



## Antrag

<b>Vorlage-Nr.:</b>	AT/0022/2017		<b>Datum:</b>	16.02.2017
<b>Verfasser:</b>	03-Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen	<b>Az:</b>		
<b>Gremienweg:</b>				
09.03.2017	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich	<input type="checkbox"/> ohne BE
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis	<input type="checkbox"/> abgesetzt
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt	<input type="checkbox"/> geändert
TOP	öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen	
<b>Betreff:</b>	<b>Antrag der GRÜNEN Ratsfraktion zur Verbesserung der Bedingungen für Fern- und Reisebusse</b>			

### Beschlusse Entwurf:

Der Stadtrat möge beschließen, die Stadtverwaltung wird aufgefordert die Bedingungen für die Fern- und Reisebusse in Koblenz zu verbessern.

In die Untersuchung soll ein Standort innerhalb des ZOB am Hauptbahnhof sowie in unmittelbarer Nähe an der jetzigen Haltestelle in der Neversstrasse, als auch alternative Standorte wie etwa am Bahnhof in Lützel eingebunden werden.

### Begründung:

23 Millionen Fahrgäste im Jahr 2015: Die Fahrt mit dem Fernbus ist längst zu einem Renner geworden. Praktisch über Nacht mussten Infrastruktureinrichtungen, die für die Reise mit dem Fernbus vonnöten sind, aus dem Boden gestampft werden oder bestehende Haltestellen wurden provisorisch umfunktioniert. Nicht immer können sie Schritt halten mit der dynamischen Entwicklung der Sparte.

In den letzten Monaten haben uns immer wieder Klagen von Fernbusbetreiber\*innen erreicht. Es ging dabei um die nicht optimalen Bedingungen für Fernbusse in Koblenz, weder für die Aufnahme von Gästen, noch für die Parkmöglichkeit von Bussen, noch für die Busfahrer\*innen.

Vor kurzem hat der ADAC einen bundesweiten Test der Fernbushaltestellen veröffentlicht. Koblenz war nicht explizit genannt, aber die Tester haben deutlich gemacht wie ein optimaler Fernbushalt aussehen sollte.

Dazu gehören mehrere wichtige Aspekte:

- **ANBINDUNG** : Die gute Anbindung ist entscheidend. Wenn es nach den Fahrgästen ginge, wäre es am besten, der Fernbusbahnhof läge in der Innenstadt und wäre mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen. Ein Busbahnhof muss allerdings nicht nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen sein, sondern ebenso mit Auto und Fahrrad. Ein Parkchaos kann auch zur Behinderung des Busverkehrs führen. Neben einer ausreichenden Anzahl von normalen Parkplätzen

sollten auch sogenannte „Kiss+Ride-Plätze“, eine Form von Kurzzeitparkzonen, ausgewiesen sein. Um Dauerparker\*innen hier fernzuhalten, muss der Zugang eingeschränkt oder die Zone überwacht sein. Fahrradfahrer\*innen freuen sich über abschließbare Abstellplätze.

- **SERVICE:** Ein enorm wichtiges Kriterium für den Fahrgast sind richtige Informationen zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Dynamische Fahrgastinformationen in Deutsch und zumindest auch Englisch sind von großer Bedeutung für die Orientierung der Nutzer\*innen. Sie sollten bereits auf der Webseite eines Busbahnhofs zur Verfügung stehen. Im Terminal selber leisten sie wertvolle Dienste im Zugangsbereich, im Warteraum und an den Bussteigen. Ablesbar sollten sein, am sinnvollsten getrennt in Abfahrt und Ankunft: Die Linie und das Busunternehmen, das Ziel, die planmäßige Abfahrts-/ Ankunftszeit, der Bussteig und eventuelle Verspätungen oder Änderungen – und zwar mindestens für die nächsten 60 Minuten, an den Haltepositionen für die nächsten drei Vorgänge. Bei Verspätungen müssen allerdings die Linienanbieter\*innen und der/die Betreiber\*in des Busbahnhofs Hand in Hand zusammenarbeiten. Abgerundet werden könnte das Angebot durch Umgebungs- und Orientierungspläne, Fahr- und Netzpläne des ÖPNV, Hinweise zu ÖPNV- Taxi-, Bike- und Carsharing-Stationen sowie Anzeigen von freien Bike- und Carsharing-Fahrzeugen.
- **BAUART:** Optimal ist ein komplett überdachter Fernbusbahnhof. Trotzdem sollte der Busbereich hell und freundlich bleiben, was mit lichten Belägen und Anstrichen, einer guten Beleuchtung und freien Sichtbeziehungen gewährleistet wird. Sicherheit auf Fahrbahnüberwegen schafft man mittels gesonderter Beleuchtung und Markierung. Die Warteräume sollten außer mit dynamischen Fahrgastinformationen mit ausreichend vielen und bequemen Sitzplätzen, Klimatisierung, Videokameras, kostenlosem WLAN, Steckdosen und USB-Anschlüssen sowie einem Kiosk mit Reisebedarf ausgerüstet sein. Wünschenswert ist auch ein Ticketschalter, bei dem die Fahrkarten für alle anfahrenen Anbieter\*innen erworben werden können. Daneben ist ein eigener Informationsschalter sinnvoll. Personal sollte Auskünfte geben können, darüber hinaus aber auch rückwärtsfahrende Busse und offene Gepäckfächer der Busse absichern. Es sollte als Ersthelfer ausgebildet sein und einen Defibrillator bedienen können. Der müsste allerdings erstmal vorhanden und öffentlich zugänglich sein.
- **BARRIEREFREIHEIT:** Für Fahrgäste mit Einschränkungen braucht man ausreichend viele Behinderten-Parkplätze mit genügend Platz zum Ein- und Aussteigen sowie Ein- und Ausladen von Rollstühlen und dergleichen. Rampen und Aufzüge sowie automatische Türen ohne Schwellen erleichtern nicht nur Behinderten, sondern auch Fahrgästen mit Kinderwagen oder Trolley den Zugang, abgesenkte Bordsteine das Überqueren von Fahrbahnen. Auch Toiletten müssen besonders ausgestattet sein. Schön wären eigens für diesen Personenkreis reservierte Sitzplätze. Damit Rollstuhlfahrer\*innen ungehindert mit einem Lift ein- und aussteigen können, müssen die Bussteige mindestens 3,75 Meter breit sein. Taktile Leitsysteme in allen Bereichen eines Busbahnhofs sowie ein besonders gestalteter Bodenbelag an Bordsteinen, Überwegen und den Haltepositionen der Busse sind für sehbehinderte oder blinde Menschen von großer Wichtigkeit. Sie sind auch auf kontrastreiche Anzeigen, Durchsagen oder bei Bedarf über Knopfdruck abrufbare Informationen angewiesen. Ebenso sollten die Internetseiten der Busbahnhöfe barrierefrei gestaltet sein.