

**Erweiterung des Zentralen Omnibusbahnhofs
(ZOB)
in Ravensburg**

**Erläuterung zum Belegungsplan
vom 24.11.2009**



pirker + pfeiffer **ingenieure**

Goldbach 3
88662 Überlingen
Telefon 07551 949 87-49
Telefax 07551 949 87-50

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass	2
2	Grundlagen.....	2
3	Bisherige Situation.....	3
4	Erkenntnisse aus der Auswertung der aktuellen Abfahrtspläne	5
5	Zwischenfazit.....	9
6	Übergangszeiten vom Schienenverkehr	10
7	Auswirkungen zukünftiger Konzeptionen des Schienenverkehrs	11
8	Abstellplätze	13
9	Länge der Abfahrtshaltstellen	14
10	Zusammenfassung	14



1 **Anlass**

Der bestehende Busbahnhof in Ravensburg wird den an ihn gestellten Anforderungen nicht mehr gerecht. Auf den vorhandenen 13 Haltestellen kann das bestehende Verkehrsangebot nicht mehr störungsfrei abgewickelt werden, außerdem bestehen fahrgeometrische Probleme.

Im Rahmen der Entwicklung der Bahnstadt Ravensburg ist beabsichtigt, den Busbahnhof so zu erweitern, dass er den aktuellen und zukünftigen Anforderungen gerecht wird.

2 **Grundlagen**

Die Bearbeitung des Abfahrtsplans erfolgte auf dem vom RAB in der Besprechung vom 16.10.09 übergebenen Fahrplanstand des Jahres 2009. Eine aktualisierte Version für 2010 lag noch nicht vor. Es sind jedoch keine gravierenden Veränderungen zum Fahrplanwechsel vorgesehen, so dass der bearbeitete Fahrplanstand auch 2010 aktuell ist. Berücksichtigt sind die zu diesem Zeitpunkt gefahrenen Verstärkerleistungen insbesondere im Schülerverkehr, die in den allgemein zugänglichen Fahrplanunterlagen nicht enthalten sind. Im Gegensatz zu den in den Linienfahrplänen enthaltenen Fahrten, die mit im Belegungsplan mit ihrer Linien-Nummer gekennzeichnet sind, werden die Verstärkerkurse als Linie V bezeichnet.

Die Bearbeitung bezieht sich auf die Abfahrtszeiten. Eine Berücksichtigung der Ankunftszeiten ist insofern nicht möglich, weil hierzu die Kenntnis der Busumläufe aller den ZOB anfahrenden Verkehrsunternehmen erforderlich ist. Teilweise werden die Fahrten von den Busunternehmen auch täglich neu disponiert, so dass exakte Betriebsabläufe ohnehin nicht bei allen Bussen existieren.

Der ZOB in Ravensburg ist als Start- und Zielhaltestelle zahlreicher Regionallinien und hinsichtlich seiner Schnittstellenfunktion zum Schienenverkehr eine der bedeutendsten, wenn nicht sogar die bedeutendste Bushaltestelle im gesamten



Landkreis. Die starken Fahrgastfrequenzen erfordern daher ausreichende Standzeiten an den Abfahrtshaltstellen, um Fahrscheinverkäufe abwickeln und Informationen erteilen zu können.

Bei der Bearbeitung wurde unterstellt, dass pro Busabfahrt die entsprechende Haltestelle für 5 Minuten für andere Busse blockiert sein sollte. Dieser 5-Minuten-Zeitraum umfasst die Bereitstellungs- und Abfertigungszeiten und dient bei kürzeren fahrplanmäßigen Standzeiten auch zur Abfederung kleinerer Verspätungen. Im Belegungsplan ist dieser 5-Minuten-Zeitraum jeweils gelb eingefärbt und endet zur fahrplanmäßig vorgesehenen Abfahrtszeit. Es kann allerdings vorkommen, dass Busse früher eintreffen und entsprechend länger die entsprechende Abfahrtshaltestelle blockieren. Sollten hierdurch Probleme auftreten, so müsste der ankommende Bus ggf. auf einer Ausstiegshaltestelle stehen und erst 5 Minuten vor Abfahrt seine ordnungsgemäße Abfahrtshaltestelle aufsuchen.

3 Bisherige Situation

Der Busbahnhof Ravensburg weist 13 Abfahrtshaltstellen auf, wobei die Haltestelle Nr. 3 vom regulären Linienverkehr derzeit nicht benutzt wird. Sie ist Fernbuslinien bzw. Schienenersatzverkehrsfahrten (SEV) und anderen Sonderverkehren vorbehalten. Grob lassen sich die 13 vorhandenen Bushaltestellen in 4 Gruppen einteilen:

- Bussteig 1 bis 3 vor der Post (Richtung Nord)
- Bussteig 4/5 in der Charlottenstraße (Richtung Ost)
- Bussteig 6 bis 12 in Schrägaufstellung vor den Stadtwerken (Richtung Südwest)
- Bussteig 13 vor den Stadtwerken (Richtung West)



Die für Umsteiger vom/zum Schienenverkehr sehr günstig gelegenen Bussteige 1, 2 und 3 können verkehrstechnisch bedingt nur aus Richtung Eisenbahnstraße, also aus südlicher Richtung, angefahren werden. Nachteilig ist bei diesen Bushaltestellen jedoch, dass vom Schienenverkehr umsteigende Fahrgäste sich nur von der falschen Seite den Bussen nähern können, d.h. nicht sofort erkennen können, wohin die Busse fahren, da die beschriftete Stirnseite sowie die ebenfalls beschriftete Einstiegsseite abgewandt vom Bahnhof stehen.

Wichtigste Haltestelle aufgrund der angebotenen Verkehrsdichte dürfte die in der Charlottenstraße liegende Doppelhaltestelle 4/5 sein. Hier fahren mit 129 Abfahrten pro Tag nahezu 30% aller Busse ab. Es handelt sich dabei fast ausschließlich um Abfahrten der in dichtem Takt betriebenen Stadtverkehrslinie 2.

Die schräg aufgestellten Busse in den Haltestellen 6 bis 12 können relativ gut wahrgenommen werden, da sich umsteigende Fahrgäste den Bussen von der Stirnseite nähern.

Relativ versteckt ist die vor den Stadtwerken gelegene Haltestelle 13. Hier fahren 38 Busse pro Schultag ab, was ca. 8% aller Abfahrten entspricht. Diese Haltestelle hat derzeit auch die Funktion einer Ankunftshaltestelle, insbesondere dann, wenn die Busse danach in die Straße Am Alten Gaswerk zum Abstellen fahren.

Fast alle Buslinien verlassen ihre Haltestellen über die Charlottenstraße, wobei auf dem Busbahnhof nur gegen den Uhrzeigersinn gefahren wird. Lediglich die beiden Buslinien 9 und 10 verlassen den Busbahnhof über die Straße „Am alten Gaswerk“ und fahren deswegen unmittelbar vor den Stadtwerken auf dem Bussteig 13 ab.

Die aktuelle Organisation beruht auf dem kundenfreundlichen Prinzip, dass jede Buslinie mit allen Fahrten jeweils an der gleichen Haltestelle abfährt. Damit wird erreicht, dass für die übergroße Mehrheit an Nutzern des Buslinienverkehrs in der Stadt und in der Region die Suche nach der entsprechenden Abfahrtshaltestelle entfällt.



Da sich jedoch viele Linien auf teilweise längeren Abschnitten bündeln (etwa auf der Strecke in Richtung Weingarten), müssen Kunden, die einfach nur den nächsten Bus nehmen wollen, sich dennoch relativ aufwändig informieren, da beispielsweise nach Weingarten auf den Haltestellen 4/5, 6, 7, 11 und 12 abgefahren wird.

Um hier für eine bessere Informationslage zu sorgen, sollen zukünftig ähnlich den Abfahrtsanzeigen in größeren Bahnhöfen oder auf Flughäfen beispielsweise die jeweils nächsten 10 Busse mit ihrem Abfahrtsbussteig angezeigt werden.

4 Erkenntnisse aus der Auswertung der aktuellen Abfahrtspläne

Ausgewertet werden sollten hauptsächlich die Verkehrsspitzen, da hier die wesentlichen Probleme erwartet wurden. Bei der Bearbeitung hat es sich jedoch gezeigt, dass auch außerhalb der üblichen Verkehrsspitzen Doppelbelegungen von Haltestellen bestehen, teilweise sogar nur außerhalb der Verkehrsspitzen. Aus diesem Grunde wurde der komplette Zeitraum von Betriebsbeginn bis Betriebsende an Schultagen ausgewertet.

Grundsätzlich zeigt sich, dass insbesondere der städtische Verkehr eine sehr hohe Vertaktungsrate aufweist, während regionale Busse eher nachfrageorientiert verkehren. Dies führt im Falle Ravensburgs dazu, dass wegen der starken Dominanz städtischer Verkehre ungewöhnlich viele Taktabfahrten bestehen. Da es ein Merkmal von Taktfahrten ist, dass sich Betriebsabläufe ständig wiederholen, weist der Betriebsablauf auf dem ZOB Ravensburg vergleichsweise nur wenige Mängel auf. Es ist erkennbar, dass solche Buslinien miteinander auf einer Haltestelle gebündelt wurden, bei denen sich die Taktzeiten prinzipiell nicht stören. Aus diesem Grund gibt es trotz der großen Anzahl von abzufertigenden Buslinien (insgesamt sind es 27 Buslinien) nur relativ wenige Überschneidungen. Im Belegungsplan wurden die bestehenden Konflikte, also Überschneidungen der 5-Minuten-Bereiche, rot dargestellt. Dunkelblau markiert wurde eine extreme Überschneidung, wo nach Fahrplan zur gleichen Zeit 3 verschiedene Busse an einer Haltestelle starten sollen.



Bezüglich des Schienenverkehrs wurden noch die Ankünfte der RE-Züge aus Ulm am Rande des Belegungsplans eingetragen. Abfahrten, die zeitlich näher als 5 Minuten an der Ankunftszeit des RE aus Ulm liegen, können nicht als Anschluss betrachtet werden. Idealerweise fahren die Busse ca. 10 Minuten nach Ankunft des RE aus Ulm ab.

Eintreffende Züge aus Richtung Friedrichshafen werden nicht dargestellt. Hier ist infolge des Taktverkehrs der BOB und der RE und IRE-Züge ohnehin eine so große Dichte vorhanden, so dass sich keine gravierenden Anschlussprobleme ergeben.

Folgende Konflikte bestehen an Schultagen:

Haltestelle 1

Um 18:40 Uhr fahren gleichzeitig Busse der Linien 7545 nach Tettnang und 7573 nach Konstanz. Ansonsten gibt es hier keine Konflikte. Vorgeschlagen wird, dies fahrplantechnisch zu lösen, indem einer der beiden Busse um 5 Minuten verschoben wird.

Haltestelle 2

Diese Haltestelle weist den ganzen Tag über keine Konflikte auf.

Haltestelle 3

Keine Nutzung durch Stadt- und Regionalbusse

Haltestellen 4/5

Sehr stark belastete Doppelhaltestelle mit 129 schultäglichen Abfahrten. Aktuell sind jedoch für jeden Bus 5 Minuten für den Zustieg möglich. Es kann jedoch keine exakte Festlegung getroffen werden, wo der Bus tatsächlich abfährt. Zu Spitzenzeiten sind die Haltestellen jedoch nahezu vollständig ausgelastet. So fahren zwi-



schen 6:58 und 7:18 Uhr 7 Busse ab, wobei die maximale Kapazität unter Einhaltung des 5-Minuten-Zeitraums bei 8 Abfahrten liegt. Die Standzeiten an dieser Doppelhaltestelle betragen zum Teil etwas mehr als 5 Minuten. Dies scheint damit zusammen zu hängen, dass es sich um Durchmesserlinien des Stadtverkehrs Ravensburg/Weingarten handelt, die zum Ausgleich unterschiedlicher Fahrzeiten an geeigneter Stelle einen Fahrzeitpuffer benötigen. In verkehrsschwächeren Zeiten ist dieser Puffer geringer, in verkehrsstärkeren Zeiten größer, wird real aber durch entsprechende Verspätungen wieder reduziert, so dass die Busse mit relativ großer Wahrscheinlichkeit die zentrale Haltestelle Busbahnhof wieder pünktlich verlassen können. In der Darstellung wurden die Busse prioritär auf die Haltestelle 4 gelegt und die Haltestelle 5 nur dann gewählt, wenn es zu einer Doppelbelegung käme. Tatsächlich jedoch werden die Busse dort halten, wo es situationsbedingt am zweckmäßigsten ist.

Haltestelle 6

Die ausschließlich von der Fa. Müller aus Bad Waldsee genutzte Haltestelle weist um 6:40 Uhr, 11:10 Uhr, 12:40 Uhr und um 16:07 Uhr zeitgleiche Abfahrten auf. Eine Aufstellung von 2 Bussen hintereinander ist nicht möglich, da die entsprechende Haltestelle dafür zu kurz ist. Denkbar ist, dass die unmittelbar daneben liegende Haltestelle 7 benutzt wird, da jeweils zu den Überschneidungszeiten dort keine Busse abfahren. Besser wäre es jedoch, wenn zwei Abfahrtsplätze für die Linien 30 und 31 vorhanden wären, da die Linien teilweise sehr stark frequentiert sind und entsprechende Zeit zur Aufnahme der Fahrgäste benötigt wird. **Eine zusätzliche Haltestelle für die Fa. Müller wird daher für notwendig erachtet.**

Haltestelle 7

Die ausschließlich von der Fa. Hagmann mit den Linien 20/21 genutzte Haltestelle weist Doppelbelegungen um 6:10 Uhr, 7:10 Uhr, 12:00 Uhr und 13:00 Uhr auf. Da die benachbarten Haltestellen 6 und 8 zumindest morgens sowie freitags auch mittags durch dort abfahrende Busse bereits belegt ist, ist ein Ausweichen nicht möglich, so dass ein pünktlicher Betrieb zu diesen Zeiten nicht gewährleistet werden



kann. **Eine zusätzliche Haltestelle für die Fa. Hagmann wird für notwendig erachtet.**

Haltestelle 8

Die Haltestelle 8 wird gut frequentiert. Es kann jedoch gewährleistet werden, dass jedem Bus 5 Minuten Zeit zum Laden zur Verfügung stehen.

Haltestelle 9

Zur mittäglichen Verkehrsspitze um 13 Uhr sollen 3 Busse gleichzeitig abfahren. Dies ist nicht machbar. Vermutlich werden die Busse auf benachbarten Haltestellen auszuweichen versuchen, was jedoch freitags wegen eines Verstärkerkurses ab Haltestelle 8 auch nicht sinnvoll ist. Haltestelle 10 kann eventuell genutzt werden, wenn gewährleistet werden kann, dass die Abfahrt pünktlich erfolgt. **Trotzdem ist für diese Richtung mindestens 1 zusätzliche Abfahrtshaltestelle notwendig.**

Haltestelle 10

Die von den Stadtverkehrslinien 3 und 4 genutzte Abfahrtshaltestelle wird gleichmäßig den Tag über gut frequentiert. Die Takte sind so gelegt, dass es zu keinen Doppelbelegungen kommt. Lediglich frühmorgens um 6:29 Uhr kann für die um 6:34 Uhr startende Linie 3 nur ein 4-minütiger Bereitstellungszeitraum geboten werden. Vorgeschlagen wird, hier ggf. fahrplantechnisch zu reagieren.

Haltestelle 11

Die Haltestelle 11 wird von Bussen genutzt, die in Richtung Baienfurt – Bad Saulgau fahren. Es gibt Doppelbelegungen zu folgenden Zeiten: 11:03, 12:03, 15:38, 17:15 und 18:15 Uhr. Es handelt sich um Doppelbelegungen der Linien 5 und 7573, die bis Weingarten Lerchenfeld, also gut 15 Minuten, die gleiche Strecke befahren. Da zunächst die Linie 5 fährt (die kürzere Linie), wird die längere Linie 7375 vom Kurzstreckenverkehr entlastet. Eventuell sollte der fahrplantechnische



Abstand der Fahrten um maximal 5 Minuten vergrößert werden, um für die Aufnahme von Fahrgästen der längeren Strecke bis Bad Saulgau, Mengen oder Riedlingen entsprechende Bereitstellungszeiten anbieten zu können. In Betracht gezogen werden kann auch, dass die benachbarte Haltestelle 12 genutzt wird. Sie ist bis auf die Doppelbelegung um 15:38 Uhr zur entsprechenden Zeit ohne Busse. Die Doppelbelegung um 15:38 Uhr kommt durch einen Verstärkerbus bis Blitzenreute zustande.

Haltestelle 12

Diese Haltestelle hat keine Kapazitätsprobleme bezüglich der Abfahrtszeiten.

Haltestelle 13

Die unmittelbar vor den Stadtwerken gelegene Haltestelle 13 hat relativ geringe Doppelbelegungen. Sie sind um 13:57 Uhr, 16:27 Uhr und 18:27 Uhr gegeben. Hier könnte ggf. durch entsprechende fahrplantechnische Verschiebungen der vergleichsweise unwichtigen Ummenwinkel-Linie 9 reagiert werden. Die Haltestelle vor den Stadtwerken wird jedoch auch von ankommenden Bussen anderer Linien als Ausstiegshaltestelle genutzt, sofern die entsprechende Abfahrtshaltestelle noch nicht frei ist oder der Bus anschließend abgestellt wird. Insofern ist es gut, dass die Haltestelle 13 derzeit nur schwache Frequenzen aufweist.

5 Zwischenfazit

Zusätzlich zu den 13 vorhandenen Haltestellen liegt es im Interesse eines störungsfreien Betriebs, wenn die Haltestellen 6, 7 und 9 auf jeweils 2 Busse erweitert werden. Mindestens 3 Abfahrtsplätze sind also bereits im Status quo erforderlich, um den Fahrplan pünktlich durchführen zu können. Außerdem wird eine Reihe kleinerer fahrplantechnischer Verschiebungen für sinnvoll erachtet, um zusätzliche Bereitstellungszeit zu gewinnen.



Würde man ganz streng unterstellen, dass ein Ausweichen auf eine unmittelbar benachbarte Haltestelle nicht zulässig ist, so müssen zwei weitere Abfahrtshaltestellen eingerichtet werden.

Unabhängig davon wird vorgeschlagen, bei den wenigen weiteren Überschneidungen außerhalb der Verkehrsspitzen zu versuchen, diese Probleme durch entsprechende geringfügige Fahrplananpassungen in den Griff zu bekommen.

6 Übergangszeiten vom Schienenverkehr

Während am Hausbahnsteig Gleis 1 in Ravensburg nur lokale Zugverbindungen abfahren, wird der Mittelbahnsteig 2/3 außerordentlich stark frequentiert. Derzeit ist dieser Bahnsteig nur über die – behindertengerechte – Unterführung südlich des Bahnhofsgebäudes zu erreichen. Der Fußweg von der Unterführung bis zur nächst gelegenen Bushaltestelle 1 beträgt ca. 100 Meter, zur wichtigen Bushaltestelle 4/5 sind es 180 Meter und zur am entferntesten gelegenen Bushaltestelle 13 sind es gut 200 Meter. Allerdings muss bedacht werden, dass nur ein kleiner Teil von Fahrgästen unmittelbar auf Höhe der Unterführung den Zug verlässt. Auf dem Mittelbahnsteig fallen weitere Wege – je nach Haltestelle des entsprechenden Fahrzeugs – von bis zu 120 Metern an, so dass in ungünstigen Fällen der Umstiegsweg zu Fuß bis über 300 Meter beträgt. Die reine Gehzeit ist damit mit 5 Minuten anzusetzen.

Leider verkehren die Züge auf der Südbahn relativ unpünktlich, weil über den Fernverkehrsknoten in Ulm häufig Verspätungen eingeschleppt werden. Verbindungen mit kurzen Umstiegszeiten sind daher nicht zweckmäßig, zumal zwischen Bahn und Bus bislang keine verlässliche Anschlussbindung gewährleistet werden kann.

Erheblich verbessern lässt sich die Umsteigesituation, wenn der frühere Escher-Wyss-Steg inklusive eines unmittelbaren Abgangs zum Mittelbahnsteig wieder in Betrieb genommen werden könnte. Er würde die Wege vom Mittelbahnsteig zum Busbahnhof im Durchschnitt um ca. 130 Meter reduzieren oder ca. 2 Minuten, also



fast halbieren. Vom Treppenaufgang auf dem Bahnsteig wäre jede der heutigen Bushaltestellen mit maximal 100 Metern Fußweg (!) zu erreichen. Lediglich für Fahrgäste, die am Südende des Bahnhofs Ravensburg aussteigen, würde sich nichts verändern.

Im Sinne der Verknüpfung der Verkehrsträger Bahn und Bus wäre eine Wiederinbetriebnahme einschließlich eines Abgangs zum Mittelbahnsteig eine sehr sinnvolle Investition, die ggf. über GVFG bzw. das Entflechtungsgesetz förderfähig sein müsste.

7 Auswirkungen zukünftiger Konzeptionen des Schienenverkehrs

Nach Elektrifizierung der Südbahn (die bis 2015 erfolgen dürfte) wird das Verkehrsangebot auf der Südbahn neu konzipiert. Nach derzeitigem Stand verkehrt pro Stunde ein schneller Zug, wobei ein Takt später über die Neubaustrecke direkt aus Stuttgart kommen soll. Die Fahrzeit bis Stuttgart wird sich perspektivisch auf ca. 75 Minuten verkürzen, bis Frankfurt auf ca. 2 ½ Stunden, bis Köln auf ca. 3 ½ Stunden.

Es ist unschwer zu prognostizieren, dass bei solchen Angeboten die Bedeutung der Südbahn weiter steigen wird. Entsprechend ist davon auszugehen, dass zumindest im Schussental im Verdichtungsbereich Ravensburg/Weingarten davon auch die in dichtem Takt verkehrenden Buslinien an Bedeutung gewinnen werden, dem ZOB Ravensburg also eine steigende Bedeutung zugemessen werden kann.

Bei den regionalen Buslinien wird vermutlich außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs hauptsächlich eine Ausrichtung auf die Ulmer Richtung erfolgen, insbesondere dann, wenn diese nur einmal stündlich erfolgt. Da nach der aktuellen Schienenkonzeption Ravensburg kein Taktknoten ist (er liegt in Aulendorf), ist davon auszugehen, dass die Ankünfte aus Ulm in Ravensburg grob kalkuliert etwa zur Minute 15 liegen, die Abfahrtszeiten nach Ulm etwa zur Minute 45.



Konzipiert man idealerweise die regionalen Zubringer so, dass die Ankunftszeit pünktlich ca. 10 Minuten vor der Abfahrtszeit liegt, so wäre eine Ankunft der regionalen Busse etwa zur Minute 30 – 35 ideal, entsprechend eine Abfahrt etwa zu den Minuten 25 – 30. Aus wirtschaftlichen Gründen (Vermeidung von Fahrzeugstillständen) würden sich dann etwa um die Minute 30 herum die regionalen Busankünfte und –Busabfahrten häufen.

Tatsächlich kann die Entwicklung heute noch nicht minutenscharf vorhergesagt werden. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Vertaktung der Schiene und deren steigende Attraktivität zu einer verstärkten Abstimmung der Busfahrzeiten auf die Taktzüge und damit zu einer weiteren Vertaktung der Buslinien führen wird. Idealerweise fahren die regionalen Busse aus verschiedenen Richtungen auf Ravensburg zu, um so nicht nur aus diesen Richtungen die Bahn zu erreichen, sondern um zugleich auch untereinander entsprechende Verbindungen zu schaffen.

Dem ZOB in Ravensburg kommt damit diese „Drehscheibenfunktion“ für den Verdichtungsraum Ravensburg/Weingarten zu, weil man dann über ihn aus jeder Richtung mit kurzen Umsteigezeiten in jede Richtung gelangen kann und damit öffentliche Verkehre flächenhaft verfügbar werden.

Damit diese sinnvolle Funktion erfüllt werden kann, muss jedoch die Infrastruktur ausreichend bemessen sein. Während beim aktuellen Fahrplan schon mindestens 3 Abfahrtshaltstellen fehlen und bei Einhaltung der Forderung nach gleichen Abfahrtshaltstellen aller Kurse einer jeden Linie zwei weitere erforderlich werden, sollte bei einer Neukonzeption des ZOB Ravensburg auch der mittelfristige Aspekt berücksichtigt werden, es sollte also mit einer Haltstellen-Reserve gestartet werden.

Nicht vernachlässigt werden sollte auch der Aspekt, dass eventuell zukünftig der Markt an Linienverkehren mit Fernreisebussen steigen wird. So fahren schon heute zwischen bestimmten Großstädten in Konkurrenz zur Schiene einige Fernbuslinien, die zwar eine doppelt so lange Fahrzeit wie die Schiene benötigen, aber ungefähr nur die Hälfte des Fahrpreises kosten. Es ist durchaus denkbar, dass auch



zwischen dem Bodensee und den Bevölkerungsschwerpunkten der Bundesrepublik zukünftig direkte Fernbuslinien entstehen. Auch sie werden wie die Schiene davon leben, dass sie mit der Fläche geeignet verzahnt sind. Insofern sollte zumindest für einen Fernreisebus eine Abfahrtshaltestelle im Bereich des ZOB Ravensburg vorgesehen werden.

Schon heute wird der Busbahnhof Ravensburg regelmäßig von einigen Fernbuslinien aus Ost- und Südosteuropa angefahren. Kritisiert wird jedoch, dass diese Buslinien sich nicht an bestimmte Haltestellen binden lassen. Im Interesse einer klaren Funktionszuweisung ist es erforderlich, auch diese Buslinien an eine feste Haltestelle zu verweisen. Wegen des beachtlichen Gepäckumschlags von Fernreisenden muss diese Haltestelle so liegen, dass sie auch mit PKW relativ gut bedient werden kann, andererseits aber die Infrastruktureinrichtungen des Busbahnhofs/Bahnhofs dennoch genutzt werden können (z.B. Toiletten).

8 Abstellplätze

Neben der Aufgabe, Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, kommt dem ZOB Ravensburg als Endpunkt zahlreicher regionaler Buslinien auch eine erhebliche betriebliche Bedeutung zu. Hier endende Busse, die teilweise längere Einsatzzeiten hinter sich haben, müssen Lenkzeitpausen einhalten. Um diese je nach Betriebsvereinbarung mindestens 15 Minuten betragenden Pausen einhalten zu können, sollten im Bereich des Busbahnhofs oder unmittelbar daneben Abstellplätze vorhanden sein, auf denen Busse kürzere Lenkzeitpausen ohne kilometerlange und damit pausenreduzierende Leerfahrten abwickeln könnten.

Busse, die für Zeiten von deutlich länger als 30 Minuten abgestellt werden, müssen ggf. etwas entfernter an geeigneter Stelle geparkt werden. Eine Ermittlung der Anzahl an Abstellplätzen im relevanten Zeitraum von ca. 10 bis 30 Minuten kann nur anhand der Umlaufpläne durch die Verkehrsunternehmen erfolgen.



9 Länge der Abfahrtshaltstellen

Wie in der Besprechung vom 16.10.09 bereits kritisiert wurde, sind die Abfahrtshaltstellen und die entsprechenden Schleppkurven nicht optimal. So wurde berichtet, dass bei 15m-Bussen trotz Lenkachsen teilweise Haltstellen „rasiert“ wurden.

Nachdem auf mehreren Linien Gelenkbusse eingesetzt werden, ist es sinnvoll, die Haltstellen so zu planen, dass diese auch Platz haben. Die Kantenlänge sollte deswegen ca. 18 – 20 Meter betragen.

10 Zusammenfassung

Die Untersuchung der erforderlichen Kapazitäten zeigt, dass die derzeit vorhandenen 13 Abfahrtshaltstellen nicht ausreichen, um einen reibungslosen Betrieb durchführen zu können.

Das sinnvolle Organisationsprinzip, nämlich alle Kurse einer Linie an der gleichen Haltestelle abfahren lassen zu können, erfordert beim heutigen Fahrplanangebot 5 zusätzliche Abfahrtshaltstellen, die auf vier reduziert werden können, wenn die derzeit nicht für den Linienverkehr genutzte Haltestelle 3 mitgenutzt wird. Statt 13 Abfahrtshaltstellen wären das zukünftig 17.

Wenn zugelassen werden kann, dass bei besetzter Abfahrtsposition in Einzelfällen die unmittelbar benachbarte Haltestelle ersatzweise genutzt werden kann, reduziert sich die Forderung um zwei Haltestellen.

Es wird angesichts der Entwicklungen bezüglich der Liberalisierung des Fernreiselinienverkehrs, aber auch bezüglich des nach Elektrifizierung der Südbahn prognostizierten Bedeutungszuwachses des Busbahnhofs Ravensburg davon abgeraten, auf die Minimalzahl von 15 Haltestellen zu gehen, weil dann weder Fernreisebusse noch Schienenersatzverkehre sinnvoll am Busbahnhof Ravensburg abgewickelt werden können und keinerlei Reserve für den prognostizierten zukünftigen Bedeutungszuwachs des öffentlichen Nahverkehrs vorgesehen wäre.



Aus diesem Grund wird empfohlen, den ZOB so zu gestalten, dass 17 Abfahrtshaltstellen vorgesehen werden.

Außerdem sollte die Reaktivierung des Escher-Wyss-Stegs einschließlich Abgang auf den Mittelbahnsteig 2/3 im Rahmen der Neuplanung des Busbahnhofs Ravensburg berücksichtigt werden, um die Verzahnung von Bus und Bahn entscheidend zu verbessern.

Ulrich Grosse, Nahverkehrsberater
24.11.2009

