



Ingenieur Gesellschaft Verkehr

IGV

Augustenstr. 55 · 70178 Stuttgart

Tel. 0711/613933 · Fax 621160

E-Mail info@igv-stuttgart.de

<http://www.igv-stuttgart.de>

Stadt Ditzingen

Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsareal Ditzingen

Anforderungen an den Zentralen Omnibusbahnhof auf dem Areal

November 2011



1. Beschreibung des Angebots im Busverkehr

In Ditzingen fahren die fünf Buslinien 98, 535, 620, 623 und 624 den Bahnhof an. Alle Linien sind an die S-Bahn aus bzw. nach Stuttgart angebunden. Aufgrund der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn in Ditzingen lassen sich mit 5 Minuten Aufenthalt der Busse am Bahnhof Anschlüsse in beiden Richtungen herstellen. Die Umsteigezeiten betragen jeweils 4 Minuten.

Alle Buslinien haben angespannte Fahrzeiten, die keine Reserven beinhalten, so dass ein möglichst direktes Anfahren der Haltestelle Bahnhof aus allen Richtungen sowie ein schnelles Ausfahren in alle Richtungen zwingend erforderlich ist.

Die Zu- und Abfahrtsituation verdeutlicht Anlage 1.

Da die Buslinien auch untereinander Anschluss haben, sollte die neue Haltestelle Bahnhof in kompakter Form angelegt werden, so dass kurze Umsteigewege entstehen. Dies betrifft insbesondere die Umsteigesituation zwischen den Linien 620 und 623 und der Stadtbuslinie 624.

2. Anforderungen an die neue Haltestelle Bahnhof

Die nachfolgenden Linien mit den angegebenen Busgrößen müssen am Bahnhof halten können:

| Linie | Weg | Kleinbus 10 m | Standardbus 12 m | Gelenkbus 18,75 m |
|-------|--------------------------|------------------|---------------------|----------------------|
| 98 | Ditzingen - Gerlingen | | X | |
| 535 | Ditzingen – Ludwigsburg | | | X |
| 620 | Ditzingen – Heimerdingen | | | X |
| 623 | Ditzingen – Schöckingen | | | X |
| 624 | Stadtbus Ditzingen | X | | |

Tabelle 1: Buslinien und Gefäßgrößen



Darüber hinaus benötigen die Busunternehmen Abstellplätze für 2 Gelenkbusse und einen Standardbus. Diese Abstellmöglichkeiten müssen nicht zwangsläufig im unmittelbaren Haltestellenbereich liegen, sollten aber im Bereich des Bahnhofs angesiedelt werden, da für die Busfahrer im Bahnhofsgebäude Sozialräume zur Verfügung stehen, in denen sie ihre Pausen verbringen, und die Fußwege dorthin nicht zu lange sein dürfen.

Eine Vorgabe hinsichtlich der Lage des ZOB oder der Anordnung der Bushalteplätze gibt es nicht. Der ZOB muss aber in unmittelbarer Nähe zur Unterführung der S-Bahn geplant werden, um die erforderlichen kurzen Umsteigezeiten gewährleisten zu können.

Die einzelnen Halteplätze der Busse können beispielsweise um eine Insel herum oder harfenförmig angelegt werden, auch eine Umfahrung des Bahnhofsgebäudes ist denkbar. Der der Auslobung beigelegte Rahmenplan beinhaltet eine mögliche Lösung. Im Rahmen des Wettbewerbs werden jedoch auch andere Lösungen erwartet, die eine verbesserte Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste ermöglichen.

Jeder Bushalteplatz muss separat angefahren und auch wieder verlassen werden können.

Für die Haltestelle sind ein umfassender Wetterschutz sowie Sitzgelegenheiten für wartende Fahrgäste vorzusehen. Außerdem sind die üblichen Informationsmedien des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) wie Haltestellenschilder, Informationsvitrinen und eine Dynamische Fahrgastinformation (DFI) zu berücksichtigen.

Zu achten ist außerdem auf

- eine gesicherte Fußgängerführung im Haltestellenbereich sowie zwischen der Innenstadt und der Unterführung zur S-Bahn,
- eine gute Übersichtlichkeit für die Fahrgäste,
- eine gute Begreifbarkeit für die Nutzer
- kurze Umsteigewege von und zur S-Bahn sowie
- zwischen den Buslinien,
- eine zügige und sichere Befahrbarkeit durch die Busse.



Es ist ein verkehrstechnischer Nachweis der Befahrbarkeit zu erbringen. Hierzu ist das neueste Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) „Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen“ heranzuziehen.

Der Bereich der Bushaltestelle ist gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr deutlich abzugrenzen, um Behinderungen des Busverkehrs durch fahrende und rangierenden Pkw auszuschließen.

Den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter und alter Menschen ist in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Für sehbehinderte Nutzer des ÖPNV ist ein spezielles Leit- und Informationssystem einzuplanen. Auf Barrierefreiheit wird besonderer Wert gelegt. Die Anforderungen an eine behindertengerechte Gestaltung entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz sind zu berücksichtigen.

Außerdem sind eine ausreichende Fahrradabstellanlage mit mindestens 150 Stellplätzen bzw. Boxen sowie vier Ladestationen für E-Bikes einzuplanen. Diese sollten gut einsehbar oder überwacht sein, um Vandalismus vorzubeugen. Ggf. kann eine solche Anlage auch mit einer Fahrradwerkstatt verknüpft werden.

Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) geht – nach der für Ende 2012 vorgesehenen Inbetriebnahme der S 60 nach Böblingen – in seinen Rahmenempfehlungen aus dem Jahr 2005 von einem Bedarf von 400 P+R-Stellplätzen aus. Diese hohe Anzahl ist vor dem Hintergrund der Lage des Bahnhofs, der stadträumlichen Gegebenheiten sowie der Tarifstruktur des VVS zu hinterfragen. Eine Bedarfsuntersuchung zur Ermittlung der tatsächlichen Nachfrage wird angeregt. Bis eine solche Untersuchung vorliegt, sollten 200 – 250 P+R-Stellplätze eingeplant werden, von denen einige auf der Nordseite des Bahnhofs unterzubringen sind. Die genaue Zahl ist noch festzulegen.

Ebenfalls auf der Nordseite der Gleise sind 4 Kiss-and-Ride-Plätze, 6 Kurzzeitparkplätze, 4 Taxistände sowie 2 Parkplätze für Car-Sharing zu berücksichtigen.

Diese können nach Absprache mit der Stadtverwaltung auch in der Stuttgarter Straße angelegt werden.



Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Stuttgart, 25. 11. 2011

Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Dipl.-Ing. Peter Sautter

Anlage