelleneinrichtung
- Relativ kurze Fahrzeiten und hohe Taktfrequenz zum Hauptbahnhof

#### Nachteile:

- Keine Infrastruktur für Fahrgäste vorhanden
- Verbindung ab Hauptbahnhof stadtauswärts nur über die in Bau befindliche Straßenbahnlinie zumutbar
- Sehr geringe soziale Kontrolle im Haltestellenumfeld



#### **B4. Hechtsheim Curiestraße/McDonalds**

##### Beschreibung:

Im Hechtsheimer Gewerbegebiet/Curiestraße befindet sich in Nachbarschaft zum McDonalds-Restaurant eine Fläche, die sich zurzeit im Eigentum der Landesstraßenverwaltung befindet. Auf dieser Fläche war bis vor einigen Jahren u.a. der Info-Container zum Umbau der A 60 platziert. Bei Einrichtung einer Haltestelle könnten die Fernbusse diese auf kurzem Weg anfahren und über die Anschlussstelle Hechtsheim-Ost wieder auf das übergeordnete Straßennetz zurückfahren.

Der Laufweg zur MVG-Haltestelle „Jägerhaus“ beträgt ca. 150m. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt 14 Minuten bei rund 18 Abfahrten/Spitzenstunde (einschließlich Linie 660 ORN)

##### Vorteile:

- Hohe Taktfrequenz zum Hauptbahnhof
- Verpflegungs- und Einkaufsmöglichkeiten gegeben (McDonalds + Tankstelle)
- Minimaler Zeitverlust für Reisebusse zur Andienung der Haltestelle
- Abfahrt in alle Richtungen gegeben

##### Nachteile:

- baulicher Aufwand nötig, um Aufstellfläche für Busse außerhalb der bestehenden Verkehrsfläche zu schaffen
- mäßige soziale Kontrolle im Haltestellenumfeld
- relativ lange Fahrzeit zum Hauptbahnhof
- Verfügbarkeit/Erwerb der Fläche muss mit Eigentümer geklärt werden

#### **B5. Weitere dezentrale Standorte**

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Verwaltung noch weitere Standortoptionen untersucht hat, an denen sowohl ausreichende Platzverhältnisse als auch geeignete bzw. ausbaufähige ÖPNV-Verbindungen vorhanden wären. Allerdings weisen die nachfolgend aufgeführten Varianten gegenüber den zuvor beschriebenen Vorschlägen noch weitaus spürbarere Nachteile auf bzw. lassen erwarten, dass sie sich gegenüber den Fernbusunternehmen bzw. den Fahrgästen nur schwer vermitteln ließen. Von daher wurde auf eine detaillierte Beschreibung und Darstellung zunächst verzichtet. Dennoch wären auch folgende Ideen grundsätzlich diskussionsfähig:

Reisebushaltestelle Peter-Altmeier-Allee/namenlose Straße (an Theodor-Heuss-Brücke)

⇒ spürbare Wegelängen zu ÖPNV-Haltestellen; umständlich anzufahren; Verdrängung von Reisebussen

Kaiser-Karl-Ring/Straßenbahndepot (ab 2017 nach Inbetriebnahme Straßenbahnast Zollhafen)

⇒ keine Infrastruktur für Fahrgäste, relativ geringe soziale Kontrolle, ÖPNV-Verbindung zum Hauptbahnhof mit verhältnismäßig großen Taktzeiten

Am Zoll- und Binnenhafen (ehemalige Gaßnerallee)

⇒ wenig Infrastruktur; Verkehrsflächen erst mittelfristig ausgebaut

Mombacher Straße (gegenüber der alten Lokhalle)  
 ⇒ ÖPNV-Angebot spärlich; keine soziale Kontrolle

Mercedesstraße/Haifa Allee/Parkplatz real  
 ⇒ Weite Wege zur Straßenbahnhaltestelle

Hechtsheim/Mühdreieck  
 ⇒ Lange Fahrzeiten zum Hauptbahnhof; Verlust von Pendlerparkplätzen

Abschließend sei noch eine Idee angesprochen, die zwar außerhalb des direkten Einflussbereichs der Stadtverwaltung Mainz liegt, jedoch durchaus interessant erscheint:

Kastel Bahnhof  
 ⇒ Gemeinsame Haltestelle „Mainz/Wiesbaden“  
 ⇒ Erreichbar mit den S-Bahn-Linien S 1, S 9 sowie den Stadtbuslinien 28, 54-57 sowie 68  
 ⇒ Ausreichende Flächen im Vorfeld der Reduit vorhanden  
 ⇒ Jedoch abhängig von der Bereitschaft der Stadt Wiesbaden  
 ⇒ Boelckestraße in Spitzenzeiten sehr stauanfällig

Ergebnis:

Es wird deutlich, dass mittlerweile eine Vielzahl von mehr oder weniger gut geeigneten Standortvarianten vorliegt und diese sich in Bezug auf Kosten und kurzfristige Realisierbarkeit deutlich unterscheiden. Ein eindeutiger Favorit zeichnet sich nach wie vor nicht ab, gleichwohl strebt die Verwaltung an, Prioritäten zu setzen, nach denen die Optionen im Weiteren gewichtet werden können. Hierzu wurde eine Bewertungsmatrix erstellt:

<b>Kriterium</b>	<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>A3</b>	<b>A4</b>	<b>A5</b>	<b>A6</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>B3</b>	<b>B4</b>
Laufweg/Fahrzeit ab Innenstadt	++	+	++	++	++	0	0	-	0	--
An- und Abfahrt	--	-	-	-	+	-	0	0	+	++
Infrastruktur Fahrgäste	0	0	++	++	++	--	0	--	--	+
Sicheres Be- und Entladen	-	++	0	++	0	--	0	0	0	++
Soziale Kontrolle/Sicherheit	0	-	+	+	++	--	0	--	-	0
Entlastung Bahnhofsvorplatz	--	-	-	+	++	++	++	++	++	++
Kurzfristige Umsetzungsfähigkeit	-	-	++	--	0	+	+	+	0	0
Kosten	++	-	+	--	-	+	0	+	+	0
<b>Priorität</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>(2)*</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

\*mit mittel- bis langfristiger Perspektive

Die Verwaltung bemüht sich nach wie vor, einen Standort in größtmöglichem Konsens zu finden. Primäres Ziel ist dabei, die Interessen der Stadt und der MVG zu berücksichtigen. Ein dezentraler Standort bietet hierbei Vorteile (es sei hierbei angemerkt, dass die MVG Bereitschaft für eine Kombiticketlösung für einen dezentralen Standort signalisiert hat). Um jedoch im Hinblick auf die Interessen der Fernbusbetreiber und der Fahrgäste im Bedarfsfall angemessen reagieren zu können, soll als Alternative auch ein zentraler Standort für eine kurzfristige Realisierung vertieft untersucht werden. Von daher beabsichtigt die Verwaltung, folgende Varianten auf ihre Umsetzbarkeit und die zu erwartenden Kosten zu prüfen:

- A5. Vorfahrt Hauptbahnhof West (Binger Schlag)
- B4. Hechtsheim Curiestraße/McDonalds

Darüber hinaus soll als mittel- bis langfristige Option der Standort A 4 Anna-Seghers-Platz betrachtet werden. Sofern die ausgewählten Varianten in ihrer Machbarkeit bestätigt werden, sollen die übrigen Varianten nicht weiterverfolgt werden.

Die weitere Vorgehensweise ist folgendermaßen geplant:

- Vertiefte Ausarbeitung der Varianten sowohl baulich wie verkehrstechnisch und in Bezug auf die Kosten.
- Ggf. Klärung externer Faktoren, z.B. Grunderwerb, Anliegerthematiken etc.
- Kommunikation mit den Fernbusunternehmen
- Konkretisierte Aufarbeitung der Ergebnisse und abschließender Verfahrensvorschlag in der Sitzung des Verkehrsausschusses sowie den tangierten Ortsbeiräten nach der Sommerpause.

Die Verwaltung bittet die städtischen Gremien um Kenntnisnahme zur vorgenannten Auswahl und zur beabsichtigten Vorgehensweise.

### **3. Alternativen**

Beibehaltung der aktuellen Position und damit weiterhin Inkaufnahme von Problemen in Bezug auf Verkehrssicherheit, Verkehrsabwicklung und Beeinträchtigung der Betriebsabläufe bei der MVG.

### **4. Kosten/Finanzierung**

Im derzeitigen Planungsstand entstehen keine Kosten.

### **Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Der Aspekt „sozialen Kontrolle“ und daraus resultierend das objektive bzw. subjektive Sicherheitsempfinden hat für weibliche Fahrgäste besondere Relevanz.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

- ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)  
 nein