

■ **Erläuterungsbericht**

Stadt Osnabrück

**Machbarkeitsstudie zur Ansiedlung
eines Fernbusterminals in Osnabrück**

Kassel, 23. Oktober 2014

Auftraggeber

Stadt Osnabrück
Fachbereich Städtebau, Fachdienst Verkehrsplanung
Dominikanerkloster
Hasemauer 1
49074 Osnabrück

Bearbeitung durch

plan:mobil**Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Geogr. Christoph Platte

In Kooperation mit

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10, D-10115 Berlin
Tel. 030 / 322 95 25 31, Fax 030 / 322 95 25 55
berlin@lk-argus.de, www.lk-argus.de

Dipl.-Ing. Matthias Heinz

Inhaltsverzeichnis

1	VORBEMERKUNG	1
2	ANALYSE RAUMSTRUKTUR UND VERKEHR	2
2.1	LAGE UND EINZUGSBEREICH	2
2.2	VERKEHRSANBINDUNG	3
2.3	BESTEHENDE FERNBUS-HALTESTELLE EISENBAHNSTRAÙE	3
2.3.1	FAHRPLANANGEBOT DER FERNBUSLINIEN AN DER HALTESTELLE EISENBAHNSTRAÙE	6
2.3.2	UMWEGZEITEN FÜR FERNBUS-VERKEHRE DURCH DIE ANBINDUNG OSNABRÜCKS AN DER HALTESTELLE EISENBAHNSTRAÙE	10
3	TYPEN UND NUTZUNGSANFORDERUNGEN AN FERNBUS-TERMINALS	12
4	POTENTIALANALYSE DES KÜNFTIGEN FERNBUS-ANGEBOTES IN OSNABRÜCK	15
4.1	GRUNDANNAHMEN ZUR MARKTENTWICKLUNG IM FERNBUSVERKEHR	15
4.2	ERGEBNISSE DER AKTUELLEN BEFRAGUNG VON FERNBUSBETREIBERN IN OSNABRÜCK	16
4.3	FAZIT	17
5	KRITERIEN FÜR DIE WAHL EINES GEEIGNETEN STANDORTES	18
5.1	VERGLEICHENDE BEISPIELE ZUR STANDORTSITUATION IN ANDEREN STÄDTEN	18
5.2	FAZIT UND FOLGERUNGEN	21
6	AUSGESTALTUNG UND STANDORTALTERNATIVEN EINER FERNBUSHALTESTELLE IN OSNABRÜCK	23
6.1	DIMENSIONIERUNG UND PLATZBEDARF DES FERNBUSTERMINALS	23
6.2	STANDORTALTERNATIVEN	25
6.2.1	ZENTRALER STANDORT	27
6.2.2	DEZENTRALE STANDORTE	31
6.2.3	ABSCHLIEßENDE BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG FÜR DEN STANDORT EINES FERNBUS-TERMINALS IN OSNABRÜCK	39
7	DETAILPLANUNG DES FERNBUSTERMINALS AUF DEM GELÄNDE DES EHEMALIGEN GÜTERBAHNHOFS	42
7.1	ABSTIMMUNG DER KONZEPTVARIANTEN	42
7.1.1	KONZEPTVARIANTE 1	42
7.1.2	KONZEPTVARIANTE 2	43
7.1.3	KONZEPTVARIANTE 3	44
7.1.4	KONZEPTVARIANTE 4	45
7.2	DETAILPLANUNG DER VORZUGSVARIANTE	45
7.2.1	LAGE UND ERSCHLIEßUNG	45

7.2.2	ANLAGE DER BUSSTEIGE	46
7.2.3	AUSSTATTUNGSELEMENTE DES FERNBUSTERMINALS	47
7.3	BETRIEBSABLAUF	50
7.3.1	BETRIEBSABLAUF MIT BETREIBER FÜR DAS FERNBUSTERMINAL	50
7.3.2	BETRIEBSABLAUF OHNE BETREIBER FÜR DAS FERNBUSTERMINAL	51
7.4	BETREIBERMODELLE	52
7.5	GROBKOSTENSCHÄTZUNG	52
8	ANHANG	55

Tabellenverzeichnis

■	Tabelle 1: Abfahrten nationaler Fernbusse in Osnabrück (Fahrplanstand März 2014)	8
■	Tabelle 2: Umwegzeiten zur Anbindung der zentralen Haltestelle Eisenbahnstraße	10
■	Tabelle 3: Typen von Fernbushaltestellen bzw. Terminals (Auswahl, nach FGSV)	12
■	Tabelle 4: Wichtige Nutzungsanforderungen an Fernbus-Terminals (Auswahl, nach FGSV)	13
■	Tabelle 5: Wichtige verkehrsmittelbezogene Anforderungen an Fernbus-Terminals	14
■	Tabelle 6: Berechnungsgrundlage Flächenbedarf	24
■	Tabelle 7: Zentraler Standort Güterbahnhof	27
■	Tabelle 8: Zentraler Standort Eisenbahnstraße	30
■	Tabelle 9: Dezentraler Standort AS Hafen (BAB 1)	32
■	Tabelle 10: Dezentraler Standort AS Nahne	33
■	Tabelle 11: Dezentraler Standort AS Sutthausen	35
■	Tabelle 12: Dezentraler Standort AS Hasbergen-Gaste	36
■	Tabelle 13: Bewertung der Nutzungsanforderungen für die einzelnen Standorte	39
■	Tabelle 14: Bewertung der Nutzungsanforderungen für die beiden Standortfavoriten	40
■	Tabelle 15: Platzbedarf Terminalgebäude	49
■	Tabelle 16: Grobkostenschätzung	53

Abbildungsverzeichnis

■	Abbildung 1: Lage und schematische Anbindung der Stadt Osnabrück	2
■	Abbildung 2: Aktuelle Fernbus-Haltestelle in der Eisenbahnstraße	4
■	Abbildung 3: Aktuelle Fernbus-Haltestelle und benachbarte Aufstellflächen	5
■	Abbildung 4: Schema Fernbuslinien im Großraum Osnabrück (Stand März 2014)	7
■	Abbildung 5: Fahrplanaushang der internationalen Fernbuslinien	9
■	Abbildung 6: Übersicht der betrachteten Standorte	26
■	Abbildung 7: Zentraler Standort Güterbahnhof (Luftbild)	28
■	Abbildung 8: Potenzieller zentraler Standort Güterbahnhof	29
■	Abbildung 9: ÖV-Anbindung Haltestelle Frankenstraße am potenziellen zentralen Standort Güterbahnhof	29
■	Abbildung 10: Übersicht der betrachteten dezentralen Standorte mit Fahrzeiten zur Innenstadt und zur BAB 1	31
■	Abbildung 11: Dezentraler Standort AS OS-Hafen (Luftbild)	32
■	Abbildung 12: Dezentraler Standort AS OS-Hafen (Einzugsbereich 1 und 2 Km)	33
■	Abbildung 13: Dezentraler Standort AS OS-Nahne (Luftbild)	34
■	Abbildung 14: Dezentraler Standort AS OS-Nahne (Einzugsbereich 1 und 2 Km)	34
■	Abbildung 15: Dezentraler Standort AS OS-Sutthausen (Luftbild)	35

- Abbildung 16: Dezentraler Standort AS OS-Sutthausen (Einzugsbereich 1 und 2 Km) 36
- Abbildung 17: Dezentraler Standort AS Hasbergen-Gaste (Luftbild) 37
- Abbildung 18: Dezentraler Standort AS OS-Hasbergen-Gaste (Einzugsbereich 1 und 2 Km) 38

1 Vorbemerkung

Die Stadt Osnabrück hat die Bürokooperation plan:mobil, Verkehrskonzepte und Mobilitätsplanung, Kassel, und LK Argus GmbH, Berlin, mit einer Machbarkeitsstudie zur Ansiedlung eines Fernbusterminals im Stadtgebiet Osnabrück beauftragt.

Ziel der Machbarkeitsstudie ist aus Sicht der Stadt Osnabrück die Klärung der Standortfrage sowie der erforderlichen Dimensionierung eines Fernbusterminals. Die Standortfrage ist nicht festgelegt. In der Nähe des Hauptbahnhofs ergeben sich Möglichkeiten, im Bereich des Güterbahnhofsgeländes eventuell einen Standort für ein Fernbusterminal zu entwickeln. Die Machbarkeitsstudie soll aber auch andere Standorte in Betracht ziehen und diese nach ihrer Attraktivität der verschiedenen Ansprüche aus Sicht der Nutzer, der Betreiber, der Stadt sowie weiterer Planungsbeteiligter bewerten.

Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie gliedert sich in die beiden Arbeitspakete

- AP 1: Potenzial- und Standortanalyse sowie Bewertung
- AP 2: Dimensionierung des Fernbusterminals, Detailplanung und Kostenabschätzung

Der vorliegende Erläuterungsbericht dokumentiert im AP 1 die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie der Potenziale im Fernbusverkehr sowie eine Zusammenstellung von Beispielen anderer Städte. Ferner werden Standortalternativen für die Ansiedlung des Fernbusterminals aufgezeigt und bewertet.

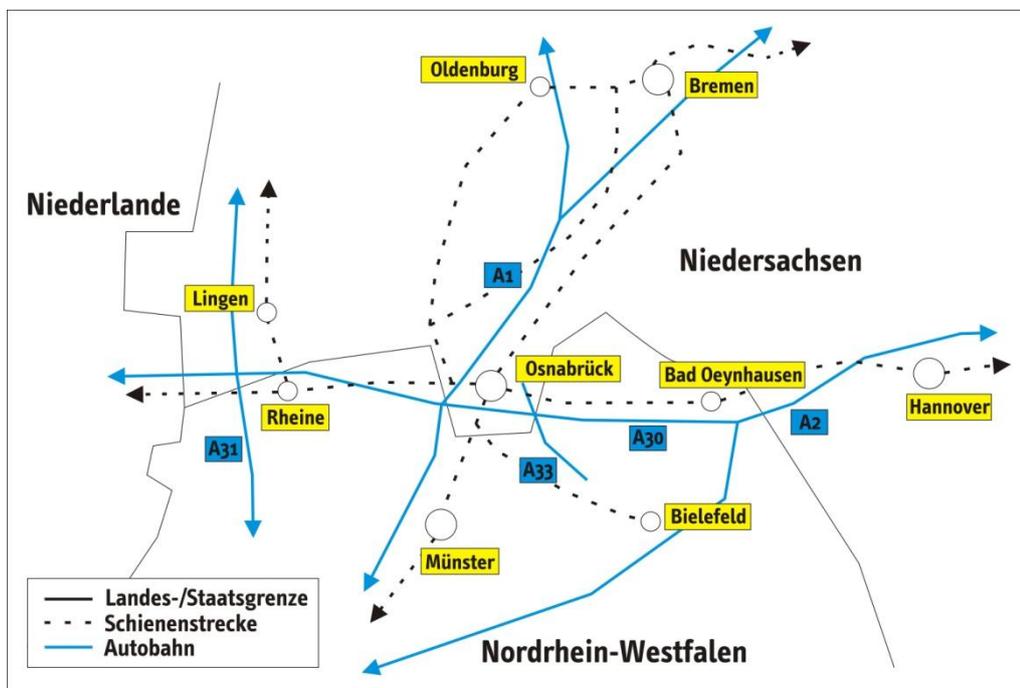
Im AP 2 wird die Detailplanung für den Standort auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs beschrieben. Ferner werden die alternativen Varianten in diesem Bereich in Form von Konzeptskizzen dargestellt.

2 Analyse Raumstruktur und Verkehr

2.1 Lage und Einzugsbereich

Die kreisfreie Stadt Osnabrück mit ca. 165.000 Einwohnern liegt im Südwesten von Niedersachsen und ist Zentrum eines weiten Einzugsgebietes in Niedersachsen und für Gebiete im direkt angrenzenden Nordrhein-Westfalen. Der Landkreis Osnabrück ist sowohl bezogen auf die Fläche als auch auf die Einwohnerzahl einer der größten Landkreise in Niedersachsen. Im Landkreis leben ca. 355.000 Menschen. Die Stadt ist Oberzentrum und übernimmt wichtige Funktionen für nördliche Teile Nordrhein-Westfalens entlang der Verkehrsachsen A30 und der Schienenstrecke in Richtung Rheine/ Bad Bentheim/ Niederlande und für das südliche Emsland. Weitere 400.000 Menschen leben im Einzugsgebiet Osnabrücks.

■ **Abbildung 1: Lage und schematische Anbindung der Stadt Osnabrück**



Osnabrück ist Universitäts- und Hochschulstandort. An der Universität Osnabrück sind zum Wintersemester 2013/2014 11.790 Studierende eingeschrieben. Die Hochschule Osnabrück hat im aktuellen Semester ca. 10.000 Studierende an den Standorten in Osnabrück und ca. 2.000 Studierende am Standort Lingen (Ems).

➤ Aufgrund des großen Einzugsgebietes von Osnabrück und über 20.000 Studenten in Osnabrück besteht ein großes Fahrgastpotential für Fernbusse.

2.2 Verkehrsanbindung

Osnabrück liegt verkehrsgünstig am Kreuzungspunkt wichtiger Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen. Der Hauptbahnhof stellt einen bedeutenden Kreuzungsbahnhof dar, an dem sich die Bahnstrecken Amsterdam – Hannover – Berlin und Ruhrgebiet – Hamburg kreuzen. Nahezu alle Fernzüge auf den beiden Relationen halten in Osnabrück. Auf der Relation Nord-Süd wird in beiden Richtungen ein Stundentakt angeboten, auf der Relation West-Ost wird in der Regel ein Zweistundentakt angeboten. Mit dem Hamburg-Köln-Express (HKX) hält in Osnabrück ein privater Fernzug, der in Konkurrenz zur Deutschen Bahn im Vergleich zum Normalpreis im InterCity günstige Tickets anbietet.

Ferner stellt Osnabrück einen ebenso wichtigen Knoten im SPNV dar. In Osnabrück enden/starten die Nahverkehrszüge in Richtung Münster (Westf.), Bielefeld, Hannover, Bremen (über Diepholz oder Vechta - Delmenhorst), Oldenburg/Wilhelmshaven und Ibbenbüren/Rheine.

Im Straßenverkehr ist eine ebenso gute Anbindung Osnabrücks gewährleistet. Die Stadt liegt an den Bundesautobahnen (BAB) 1, 30 und 33. Die BAB 1 verläuft westliche der Stadt in Nord-Süd-Richtung, die BAB 30 verläuft südlich in West-Ost-Richtung. Die BAB 33 verläuft östlich der Stadt und ist nur in Teilstücken fertiggestellt. Ein Weiterbau im Abschnitt Osnabrück-Schinkel – BAB 1 ist geplant, Baubeginn bzw. Fertigstellung jedoch noch nicht absehbar. In Richtung Bielefeld endet die Autobahn in Borgholzhausen. Eine Fertigstellung des Lückenschlusses zwischen Borgholzhausen und Bielefeld ist bis 2019 geplant.

➤ Osnabrück ist durch die gute Einbindung in das Fernstraßennetz und als zentraler Eisenbahnknoten sehr gut erreichbar. Dies gilt sowohl für die Verknüpfung mit Fernbus-Angeboten als auch für die An- und Abreise der Fahrgäste im Vor- und Nachlauf mit dem öffentlichen Verkehr. Mit dem HKX besteht ein schnelles und günstiges Fernverkehrsangebot auf der Schiene, welches im Gegensatz zum IC der DB AG ein Konkurrenzprodukt zum Fernbus auf der Nord-Süd-Relation darstellt.

2.3 Bestehende Fernbus-Haltestelle Eisenbahnstraße

Mit einer Haltestelle in der Eisenbahnstraße verfügt die Stadt Osnabrück über eine Halteposition für Fernlinienbusse. Die Haltestelle ist mit einem Standard-Wartehäuschen, wenigen Sitzgelegenheiten, zwei Haltestellenmasten und einer Informationsvitrine ausgestattet. Fahrplaninformationen sind jedoch auch an einem weiteren Verkehrsschildmast angebracht, der neben dem Wartehäuschen steht. Weitere Ausstattungsmerkmale gibt es abgesehen von einem Mülleimer nicht. Die Halteposition ist mit einem normalen Bordstein versehen, ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ist nicht gegeben. Das Ein- und Ausladen von Gepäckstücken erfolgt auf der Fahrerseite über die Fahrbahn der benachbarten Aufstellfläche.

In fußläufiger Entfernung von ca. 250 Metern Entfernung befindet sich der Eingang zum Hauptbahnhof und die ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof. Damit bestehen an der Haltestelle

Eisenbahnstraße Verknüpfungsmöglichkeiten zum Nah- und Fernverkehr der Bahn sowie zum Stadtverkehr Osnabrück und Regionalverkehr Osnabrück und Landkreis. Außerdem stehen dort Taxenstände zur Verfügung, die stark frequentiert sind. Im Hauptbahnhof stehen zudem Geschäfte zur Versorgung sowie Toiletten und Gaststätten zur Verfügung.

Die Fernbus-Haltestelle befindet sich am Ende einer etwa 75 Meter langen Aufstellfläche für Stadt- und Regionalbusse. Die Fläche dient dem Abhalten von dienstplan- und umlaufbedingten Pausen- und Wendezeiten und ist zu Spitzenzeiten komplett besetzt.

Neben der Fernbus-Haltestelle befindet sich ein Parkplatz. Die Einfahrt zur Fernbus-Haltestelle, zur Aufstellfläche für die Regional- und Stadtbusse und zum Parkplatz wird gemeinsam genutzt. Parkplätze für kurzzeitiges Warten beim Bringen und Abholen von Fahrgästen sowie zum einfachen Ein- und Ausladen von Gepäck sind im Straßenraum vorhanden, jedoch nicht explizit ausgewiesen oder in unmittelbarer Nähe der bestehenden Fernbus-Haltestelle. Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich in ausreichender Zahl in der Radstation direkt neben der Haltestelle.

■ **Abbildung 2: Aktuelle Fernbus-Haltestelle in der Eisenbahnstraße**



■ **Abbildung 3: Aktuelle Fernbus-Haltestelle und benachbarte Aufstellflächen**



- Die Haltestelle Eisenbahnstraße ist über einen rund 150 bis 200 Meter langen Fußweg gut mit weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft. Die benutzte Fläche stößt zu Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen an Kapazitätsgrenzen. Die Haltestelle weist keinerlei besondere Ausstattungsmerkmale auf und ist nicht barrierefrei ausgebaut.

Straßenseitige Anbindung und Erreichbarkeit der Fernbus-Haltestelle

Aus Richtung Osten (Hannover – Bünde – Melle) ist die Haltestelle Eisenbahnstraße über die BAB 30 bzw. BAB 33 zu erreichen. Von den Anschlussstellen Osnabrück-Fledder oder Osnabrück-Nahne sind jeweils etwa 4 Kilometer Fahrstrecke zurückzulegen.

Aus Richtung Süden (Münster) ist der Bereich z.B. über die Anschlussstelle Osnabrück-Hellern der BAB 30 und einer Entfernung von ca. 5,5 Kilometern zu erreichen. Aus Richtung Norden (Hamburg – Bremen) ist eine längere Strecke von ca. 8,5 Kilometern zurückzulegen. Dabei wird z.B. die Anschlussstelle Osnabrück-Nord der BAB 1 genutzt.

Eine Betrachtung der Qualität der straßenseitigen Anbindung führt zu einer differenzierten Bewertung. Über das radiale Hauptstraßennetz ist der Innenstadtring von Osnabrück gut zu erreichen. Außerhalb der Verkehrsspitzen ist der Innenstadt-Ring von den Autobahnen BAB A1, A30 und A33 gut zu erreichen. Die Verkehrsmengen auf dem radialen Hauptstraßennetz sind in Relation zur Leistungsfähigkeit der Straßen in etwa vergleichbar. Von der A30/A33 bestehen sowohl über die Hannoversche Straße, die Iburger Straße (B68), als auch den Kurt-Schumacher-Damm geeignete vierspurige Einfallstraßen. Lediglich die Zufahrt zur Innen-

stadt über die Anschlussstelle Sutthausen ist aufgrund der geringen Kapazität von zwei Spuren und damit der geringeren Leistungsfähigkeit weniger attraktiv. Aus Richtung Osnabrück-Nord stellt die Leistungsfähigkeit der B68 in den Spitzenstunden einen limitierenden Faktor dar. Aufgrund der überdurchschnittlich hohen Verkehrsmengen auf dem Erich-Maria-Remarque-Ring ist in den Spitzenstunden mit Verzögerungen zu rechnen. Die weiteren für die Anbindung der Eisenbahnstraße relevanten Abschnitte des Innenstadt-Rings weisen etwas geringere Verkehrsmengen auf. Der Verkehrsfluss ist in den Spitzenstunden jedoch auch hier regelmäßig gestört.

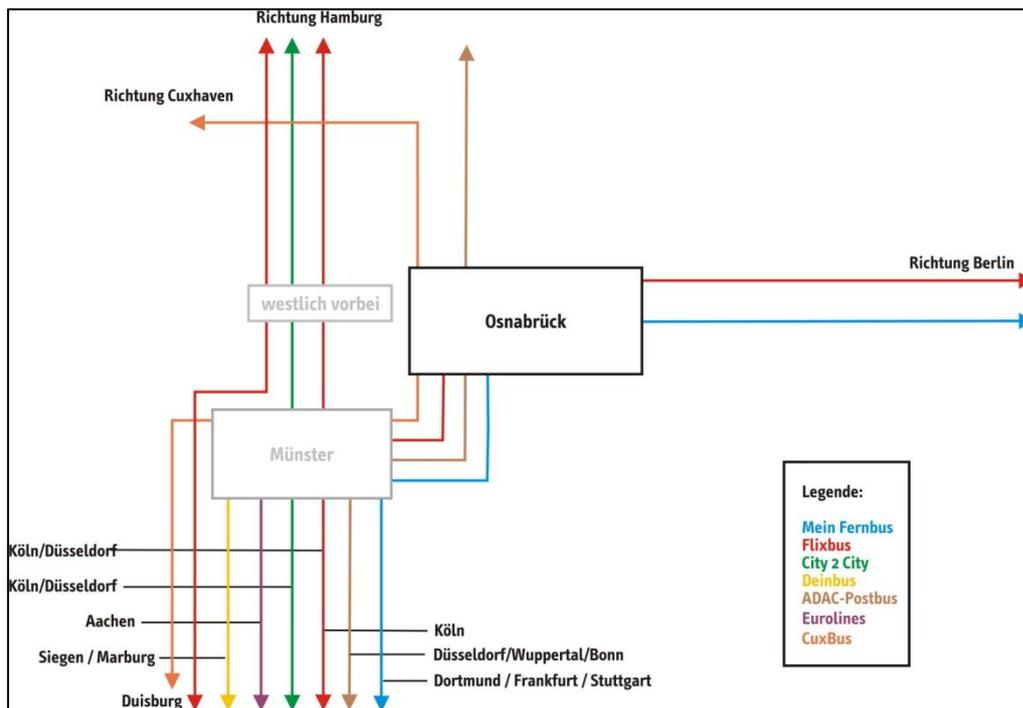
Die Haltestelle Eisenbahnstraße liegt zusätzlich etwas abseits des Hauptstraßennetzes parallel zum Goethering und ist nur über Nebenstraßen erreichbar. Abhängig davon aus welcher Richtung die An- und/oder Abfahrt erfolgt, bestehen Einbahnstraßenregelungen. Ferner treten durch parkende Autos, Lieferverkehre und Parksuchverkehre auch kurzzeitige Behinderungen im Verkehrsfluss für die an- und abfahrenden Fernbusse auf. Die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche, die vom Hauptstraßennetz zur Eisenbahnstraße bzw. umgekehrt genutzt werden, sind aufgrund ihrer teilweise geringen Dimensionen für Reisebusse nur bedingt geeignet, auch hier kommt es daher bisweilen zu Behinderungen z. B. bei entgegenkommenden Fahrzeugen (insbesondere Lkw oder Busse). Dadurch kann sich gerade in den Spitzenzeiten auch in diesen Bereichen die Fahrzeiten verlängern.

➤ Aufgrund der Lage in einer Nebenstraße ist die Haltestelle Eisenbahnstraße nicht garantiert störungsfrei zu erreichen. Zu den Verkehrsspitzen treten (meist nur geringe) Verzögerungen auf den Einfallstraßen, auf dem Innenstadt-Ring sowie auf den direkten Zufahrtswegen zur Haltestelle auf.

2.3.1 Fahrplanangebot der Fernbuslinien an der Haltestelle Eisenbahnstraße

Osnabrück ist bereits gut in das Angebot verschiedener nationaler Fernbusanbieter eingebunden. Die Haltestelle Eisenbahnstraße wird von den Unternehmen MeinFernbus, FlixBus, ADACPostbus und CuxBus angefahren. Eine schematische Übersicht der Linienführungen der nationalen Fernbuslinien im Raum Osnabrück ist in der folgenden Abbildung dargestellt (Linien mit und ohne Halt in Osnabrück).

■ **Abbildung 4: Schema Fernbuslinien im Großraum Osnabrück (Stand März 2014)**



Eine Darstellung aller Abfahrten im nationalen Verkehr enthält Tabelle 1. Insgesamt werden an einem Wochentag bis zu 17 Abfahrten angeboten. An den Wochenenden gibt es laut Fahrplan bis zu 15 Abfahrten pro Tag.

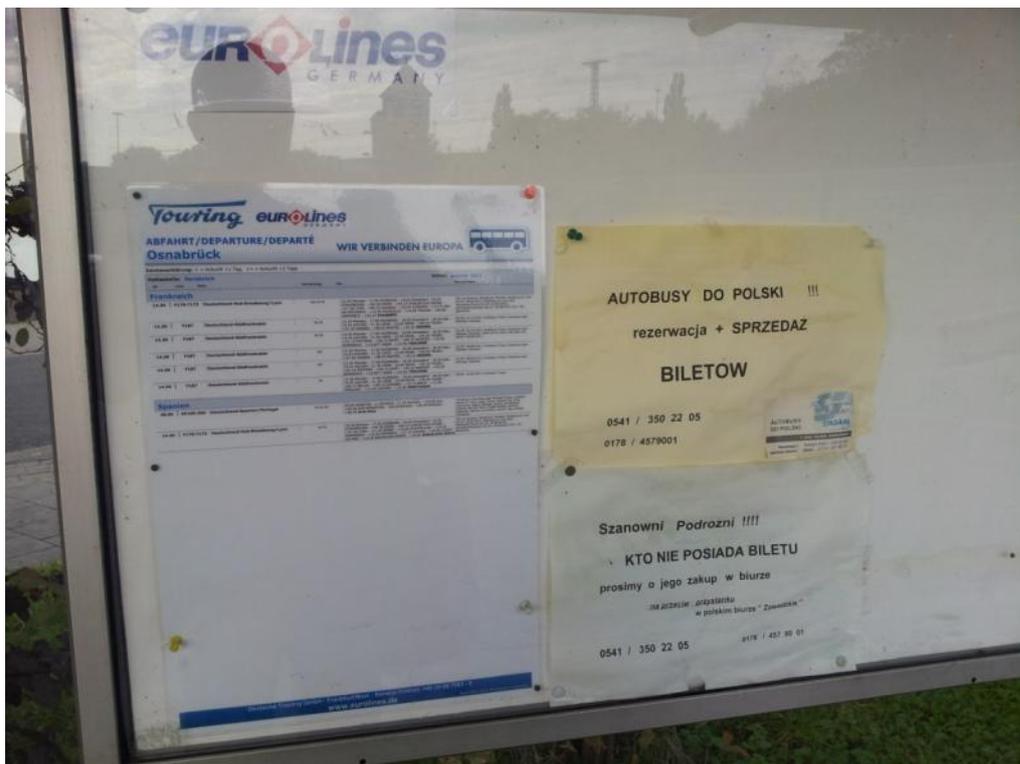
■ **Tabelle 1: Abfahrten nationaler Fernbusse in Osnabrück (Fahrplanstand März 2014)**

	Anbieter	Ziel	Abfahrt	Mo-Fr	Sa	So
07:00 - 09:00	MeinFernbus	Berlin	07:50	x	x	
09:00 - 11:00	FlixBus	Berlin	09:00	x	x	x
	MeinFernbus	Berlin	09:20			x
	CuxBus	Duisburg	10:25/10:35	(x) Mi, Fr	x	
11:00 - 13:00	ADACPostbus	Hamburg	11:05	x	x	x
	MeinFernbus	Berlin	11:50	x	x	
	MeinFernbus	Berlin	12:50			x
13:00 - 15:00	MeinFernbus	Münster	13:15	x	x	x
	MeinFernbus	Karlsruhe/ Stuttgart	13:20	x	x	x
	FlixBus	Münster	13:35	(x) Fr		x
	FlixBus	Münster	14:00	(x) Mo	x	
15:00 - 17:00	FlixBus	Berlin	16:00	(x) Do		
	MeinFernbus	Berlin	16:20	x	x	x
	FlixBus	Berlin	16:30	(x) Fr		x
17:00 - 19:00	ADACPostbus	Hamburg	17:05	x	x	x
	MeinFernbus	Münster	17:15	x	x	
	ADACPostbus	Bonn	18:15	x	x	x
	MeinFernbus	Münster	18:15			x
	CuxBus (ab 12.4.)	Cuxhaven	18:25/18:35	(x) Mi, Fr	x	
19:00 - 21:00	ADACPostbus	Düsseldorf	19:15	x	x	x
	FlixBus	Münster	20:35	x	x	x
21:00 - 23:00	MeinFernbus	Münster	21:05	x	x	
	MeinFernbus	Münster	22:35			x

Weitaus unübersichtlicher ist die Situation im internationalen Verkehr. Die bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beantragten Verkehre und Fahrpläne geben eine hohe Anzahl an Abfahrten aus. Je nach Wochentag sind zwischen 71 und 81 Abfahrten

im internationalen Verkehr genehmigt (Gesamtübersicht → Anhang). Es ist damit zu rechnen, dass es sich bei einigen Genehmigungen um Dopplungen handelt, da Abfahrtszeiten identisch sind und Reiseziele in ähnlicher Richtung liegen. Auch wenn die Zahl der Abfahrten nach unten korrigiert wird, bleibt eine Zahl von über 50 fahrplanmäßigen Abfahrten pro Tag bestehen.

■ **Abbildung 5: Fahrplanaushang der internationalen Fernbuslinien**



Im internationalen Verkehr fahren viele Fernbusse die Haltestellen nur nach vorheriger Anmeldung des Fahrgastes an. Die Anzahl der tatsächlichen Abfahrten variiert somit in Abhängigkeit der Nachfrage. Die Fahrplanzeiten der Abfahrten haben keine Schwerpunkte im Tagesverlauf, sondern verteilen sich gleichmäßig über den ganzen Tag und teilweise auch auf die Nachtstunden.

- Laut Fahrplan gibt es in Osnabrück pro Tag zwischen 50 und 100 Abfahrten im internationalen und nationalen Fernbusverkehr. Das Fahrgastpotential ist somit auf einem hohen Niveau. Die tatsächliche Zahl der Abfahrten liegt in der Regel jedoch darunter, da im internationalen Verkehr viele Abfahrten nur nach vorheriger Anmeldung erfolgen.

2.3.2 Umwegzeiten für Fernbus-Verkehre durch die Anbindung Osnabrücks an der Haltestelle Eisenbahnstraße

Obwohl die Stadt Osnabrück eine sehr gute straßenseitige Anbindung über die BAB 1, 30 und 33 vorzuweisen hat, ergeben sich bei der Anbindung der Stadt durch Fernbusse über die bestehende Haltestelle Eisenbahnstraße teils beträchtliche Umwegzeiten (gegenüber der direkten Verbindung, wenn Osnabrück keinen Fernbushalt hätte). Diese Umwegzeiten sind in der folgenden Tabelle 2 dargestellt. Die Berechnung dieser Verlustzeiten erfolgt auf der Grundlage einer störungsfreien An- und Abfahrt, mögliche Verkehrsbehinderungen sind hier nicht berücksichtigt. Umwegzeiten stellen einen bedeutenden Faktor der Entscheidung dar, ob Fernbus-Unternehmen eine Stadt anbinden.

■ **Tabelle 2: Umwegzeiten zur Anbindung der zentralen Haltestelle Eisenbahnstraße**

Relation	Entfernung – Reisezeit (geschätzt) direkter Weg	Entfernung – Reisezeit (geschätzt) Anbindung Osnabrück	Umwegzeit mit Fahrgastwechsel und Aufenthaltszeit (geschätzt)
Ruhrgebiet – Münster – Osnabrück – Bremen/Hamburg	Kreuz Lotte/Osnabrück – Osnabrück-Nord 11 Kilometer – 6-7 Minuten	Kreuz Lotte/Osnabrück – Hellern – Kurt-Schumacher-Damm – Eisenbahnstraße – B68 – Osnabrück-Nord 20 Kilometer – 25 Minuten	+ 30 Minuten (außerhalb der Spitzenstunden ohne Verkehrsbehinderungen durch zähfließenden oder sich stauenden Verkehr)
Ruhrgebiet – Münster – Osnabrück – Hannover	Kreuz Lotte/Osnabrück – Kreuz Osnabrück-Süd 12,5 Kilometer – 8-9 Minuten	Kreuz Lotte/Osnabrück – Hellern – Kurt-Schumacher-Damm – Eisenbahnstraße – Hannoversche Straße – Fledder – Kreuz Osnabrück-Süd 17 Kilometer – 23 Minuten	+ 20 Minuten (s. o.)
Amsterdam – Osnabrück – Hannover	Kreuz Lotte/Osnabrück – Kreuz Osnabrück-Süd 12,5 Kilometer – 8-9 Minuten	Kreuz Lotte/Osnabrück – Hellern – Kurt-Schumacher-Damm – Eisenbahnstraße – Hannoversche Straße – Fledder – Kreuz Osnabrück-Süd 17 Kilometer – 23 Minuten	+ 20 Minuten (s. o.)

Relation	Entfernung – Reisezeit (geschätzt) direkter Weg	Entfernung – Reisezeit (geschätzt) Anbindung Osnabrück	Umwegzeit mit Fahrgastwechsel und Aufenthaltszeit (geschätzt)
Vergleich aktueller Fahrpläne			
Münster – Bremen Anbieter: city2city	Münster – Bremen ohne Halt in Osnabrück Reisezeit: 2:15 Std.		
Münster – Osnabrück – Bremen Anbieter: ADACPostbus		Münster – Osnabrück – Bremen mit Halt in Osnabrück Reisezeit: 2:45 Std.	+ 30 Minuten

- Die aufgrund der relativ großen Entfernung zwischen Innenstadt und BAB1 bestehenden Umwegzeiten auf der Nord-Süd-Verbindung schränken das Potenzial für die Anbindung durch weitere Fernbus-Anbieter eher ein.

3 Typen und Nutzungsanforderungen an Fernbus-Terminals

Nach Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist „ein Fernbusterminal eine Verknüpfungsanlage für Fern- und Reisebusse, an der Fahrgäste zwischen den Fernbuslinien und weiteren Verkehrsmitteln umsteigen können“¹. Dabei unterscheiden sich „Fernbus-Linienverkehr“ bzw. „Gelegenheitsverkehr mit Reisebussen“ (gemäß Definition des Personenbeförderungsgesetzes) vom städtischen Linienverkehr durch längere Reisewege und Haltestellen-Aufenthaltszeiten, Gepäckmitnahme, eine hochflurige Fahrzeugflotte (Reisebusse) sowie durch ihre Eigenwirtschaftlichkeit.

Aufgrund des Aufkommens der Fernbusfahrzeuge an einer Haltestelle und den damit zusammenhängenden Fahrgastzahlen ergibt sich eine verkehrliche Bedeutung einer Fernbus-Haltestelle. Die FGSV hat Orientierungswerte für Typen von Fernbusterminals entwickelt, deren wichtige Bemessungskriterien im Folgenden genannt werden:

■ **Tabelle 3: Typen von Fernbushaltestellen bzw. Terminals (Auswahl, nach FGSV)**

	Typ 1	Typ 2	Typ 3
Stadtgröße	Unterkern, ggf. ohne Bahnanschluss	Mittel-/ Oberkern	Oberkern/ Ballungsgebiet
Verbindungsfunktion	(über-) regional	überregional bis national	Alle Verbindungsfunktionen, zusätzl. Verteilerfunktion
Abfahrten/Stunde	Bis zu 2	< 5	< 15
Anzahl Haltepositionen	1 – 2	2 – 5	5 – 15 (ohne Abstellplätze)
Verkehrsaufkommen (Pers./Anlage/Stunde)	< 20	20 – 100	100 – 300
Fahrgastaufkommen pro Tag durch An- und abfahrten	ca. 100	ca. 500	ca. 1.500
Typische betriebliche Merkmale	Überlagerte ÖPNV-Nutzung ggf. möglich	Räumliche Nähe zum Bahnhof oder ÖPNV-Busbahnhof	Leitstelle, Entsorgungsservice, Wartebereich, Abstellplätze, räumliche Nähe zu einem ÖV-Verknüpfungspunkt
Anbindungsqualität ÖV-Verknüpfung	ÖPNV	Taxistände, ÖPNV, Bahn	Taxistände, Kiss+Ride, ÖPNV, Bahn
Parkmöglichkeiten Pkw	Keine besondere Anforderungen	Kiss+Ride, Parkraum entsprechend Flächenverfügbarkeit	Bewirtschafteter Parkraum mit Kiss+Ride

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für die Planung von Fernbusterminals, Köln, 2012, S. 6

Anforderungen an Fernbus-Terminals sind aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Im Fokus stehen die Nutzungsansprüche der Fahrgäste im Fernbusverkehr, die mit denen im Flug- und Fernreiseverkehr der Bahn zu vergleichen sind.

Die nachfolgende Übersicht der relevanten Nutzungsanforderungen orientiert sich an den Hinweisen für die Planung von Fernbusterminals der FGSV und stellt eine umfassende Sammlung der Anforderungen dar.² In Osnabrück sind nicht zwangsläufig alle sich daraus ableitenden Ausstattungsmerkmale umzusetzen. Die Auswahl der erforderlichen Ausstattungsmerkmale erfolgt im Rahmen der detaillierten Ausarbeitung nach Abschluss der Standortwahl.

■ **Tabelle 4: Wichtige Nutzungsanforderungen an Fernbus-Terminals (Auswahl, nach FGSV)**

<p>Kunden/Fahrgäste</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verknüpfung: P+R (Dauerparken) und Kiss+Ride (Hol- und Bringdienst); B+R ■ Barrierefreiheit: Vermeidung von Höhenunterschieden und Bordsteinen, auch aufgrund der mitgeführten Rollkoffer ■ Wartebereiche: Fahrgäste und Abholer verlangen eingehauste Wartebereiche; aufgrund längerer Wartezeiten im Fernverkehr mit Sitzgelegenheiten und Toilette, sowie Beheizung. ■ Information und Wegweisung: Informationen zum Fahrtenangebot (dynamisch oder statisch), den Verknüpfungsmöglichkeiten (Fahrpläne, Netzpläne usw.) und Wegweisung zu Verknüpfungsmöglichkeiten sowie wichtigen Zielen. Uhr und Lautsprecher ■ Weitere Anforderungen: Gepäckschließfächer, Sanitäre Anlagen mit Duschen und weiteren Merkmalen, Telefon, Geldautomat, Sicherheitseinrichtungen (z.B. Notrufsäule), Gastronomie, Verkauf von Reisebedarf
<p>Busunternehmen und Veranstalter</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ticketschalter der verschiedenen Anbieter ■ Reisebüro/Reiseagentur ■ Serviceschalter
<p>Betreiber des Terminals</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Leitstelle und Videoüberwachung ■ Büroräume, Mitarbeiteräume ■ Ver- und Entsorgungsräume ■ Räume für Polizei und Zoll ■ Betreiber stelle häufig auch Ver- und Entsorgungseinrichtungen für Bus-Unternehmer bereit: Aufenthaltsräume und sanitäre Anlagen für Busfahrer, Entsorgungsanlagen für Bus-WC, Wasserversorgung

2 ebenda

<p>Dienstleistungsanbieter</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Flächen für Anbieter weiterer Dienstleistungen wie Autovermietung, Tourismusbüros, Wechselstuben ■ Flächen für Kiosk, Café und Gastronomie ■ Standorte für Car-Sharing und Leihfahräder
<p>Rettungs- und Sicherheitsdienste</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sichert werden muss ein reibungsloser Betrieb bei gleichzeitigen Routineeinsätzen

Neben diesen Nutzungsansprüchen sind Anforderungen auch aus der Perspektive der verschiedenen Verkehrsmittel zu betrachten. Als Verknüpfungspunkt zwischen Fern- und Nahverkehr sollten die Anforderungen an das Fernbus-Terminal den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer genügen.

■ **Tabelle 5: Wichtige verkehrsmittelbezogene Anforderungen an Fernbus-Terminals**

<p>Grundlegende Gestaltungsziele</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Trennung von Funktionsbereichen ■ Störungsfreie Abwicklung des Betriebs ■ Einfache und reibungslose Abfertigung von Fahrzeugen und Fahrgästen ■ Sichere und behindertengerechte Wegführung ■ Minimierung der Anlagen- und Betriebskosten
<p>Fernbusverkehr und sonstiger Reisebusverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Eindeutige Zuweisung der Haltepositionen ■ Längere Aufenthaltsdauer
<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Betrieblich vom Fernbus getrennte Flächen ■ Störungsfreien Betrieb gewährleisten
<p>Taxiverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Taxistände in direkter Nähe zu den Haltepositionen der Busse ■ Taxiverkehr darf den Betriebsablauf nicht stören ■ Gleichzeitiges Bringen und Abholen mehrerer Taxis ermöglichen
<p>Bring- und Abholverkehre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kiss & Ride-Plätze in ausreichender Anzahl ■ Berücksichtigung der längeren Standzeit der Bring- und Abholverkehre (Verabschiedung, Begrüßung, Frühzeitige Anreise, Gepäck)

4 Potentialanalyse des künftigen Fernbus-Angebotes in Osnabrück

Die Wahl zugunsten eines potentiellen Standortes für ein Fernbusterminal hängt maßgeblich davon ab, welches Verkehrs- und Fahrgastaufkommen zu erwarten ist.

4.1 Grundannahmen zur Marktentwicklung im Fernbusverkehr

Nachfolgend werden einige Grundannahmen für eine Grobabschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens formuliert, bevor die eigentliche Grobabschätzung in zwei Szenarien durchgeführt wird.

Die internationalen Fernbuslinien haben bereits eine lange Tradition, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sich hier bereits ein an der Nachfrage orientierter Anbietermarkt etabliert hat. Im Gegensatz zu nationalen Verkehren sind die internationalen Verkehre nicht von der bis Ende 2012 gültigen Regulierung betroffen gewesen, so dass keine Sondereffekte in der Marktentwicklung festzustellen sind. Aufgrund der im Übrigen ohnehin sehr langen Reisewege und Reisezeiten der internationalen Linien kann daher von einer stabilen Entwicklung in diesem Bereich ausgegangen werden. Etwaige Umwegfahrten und Reisezeitverlängerungen bei Bedienung einer Stadt fallen weniger ins Gewicht als im nationalen Verkehr.

➤ Im internationalen Linienverkehr wird sich das Verkehrsaufkommen in Osnabrück aller Voraussicht nach nicht nennenswert verändern.

Deutschland ist im Gegensatz zu Großbritannien oder Schweden kein klassischer Fernbusmarkt. Dort hat die Liberalisierung des Fernbusmarktes schon vor langer Zeit stattgefunden, in Großbritannien bereits in den 1980er Jahren und in Schweden kurz vor der Jahrtausendwende im Jahr 1999. In beiden Ländern werden pro Kopf deutlich mehr Fahrten im Jahr unternommen als es im noch jungen deutschen Markt der Fall ist. Sowohl in Großbritannien als auch in Schweden haben bereits Marktberaumungsprozesse mit Unternehmensaus- und eintritt stattgefunden, das Angebot ist mit Low-Cost und Premium-Bussen bereits deutlich differenzierter. Eine Analyse der Marktentwicklung zeigt auch, dass diese nicht auf Kosten der Entwicklung im Bahnverkehr stattgefunden hat.

➤ Die Erfahrungen aus den klassischen Fernbus-Märkten Großbritannien und Schweden lassen auf eine wachsende Fahrgastnachfrage auch in Deutschland schließen. Aufgrund des bereits großen Fahrtenangebotes wird ein Teil dieser Nachfrage mit dem bestehenden Angebot befriedigt werden können.

Das mit der Untersuchung beauftragte Planungsbüro plan:mobil hat zwischen November 2013 und Januar 2014 eine Online-Umfrage zum Thema Fernbusverkehr und Verknüpfung mit dem übrigen Mobilitätsangebot durchgeführt. Mit einem umfangreichen Fragebogen wurden deutschlandweit Kommunen nach ihren Erfahrungen und Einschätzungen befragt. Insgesamt haben über 60 Städte an der Umfrage teilgenommen.

Bei der Umfrage wurden die Kommunen unter anderem nach der zu erwartenden Marktentwicklung im Fernbusverkehr in ihrer jeweiligen Stadt gefragt. Insgesamt rechnen die meisten Städte nur mit einer leichten Erhöhung des Aufkommens im Fernbusverkehr. Das Ergebnis in der Gruppe der Städte zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner deckt sich mit dem Gesamttrend.

- Aus Sicht der Kommunen wird sich die teils sehr dynamische Marktentwicklung, die seit dem 1. Januar 2013 eingetreten ist, zunehmend beruhigen. Die Anzahl der Abfahrten wird sich in den bereits angebotenen Städten nicht mehr umfangreich verändern.

4.2 Ergebnisse der aktuellen Befragung von Fernbusbetreibern in Osnabrück

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurden die verschiedenen Fernbusbetreiber zur weiteren Marktentwicklung befragt. Unter Verweis auf die Pläne der Stadt Osnabrück zur ergebnisoffenen Suche eines Standortes für ein Fernbusterminal befragte das beauftragte Büro die Unternehmen nach ihren Plänen für das Bedienungsangebot bestehender Strecken und nach Plänen für die Aufnahme neuer Verkehre ab/bis Osnabrück. Zudem wurden Unternehmen befragt, deren Linie bisher an Osnabrück vorbeiführen (die damit verbundenen Verlust- bzw. Umwegzeiten sind bereits weiter oben beschrieben).

Im Rahmen der kurzen Befragung der Unternehmen wurden zwei Szenarien zur Anbindung Osnabrücks abgefragt: Wie entwickelt sich die Anbindung Osnabrücks, wenn eine Fernbus Haltestelle weiterhin in zentraler Lage angesiedelt ist? Und ist eine davon abweichende Entwicklung zu erwarten, wenn die Haltestelle in direkter Nähe zu einer Anschlussstelle entlang der BAB 1 oder BAB 30 eingerichtet wird?

Die Resonanz auf die Befragung der Unternehmen ist bislang nur gering. Vom größten deutschen Fernbus-Unternehmen, MeinFernbus, wird eine Ausweitung des Fahrtenangebotes erwartet. Das Unternehmen hat für das Jahr 2014 einen weiteren Ausbau des Netzes, eine Erhöhung der Taktfrequenzen auf bestehenden Strecken und die Konzeptionierung von Netzknoten angekündigt. Genauere Informationen zum Standort Osnabrück sind jedoch noch nicht vorhanden.

Die Deutsche Bahn AG bzw. die Tochterunternehmen präferieren Haltestandorte in der Nähe der Autobahn. Osnabrück ist durch seine Lage für dieses Unternehmen nicht als Start-/ Zielort von Fernbuslinien geeignet, sondern als Durchgangshalt am Kreuzungspunkt der Nord-Süd- und West-Ost-Relationen. Dies erfordere aus Sicht der DB AG eine Haltemöglichkeit in direkter Nähe zur BAB 1 und BAB 30. Das Unternehmen erachtet die Zeitverluste, die

durch das Anfahren eines Standortes in der Innenstadt entstehen, als zu hoch. Die bestehende Haltestelle Eisenbahnstraße werde zudem den Ansprüchen an eine Haltestelle an einem Netzkreuzungspunkt nicht gerecht. Die vorhandenen Flächen sind zu klein und die Ausstattungsqualität zu gering.

- Die geringe Resonanz der Unternehmer lässt aus Sicht von plan:mobil nicht auf Desinteresse am Standort Osnabrück schließen. Es ist jedoch auch nicht davon auszugehen, dass sich das Fahrtenangebot in Osnabrück deutlich verändert. Zusätzliche Zwischenstopps mit möglichst geringen Umwegzeiten in der Nähe der Autobahn werden zumindest von einem Unternehmen befürwortet.

4.3 Fazit

- Osnabrück ist durch seine Lage am Kreuzungspunkt wichtiger Verkehrsachsen ein günstiger Haltepunkt für Fernbusunternehmer. In Abhängigkeit der Nachfrage ist bereits heute ein umfassendes Angebot im Fernbusverkehr vorhanden.
- Unabhängig von der Lage der neuen Fernbus-Haltestelle ist künftig mit einem weitgehend konstanten, allenfalls leicht ansteigendem Fahrtenaufkommen zu rechnen. Die Anzahl der fahrplanmäßigen Abfahrten wird sich im Tagesverlauf auf ca. 50 einpendeln.
- Das Fahrtenangebot auf der Nord-Süd-Relation ist jedoch auch davon abhängig, in welchem Maße sich die preisgünstige Konkurrenz auf der Schiene (z.B. HKX) etabliert. HKX und Fernbus-Unternehmen sprechen ähnliche preissensible Zielgruppen an.

5 Kriterien für die Wahl eines geeigneten Standortes

Entscheidender Faktor für die Wahl eines geeigneten Standortes für ein Fernbus-Terminal ist neben der Attraktivität der Lage und den Verknüpfungsmöglichkeiten zu weiteren Mobilitätsangeboten der Flächenbedarf. Darüber hinaus ist insbesondere von Bedeutung, welche Zulaufstrecken zum Terminal genutzt werden können, und wie sich das Terminal auf das vorhandene Siedlungsgefüge auswirkt. Die Standorteignung hängt neben diesen Fragen jedoch zunächst von der Akzeptanz durch Fahrgäste und Fernbus-Unternehmen ab. Die Anforderungen beider Gruppen sind jedoch nur bedingt kompatibel. Bevorzugen Fernbus-Unternehmer besonders die Standorte, bei denen eine schnelle Zu- und Abfahrt vom und zum überörtlichen Fernstraßennetz ermöglicht wird, bevorzugen Fahrgäste die Standorte, die eine schnelle Reisekette von Tür zu Tür ermöglichen.

5.1 Vergleichende Beispiele zur Standortsituation in anderen Städten

Eine weitere Datengrundlage für die Ermittlung günstig gelegener Standorte ist eine vergleichende Analyse verschiedener Städte in Deutschland mit ähnlichen Voraussetzungen, wie sie für Osnabrück gelten. Dazu wird nachfolgend beispielhaft die Fernbus-Anbindung von Städten mit einer Größe zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner dargestellt. Dabei handelt es sich bereits um eine engere Auswahl, da nicht einzig und alleine die Größe der Stadt von Bedeutung ist. Weitere Faktoren wie die zentralörtliche Bedeutung oder eine vergleichbar verkehrsgünstige Lage werden ebenfalls berücksichtigt.

Zur weiteren Betrachtung werden die Städte Kassel, Saarbrücken, Oldenburg, Darmstadt, Würzburg und Ulm (+Neu-Ulm)³ herangezogen. Alle diese Städte sind gut oder sehr gut in das nationale Fernstraßennetz eingebunden und regelmäßig mit dem Fernverkehr der Deutschen Bahn zu erreichen. Oldenburg und Saarbrücken liegen zwar etwas abseits der Hauptverkehrskorridore, sind jedoch mindestens so bedeutsam wie Osnabrück.

Kassel:

Mit dem Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe besitzt Kassel einen bedeutenden Zugang zum nationalen Fernverkehr. Der Bahnhof liegt nicht im zentralen Stadtbereich Kassels, ist jedoch sehr gut mit dem städtischen ÖPNV verknüpft und gut zu erreichen. Die meisten Fernbuslinien nutzen diesen bedeutenden Verknüpfungspunkt über den direkt am Bahnhof gelegenen Abfahrtsbereich für Fernbusse. Für die Fernbusse sind zwei Haltepositionen vorgesehen, weitere stehen als Aufstellfläche für den Regionalverkehr zur Verfügung. Der Halteplatz ist ohne besondere Ausstattungsmerkmale, nur Fahrplan und Witterungsschutz sind zu nennen. Der weitere Bedarf für Fahrgäste ist im benachbarten Bahnhofsgebäude gedeckt. Es stehen keine ausgewiesenen Flächen für Kurzzeitparken bzw. den Hol- und Bringverkehr zur Verfügung.

³ Ulm und Neu-Ulm sind als gemeinsamer und funktional zusammenhängender Stadtraum zu betrachten.

Nicht auf Kasseler Stadtgebiet, jedoch als Halt Kassel bei lediglich einem Fernbus-Anbieter ausgewiesen, liegt die Haltestelle Papierfabrik direkt an der Ausfahrt Kassel-Ost der BAB 7 in einem Gewerbegebiet. Die Haltestelle ist mit der Straßenbahn verknüpft und ohne besondere Merkmale ausgestattet, insbesondere fehlt jegliche soziale Sicherheit an diesem Standort.

Saarbrücken:

Durch die periphere Lage innerhalb Deutschlands ist Saarbrücken bisher nicht in dem Maße in das nationale Fernbusnetz eingebunden wie es für eine Landeshauptstadt zu vermuten wäre. Als grenznahe Stadt ist jedoch ein erhöhtes Fahrtenaufkommen im internationalen Verkehr festzustellen. Die Anbindung der Stadt an das nationale Straßen- und Schienennetz ist jedoch als gut zu bezeichnen.

Bisher halten die Fernbusse etwas abseits der Innenstadt an einem privatwirtschaftlich betriebenen Parkplatz „Am Tummelplatz“ (Firma Q-Park). Im Frühjahr 2014 wird jedoch ein neuer Busbahnhof an der Dudweiler Straße eröffnet, der ebenfalls durch das Parkraumbewirtschaftungsunternehmen betrieben wird. Der neue Busbahnhof ist etwa 500 Meter vom Haupteingang des Hauptbahnhofes entfernt und mit dem Stadtbus zu erreichen. Laut Presse⁴ wird die Haltestelle mit den wesentlichen Elementen der Barrierefreiheit und einer Behindertentoilette ausgestattet und umfasst insgesamt 4.000 m² mit 20 Halte- und Parkpositionen, davon sechs mit barrierefreier Ausstattung.

Oldenburg

Oldenburg ist umgeben von einem Autobahnring und liegt verkehrsgünstig entlang einer Ost-West- und einer Nord-Süd-Achse. Im Schienenpersonenfernverkehr bestehen Verbindung auf der Strecke Emden – Bremen – Hannover. Wenige ICE-Zugpaare bieten zudem direkte Verbindungen nach Frankfurt und München.

Internationale Linienverkehre von PublicExpress bestehen zwischen Bremen, Oldenburg und Groningen schon seit ca. zehn Jahren und damit ein reger Fernbusverkehr von und nach Oldenburg. Die Haupthaltestelle für Fernbusse, die nun auch von den weiteren Anbietern benutzt wird, ist in direkter Nähe zum Hauptbahnhof in der Karlstraße zu finden. Der benachbarte ZOB ist ausschließlich für den ÖPNV (Stadt- und Regionalverkehr) vorgesehen, eine Nutzung durch Fernbusse ist nicht gestattet. Daher halten die Fernbusse in einer Bushaltebuch am Straßenrand. Konfliktpotential bietet der dortige Radweg, der als Wartefläche der Fahrgäste genutzt wird. Hol- und Bringdiensten stehen Parkflächen in direkter Nähe zur Haltestelle im Bereich des ZOB zur Verfügung. Weitere Fernbus-Haltestellen im Stadtgebiet liegen am Pferdemarkt und an der Universität. Bei den Haltepositionen am Pferdemarkt handelt es sich um Taxisstände und/oder Busbuchten. An der Universität nutzt der Fernbus Haltestellen des Stadtbusses.

Darmstadt:

Durch die zentrale Lage Darmstadts zwischen Rhein-Main-Gebiet und Rhein-Neckar-Gebiet besteht eine gute Anbindung von Darmstadt an das überörtliche Straßennetz sowie den

⁴ <http://www.saarbruecker-zeitung.de/sz-berichte/saarbruecken/Stadtrat-segnet-Busbahnhof-ab;art2806,4937929>

Schienenverkehr, jedoch insbesondere im Nahverkehr. Der Hauptbahnhof der Stadt liegt etwas abseits des zentralen Innenstadtbereichs. Auf der stadtabgewandten Seite des Hauptbahnhofes befinden sich die Halteplätze für Fernbusse. Es besteht ein umfassendes Angebot verschiedener Fernbuslinien vieler verschiedener Unternehmen. So halten viele der Fernbusse der Relationen Frankfurt-Süddeutschland auch in Darmstadt. Die Haltestelle hat keine besonderen Ausstattungsmerkmale. Die Autobahn (BAB 5 und BAB 67) ist in weniger als einem Kilometer erreicht.

Würzburg:

Am Rande von Würzburg kreuzen sich mit der BAB 3 und der BAB 7 zwei der wichtigsten Autobahnen in Deutschland. Die straßenseitig verkehrsgünstige Lage Würzburgs wird durch die Anbindung an die ICE-Schnellfahrstrecke Würzburg-Hannover ergänzt. Ferner halten die ICE-Züge zwischen Frankfurt und Nürnberg in Würzburg.

Die Fernbushaltestelle Würzburgs befindet sich in direkter Nähe zum Hauptbahnhof und dem ZOB in der Bismarckstraße. Die Verknüpfungsmöglichkeiten sind dementsprechend gut in kurzer fußläufiger Distanz zu erreichen. Besondere Ausstattungsmerkmale sind an der Haltestelle nicht vorzufinden. Zur nächsten Autobahnanschlussstelle ist eine Strecke zwischen sieben und neun Kilometern zurückzulegen, abhängig von der Fahrtroute.

Das wachsende Verkehrsaufkommen im Fernbusverkehr führt in Würzburg bereits zu Diskussionen über die Eignung der Haltestelle. Insbesondere die Zulaufstrecken und die Lage der Haltestelle am Straßenrand stoßen auf Kritik⁵.

Ulm/Neu-Ulm:

Auch der Raum Ulm/Neu-Ulm ist gut in das nationale Fernstraßennetz eingebunden. Bei Ulm verknüpft das Kreuz Ulm/Elchingen die Autobahnen 7 und 8. Im Schienenverkehr ist Ulm an die Achse Stuttgart-München angebunden, die in Zukunft durch das Bahnprojekt Wendlingen-Ulm noch aufgewertet wird. Die Städte Ulm und Neu-Ulm trennen zwar Stadt- und Landesgrenze, der Siedlungsbereich ist jedoch untrennbar miteinander verbunden und bildet teils auch funktional eine Einheit.

In Neu-Ulm halten bisher keine Fernbusse, dafür in Ulm an drei verschiedenen Standorten. Im zentralen Bereich der Stadt gibt es Haltemöglichkeiten am ZOB am Hauptbahnhof, der auch intensiv vom Regionalverkehr genutzt wird (diese werden aber künftig entfallen, da dieser Bereich großräumig umgebaut wird), sowie am Steinernen Tor. Zusätzlich hat die Stadt kürzlich eine Fernbushaltestelle mit geringer Ausstattungsqualität an einem peripheren Standort in der Eberhard-Finckh-Straße eröffnet (soll künftig Ersatzfunktion für die entfallenden Kapazitäten am ZOB/ Hauptbahnhof übernehmen) und ist das Ergebnis eines länger andauernden Abstimmungsprozesses. Verknüpfungen bestehen dort nach einem kurzen Fußweg zur Straßenbahn. Dieser Standort ist rund vier Kilometer von der BAB 8 entfernt sowie rund fünf Kilometer vom Stadtzentrum bzw. Hauptbahnhof Ulm.

Laut Presse⁶ sind die Kapazitäten an den innenstadtnahen Standorten bereits heute erschöpft. Internationale Buslinien und die bestehenden Verbindungen zum Steinernen Tor bleiben jedoch bestehen.

5 Quelle: <http://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/mosaik;art735,8050091>

5.2 Fazit und Folgerungen

Der Umgang mit den Anforderungen der Fernbusverkehre wird in den Kommunen bundesweit sehr unterschiedlich gehandhabt. Die Erfahrungen zeigen, dass bei der Standortsuche einer Fernbushaltestelle häufig Kompromisse eingegangen werden. In den meisten Fällen wird jedoch eine zentrale Haltestelle in der Nähe des Hauptbahnhofes bzw. des oder eines zentralen Verknüpfungspunktes mit dem öffentlichen Verkehr gewählt. Die Nutzung vorhandener Haltepositionen oder Warteflächen am jeweiligen ZOB ist in den meisten Fällen jedoch nicht möglich, da diese bereits ausgelastet sind oder sich die betrieblichen Anforderungen der Stadt- bzw. Regionalbusverkehre (in der Regel kurze Aufenthaltszeiten für den Fahrgastwechsel) sowie der Fernbusverkehre (vergleichsweise längere Aufenthaltszeiten auch für die Gepäckverladung) voneinander deutlich unterscheiden. Ferner ist bei der Nutzung von Busbahnhöfen eine eventuelle Fördermittelbindung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu prüfen. Im Fall Ulm führt dies sogar zu mehreren Standorten, was aus Fahrgastsicht nicht anzustreben ist. In vielen weiteren Städten werden für Fernbusabfahrten lediglich Busbuchten angeboten bzw. befinden sich die Haltestellen am Fahrbahnrand. Neben Ulm werden auch in Kassel mehrere Haltestellen genutzt, eine zentrale Haltestelle und eine Haltestelle in Autobahnnähe. In Kassel führt dies z.B. dazu, dass FlixBus auf der Relation Dresden – Ruhrgebiet nur direkt an der Autobahnausfahrt hält und MeinFernbus auf der gleichen Relation die zentrale Haltestelle am ICE-Bahnhof Wilhelmshöhe anfährt.

Gemeinsames Merkmal für alle derzeit betriebenen Fernbus-Haltestellen in den kleineren Großstädten ist eine in der Regel nur wenig attraktive Ausstattungsqualität. Neben einem Witterungsschutz, Informationsvitrinen (häufig mit einer Ansammlung schlecht lesbarer Fahrplaninformationen) und Haltestellenschildern gibt es kaum eine Haltestelle mit weiterreichenden Ausstattungsstandards.

Obwohl die Haltestellen an unterschiedlichen Standorten liegen, sind nahezu alle Haltestellen gut mit dem ÖPNV, sofern vorhanden auch mit dem Straßenbahnsystem, verknüpft.

Der Hol- und Bringverkehr spielt eine große Rolle, Fahrgäste werden oft bereits bis zu rund 30 Minuten vor Abfahrt des Busses an die Haltestelle gebracht (die Zwischenzeit wird ggf. für einen schnellen Einkauf genutzt). Auch das Abholen kann aufgrund allfälliger Verspätungen im Fernbusverkehr länger dauern, so dass hierfür Kurzzeit-Parkplätze vorgesehen werden sollten. Zur erforderlichen Kapazität dieser Parkplätze gibt es kaum Erfahrungswerte aus den Beispielstädten. Gleiches gilt für den Bedarf an Taxistellplätzen, wobei das Taxi als Zugangsmittel bei der Zielgruppe der preisbewussten Studierenden und übrigen Fahrgäste keine große Rolle zu spielen scheint.

Hervorzuheben ist das Beispiel Saarbrücken mit der Kooperation mit dem Parkraumbewirtschaftler Q-Park. In den weiteren Städten dieser Größenordnung ist ein solches Modell bislang nicht vorzufinden.

6 http://www.swp.de/ulm/lokales/ulm_neu_ulm/Stadtverwaltung-verweigert-Fernbussen-ZOB-Halt-in-Ulm;art1158544,2061412

- Die Auswertung der Beispiele zeigt, dass es bundesweit in vielen Städten bisher kein ausgearbeitetes Konzept zum Umgang mit Fernbussen gibt. Meist befinden sich die qualitativ geringwertigen Haltestellen in zentraler Lage und sind gut mit dem ÖPNV verknüpft. Es entsteht jedoch der Eindruck, dass der Fernbus weiterhin eine Randgröße darstellt, welche möglichst geräuschlos und wenig beachtet abgefertigt werden soll.

6 Ausgestaltung und Standortalternativen einer Fernbushaltestelle in Osnabrück

Die verkehrsmittelbezogenen Anforderungen sind bereits in Kap. 3 dargestellt. Daraus ergeben sich relevante Gestaltungsbedingungen des Terminals und der damit eines geeigneten Standortes. Der Flächenbedarf hängt in erster Linie von dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen im Fernbusverkehr ab. Das Aufkommen ist zu unterscheiden in Verkehre, die einen Zwischenhalt einlegen, und Verkehre, deren Start- bzw. Endpunkt an der jeweiligen Haltestelle liegt. Sofern es Planungen der Fernbus-Unternehmen gibt, die Haltestelle als Umsteigepunkt zu nutzen, sollten sich diese Planungen in einer ausreichenden Dimensionierung des Standortes niederschlagen.

Für eine neue Fernbushaltestelle in Osnabrück werden im Folgenden Empfehlungen für die Ausgestaltung und Ausstattung formuliert. Diese basieren auf den Ergebnissen der vorangegangenen Kapitel der Analyse und derzeitigen Situation sowie der Potenziale in Osnabrück und orientieren sich ferner an den Hinweisen für die Planung von Fernbusterminals der FGSV und andererseits an guten Beispielen aus Deutschland und Europa.

6.1 Dimensionierung und Platzbedarf des Fernbusterminals

Auf der Grundlage der Einschätzungen zum künftigen Potenzial der Fernbusabfahrten im nationalen Verkehr in Osnabrück wird von einem künftig konstanten, allenfalls leicht steigenden Fahrtenaufkommen gerechnet. In den Verkehrszeiten mit höherem Verkehrsaufkommen (derzeit die Stunden 13, 16 und 18) sind jeweils drei Abfahrten zu verzeichnen, die teilweise zur gleichen Abfahrtsminute bzw. im Abstand von fünf bis zehn Minuten verkehren. Die für die Dimensionierung des Fernbusterminals relevante Anzahl der Abfahrten nationaler Fernbuslinien pro Stunde wird daher auf drei Abfahrten angesetzt.

Zusätzlich sind den Fahrplänen des internationalen Linienverkehrs maximal sechs Abfahrten pro Stunde zu entnehmen, die wie bereits beschrieben nur nach vorheriger Anmeldung durchgeführt werden. Die Autoren dieser Untersuchung legen den weiteren Ausführungen die Annahme zugrunde, dass im Durchschnitt zwei von sechs Fahrten pro Stunde angeboten werden.

Insgesamt ist demnach mit einem Fahrtenaufkommen im nationalen und internationalen Verkehr von durchschnittlich fünf Abfahrten pro Stunden auszugehen. Um sicherzustellen, dass eine höhere Anzahl von (gleichzeitigen) Abfahrten in Spitzenzeiten abgefertigt werden kann, wird ein Puffer von zusätzlichen Fahrten in Höhe von 20 % (entspricht einer zusätzlichen Fahrt) vorgesehen. **Damit wird als Bemessungsgröße im Durchschnitt mit sechs Abfahrten pro Stunde gerechnet.**

Osnabrück ist heute reiner Durchgangshalt der Fernbus-Linien, es werden somit in der Regel keine gesonderten Kapazitäten für das Abstellen von Bussen benötigt. In den Fahrplänen sind häufig Pufferzeiten eingeplant, die je nach Tageszeit und Anbieter mit längeren Aufent-

halten an den Haltestellen aufgefangen werden. Die Autoren gehen für Osnabrück von einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer je An-/Abfahrt von maximal 10 Minuten aus.

Entsprechend der Orientierungswerte für die Typen von Fernbushaltestellen der FGSV wäre damit für Osnabrück eine Haltestelle im Übergangsbereich der Größenordnungen der Klassifizierungen „Typ 2“ oder „Typ 3“ vorgesehen. Für diese Typen wird die Einrichtung zwischen 2 und 5 (Typ 2) bzw. von 5 bis 15 Haltepositionen (Typ 3) vorgesehen.

Auf der Grundlage dieser Einschätzung werden fünf Haltepositionen als ausreichend für einen Fernbushalt in Osnabrück erachtet. Zu betonen ist, dass die vorgenannten Herleitungen zum Teil auch Abschätzungen beruhen und daher Unwägbarkeiten aufweisen.

➤ **Auf Grundlage der oben durchgeführten Ermittlung des Platzbedarfs werden fünf Haltepositionen für die Fernbus-Haltestelle in Osnabrück empfohlen.** Die weiteren Empfehlungen zur Gestaltung und zur Ausstattung orientieren sich daher an dieser Bemessungsgrundlage.

Grobabschätzung Flächenbedarf

In welcher Form die Halteposition angeordnet werden, ist von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Möglich sind Insellösungen, Bussteiglösungen oder eine Kombination der beiden Formen. Als erste Orientierungsgröße wird im Folgenden der Flächenbedarf abgeschätzt, der für die Umsetzung eines Fernbusterminals mit den genannten Anforderungen aus Sicht der Fahrgäste und der Fernbusbetreiber erforderlich wäre. Grundlage für diese Grobabschätzung sind folgende Werte:

■ **Tabelle 6: Berechnungsgrundlage Flächenbedarf**

Abmessung Reisebus	15 x 2,55 Meter
Maße Halteposition/Haltetasche	15 x 3 Meter
Mindestabstand zwischen Haltepositionen	2,5 Meter

Es ergibt sich im Einzelnen folgender Flächenbedarf für die Haltepositionen bzw. den gesamten Haltebereich.

- Haltepositionen in Taschenform: 15m x 3m
- bei fünf Haltepositionen sind vier Zwischenräume zu berechnen: 15m x 10m
- zusätzlich jeweils 2,5m als äußerer Aufenthaltsbereich: 15m x 5m

Daraus ergeben sich eine Mindestdiefe von 15 Metern und eine Mindestbreite von 30 Metern. Für den reinen Haltebereich der Busse sind somit 450m² notwendig. Hinzu kommen Ein- und Ausstiegsflächen an den Haltepositionen für die wartenden bzw. ein- und aussteigenden Fahrgäste, die pro Halteposition pauschal mit 50 m² angesetzt werden.

Zusätzlich ist eine Verkehrsfläche für eine störungsfreie An- und Abfahrt der Busse vorzusehen. Die Dimensionierung dieser Verkehrsfläche ist bei jedem Standort unterschiedlich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten beim Anschluss an das örtliche Straßennetz. Auch hier

kann pauschal eine Verkehrsfläche pro Halteposition von 100m² angesetzt werden, wenn die Befahrung nur an einer Seite der Haltepositionen stattfindet und keine Umfahrt des Wartebereichs der Fahrgäste (wie bei einer Mittelinsel) vorgesehen ist. In der Summe kommen daher diese Flächen auf eine Ausdehnung von knapp 1.200 m².

Ergänzend sind weitere Flächen für (außerhalb der unmittelbar an den Haltepositionen liegenden) Aufenthaltsbereiche, Kurzzeit-/ Kiss+Ride-Parkplätze, Fahrradabstellanlagen und mögliche weitere Ausstattungsmerkmale vorzuhalten. Dafür werden zunächst pauschal mit der Hälfte der o.g. Flächen für Haltepositionen und Verkehrsflächen (also weitere 600 m²) berechnet.

➤ **Insgesamt ist für ein Fernbusterminal mit bis zu fünf Haltepositionen, Verkehrsflächen und ergänzenden Flächen für Aufenthalt und Versorgungsbereiche somit eine Fläche von rund 1.800 m² vorzusehen.**

Bei dieser Abschätzung sind nur die An- bzw. Abfahrten der nationalen und internationalen Fernbusverkehre an einer Fernbus-Haltestelle in Osnabrück berücksichtigt, jedoch keine weiteren Abfahrten von Reisebus- oder Gelegenheitsverkehren (z. B. zu Messen, Märkten oder Sonderverkehren).

6.2 Standortalternativen

Bei der Auswahl geeigneter Standorte sind neben der Dimensionierung auch die Anbindung und weitgehend Störungsfreiheit der Zulaufstrecken zu berücksichtigen. Ferner ist die Umweltzone in der Stadt zu beachten, die für nationale und insbesondere internationale Fernreiseverkehre die Bedienung einer zentralen Haltestelle verhindert, wenn die Fahrzeuge nicht über die entsprechende Plakette verfügen.

Die Zufahrt zu einer Fernbus-Haltestelle muss daher für den Fernbusbetreiber ebenso wie für die Zubringerverkehre im Taxi oder mit dem Privat-Pkw über möglichst hochwertige Anbindungen im Hauptstraßennetz verfügen, die ganzjährig verfügbar ist. Führungen durch Wohngebiete, verkehrsberuhigte Bereiche und Straßen mit geringer Leistungsfähigkeit sollten vermieden werden.

Bei der Anlage von Fernbus-Terminals sind städtebauliche Belange ebenso zu beachten wie der Immissionsschutz, wenn z. B. die Haltestelle in einem Wohnumfeld liegt oder entsprechende Wohnstraßen als Zufahrt dienen. Durch die An- und Abfahrten der Fernbus-Haltestelle sowie laufender Motoren beim Ein- und Ausstieg, aber auch durch die wartenden und ankommenden Fahrgäste, die Gepäckverladung und den übrigen Zu- und Abbringerverkehr (auch in den Abend- und Nachtstunden vor allem beim internationalen Verkehr) gehen erhebliche Belastungen einher.

Die Wahl des Standortes für eine neue Fernbushaltestelle in Osnabrück ist daher zugleich Lösung für drängende Kapazitätsprobleme bei der Abfertigung eines zunehmend in den

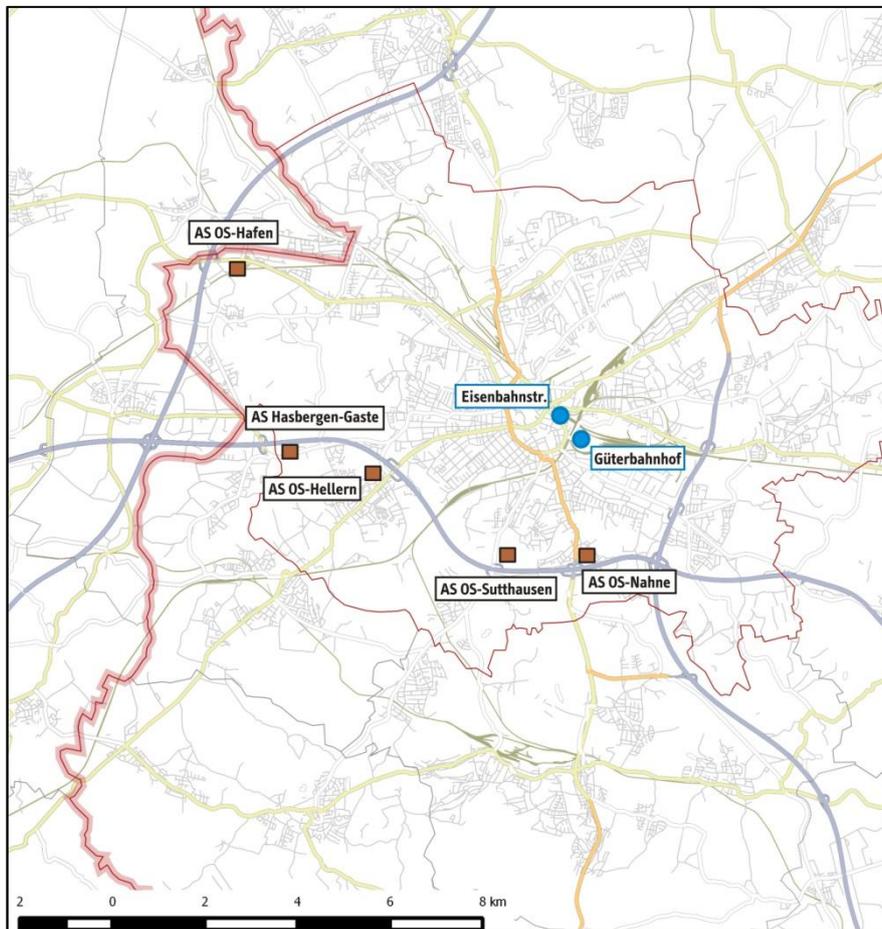
Fokus gerückten Verkehrsmittels – aber auch eine verkehrspolitische Grundsatzentscheidung, welche Rolle dem Verkehrsmittel Fernbus und dem Gesamtsystem des öffentlichen Verkehr durch die Standortwahl beigemessen wird. In diesem Zusammenhang sind Standorte zu prüfen, die einerseits dem System Fernbus als Alternative zum Individualverkehr einen attraktiven Zugangspunkt bieten und andererseits die Attraktivität des Verkehrsmittels Fernbus aus Sicht der Nutzer und der Betreiber selbst nicht gefährden.

Für die Stadt Osnabrück sind grundsätzlich zunächst zwei Standortalternativen zu diskutieren, Voraussetzung für beide Standorte ist die gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV:

- Zentraler Standort: Es ist ein innenstadtnaher, zentral gelegener Standort mit sehr guten Verknüpfungsmöglichkeiten zu den weiteren Mobilitätsangeboten zu prüfen. Ein solcher Standort wird jedoch nur mit Verlustzeiten durch Umwegfahrten von den Autobahnen zu erreichbar sein.
- Dezentraler Standort: Alternativ ist ein randlich zur Innenstadt gelegener, dafür aber besonders gut von der Autobahn erreichbarer Standort zu prüfen.

Die Suche nach einem Standort auf halbem Weg zwischen Autobahn und Innenstadt wird nicht weiter verfolgt. Eine solche Lösung vereint vorrangig die Nachteile der beiden Alternativlösungen, relevante Vorteile einer solchen Lösung sind nicht erkennbar.

■ **Abbildung 6: Übersicht der betrachteten Standorte**



Ein möglicher dezentraler Standort an der Anschlussstelle OS-Hellern wurde bereits in der Vorprüfung ausgeschlossen, da im Umfeld dieser Anschlussstelle keine ausreichend dimensionierten Flächen verfügbar sind, um ein Fernbusterminal an dieser Stelle anzusiedeln. Daher wird dieser Standort im Weiteren nicht mehr betrachtet.

6.2.1 Zentraler Standort

Ein zentraler Standort ist nur dann sinnvoll, wenn dieser entsprechend mit weiteren Verkehrsmitteln zu verknüpfen ist. Andernfalls sind die Nachteile, die durch die Umwegfahrt von und zur Autobahn entstehen, nicht auszugleichen. Aus diesem Grund sind nur Standorte in direktem Umfeld des Hauptbahnhofes oder des SPNV-Haltepunktes Osnabrück-Altstadt zu prüfen. Der ermittelte Platzbedarf für ein neues Fernbusterminal schränkt die Anzahl der Standortalternativen stark ein.

Standort Güterbahnhof

Mit dem ehemaligen Güterbahnhof verfügt die Stadt Osnabrück über ein großflächiges innerstädtisches Entwicklungsgebiet. Die zentrale Lage in direkter Nähe zum Hauptbahnhof spricht für die Anlage eines Fernbusterminals in diesem Bereich. Eine nahegelegene Verknüpfung mit dem ÖPNV über die Haltestelle Frankenstraße ist vorhanden, jedoch aus Sicht einer attraktiven Anbindung mit dem städtischen und regionalen ÖPNV nicht ausreichend. Zu berücksichtigen sind daher insbesondere die bereits bestehenden Planungen zu einem Durchstich des Fußgängertunnels zur Schaffung eines Osteingangs des Hauptbahnhofes (Zugang Ost, ehemals Terminal Ost). Ein künftiger Standort des Fernbus-Terminals im Bereich auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in unmittelbarer Nähe des Ringlockschuppens ließe sich mit einem kurzen Fußweg zum geplanten Zugang Ost des Hauptbahnhofes realisieren (über die Fußgängerbrücke über die Hase). Damit würde sich die Verknüpfung zum Schienenverkehr und zum ZOB im Vergleich zur jetzigen Fußwegesituation entlang der Hamburger Straße und die Fußwegeverbindung entlang der Hase deutlich verbessern lassen.

Alternative zentral gelegene Standorte mit gleichwertigen Qualitäten sind innerhalb des zentralen Stadtbereichs nur schwer auffindbar.

■ **Tabelle 7: Zentraler Standort Güterbahnhof**

Standort	Güterbahnhof
Entfernung zur Autobahn	A30 – AS Nahne: 3,5 km, Fahrzeit: ca. 7 Minuten A30 – AS Hellern: 4,5 km, Fahrzeit: ca. 9 Minuten A1 – AS OS-Nord: 9 km, Fahrzeit ca. 11 Minuten
Verknüpfung ÖPNV	Haltestelle Frankenstraße (Linie 94 im 20-Min.-Takt, kein Angebot an Sonntagen) Hauptbahnhof (umfangreiches ÖPNV-Angebot sowie Zugang zum SPNV und Schienenfernverkehr) über Fußweg zu erreichen 300-400m

	Der geplante Zugang Ost verkürzt den Fußweg auf rund 250 – 300 m, verbessert die Qualität der Zuwegung und erhöht die subjektive Sicherheit.
Verknüpfung P&R/B&R	Im Rahmen der konkreten Planung zu berücksichtigen
Flächenverfügbarkeit	gegeben

Die Stadt Osnabrück plant im Zuge einer Umgestaltung der Knotenpunkte am August-Bebel-Platz und Frankenstraße/Hamburger-Straße den Verlauf der Frankenstraße zu verlegen. Aktuelle Planungen sehen eine Verlegung der Kreuzung Frankenstraße/Hamburger Straße auf die Bereiche östlich des Eisenbahndamms (eingleisige Verbindungsstrecke) vor. Bei Umsetzung dieser Planungen ist zu erwarten, dass sich die Zufahrt zum ehemaligen Güterbahnhofsgelände verbessert.

■ **Abbildung 7: Zentraler Standort Güterbahnhof (Luftbild)**



Quelle: Luftbild der Stadt Osnabrück

■ **Abbildung 8: Potenzieller zentraler Standort Güterbahnhof**



■ **Abbildung 9: ÖV-Anbindung Haltestelle Frankenstraße am potenziellen zentralen Standort Güterbahnhof**



Die Zu- und Ablaufstrecken eines Fernbus-Terminals im Bereich des Ringlokschuppens befinden sich nahezu ausnahmslos auf Hauptverkehrsstraßen. Nebenstraßen und Straßen durch Wohngebiete müssen zum Erreichen der Haltestelle nicht benutzt werden. Die Umweltzone wird hier nicht tangiert. Die Hauptrelationen des Fernbusverkehrs haben drei verschiedene Zulaufstrecken in Osnabrück zur Folge:

- A30 Richtung Westen – Kreuz Osnabrück-Süd – A33 – AS OS-Fledder – Hannoversche Straße- Frankenstraße – Güterbahnhof
- A30 Richtung Osten – Kurt-Schumacher-Damm – Martinistraße – Schlosswall – Johannistorwall – Petersburger Wall – Konrad-Adenauer-Ring – Güterbahnhof
- A1 Richtung Süden – AS OS-Nord – B68 – Hansastrasse – Erich-Maria-Remarque-Ring – Goethering – Konrad-Adenauer-Ring – Güterbahnhof

Die Straßenraumverhältnisse auf diesen Routen lassen eine weitgehend konfliktfreie An- und Abfahrt zum Standort Güterbahnhof erwarten.

Standort Eisenbahnstraße

Neben der Prüfung des Standortes Güterbahnhof besteht die Möglichkeit, weiterhin die Haltestelle Eisenbahnstraße zu nutzen. Dazu ist jedoch eine umfangreiche Umgestaltung der Fläche und eine Neuorganisation der Abstellmöglichkeiten der Stadt- und Regionalbusse nötig. Ferner bestehen Planungen zur Bebauung dieses Geländes entlang der Schienentrasse.

■ **Tabelle 8: Zentraler Standort Eisenbahnstraße**

Standort	Ausbau der bestehenden Haltestelle Eisenbahnstraße
Entfernung zur Autobahn	A30 – AS Nahne: 3,5 km, Fahrzeit ca. 7 Minuten A30 – AS Hellern: 4 km, Fahrzeit ca. 8 Minuten A1 – AS OS-Nord: 8,5 km, Fahrzeit ca. 10 Minuten
Verknüpfung ÖPNV	Hauptbahnhof
Verknüpfung P&R/B&R	Begrenztes Parkplatzangebot direkt an der Haltestelle; Radstation
Flächenverfügbarkeit	z. T. DB AG, Nutzung der angrenzenden Flächen (Parkplatz) prüfen

Die Anlage eines attraktiven Fernbus-Halts an diesem Standort erfordert die Verlegung der heute dort abgestellten Stadt- und Regionalbusse an einen anderen Standort. Da diese Busse ihren Einsatzort an der nahegelegenen Haltestelle Hauptbahnhof haben und ein alternativer Wartepplatz in der Nähe des Hauptbahnhofs nicht vorhanden ist, wäre eine Verlegung dieser Aufenthaltszeiten mit einer großen Überplanung der Dienste im Stadt- und Regionalbusverkehr verbunden. Dies würde absehbar zu einer deutlichen Steigerung des Betriebs-

aufwandes führen, ohne dass dadurch gleichzeitig auch eine Verbesserung der für die ÖPNV-Fahrgäste angebotenen Leistungen verbunden wäre.

Vor dem Hintergrund der genannten erheblichen betrieblichen Auswirkungen auf den Stadt- und Regionalbusverkehr wird dieser Standort nicht weiter untersucht.

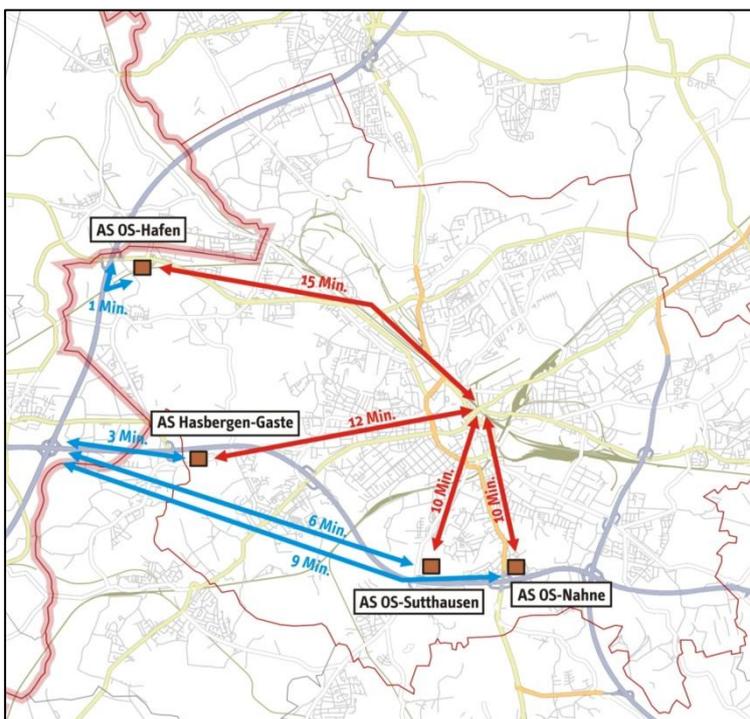
6.2.2 Dezentrale Standorte

Fernbus-Haltestellen in direkter Nähe zur Autobahn sind unkompliziert und ohne große Verlustzeiten für Fernbus-Unternehmer zu erreichen. In Osnabrück sind somit Standorte entlang der BAB 1 sowie der BAB 30 zu prüfen.

Die relevanten Zielpunkte der Stadt Osnabrück liegen jedoch deutlich näher an der BAB 30 als an der BAB 1. Standorte im Süden der Stadt sind somit deutlich besser und schneller für die Fahrgäste aus dem Stadtgebiet sowie vom Hauptbahnhof und den übrigen SPNV-Stationen zu erreichen als Standorte im Westen der Stadt, da die Reisezeit von der Innenstadt in Richtung BAB 1 vergleichsweise hoch ist und zudem diese Standorte in einem geringeren ÖPNV-Bediensangebot angebunden sind als mögliche Standorte an der BAB 30. Zudem sind die Verlust-/ Umwegzeiten für Fernbusse auf der Relation Nord-Süd geringer bei der Wahl eines Standortes im Süden der Stadt als für Fernbusse der Relation Ost-West/Süd bei der Wahl eines Standortes im Westen.

Betrachtet werden daher ein Standort an der BAB 1 (Anschlussstelle OS-Hafen) sowie drei Standorte an der BAB A 30.

■ Abbildung 10: Übersicht der betrachteten dezentralen Standorte mit Fahrzeiten zur Innenstadt und zur BAB 1



Nachfolgend werden die betrachteten dezentralen Standort beschrieben:

■ **Tabelle 9: Dezentraler Standort AS Hafen (BAB 1)**

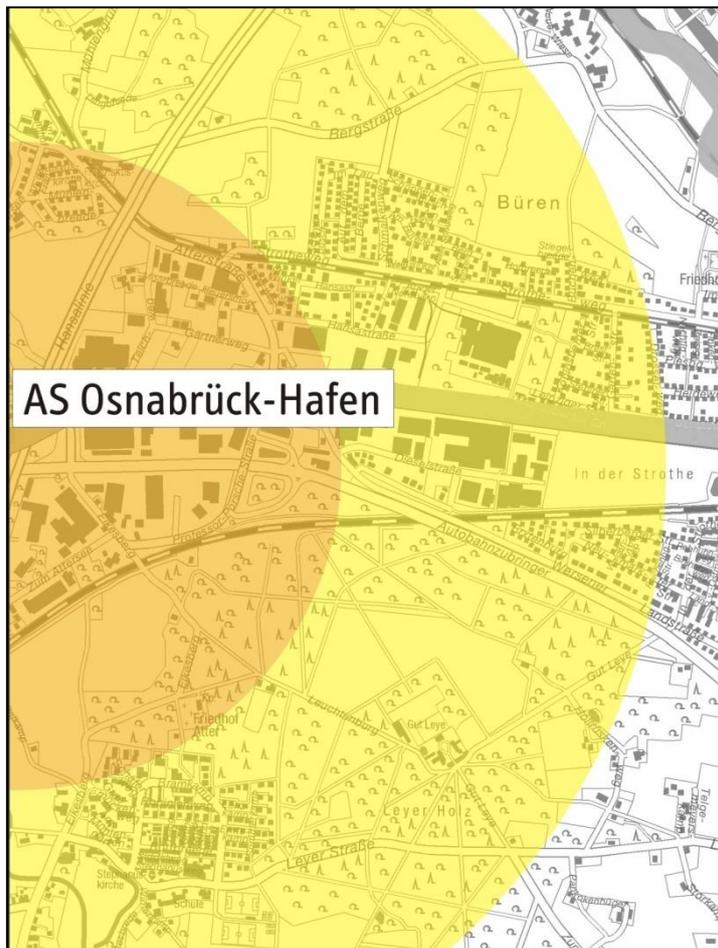
Standort	Internationaler Autohof an der Prof.-Porsche-Straße
Entfernung zur Autobahn	< 1 km, Fahrzeit ca. 1 Minute
Verknüpfung ÖPNV	Haltestelle Eikesberg Linie 33 im 60 Min.-Takt, einzelne Verdichterfahrten
Verknüpfung P&R/B&R	Im Rahmen der konkreten Detailplanung zu berücksichtigen
Flächenverfügbarkeit	Fläche im Privatbesitz, Flächenverfügbarkeit prüfen

■ **Abbildung 11: Dezentraler Standort AS OS-Hafen (Luftbild)**



Quelle: Luftbild der Stadt Osnabrück

■ **Abbildung 12: Dezentraler Standort AS OS-Hafen (Einzugsbereich 1 und 2 Km)**

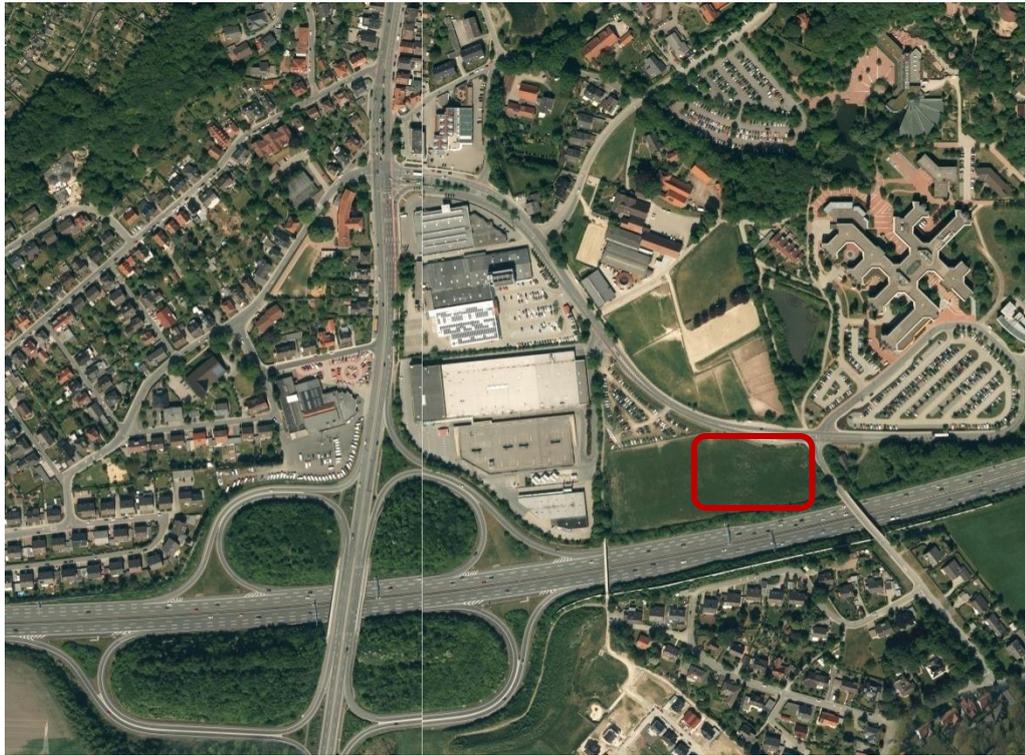


Mögliche Standorte entlang der BAB 30 sind:

■ **Tabelle 10: Dezentraler Standort AS Nahne**

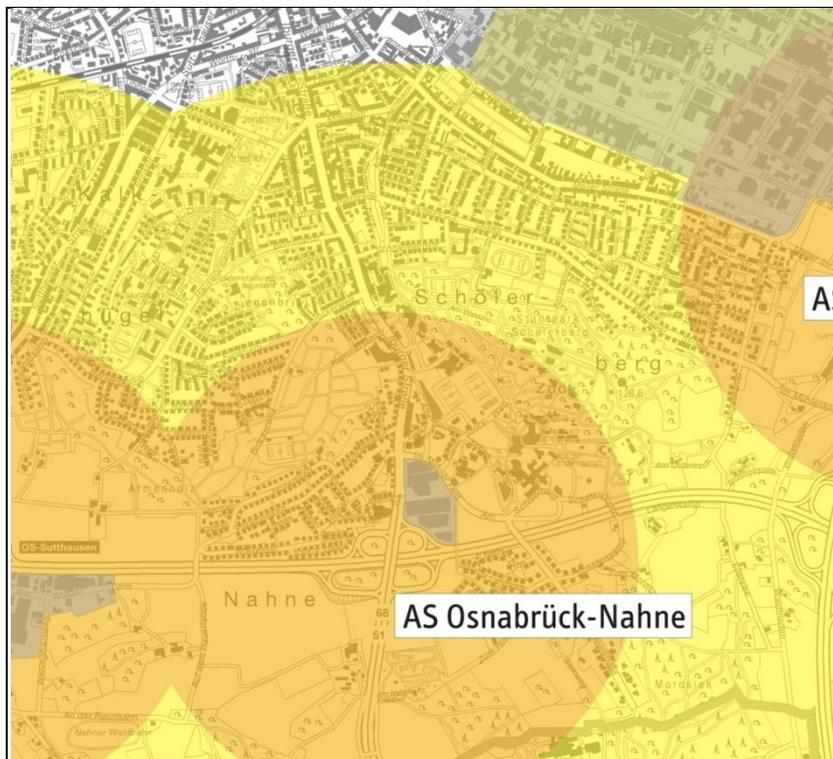
Standort	Im Nahner Feld/ Am Schölerberg
Entfernung zur Autobahn	< 1 km, Fahrzeit 1 bis 2 Minuten
Verknüpfung ÖPNV	Haltestelle Nahner Feld Linie 21 im 20 Min.-Takt, in der Schwachverkehrszeit mind. 30-Min.-Takt
Verknüpfung P&R/B&R	Im Rahmen der konkreten Detailplanung zu berücksichtigen
Flächenverfügbarkeit	Fläche im Privatbesitz
Klarungsbedarf	Flächenverfügbarkeit prüfen

■ **Abbildung 13: Dezentraler Standort AS OS-Nahne (Luftbild)**



Quelle: Luftbild der Stadt Osnabrück

■ **Abbildung 14: Dezentraler Standort AS OS-Nahne (Einzugsbereich 1 und 2 Km)**



■ **Tabelle 11: Dezentraler Standort AS Sutthausen**

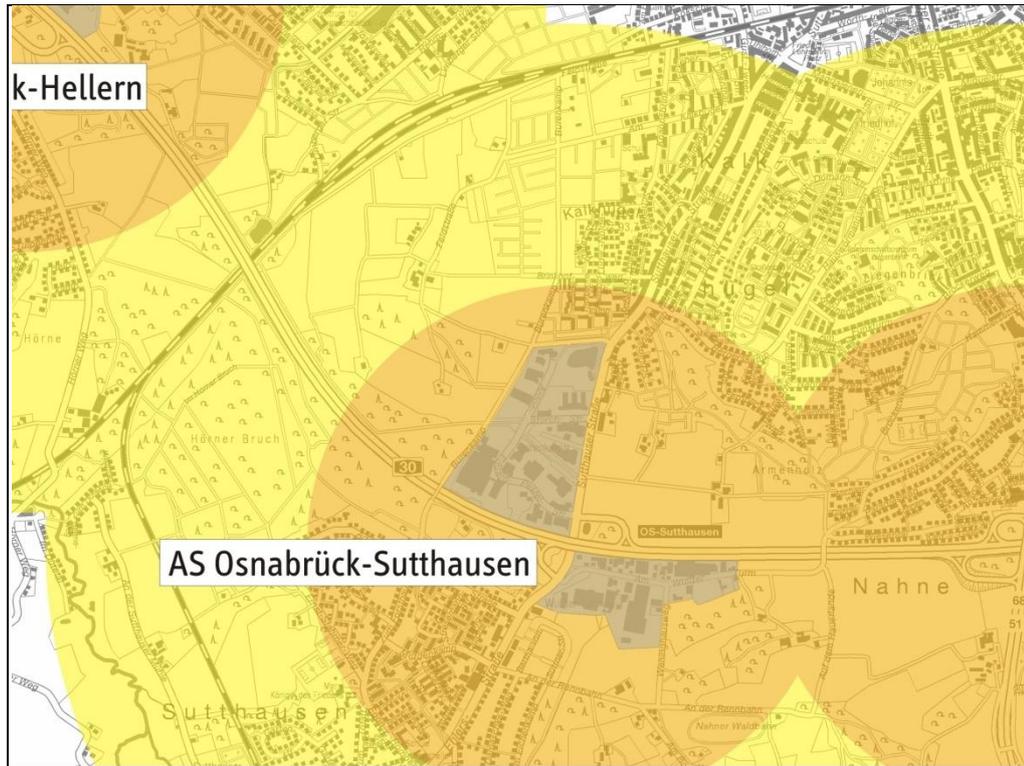
Standort	östlich Sutthausener Straße
Entfernung zur Autobahn	< 1 km, Fahrzeit ca. 1 Minute
Verknüpfung ÖPNV	Haltestelle Burenkamp Linie 71/72: Mo-Fr tagsüber 10-15 Minuten-Takt; Schwachverkehrszeiten mind. 30 Min.-Takt
Verknüpfung P&R/B&R	Im Rahmen der konkreten Detailplanung zu berücksichtigen
Flächenverfügbarkeit	Fläche im Privatbesitz
Klarungsbedarf	Flächenverfügbarkeit prüfen

■ **Abbildung 15: Dezentraler Standort AS OS-Sutthausen (Luftbild)**



Quelle: Luftbild der Stadt Osnabrück

■ **Abbildung 16: Dezentraler Standort AS OS-Sutthausen (Einzugsbereich 1 und 2 Km)**



■ **Tabelle 12: Dezentraler Standort AS Hasbergen-Gaste**

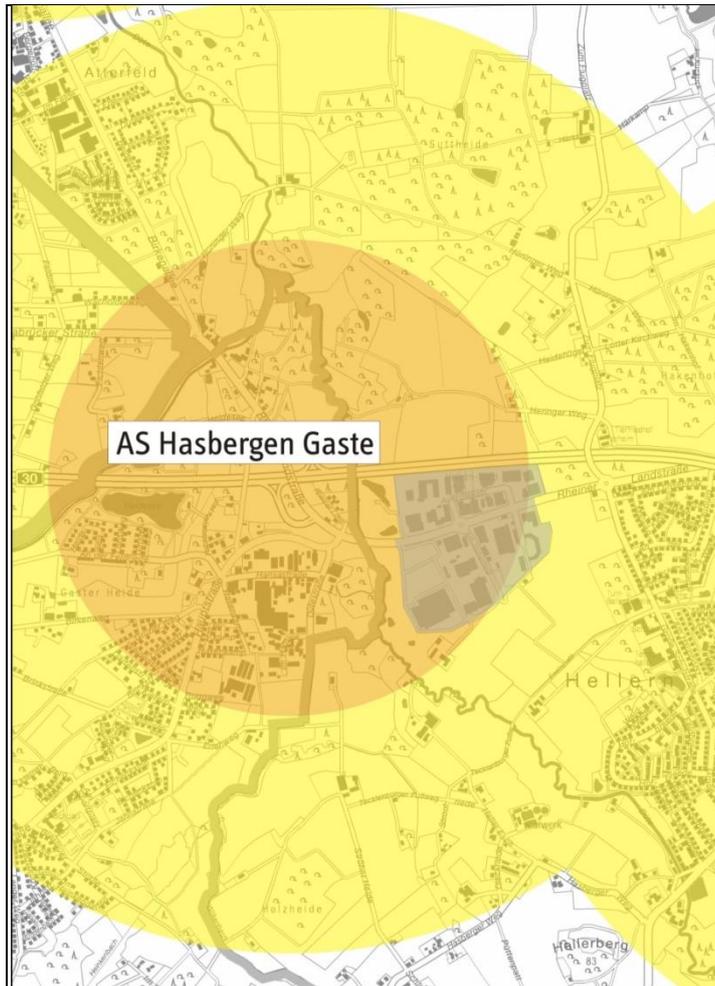
Standort	Rheiner Landstraße, gegenüber IKEA
Entfernung zur Autobahn	< 1 km, Fahrzeit ca. 1 Minute
Verknüpfung ÖPNV	Haltestelle IKEA Linien 91/92; je nach Tageszeit nur 60 Min.-Takt Linie 31; 20-30 Min.-Takt Anbindung sonntags derzeit nicht vorhanden
Verknüpfung P&R/B&R	Im Rahme der konkreten Detailplanung zu berücksichtigen
Flächenverfügbarkeit	unbekannt
Klärungsbedarf	Flächenverfügbarkeit prüfen (im Bereich eines Überschwemmungsgebiets?)

■ **Abbildung 17: Dezentraler Standort AS Hasbergen-Gaste (Luftbild)**



Quelle: Luftbild der Stadt Osnabrück

■ **Abbildung 18: Dezentraler Standort AS OS-Hasbergen-Gaste (Einzugsbereich 1 und 2 Km)**



Der Standort an der Anschlussstelle Hasbergen-Gaste (Bereich IKEA) weist zumindest am Wochenende ein wenig attraktives ÖPNV-Angebot im Vergleich der dezentralen Haltestellen auf und liegt auch am weitesten von der Innenstadt entfernt. Aus diesem Grund wird dieser Standort nicht für die Einrichtung einer Fernbus-Haltestelle empfohlen.

Bei den übrigen drei dezentralen Standortalternativen sind in der Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr sowie der Umwegzeiten, ausgehend von einer Nord-Süd-Relation, keine relevanten Unterschiede festzumachen. Zu klären ist hier die Flächenverfügbarkeit im Bereich der genannten Einkaufsmärkte.

Die durchschnittliche Umwegzeit zwischen diesen drei dezentralen Standorten (im Mittel ausgehend von der AS Sutthausen) und dem zentralen Standort (hier ausgehend am Güterbahnhof) liegt bei rund 8 Minuten pro Weg.

6.2.3 Abschließende Bewertung und Empfehlung für den Standort eines Fernbus-Terminals in Osnabrück

Die betrachteten Standorte werden hinsichtlich der relevanten Kriterien für die Eignung als Fernbushaltestelle bewertet. Die Kriterien orientieren sich an den dargestellten Nutzungsanforderungen der FGSV, die in Kap. 3 dargestellt sind, und stellen bereits eine Auswahl der für Osnabrück relevanten Faktoren dar.

■ **Tabelle 13: Bewertung der Nutzungsanforderungen für die einzelnen Standorte**

Kriterium	Zentrale Standorte		Dezentrale Standorte			
	Eisenbahnstraße	Güterbf.	AS OS-Hafen	AS Hasbergen-Gaste	AS OS-Sutthausen	AS OS-Nahne
Attraktivität der Lage für Fahrgäste	+	0	-	-	-	-
Gute Erreichbarkeit für Betreiber	-	-	+	+	0	0
ÖPNV-Anbindung	+	+/0	-	0	+/0	+/0
Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten	+	+	-	-	-	-
Nutzungsmöglichkeit vorhandener Einrichtungen	+	+/0	0	-	-	-
Störungsfreie Zulaufstrecken	-	+/0	+	+	+	+
Erweiterungsmöglichkeiten	-	+	+	+	+	+
Soziale Sicherheit	+	+/0	0/-	-	-	0/-
Städtebauliche Integration	0	+	0	0	0	0

Aus Sicht der Betreiber bietet sich die dezentrale Lage an den Autobahn-Anschlussstellen mit kurzen Umwegzeiten an (AS OS-Hafen an der BAB 1 oder OS-Nahne an der BAB 30).

- Der Standort an der Anschlussstelle OS-Hafen ist am weitesten von der Innenstadt entfernt. Dieser eignet sich allenfalls für Fernbus-Abfahrten der Betreiber, die in keinem Falle den Umweg über einen von der BAB 1 entfernter liegenden Standort an der BAB 30 oder in der Innenstadt von Osnabrück bedienen würden. Dieser Standort sollte daher allenfalls als Ersatzlösung angeboten werden, jedoch nicht offensiv beworben werden.
- Der dezentrale Standort an der Anschlussstelle OS-Nahne weist aufgrund des dichten ÖPNV-Angebotes, der Lage in der Nähe des Kreishauses sowie der Eignung der Fläche (die Fläche ist jedoch derzeit in Privatbesitz) an der Straße am Schölerberg Vorteile auf gegenüber den übrigen Standorten entlang den Anschlussstellen der BAB 30.

Aus Sicht der Nutzer ist ein zentraler Standort am bzw. in der Nähe des Hauptbahnhofs zu empfehlen.

- Dabei bietet der Standort Eisenbahnstraße bessere Verknüpfungsmöglichkeiten und Ausstattung am nahegelegenen Hauptbahnhof. Die Kapazität ist dort jedoch begrenzt, die Zufahrt nicht störungsfrei, das Gelände wird derzeit intensiv für Aufstellflächen des Stadt- und Regionalverkehrs genutzt.
- Der Standort Güterbahnhof kann besser mit dem Fernbus erreicht werden und bietet größere Kapazitäten für eine Erweiterung. Serviceeinrichtungen müssen jedoch erst geschaffen werden. Die Anbindung an den Hauptbahnhof und zum übrigen ÖPNV ist mit einem längeren Fußweg verbunden.

Eine Gegenüberstellung der relevanten Bewertungskriterien für die jeweiligen Favoriten für einen zentralen und dezentralen Standort ergibt folgende Ergebnisse:

■ **Tabelle 14: Bewertung der Nutzungsanforderungen für die beiden Standortfavoriten**

Kriterium	Zentraler Standort Güterbahnhof	Dezentraler Standort AS OS-Nahne
Attraktivität der Lage für Fahrgäste	Innenstadtnaher, zentraler Standort, aus den verschiedenen Stadtbereichen schnell zu erreichen	Am Stadtrand gelegener Standort, aus den südöstlichen Stadtbereichen schnell zu erreichen, längere Wege aus dem übrigen Stadtgebiet
Gute Erreichbarkeit für Betreiber	Anfahrt von allen Autobahnen mit Umwegfahrt verbunden (Anfahrt von den BAB-Anschlussstellen zwischen 7 und 11 Min. Fahrzeit)	Standort liegt an der BAB 30, Anfahrt von der BAB 1 mit Umweg verbunden (Fahrzeit ca. 9 Min.)
ÖPNV-Anbindung	Direkte Anbindung mit einer Buslinie (kein Sonntagsverkehr) zum Hbf. bzw Richtung Schinkel; in fußläufiger Entfernung Verknüpfung mit allen Verkehrsmitteln am Hauptbahnhof und somit Verbindungen in viele Stadtbereiche und in die Region	Direkte Anbindung mit zwei Buslinien mit dichtem Angebot in die Innenstadt bzw. Kreishaus, alle weiteren Stadtbereiche und die Region sind mit Umsteigen angebunden
Verknüpfung mit Mobilitätsangeboten	Bike+Ride und Kiss+Ride kann direkt am Standort eingerichtet werden, Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten (Carsharing, Fahrradverleih etc.) am Hauptbahnhof	Bike+Ride und Kiss+Ride kann direkt am Standort eingerichtet werden, Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten in der Nähe nicht vorhanden
Nutzungsmöglichkeit vorhandener Einrichtungen	Einrichtungen auf den Gelände des Güterbahnhofs können mit genutzt werden, umfangreiches Dienstleistungsangebot am Hauptbahnhof	Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe, keine weiteren Einrichtungen in der Nähe vorhanden
Störungsfreie Zulaufstrecken	Die Zufahrtsstrecken sind vsl. weitgehend störungsfrei zu befahren, der Standort liegt zudem außerhalb der Umweltzone.	Problemlose Zufahrt, der Standort liegt außerhalb der Umweltzone

Kriterium	Zentraler Standort Güterbahnhof	Dezentraler Standort AS OS-Nahne
Erweiterungsmöglichkeiten	Erweiterungsmöglichkeiten sind am Standort im Rahmen der verfügbaren Fläche möglich (für weitere Bussteige oder Ausweitung Kiss+Ride)	Erweiterungsmöglichkeiten sind am Standort im Rahmen der verfügbaren Fläche möglich (für weitere Bussteige oder Ausweitung Kiss+Ride)
Soziale Sicherheit	Je nach weiterer Nutzung des Geländes (z. B. Veranstaltungsort) ist der Standort tagsüber bzw. auch abends belebt, mit dem geplanten Zugang Ost wird auch diese Zuwegung stärker genutzt.	Tagsüber findet durch die Frequentierung des Kreishauses eine Belebung des Standortes statt (entlang der Zufahrtsstraße). Abends und am Wochenende muss eine soziale Sicherheit zusätzlich mittels Sicherheitsvorkehrungen geschaffen werden (z. B. Video, Personal).
Städtebauliche Integration	Im Zusammenhang mit der übrigen Nutzung und Gestaltung des Geländes lässt sich die Fernbusstation attraktiv in die städtebauliche Umgebung integrieren.	Die Einrichtung einer Fernbusstation an diesem Standort wird keine Verbesserung der städtebaulichen Situation erwarten lassen.

- Unter Berücksichtigung der Erfahrungen, die im In- und Ausland mit der Standortwahl von Fernbusstationen gemacht wurden (sehr häufig in möglichst zentraler Lage in den Städten an relevanten Verknüpfungspunkten zu verschiedenen Mobilitätsangeboten), und der vergleichsweise kurzen Umwegzeit zwischen einem dezentralen Standort in Nähe der BAB 30 und dem zentralen Standort am Güterbahnhof wird empfohlen, **die Ansiedlung eines Fernbusterminals auf dem Gelände des Güterbahnhofs in der Nähe des Hauptbahnhofs weiterzuverfolgen.**
- Hier liegen die größten Potenziale, Nutzer und Betreiber der Fernbusse gleichermaßen einen attraktiven Standort für dieses Verkehrsmittel anzubieten.

7 Detailplanung des Fernbusterminals auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs

7.1 Abstimmung der Konzeptvarianten

Im Rahmen der Untersuchung möglicher Standorte wurde das Gelände am ehemaligen Lokschuppen an der Hamburger Straße als Vorzugsstandort ermittelt. Das Areal rund um den Lokschuppen ist durch die Stadt Osnabrück erworben worden, sodass Teile des Lokschuppens als Terminalgebäude genutzt werden können.

Für den dezentralen Standort OS-Nahne und den zentralen Standort am Güterbahnhof erfolgt zunächst eine Grobplanung in Form einer Flächendimensionierung. Die Flächenskizzen sind im Anhang dargestellt.

In einem ersten Schritt zur Detailplanung werden prinzipielle Lösungen für ein Fernbusterminal auf dem Gelände des Güterbahnhofs erarbeitet und zeichnerisch dargestellt. Da das Areal wie auch der Lokschuppen recht groß sind, gilt es in einem ersten Untersuchungsschritt zu prüfen welche prinzipiellen Lösungen für ein Fernbusterminal bestehen. Der gesamte Lokschuppen besitzt jedoch auch Gebäudeflächen, die in ihrer Ganzheit nicht für ein Busterminal benötigt werden.

Es können somit unterschiedliche Konzepte verfolgt werden:

- intensive Nutzung des Lokschuppens und der Innenflächen des Gebäudes,
- begrenzte Nutzung des Lokschuppens und nur Teilflächen südlich des Gebäudes,
- keine Nutzung des Lokschuppens und ausschließlich Nutzung von Randflächen des Areals.

Die verschiedenen Konzeptvarianten wurden mit der Stadt Osnabrück abgestimmt, da je nach Konzept eine unterschiedlich starke Nutzung des Ringlokschuppens durch andere Einrichtungen möglich ist. Es wurden entsprechend verschiedener Vorüberlegungen drei Konzeptskizzen erarbeitet und zeichnerisch dargestellt. Eine vierte Variante bezieht sich auf die Nutzung einer Fläche am östlichen Rand des Areals. Die Varianten werden nachfolgend kurz beschrieben und die jeweiligen Vor- und Nachteile aufgezeigt. Die Konzeptskizzen der Varianten befinden sich im Anhang.

7.1.1 Konzeptvariante 1

Kurzbeschreibung

Mit der Konzeptvariante 1 wird das Fernbusterminal im südlichen Bereich des Lokschuppens auf der sich im Besitz der Stadt befindlichen Teilfläche 1 positioniert. Die fünf Bussteige werden in östlicher Richtung und frontal zum Lokschuppen angeordnet. Auf diese Weise entsteht eine Aufenthaltsfläche für Fußgänger zwischen dem Gebäudebogen des Lokschuppens und den dazu gespiegelten Bussteigen. Östlich angrenzend an die Bussteige befindet

sich eine Bewegungsfläche für Busse, auf der nötige Rangiervorgänge erfolgen können. Die Anfahrt über die Planstraße A erfolgt südlich direkt an die Terminalfläche angrenzend. Zwischen der Ein- und Ausfahrt der Busse sind Flächen für Kurzzeitparkplätze (Kiss&Ride) und Taxiplätze vorgesehen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wird der Busbereich vom Parkplatzbereich durch Schranken getrennt.

Vorteile

Die Konzeptvariante 1 vereint verschiedene Vorteile miteinander. Die Anordnung der Bussteige gespiegelt zum Terminalgebäude hat einerseits kurze Wege aus dem Terminal zu den Bussen zur Folge und bietet andererseits eine gute Anbindung zur Planstraße A. Die Flächen für Kurzzeitparken und die Taxivorfahrt sind in dieser Variante gut integrierbar. Es besteht zudem die Möglichkeit Aufstell- und Parkflächen für Reisebusse nördlich der Bussteige anzulegen. Der gesamte südliche Gebäudeteil des Lokschuppens kann nach Bedarf als Abfertigungsgebäude genutzt werden.

Für die beschriebene Variante spricht zudem die Flächenverfügbarkeit. Der Erwerb der Teilflächen 2 und 3 ist nicht erforderlich.

Ein positiver Nebeneffekt ist darüber hinaus die Positionierung des Terminals an der optisch ansprechenderen Seite des Lokschuppens. Dies stellt einen angenehmen Begrüßungseffekt her und erhöht die Aufenthaltsqualität.

Nachteile

Den Vorteilen stehen eine Reihe von Nachteilen gegenüber, die in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Betrieblich ist negativ anzumerken, dass die Busse rückwärts die Bussteige verlassen müssen. Gestalterisch spricht insbesondere der große Flächenverbrauch auf der Innenfläche des Lokschuppens gegen die Lage. Werden zudem die Teilflächen 2 und 3 durch bebaut, reduziert sich die Wahrnehmung des Fernbusterminals deutlich.

Negativ zu bewerten ist ferner die schlechte Erreichbarkeit des Terminals von der Hamburger Straße aus.

7.1.2 Konzeptvariante 2

Kurzbeschreibung

Die Konzeptvariante 2 sieht eine weiter südliche Positionierung der fünf Bussteige vor. Damit ist eine direkte Anfahrt von der Planstraße A möglich. Die Bussteige befinden sich an der Längsseite des Lokschuppens in Schrägaufstellung, mit einer direkt daran angrenzenden Bewegungs- und Rangierfläche. Für das Fernbusterminal wird in diesem Fall die Teilfläche 3, die sich noch nicht im Besitz der Stadt befindet, zusätzlich zur Nutzung der Teilfläche 1 benötigt.

Vorteile

Das Fernbusterminal befindet sich in der Variante 2 im Vergleich zur Variante 1 weiter südlich. Dies hat insbesondere bezogen auf den Flächenverbrauch positive Folgen. Die Innenfläche des Lokschuppens bleibt weitgehend unberührt. Insgesamt ist das Terminal etwas kompakter angelegt. Die Ein- und Ausfahrt und die Anbindung an die Planstraße A kurz und direkt. Die zwischen Ein- und Ausfahrt positionierte Kurzzeitpark- und Taxivorfahrtsfläche ist ebenfalls kleiner dimensioniert. Darüber hinaus ist eine geringere Nutzung des Lokschuppens als Abfertigungsbereich vorgesehen.

Ergänzend sind zusätzliche Aufstellflächen für Reisebusse im Terminalbereich möglich. Es sind aber auch große Gestaltungsspielräume für eine anderweitige Nutzung des Lokschuppens und der Innenflächen vorhanden.

Nachteile

Lage und Position des Fernbusterminals sind in der Konzeptvariante 2 ähnlich schlecht von der Hamburger Straße aus zu erreichen. Die Lage zum Lokschuppen als Terminalgebäude ist darüber hinaus nicht optimal. Einerseits weil eine seitliche Überdachung am Lokschuppen nötig wäre und andererseits zusätzliche Zugangsmöglichkeiten zum Lokschuppen geschaffen werden müssen. Dies ist aus Gründen des Denkmalschutzes genauer zu prüfen.

7.1.3 Konzeptvariante 3

Kurzbeschreibung

In der Konzeptvariante 3 werden sowohl das Gebäude des Lokschuppens, als auch Innenfläche nicht durch das Fernbusterminal genutzt. Die Bussteige werden in Sägezahnaufstellung entlang der Planstraße A angeordnet. Die Versorgungs- und Abfertigungsgebäude werden in diesem Fall als Servicepavillons in direkter Nähe zu den Bussteigen positioniert, die genaue Positionierung ist in der Variante noch nicht erfolgt.

Vorteil

Die Vorteile der Variante 3 liegen insbesondere im betrieblichen Bereich und beim Flächenverbrauch. Durch die Anordnung der Bussteige ist eine einfache An- und Abfahrt möglich. Das Lokschuppenareal wird nahezu unberührt gelassen. Die Variante hat insgesamt geringe Kosten zur Folge, da Sanierungen des Lokschuppens nicht anfallen. Damit ist auch die Umsetzung im Vergleich zu den weiteren Varianten deutlich schneller möglich.

Nachteil

Mit der Positionierung der Bussteige entlang der Planstraße A werden die Fußwege für Fahrgäste länger. Insbesondere für Fahrgäste, die das Fernbusterminal aus Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof erreichen wollen. Zudem bleibt in der Konzeptvariante die Lage der Kurzzeitparkplätze und der Taxivorfahrt offen. Weitere Abstellmöglichkeiten für Reisebusse sind darüber hinaus nicht vorgesehen.

7.1.4 Konzeptvariante 4

Um weitere Nutzungen des Lokschuppens und der Innenflächen des Lokschuppens möglichst wenig zu beeinträchtigen sieht die Variante 4 eine Positionierung des Fernbusterminals im östlichen Bereich des Areals vor. Eine detaillierte Ausgestaltung des Terminals ist nicht erfolgt, sondern nur eine grobe Anordnung (siehe Flächendarstellung in Plan Variante 4).

Vorteil

Die Vorteile dieser Lösung sind insbesondere in den weiterhin bestehenden alternativen Nutzungsmöglichkeiten des Lokschuppens und der Innenflächen zu benennen. Es ist eine vollständige Nutzung des Lokschuppens durch Dritte möglich.

Darüber hinaus sind ähnlich der Möglichkeiten in den Varianten 1 und 2 und im Gegensatz zur Variante 3 die Taxivorfahrt und Flächen für Kurzzeitparken integrierbar.

Nachteil

Mit der Variante 4 werden die Auswirkungen auf den Lokschuppen und die dazugehörigen Flächen weitgehend vermieden. Als bedeutende Nachteile sind daher besonders die abseitige Lage und die Erreichbarkeit der Fläche zu nennen. Aus Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof sind weite Wege zum Fernbusterminal zurückzulegen.

7.2 Detailplanung der Vorzugsvariante

Die Abstimmung ergab, dass als Vorzugsvariante das Fernbusterminal nun an der Ostseite des Ringlokschuppens geplant werden soll, um die übrigen Flächen im Bereich des Ringlokschuppens, insbesondere die attraktive Freifläche im Innenraum, anderen Nutzungen zuführen zu können. Die Bussteige sollen demnach am östlichen Ende des Ringlokschuppens angeordnet werden und von der Planstraße aus über eine Stichstraße möglichst entlang des geplanten Rad- und Fußweges angefahren werden können.

Aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen und Gründen der sozialen Sicherheit wurde eine Ausrichtung der Bussteige zur Innenraumfläche des Ringlokschuppens gewählt (Konzeptskizze Vorzugsvariante siehe Anhang). Diese Ausrichtung bietet auch die Option, bei Bedarf die Anzahl der Bussteige Richtung Süden zu erweitern. Bei einer Ausrichtung der Bussteige entlang der Stirnwand des Ringlokschuppens wäre eine Erweiterung nur auf den Innenflächen des Ringlokschuppens möglich.

7.2.1 Lage und Erschließung

Wie in der Voruntersuchung ermittelt, sind fünf Bussteige für Fernbusse geplant. Die Bussteige werden direkt anschließend an den Ringlokschuppen angelegt. So kann der südöstliche

Teil des Gebäudes für Nutzungen, die im Zusammenhang mit dem Fernbushalt eingerichtet werden können, vorgesehen werden. Die Fernbusse stehen zur Innenraumfläche des Ringlokschuppens aufgereiht an den Bussteigen.

Erreicht werden die Bussteige über eine Stichstraße von der Planstraße aus (vgl. hierzu auch Lageplan zum Entwurfskonzept B-Plan 370 „ehemaliger Güterbahnhof“ im Anhang). Diese ist parallel zum geplanten Rad- und Fußweg angelegt. Die Stichstraße erfordert eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, um den Begegnungsfall Bus-Bus zu ermöglichen. Auf der westlichen Seite der Stichstraße ist ein mit ausreichender Beleuchtung auszustattender Gehweg von 2,50 m Breite vorgesehen, der um Taxistand und Gehweg herum führt.

Die Parktaschen sind parallel angeordnet und ermöglichen ein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Fernbusse (Konzeptskizze Vorzugsvariante mit Schleppkurvennachweis siehe Anhang).

7.2.2 Anlage der Bussteige

Die Bussteige haben aufgrund der Geometrie der Parktaschen eine Breite von 3 m am Anfang und 2,5 m am Ende. Somit ist ein bequemes und sichereres Öffnen der Kofferfächer möglich. Jeder Bussteig hat eine nutzbare Länge von 15 m, so dass auch die 3-Achs-Fahrzeuge halten können.

Für den barrierefreien Ausbau des Fernbus-Halts sind die Bussteige mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm über Straßenoberkante zu errichten. Auf der Ein- und Ausstiegsseite sollte für eine möglichst spaltfreie Anfahrt ein Abrundung der Bordsteinkante erfolgen (sog. Kasseler Bord).

Von den Bussteigen zum Terminalgebäude gibt es eine zusammenhängende und barrierefrei gestaltete Fußgängerfläche, so dass Reisende vom Terminalgebäude kommend niveaufrei die Bussteige erreichen können und die Fahrbahn nicht überschreiten müssen. Die Flächen bieten auch einen ausreichenden Aufenthaltsraum für wartende Fahrgäste außerhalb des Terminalgebäudes. Ein taktiles Leitsystem führt vom Terminalgebäude sowie vom Geh- und Fußweg (ggf. auch bereits vom geplanten Zugang Ost des Hauptbahnhofs) zu den einzelnen Bussteigen sowie zum Taxistand und zur Rampe zu den Kurzzeitparkplätzen. Gegebenenfalls kann das taktile Leitsystem auch über die Gehwegverbindung weiter zur Planstraße geführt werden.

Die Bussteige sind ausreichend zu beleuchten. Um die Fahrgäste und das Fahrpersonal beim Warten und beim Ein- und Ausstieg vor Regen zu schützen ist eine Überdachung vorgesehen. Diese kann an die Überdachung des Ringlokschuppens anschließen und die gleiche Neigung und Ausrichtung des Daches haben wie der Ringlokschuppen.

7.2.3 Ausstattungselemente des Fernbusterminals

Grundsätzliche Anforderungen an die Ausstattung von Fernbusstationen sind bereits in Kap. 3 dargestellt. Für den Standort auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs werden folgende Ausstattungselemente vorgeschlagen (differenziert in verkehrlich und betrieblich wichtige Elemente und weitergehende Ausstattungen).

Verkehrlich und betrieblich wichtige Ausstattungselemente

- Schrankenanlage an der Einfahrt: Die Schrankenanlage sichert die Einfahrt in das Busterminal, damit keine unbefugten Verkehrsteilnehmer (insbesondere Pkw-Fahrer, die die Fernbusstation zum Gepäckverladen ansteuern wollen) auf diese Verkehrsfläche fahren und damit den Betrieb des Fernbusterminals, insbesondere die rückwärtsfahrenden Busse, beeinträchtigen. Eine Langschleife vor der Einfahrt erfasst die Fahrzeuggröße (optional auch Videodetektion möglich) und öffnet nur bei einem Reisebus bzw. Lieferfahrzeug. Für die Ausfahrt ist nur eine einfache Erfassungsschleife notwendig, so dass für jedes ausfahrende Fahrzeug die Schranke geöffnet wird.
- Anzeigetafel oder Monitor am Bussteig: Vor jeder Bustasche steht eine Anzeigetafel für ankommende bzw. abfahrende Reisebusse, die zum Wartebereich ausgerichtet ist. Auf der Rückseite kann groß die Parkposition angezeigt werden, so dass sie vom Busfahrer bei der Einfahrt gut erkannt werden kann.
- Sitzmöglichkeiten und Abfallbehälter auf der Aufenthaltsfläche: Sitzmöglichkeiten sollten für Reisende auch außerhalb des Terminalgebäudes angeboten werden. Sollte auf ein Terminalgebäude bzw. auf einen Warteraum verzichtet werden, sollte die Anzahl der Sitzmöglichkeiten entsprechend erhöht werden.
- Abschirmung zwischen der Wartefläche an den Bussteigen und der Freifläche vor dem Ringlokschuppen: Hier ist der Bau einer Glaswand denkbar, die eine Lärmschutzfunktion übernimmt (die an- und abfahrenden Busse werden aufgrund der kurzen Aufenthaltszeiten den Motor in der Regel laufen lassen, so dass es hier zu Lärmbelästigungen kommen kann) und gleichzeitig einen Witterungsschutz für die Wartefläche darstellt. Durch eine optische Gestaltung der Glaswand kann das Ensemble des Ringlokschuppens weiter Richtung Süden fortgesetzt werden bzw. auch anders künstlerisch gestaltet werden.
- Zum Schutz der Fahrgäste und Fußgänger, die von den Bussteigen auf die Verkehrs- und Wendefläche der Busse treten könnten, können Geländer an der Gehwegfläche am Terminalgebäude installiert werden, die den Zutritt auf die Verkehrsfläche verhindern sollen.

Weitergehende Ausstattungselemente

- Parkpositionsanzeige an der Einfahrt: Die Belegung der Bussteige kann starr nach dem Fahrplan und Belegungsplan erfolgen. Damit ist jeder An- bzw. Abfahrt ein fester Bussteig zugeordnet. Diese Information kann den Fahrgästen sowie dem Fahrpersonal bereits im Vorfeld zur Verfügung gestellt werden bzw. ist Bestandteil der Fahr-

gastinformation an der Fernbusstation. Nachteil dieser Lösung ist, dass bei Verspätungen oder kurzfristig hinzukommenden An- und Abfahrten flexible Änderungen der Bussteigbelegungen nur abweichend von den bereits veröffentlichten Informationen vorgenommen werden können. Eine Alternative ist daher (insbesondere bei einer Bewirtschaftung des Fernbusterminals mit Personal in einer Leitstelle) die flexible Zuordnung der Bussteige für die ankommenden Busse. Diese Zuordnung für eine freie Halteposition kann elektronisch dem Busfahrer über eine entsprechende Parkpositionsanzeige bei der Einfahrt gegeben werden. Die Fahrgäste erhalten diese Information über die Anzeigetafel am Bussteig bzw. im Wartebereich.

Weitere Ausstattungselemente im Umfeld der Fernbusstation

Unter ergänzender Ausstattung werden Einrichtungen gesehen, die das Fernbusterminal sinnvoll im näheren Umfeld ergänzen. Hierzu zählen der Taxistand und der Kurzzeitparkplatz, die beide südlich an das Fernbusterminal anschließen, sowie Fahrradabstellanlagen.

Der Taxistand schließt direkt an den Fußgängerbereich des Fernbusterminals an, so dass von hier auf kurzem Wege die Bussteige zu erreichen sind bzw. bei Ankunft erreicht werden. Hier können ca. vier bis fünf Taxis halten.

Der Kurzzeitparkplatz bietet für zehn Pkw Abstellmöglichkeiten, worunter ein Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen reserviert ist. Über eine Gehwegabsenkung können Rollstuhlfahrer bzw. Personen mit Rollatoren die Bussteige barrierefrei erreichen.

Der Taxistand wie auch die Kurzzeitparkplätze können auch an der Planstraße untergebracht werden. Da allerdings vor der Schranke eine Wendemöglichkeit für Falschfahrer benötigt wird, bietet es sich an, die Wendestelle als kleinen Parkplatz auszugestalten. Prinzipiell stellt der Parkplatz auch eine Erweiterungsfläche dar, sollte ein größerer Bedarf an Buspositionen (oder Pkw-Stellplätzen z. B. für weitere Nutzungen im Gebäude des Ringlockschuppens) entstehen. Eine Verlagerung von Pkw-Parkständen und Taxistand lässt sich leichter realisieren als weitere Bussteige an anderer Stelle.

Auch wenn nur eine geringe Anzahl an Radfahrern im Zu- und Abgang zum Fernbusterminal erwartet wird, ist östlich des Terminalgebäudes eine Fahrradabstellanlage vorgesehen.

Als weitere Ausstattung kann eine Ablasstelle für das Schmutzwasser aus den Reisebussen vorgesehen werden. Aus geruchstechnischen Gründen wird hierfür die Freifläche südlich des Kurzzeitparkplatzes als möglicher Standort vorgeschlagen (zeichnerisch nicht dargestellt). Nach Rücksprache mit dem Bundesverband der Omnibusunternehmen (bdo) sind die derzeit im Einsatz befindlichen Reisebusse noch nicht hinreichend für den Fernbuseinsatz ausgestattet, sodass ein häufigerer Bedarf nach Schmutzwasserentleerung der Bordtoiletten besteht.

Je nach Serviceumfang im Terminalgebäude steht im nordöstlichen Bereich eine Fläche zur Verfügung, die optional als Lieferbereich eingerichtet werden könnte.

Mögliche Ausstattungselemente im Terminalgebäude

Als Terminalgebäude kann der südöstliche Bereich des Ringlokschuppens genutzt werden. Das Terminalgebäude hat einen Zugang auf der Ostseite und ist so auf kurzem Wege vom östlich gelegenen Geh- und Radweg erreichbar. Vom Warteraum aus wird ein direkter Zugang zu den Bussteigen vorgeschlagen. Die Lage des Ausgangs ist im Bereich einer bestehenden Tür geplant, die Lage ist variabel. Einen dritten Ein- und Ausgang (optional) wird zum Innenhof des Ringlokschuppens vorgeschlagen, sodass hierrüber andere Einrichtungen im Ringlokschuppen erreicht werden können. Ferner kann auf diese Weise der Zugang zum Innenhof vom Geh- und Radweg hergestellt werden, da die vorgesehene Glaswand an der westlichen Seite der Bushalte, die aus Lärmschutzgründen und als Witterungsschutz für sinnvoll erachtet wird, den direkten Zugang zum Innenhof in diesem Bereich nicht ermöglicht.

Im Terminalgebäude sollten folgende Einrichtungen untergebracht werden:

- Toilettenanlagen: Die Toiletten sollten bewirtschaftet werden, damit unerwünschtes Publikum abgehalten wird. In diesem Fall wird ein Vorraum zu den Toiletten benötigt. Ebenso ist eine Behindertentoilette (ca. 4 m²) vorzusehen. Für die Toilettenanlage wird eine Fläche von mindestens 65 m² benötigt.
- Warteraum: ca. 30 m² mit Sitzmöglichkeiten, Anzeigetafel(n) oder Monitore zu Ankunftszeiten und Abfahrtszeiten der Busse.
- Bistro / Versorgungsstand (optional): Zur Versorgung der Reisenden mit Reisebedarf kann ein Bistro oder Verkaufsstand (ca. 50 m²) eingerichtet bzw. Getränke- und Snackautomaten aufgestellt werden. Je nach weiteren Nutzungen auf dem Areal kann hier ggf. auch ein größeres Cafe entstehen, um die anderen Einrichtungen mit zu versorgen.
- Service/Verkaufsbüros: Je nach Betreibermodell kann Bedarf für Verkaufs- oder Servicebüros (ca. 20 - 60 m²) bestehen. Optional besteht die Möglichkeit, dass sich an der Stelle ein Reisebüro ansiedelt. Gibt es einen Betreiber für die Anlage, der vor Ort Personalbedarf hat, können hier auch Büroflächen vorgesehen werden, in denen z. B. auch die Betriebszentrale für das Terminal untergebracht werden kann. Alternativ ist auch die Installation von Fahrkartenautomaten an dieser Stelle denkbar.

Insgesamt wird der Flächenbedarf im Terminalgebäude auf ca. 260 m² geschätzt. Es erscheint sinnvoll, vollständige Segmente des Ringlokschuppens zu nutzen (Stützen). Aus den vorliegenden Plänen wurde ein Lokschuppensegment (Unterstellposition für eine Lok) mit einer Breite an der Innenfront mit ca. 4,2 m bzw. das letzte Segment mit ca. 5,5 m abgeschätzt. Im Plan ist ein Busterminalbereich mit vier Ringlokschuppensegmenten dargestellt, um die erforderlichen Serviceeinrichtungen unterzubringen.

■ **Tabelle 15: Platzbedarf Terminalgebäude**

Innenbereich	Ansatz in m ²	Anmerkung
Kiosk/ Bistro	50	
Wartehalle	30	20 Sitzplätze
Ruheraum Busfahrer	20	Getränkeautomat, Tisch, Stühle

Büro Betreiber	20	
Büros	40	
Infotafeln	2	
Toilette	65	Mit Zugangsbeschränkung
Behindertentoilette	4	Je Kabine
Müllraum	10	
Lagerfläche	10	
Summe	259	

Die Lokschiementore sollten durch großzügige Fensterfronten ersetzt werden, um im Innern des Terminalgebäudes eine natürliche Beleuchtung zu erhalten.

7.3 Betriebsablauf

Wie bereits bei den weitergehenden Ausstattungsmerkmalen dargestellt kann die Belegung der Bussteige bei entsprechenden Voraussetzungen flexibel anhand der tatsächlichen Betriebs- und Fahrplanlage zugeordnet werden.

Für den Betriebsablauf ist dabei zu unterscheiden, ob es einen Betreiber für das Fernbusterminal gibt, der eine flexible (und damit auch kurzfristige) Belegung der Bussteige vornehmen kann, oder nicht. Bei beiden Betriebsformen sind im Vorfeld des Betriebs die Abfahrtslots (Zeitfenster für die An- und bzw. Abfahrten) unter Annahme eines störungsfreien Betriebs mit gewissen Zeitpuffern festzulegen, um zumindest kleinere Fahrplanabweichungen berücksichtigen zu können. Bei Störungen und damit Verspätungen im Betriebsablauf kann ein Betreiber dann flexibel reagieren.

7.3.1 Betriebsablauf mit Betreiber für das Fernbusterminal

Vor Ankunft des Reisebusses wird auf Grundlage der aktuellen Verkehrslage am Terminal ein Halteplatz vergeben und die entsprechende Information auf der Parkpositionsanzeige sowie auf den An- bzw. Abfahrtstafeln angezeigt. Ebenso können veränderte Abfahrtszeiten und aktuelle Verspätungslagen angezeigt werden. Prinzipiell ist es auch möglich, die Informationen im Internet anzuzeigen.

Eine entsprechende flexible Zuordnung der Bussteige erfolgt zum Beispiel an den Fernbusterminals in Hamburg und Berlin.

- Die Anfahrt zum Fernbusterminal erfolgt über die Planstraße aus Richtung Westen.
- Die Fernbusse biegen von der Planstraße zum Fernbusterminal in die Stichstraße ein. An der Schranke wird die Halteposition angezeigt. Sind alle Positionen belegt, kann

durch den Betreiber die Einfahrt an der Schranke blockiert werden, um eine Belegung der Rangierfläche zu vermeiden.

- Ist eine freie Position vorhanden, öffnet die Schranke automatisch bei Erkennung eines großen Fahrzeuges auf der Erfassungsschleife.
- Der Reisebus fährt in die zugewiesene Halteposition vorwärts ein. Bei Reisebussen aus Ländern mit Linksverkehr können diese den Bordstein auf der linken Seite nutzen um den Fahrgästen ein sicheres Aussteigen zu ermöglichen.
- Nach Halt der Fernbusse können der Fahrgastwechsel sowie die Gepäckverladung erfolgen.
- Für zusteigende Gäste zeigt eine elektronische Anzeigentafel Abfahrtszeit, Linie und Halteposition an. Diese Information wird auch auf den Anzeigentafeln an den Bussteigen angezeigt, damit Reisende leicht ihren Fernbus finden.
- Die Abfahrt erfolgt durch Rückwärtsfahrt auf die Bewegungsfläche vor den Bussteigen, sodass vorwärts über die Stichstraße wieder ausgefahren werden kann. Die Rückwärts-Ausfahrt aus den Bussteigen kann elektronisch überwacht werden und durch Warnleuchten in der Fahrbahn angezeigt werden (Beispiel ZOB Hamburg).
- Bei Annäherung an die Schranke öffnet diese automatisch. Die Erfassung erfolgt automatisch über eine Anforderungsschleife in der Fahrbahn.
- Der Reisebus fährt über die Stichstraße zurück zur Planstraße und weiter in Richtung Ziel.

7.3.2 Betriebsablauf ohne Betreiber für das Fernbusterminal

Falls es keinen Betreiber für das Fernbusterminal gibt bzw. eine kurzfristige Disposition der Belegung der Bussteige nicht erfolgen kann, kann entweder auf der Grundlage des Sollfahrplans eine feste Haltestelle für eine bestimmte Fernbuslinie bzw. bestimmte Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten vergeben werden. Die An- und Abfahrten werden über Aushänge angezeigt. Bei Verspätungen oder sonstigen Störungen muss sich dann das Fahrpersonal ggf. einen anderen Bussteig suchen, wenn der nach dem Sollfahrplan festgelegte noch besetzt sein sollte.

- Die Anfahrt erfolgt wie zuvor beschrieben.
- Nach Öffnung der Schranken sucht sich der Bus die festgelegte bzw. eine freie Halteposition, in die er zum Fahrgastwechsel einfährt. Durch einen Ein- und Auszählvorgang an den Schleifen kann die Belegung des Fernbusterminals überwacht und die Einfahrt weiterer Fernbusse gesteuert werden. Allerdings ist eine regelmäßige Funktionsprüfung erforderlich, um einen geregelten Betrieb aufrecht zu erhalten.
- Reisende suchen sich bei mehreren Abfahrten gleichzeitig ihren Fernbus an einem der Bussteige.
- Die Ausfahrt erfolgt wie bereits oben beschrieben.

7.4 Betreibermodelle

Für ein Fernbusterminal gibt es verschiedene Betreibermodelle:

- Betreibergesellschaft als unabhängiges Unternehmen,
- Betrieb durch eines der lokalen oder regionalen ÖPNV-Unternehmen,
- Betrieb durch einen bereits am Ort aktiven Parkhaus- und Parkplatzbetreiber,
- Betrieb über die Stadtverwaltung.

Da das Fernbusterminal nicht sehr groß ist, wird eine eigene Betreibergesellschaft eher unwahrscheinlich sein, da in diesem Falle ein wirtschaftlicher Betrieb nur schwer zu erreichen ist. Es ist daher naheliegend, dass andere bereits am Ort aktive und mit Personal prä-sente Unternehmen das Fernbusterminal mit betreiben. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass Service und Dienstleistungen für den Reisenden sowie der Betrieb des Fernbusterminals in einer Hand liegen.

Aufgaben eines Betreibers für das Fernbusterminal sind zum Beispiel die Überwachung und Vergabe von Abfahrzeiten sowie die Überwachung der Anlage bezüglich Verkehrssicherheit, Sauberkeit und Winterdienst. Schließlich sollte auch ein Schlichter bei Streitigkeiten zwischen den Fernbuslinienbetreibern zur Verfügung stehen.

Über Nutzungsgebühren können die Kosten für Pflege, Instandhaltung und Winterdienst abgedeckt werden.

Beispiele für Betreibermodelle sind derzeit

- die ZOB Hamburg GmbH, die die Fernbusstation Hamburg in der Nähe des Hauptbahnhofs betreibt (Hauptgesellschafter ist die Hamburger Hochbahn AG, weitere Gesellschafter sind die Hamburger Busunternehmen, die Autokraft der Deutschen Bahn AG, der Omnibusverband Nord und die Tourismuszentrale Hamburg),
- die Rot Kreuz Betriebe (eine Abteilung des Münchner Roten Kreuzes, in der sämtliche gewerbliche Aktivitäten, vor allem die Parkraumbewirtschaftung, geführt sind) für den Betrieb des ZOB München sowie
- die Internationale Omnibusbahnhof Betreibergesellschaft mbH für den ZOB in Berlin, einer Tochtergesellschaft der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Aktuell hat die Deutsche Bahn AG mitgeteilt, dass sie den Fernbushalt am ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe ab Mitte 2014 bewirtschaften wird.

7.5 Grobkostenschätzung

Für die Errichtung des Fernbusterminals werden in einer Grobabschätzung folgende Kosten ermittelt:

■ **Tabelle 16: Grobkostenschätzung**

Fläche	Einheit	Menge	Einheitspreis	Gesamtpreis
			[€]	[€]
Straßen- und Gehwegbau				
Fahrbahn, Zufahrt und Terminal (incl. Entwässerung)	m ²	1594	150,00	239.100,00
Kurzzeitparkplatz / Taxistand	m ²	551	100,00	55.100,00
Fußweg entlang der Stichstraße	m ²	306	80,00	24.480,00
Fußgängerbereich im Busterminal	m ²	680	65,00	44.200,00
Sicherheitsstreifen	m ²	106	50,00	5.300,00
Fahrbahnmarkierung (incl. Piktogramm)	m ²	50	8,00	400,00
Abstellanlagen Fahrräder	m ²	20	50,00	1.000,00
Summe Straße und Gehweg				369.580,00
Sonstige Ausstattung				
Parkpositionsanzeige an der Einfahrt (incl. Rechner und Anschlüsse)	Stck	1	20.000,00	20.000,00
Anzeigetafel am Bussteig (incl. Rechner und Anschlüsse)	Stck	5	7.500,00	37.500,00
Schrankenanlage (incl. Schleifen)	Stck	1	9.000,00	9.000,00
Glaswand (35 m x 4,5 m)	m ²	157,5	600,00	94.500,00
Fahrradbügel	Stck	10	180,00	1.800,00
Sitzbänke (Außenbereich)	Stck	8	600,00	4.800,00
Parkscheinautomat	Stck	1	1.750,00	1.750,00
Summe sonstige Ausstattung				169.350,00
Grünflächen				
Grünflächen (ohne Baumpflanzungen)	m ²	285	50,00	14.250,00
Summe Grünfläche				14.250,00
Zwischensumme				553.180,00
Beleuchtung				
Beleuchtung				30.000,00
Ingenieurleistungen				
Ingenieurleistungen				56.820,00

Summe gesamt				640.000,00
---------------------	--	--	--	-------------------

Da unklar ist, ob es Serviceeinrichtungen innerhalb des Gebäudes gibt, die eine häufige Anlieferung auf eigener Fläche benötigen, wurde diese Fläche optional aufgenommen. Daher wurde die Fläche für die Anlieferung als Grünfläche behandelt und nicht beim Straßenbau berücksichtigt. Es erfolgt daher auch keine Berücksichtigung in der Kostenabschätzung. Nicht enthalten sind in dieser Abschätzung Kosten für die Dachkonstruktion, den Umbau bzw. die Sanierung und Herrichtung des Terminalgebäudes sowie die Bodensanierung (ggf. Kontaminierung).

8 Anhang

- Übersicht der genehmigten Abfahrten internationaler Fernbuslinien in Osnabrück
- Vergleich verschiedener Fernbus-Stationen in Deutschland (Anzahl Abfahrten, Lage, Entfernung Innenstadt, Verknüpfung, Ausstattung, Betreiber)
- Flächendimensionierung für den dezentralen Standort OS-Nahne und den zentralen Standort am Güterbahnhof
- Konzeptskizzen Vorzugsvariante auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs
- Variantenbetrachtung der weiteren Standortalternativen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs

■ **Tabelle 17: Übersicht der genehmigten Abfahrten internationaler Fernbuslinien in Osnabrück**

Ab / An	Verkehrstage	von	nach	Unternehmen	Gültig bis
02:00	Di, Do, Sa	Bremen	Ugento (IT)	Silvana Tours.	30.09.2014
02:25	Mo-So	Paris (FR)	Gdansk (PL)	Fa. "Becker Reisen Anna Dreschler", Rybno, PL	30.03.2014
03:20	Mo-So	Chelm, Nisko (PL)	Paris (FR)	Fa. Jerzy - MADELTRANS, Pogorska Wola	13.06.2018
03:30	Do-Fr	Gomel (BY)	Köln	E. Becker Bus GmbH. Visit Line GmbH. SODO Visit Tour	14.05.2015
04:15	Mo-So	Paris (FR)	Warsawa (PL)	Fa. "Becker Reisen Anna Dreschler", Rybno, PL	26.07.2015
05:30	Mo-So	Suwalki (PL)	Brühl	Sindbad - Reisen GmbH, Brühl.	20.06.2018
05:40	Mo-So	Selenokumsk (RU)	Euskirchen	Fa. Inter-Bus Russische Linien GmbH, Friedrichshafen. Fa. KVN, Braunschweig	20.09.2014
06:15	Mo-So	Hamburg	Prizren (KOS)	Fa. Deva-Tours	30.09.2015
06:30	Mo-So	Aachen	Prochladny (RU)	Fa. Alexander Bürkle GmbH, Swisttal. Fa. Bellintours, Minsk/BY. Fa. 000 Solnetschnij Express, Widnoe/RUS	07.09.2016
06:45	Mo-So	Olstyn (PL)	Aachen	A.T Zawadzkie. Biacomex S.A. Deutsche Touring GmbH. PO PXS Warnia. Tpurung Polska. Veolia - Eurolines Polska.	20.05.2015
07:00	Mo-So	Olsztyn (PL)	Brüssel (BE)	Cairing GmbH, Ittenhausen.	13.10.2014
07:00	Mo-So	Gizycko (PL)	Breda (NL)	Fa. Biacomex S.A., Bialyslok, PL	02.12.2014
07:00	Mo-So	Warsawa (PL)	Aachen	Fa. UZTP "Eurotrans" Sp.z.o.o, Warsawa	01.12.2015
07:00	Mo-So	Bremen	Constanta (RO)	ROALTASSIB TOURS GmbH,	15.12.2016

Ab / An	Verkehrstage	von	nach	Unternehmen	Gültig bis
				Oedheim	
07:15	Mo-So	Bonn	Sumy (UA)	Fa. Kijgrand, Dortmund. Fa. Shevchenko, Kiev	23.02.2014
07:30	?	Hamburg	La Manga (ES)	Willms Reisen Touristik	30.07.2015
08:00	Mo-So	Hamburg	Portugal (PT)	Fa. Societrans, Pazos, ES	15.08.2018
08:15	Mo-So	Pforzheim	Kerc, Kerz (UA)	Kraft Reisen GmbH, Karlsbad. Winew GmbH, Kiev	28.02.2013
08:15	Mo-So	Prezemysl (PL)	Bonn	Sindbad - Reisen GmbH, Brühl.	21.01.2015
08:15	Mo-So	Prezemysl (PL)	Aachen	Fa. UZTP "Eurotrans" Sp.z.o.o, Warsawa	11.05.2014
08:15	Mo-So	Prezemysl (PL)	Vlissingen (NL)	Fa. UZTP "Eurotrans" Sp.z.o.o, Warsawa	22.03.2016
08:15	Do, Sa	Hamburg	Portugal (PT)	Fa. Internorte	03.10.2015
08:30	Mo	Köln	Gomel (BY)	E. Becker Bus GmbH. Visit Line GmbH. SODO Visit Tour	14.05.2015
08:30	Mo-So	Prezemysl (PL)	Hurth	Prycratne Biuro Podrozy "Sindbad", Opole, PL	24.11.2014
08:30	Mo-Sa	Hamburg	Pontevedra (ES)	ALSA Intenacional, S.L.	13.07.2015
09:00	Mo-So*	Münster	Peje, Pec (KOS)	Deutsche Touring GmbH. Eurolines Kosovo sh. p.k	18.01.2017
09:00	Mo-So	Bordeaux (FR)	Hamburg	Eurolines France . DTG. Bex.	15.07.2015
09:04	Mo-So	Swisstal	Krasnodon (UA)	KVN Internationaler Linienverkehr GmbH, Braunschweig. Euroclub Busreisen GmbH, Köln. TOV Euroclub, Kiev	19.05.2016
09:10	Sa	Gelsenkirchen	Kolobrzeg	Fa. PTHU "Podroznik" Janusz Bucki, Koloberg	10.07.2018
09:30	Mo-So	Aachen	Grozny (RU)	KVN Internationaler Linienverkehr GmbH, Braunschweig. OAO Tbilissopje GATP, RUS	10.02.2017
09:30	Mo-So	Köln	Kherson (UA)	Fa. Resiebüro Kijgrand, Dortmund. Fa. LATP 14632, Lviv/UA	02.09.2017
09:30	Di, Sa	Köln	Gomel (BY)	E. Becker Bus GmbH. Visit Line GmbH. SODO Visit Tour	14.05.2015
09:30	Mo-So	Kielce (PL)	Aachen	A.T. Zawadskie	10.09.2014
10:00	Do, Fr	Bremen	Podgorica (ME)	Fa. "Dragana Jankovis", Hamburg. D.o.o. "Euro Suntic" B. Polje, Berane, ME	14.12.2015
10:30	Mo-So	Saratov (RU)	Karlsruhe	Fa. Bellintours, Minsk/BY. Fa. Sonetschnye Exspress	03.09.2014
10:30	Mi, So	Köln	Gomel (BY)	E. Becker Bus GmbH. Visit Line	14.05.2015

Ab / An	Verkehrstage	von	nach	Unternehmen	Gültig bis
				GmbH. SODO Visit Tour	
11:00	Mo-So	Duisburg	Chernowzy (UA)	Ukraina International Touristik und Transport GmbH. Fa. 000 "Kolumb-Plus", Kiew	31.03.2017
11:30	Mo-So	Grozny (RU)	Aachen	KVN Internationaler Linienverkehr GmbH, Braunschweig. OAO Tbilissopje GATP, RUS	10.02.2017
11:30	Mo-So*	Peje, Pec (KOS)	Münster	Deutsche Touring GmbH. Eurolines Kosovo sh. p.k	18.01.2017
12:00	Mo-So	Kherson (UA)	Köln	Fa. Resiebüro Kijgrand, Dortmund. Fa. LATP 14632, Lviv/UA	02.09.2017
12:00	Do, Fr	Bremerhaven	Negotin (RS)	Deutsche Touring. Belontrans	01.06.2015
12:10	Di, Mi, Do, Sa	Hagen	Chisinau (MD)	Ukraina International Touristik und Transport GmbH. Ledianta Tur SRL, Chisinau	11.05.2015
12:15	Di, Do, Sa, So	Groningen (NL)	Falticeni (RO)	Fa. SC Romfour Tur SRL, Falticeni, RO	12.07.2018
12:20	Mo-So	Euskirchen	Selenokumsk (RU)	Fa. Inter-Bus Russische Linien GmbH, Friedrichshafen. Fa. KVN, Braunschweig	20.09.2014
12:40	Mo-So	Krasnodon (UA)	Swisstal	KVN Internationaler Linienverkehr GmbH, Braunschweig. Euroclub Busreisen GmbH, Köln. TOV Euroclub, Kiev	19.05.2016
13:00	Mo-So	Rennes (FR)	Hamburg	Eurolines France . DTG.	09.10.2017
13:05	Mo-So	Prochladny (RU)	Aachen	Fa. Alexander Bürkle GmbH, Swisttal. Fa. Bellintours, Minsk/BY. Fa. 000 Solnetschnij Express, Widnoe/RUS	07.09.2016
13:15	Mo-So	Tutin (SR)	Flensburg	Schmetterling Reisen, Obertrubach. "Transport Peronis" doo, Beograd. "Garo Reisen" doo Novi Pazar, SR	28.02.2017
13:30	Do, Fr	Köln	Gomel (BY)	E. Becker Bus GmbH. Visit Line GmbH. SODO Visit Tour	14.05.2015
13:30	Mi, Fr, So	Berlin	Rotterdam (NL)	Eurolines Nederland B.V.	12.03.2019
13:45	Mo, Do, Sa	Rotterdam (NL)	Berlin	Eurolines Nederland B.V.	12.03.2019
14:00	Mo, Do	Flensburg	Novi Pazar (RS)	"Lens" doo Francuska 61-65, Beograd, SR. Schmetterling Reisen, Obertrubach	31.08.2015
14:00	Mo-So	Hamburg	Rennes (FR)	Eurolines France . DTG.	09.10.2017
14:05	Mo, Mi, Do, So*	Riga (LV)	Bonn	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES	04.06.2014

Ab / An	Verkehrstage	von	nach	Unternehmen	Gültig bis
				ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	
14:05	Fr, So	Riga (LV)	Münster	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	04.06.2014
14:05	Di, Mi*	Riga (LV)	Bonn	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	04.06.2014
14:10	Di, Fr, So	Riga (LV)	Rotterdam (NL)	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	27.06.2014
14:20	Mo, Mi, Sa	Rotterdam (NL)	Riga (LV)	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	27.06.2014
14:30	Mo-So	Prizren (KOS)	Hamburg	Fa. Deva-Tours	30.09.2015
14:45	Mo-So	Sumy (UA)	Bonn	Fa. Kijgrand, Dortmund. Fa. Shevchenko, Kiew	23.02.2014
14:50	Mo, Di, Do, Fr*	Bonn	Riga (LV)	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	04.06.2014
14:50	Mo, Sa	Münster	Riga (LV)	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	04.06.2014
14:50	Mi, Do*	Bonn	Riga (LV)	SIA "NORM-A". UAB "Transinesta". ECOLINES ESTONIA OÜ. "ECOLINES-POLSKA" Sp.zo.o	04.06.2014
15:15	Do, So	Negotin (RS)	Bremerhaven	Deutsche Touring, Belontrans	01.06.2015
15:30	Mo-So	Brüssel (BE)	Olsztyn (PL)	Cairing GmbH, Ittenhausen.	13.10.2014
15:30	Mo, Mi, Fr, Sa	Falticeni (RO)	Groningen (NL)	Fa. SC Romfour Tur SRL, Falticeni, RO	12.07.2018
16:05	Di, Do, Fr, So	Chisinau (MD)	Hagen	Ukraina International Touristik und Transport GmbH. Lediana Tur SRL, Chisinau	11.05.2015
16:30	Mo-So	Gomel (BY)	Köln	E. Becker Bus GmbH. Visit Line GmbH. SODO Visit Tour	14.05.2015
16:30	Do, So	Podgorica (ME)	Bremen	Fa. "Dragana Jankovis", Hamburg. D.o.o. "Euro Suntic" B. Polje, Berane, ME	14.12.2015

Ab / An	Verkehrstage	von	nach	Unternehmen	Gültig bis
17:00	Mo-So	Flensburg	Tutin (SR)	Schmetterling Reisen, Obertrubach. "Transport Peronis" doo, Beograd. "Garo Reisen" doo Novi Pazar, SR	28.02.2017
17:30	Mo-So	Karlsruhe	Saratov (RU)	Fa. Bellintours, Minsk/BY. Fa. Sonetschnye Express	03.09.2014
18:00	Mo-So	Chernowzy (UA)	Duisburg	Ukraina International Touristik und Transport GmbH. Fa. 000 "Kolumb-Plus", Kiew	31.03.2017
18:00	Mo-So	Brüssel (BE)	Warsawa (PL)	Fa. PKS Sokolow S.A.	14.05.2014
18:10	Mi, Fr, So	Ugento (IT)	Bremen	Silvana Tours.	30.09.2014
18:20	Mo-So	Kerc (UA)	Pforzheim	Kraft Reisen GmbH, Karlsbad. Winew GmbH, Kiev	28.02.2013
18:30	Do, So	Novi Pazar (RS)	Flensburg	"Lens" doo Francuska 61-65, Beograd, SR. Schmetterling Reisen, Obertrubach	31.08.2015
18:30	Mo-So	Aachen	Prezemysl (PL)	Fa. UZTP "Eurotrans" Sp.z.o.o, Warsawa	11.05.2014
18:45	Mo-So	Vlissingen (NL)	Prezemysl (PL)	Fa. UZTP "Eurotrans" Sp.z.o.o, Warsawa	22.03.2016
18:45	Mo-So	Hamburg	Bordeaux (FR)	Eurolines France . DTG. Bex.	15.07.2015
19:00	Mo-So	Breda (NL)	Gizycko (PL)	Fa. Biacomex S.A., Bialyslok, PL	02.12.2014
19:15	Mo-So	Bonn	Prezemysl (PL)	Sindbad - Reisen GmbH, Brühl.	21.01.2015
19:15	Mo-So	Hurth	Prezemysl (PL)	Prycratne Biuro Podrozy "Sindbad", Opole, PL	24.11.2014
19:20	So	Kolobrzeg	Gelsenkirchen	Fa. PTHU "Podroznik" Janusz Bucki, Koloberg	10.07.2018
19:30	Mo-Sa	Pontevedra (ES)	Hamburg	ALSA Intetnacional, S.L.	13.07.2015
19:45	Mo-So	Constanta (RO)	Bremen	ROALTASSIB TOURS GmbH, Oedheim	15.12.2016
19:45	Do, Mo	Portugal (PT)	Hamburg	Fa. Internorte	03.10.2015
20:00	Mo-So	Aachen	Olstyn (PL)	A.T Zawadzkie. Biacomex S.A. Deutsche Touring GmbH. PO PXS Warnia. Tpuring Polska. Veolia - Eurolines Polska.	20.05.2015
20:00	Mo-So	Aachen	Kielce (PL)	A.T. Zawadskie	10.09.2014
20:00	Mo-So	Portugal (PT)	Hamburg	Fa. Societrans, Pazos, ES	15.08.2018
20:15	Mo-So	Aachen	Warsawa (PL)	Fa. UZTP "Eurotrans" Sp.z.o.o, Warsawa	01.12.2015
20:30	?	La Manga (ES)	Hamburg	Willms Reisen Touristik	30.07.2015
22:20	Mo-So	Paris (FR)	Chelm, Nisko	Fa. Jerzy - MADELTRANS,	13.06.2018

Ab / An	Verkehrstage	von	nach	Unternehmen	Gültig bis
			(PL)	Pogorska Wola	
22:30	Mo-So	Brühl	Suwalki (PL)	Sindbad - Reisen GmbH, Brühl.	20.06.2018
22:40	Mo-So	Warsawa (PL)	Paris (FR)	Fa. "Becker Reisen Anna Dreschler", Rybno, PL	26.07.2015
23:45	Mo-So	Gdansk (PL)	Paris (FR)	Fa. "Becker Reisen Anna Dreschler", Rybno, PL	30.03.2014
23:45	Mo-So	Warsawa (PL)	Brüssel (BE)	Fa. PKS Sokolow S.A.	14.05.2014

Quelle: Auswertung der Genehmigungsanträge der internationalen Fernbuslinien mit Halt in Osnabrück der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Stand Februar 2014

■ **Tabelle 18: Vergleich verschiedener Fernbus-Stationen in Deutschland (Anzahl Abfahrten, Lage, Entfernung Innenstadt, Verknüpfung, Ausstattung, Betreiber)**

Stadtname	Einwohner (gerundet)	Fernbusabfahrten pro Tag national (Schätzung)			Lage Fernbushaltestelle			Entfernung Innen- stadt – Autobahn (km)	Verknüpfung			Ausstattung				Betreiber (falls bekannt)
		<10	10-20	>20	Hbf./ZOB	zentral	Stadttrand/ Autobahn		Schiene	Straßenbahn	Stadtbus	Keine/ Minimal	Standard	gehoben	In Bhf. integriert	
Kassel I*	193.000		X		X			6	X	X	X	X			X	
Kassel II**	193.000	X					X	0,5		X		X				
Saarbrücken***	177.000		X			X		3			X		X + Toilette			Q-Park
Oldenburg****	159.000			X	X			3-4,5	X		X	X			X	
Darmstadt	147.000			X	X			1	X	X	X		X		X	
Würzburg	124.000			X	X			7-8	X	X	X				X	
Ulm (+ Neu- Ulm)*****	117.000 (+ 52.000)	X					X	4		X	X		X			

*am ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe; ** Kaufungen-Papierfabrik; gehört nicht mehr zum Stadtgebiet Kassel

*** geplante Haltestelle/befindet sich in Bau

**** PublicExpress/FlixBus bieten zwei weitere Haltestellen an (Innenstadt und Universität)

***** in Ulm bestehen mehrere Standorte für Fernbusse; Angaben gelten für Eberhard-Finckh-Str.; weitere Haltestellen: ZOB, Steinerne Brücke

Ausstattung:

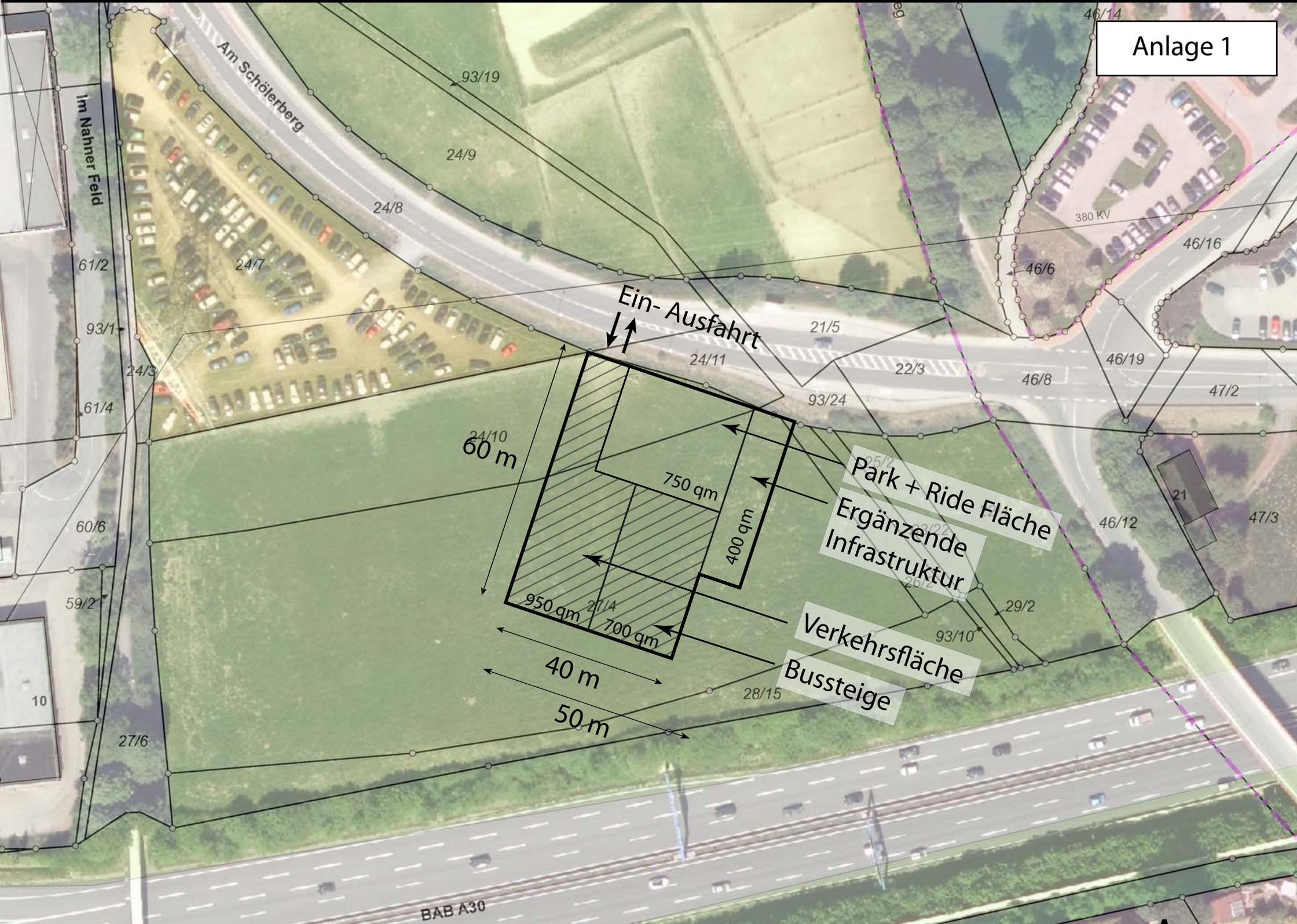
Keine/Minimal: ohne besondere Ausstattungsmerkmale, Fahrplaninformationen, Papierkorb, ...

Standard: + Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Beschilderung

Gehoben: + DFI, Wartehalle, Reisebedarf (Kiosk, Automaten, ...), Sanitäre Anlagen

In Bhf. integriert: Nutzung der Bahninfrastruktur aufgrund direkter Nähe

Anlage 1



Ein- Ausfahrt

60 m

750 qm

400 qm

Park + Ride Fläche

Ergänzende Infrastruktur

Verkehrsfläche

Bussteige

950 qm

700 qm

40 m

50 m

Am Schölerberg

Im Nahner Feld

BAB A30

380 KV

10

21

61/2

93/1

61/4

60/6

59/2

27/6

93/19

24/9

24/8

24/7

24/3

24/10

24/11

21/5

93/24

22/3

46/8

46/19

46/16

47/2

46/12

47/3

29/2

93/10

28/15

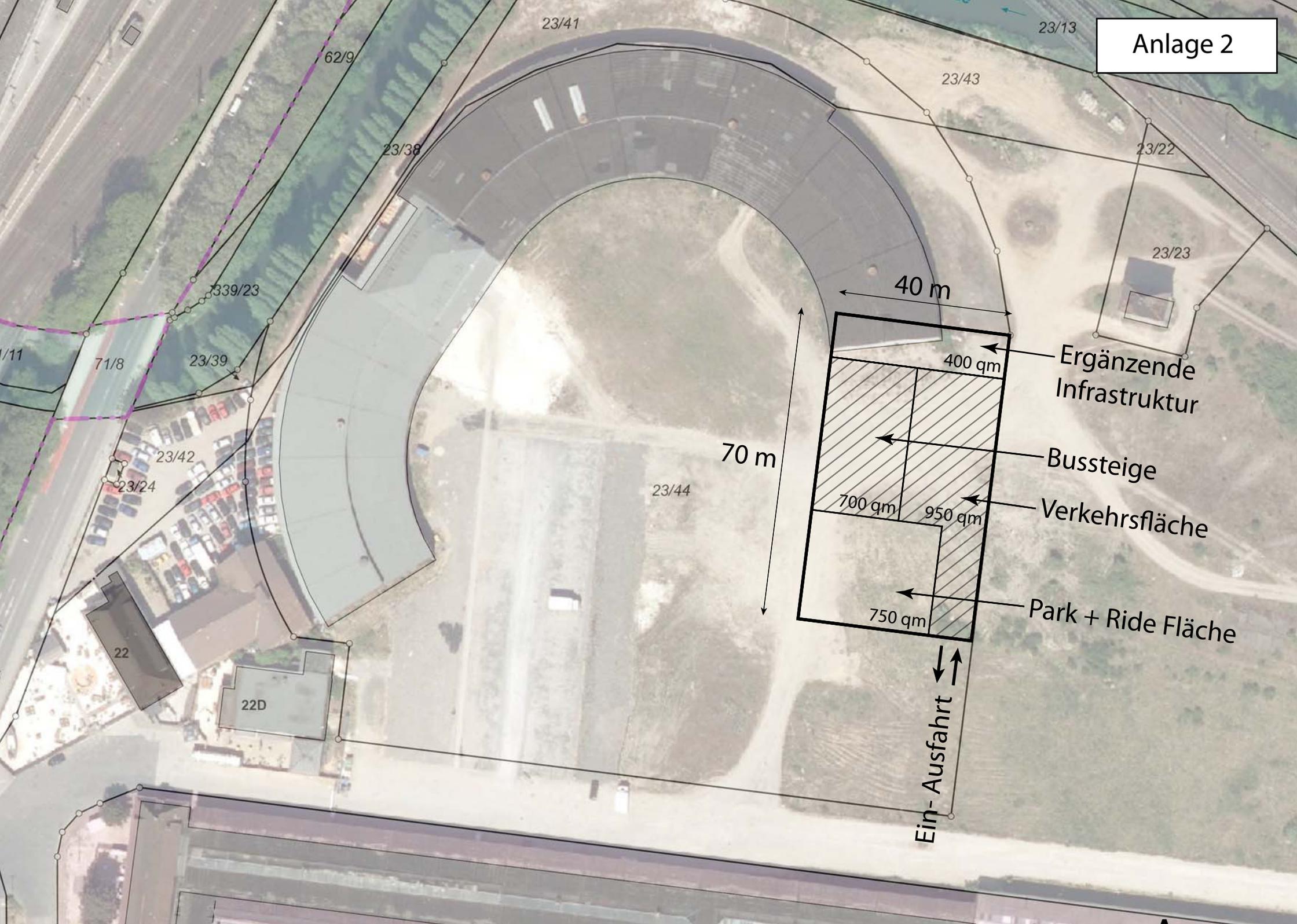
21/14

25/2

20/2

46/14

Anlage 2



40 m

70 m

400 qm

700 qm

950 qm

750 qm

Ergänzende
Infrastruktur

Bussteige

Verkehrsfläche

Park + Ride Fläche

Ein- Ausfahrt

23/41

23/13

23/43

23/22

23/23

62/9

23/38

339/23

71/8

23/39

23/42

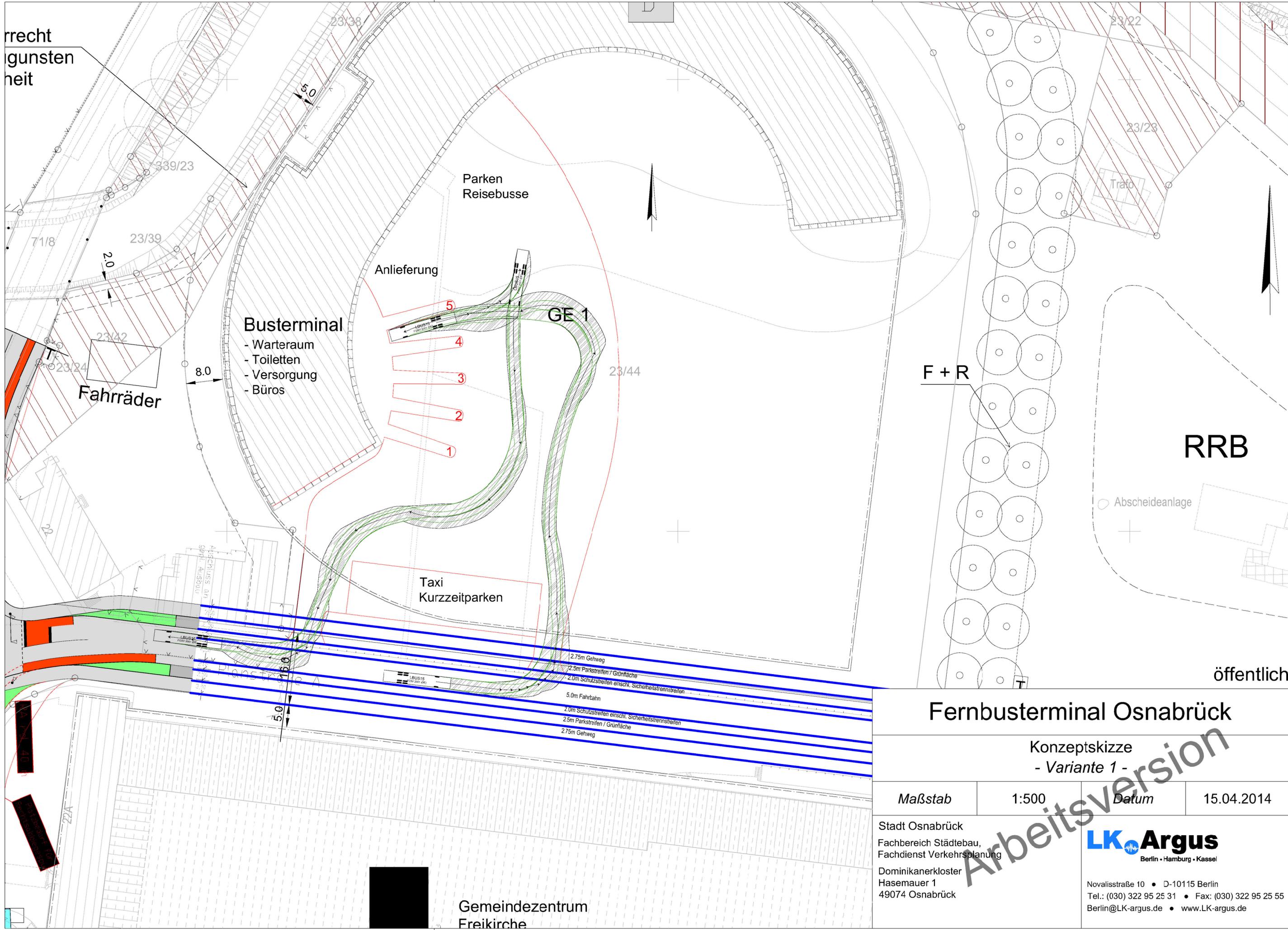
23/24

23/44

22

22D

recht
gunsten
heit



F + R

RRB

Abscheideanlage

öffentlich

Fernbusterminal Osnabrück

Konzeptskizze
- Variante 1 -

Maßstab	1:500	Datum	15.04.2014
---------	-------	-------	------------

Stadt Osnabrück
 Fachbereich Städtebau,
 Fachdienst Verkehrsplanung
 Dominikanerkloster
 Hasemauer 1
 49074 Osnabrück

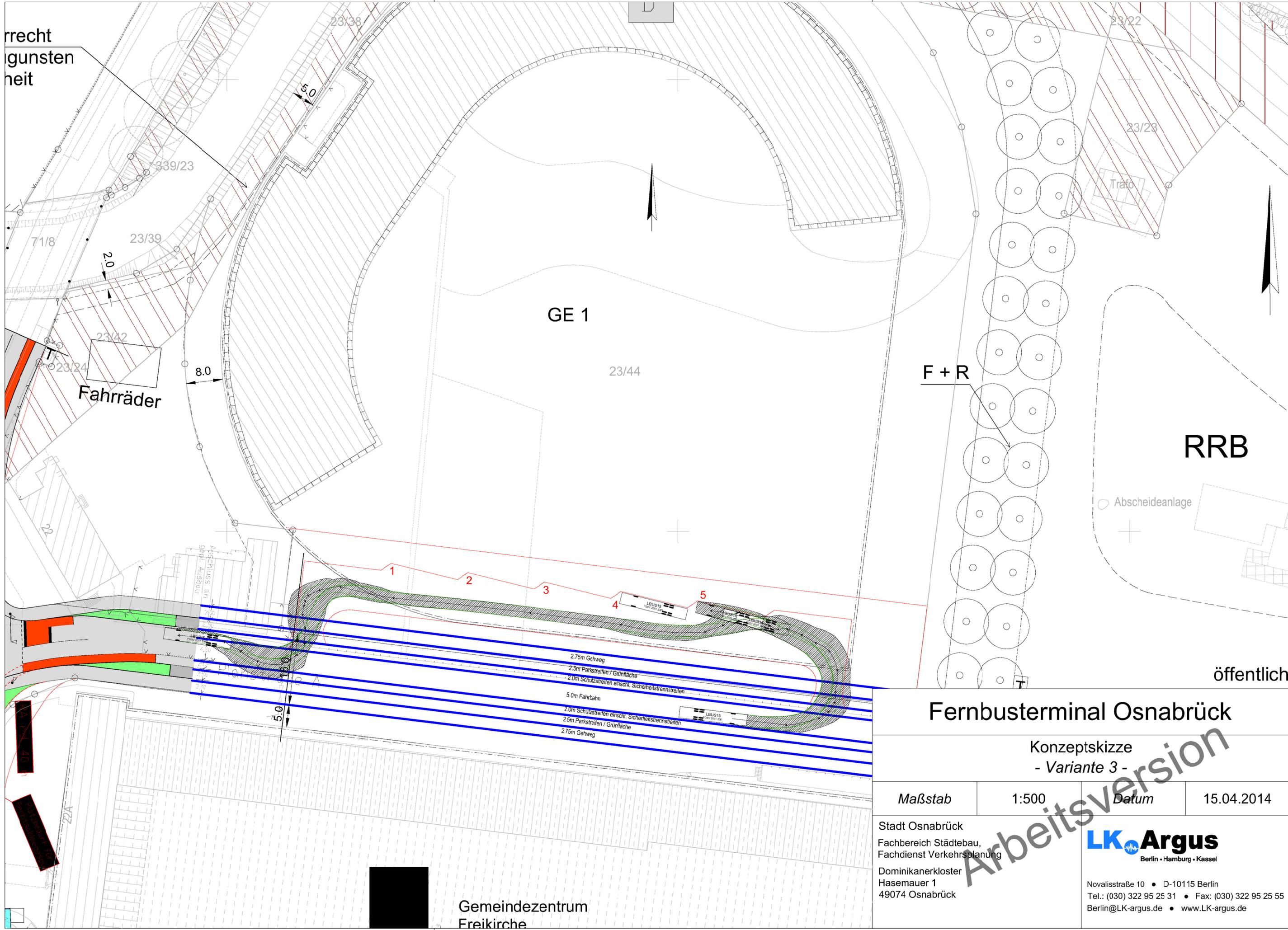


Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel.: (030) 322 95 25 31 • Fax: (030) 322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Gemeindezentrum
 Freikirche

Arbeitsversion

recht
gunsten
heit



GE 1

23/44

Fahrräder

F + R

RRB

Abscheideanlage

öffentlich

Fernbusterminal Osnabrück

Konzeptskizze
- Variante 3 -

Maßstab	1:500	Datum	15.04.2014
---------	-------	-------	------------

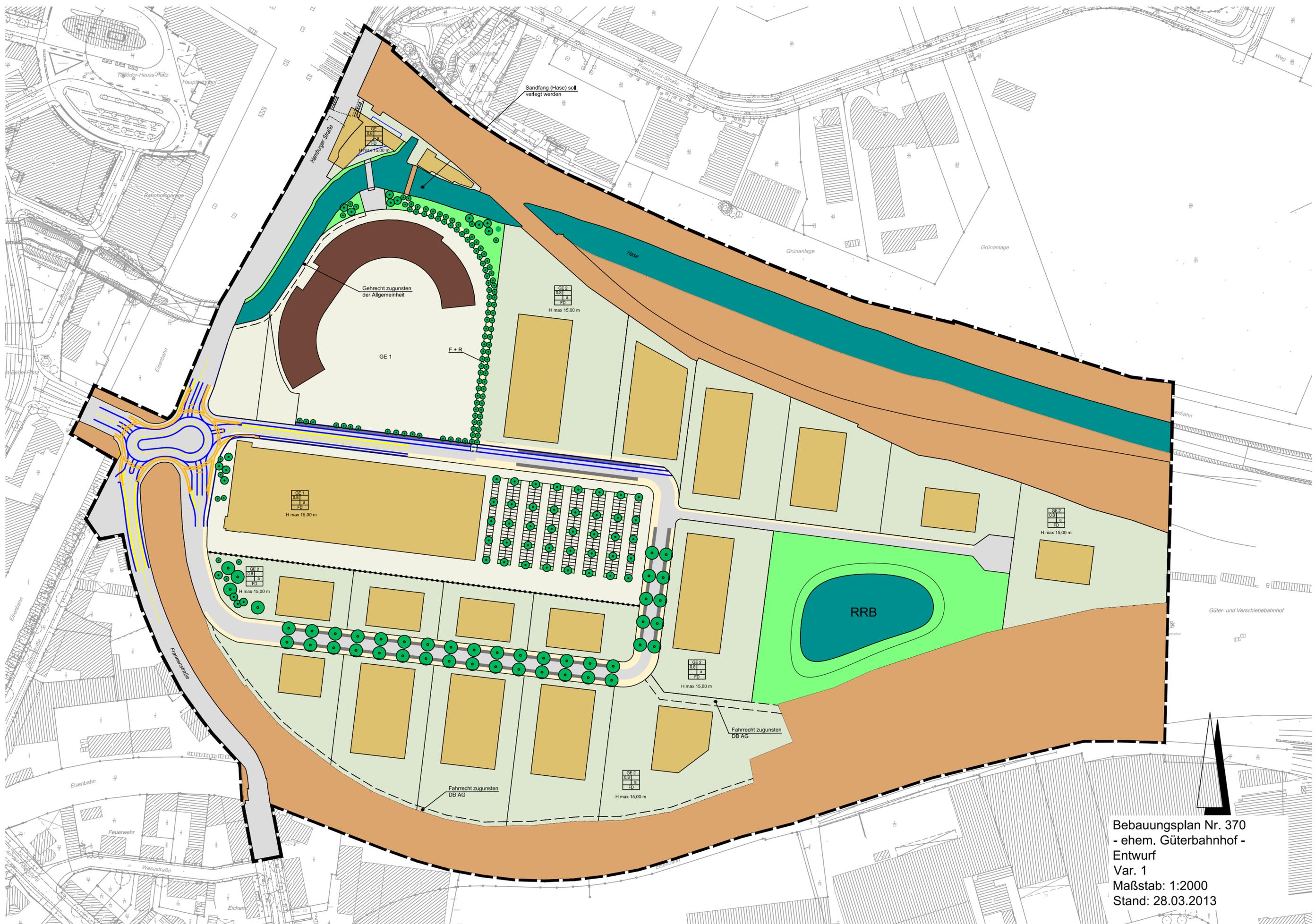
Stadt Osnabrück
 Fachbereich Städtebau,
 Fachdienst Verkehrsplanung
 Dominikanerkloster
 Hasemauer 1
 49074 Osnabrück

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

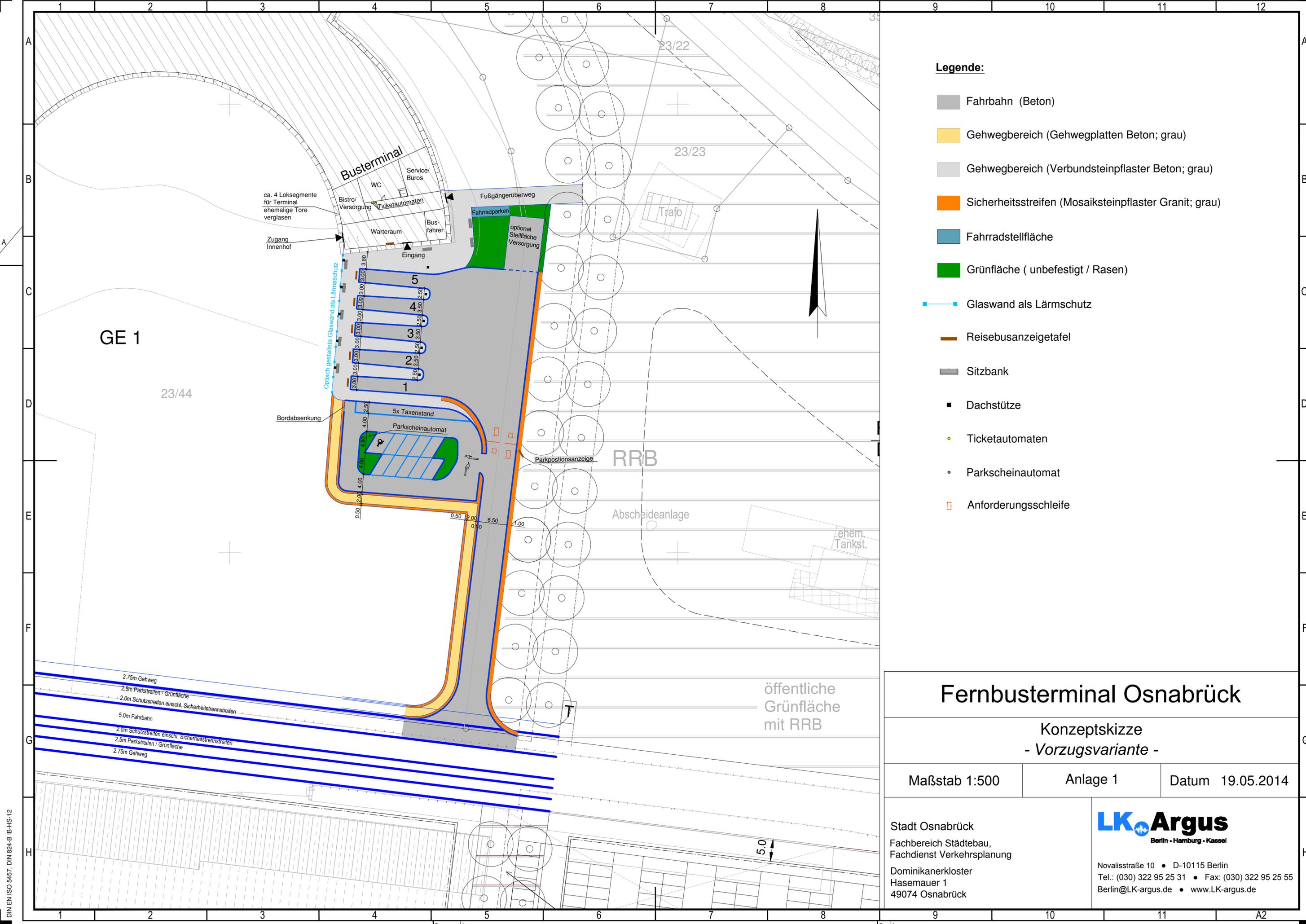
Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel.: (030) 322 95 25 31 • Fax: (030) 322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Gemeindezentrum
 Freikirche

Arbeitsversion



Bebauungsplan Nr. 370
 - ehem. Güterbahnhof -
 Entwurf
 Var. 1
 Maßstab: 1:2000
 Stand: 28.03.2013



Legende:

- Fahrbahn (Beton)
- Gehwegbereich (Gehwegplatten Beton; grau)
- Gehwegbereich (Verbundsteinpflaster Beton; grau)
- Sicherheitsstreifen (Mosaiksteinpflaster Granit; grau)
- Fahrradstellfläche
- Grünfläche (unbefestigt / Rasen)
- Glaswand als Lärmschutz
- Reisebusanzeigetafel
- Sitzbank
- Dachstütze
- Ticketautomaten
- Parkscheinautomat
- Anforderungsschleife

Fernbusterminal Osnabrück

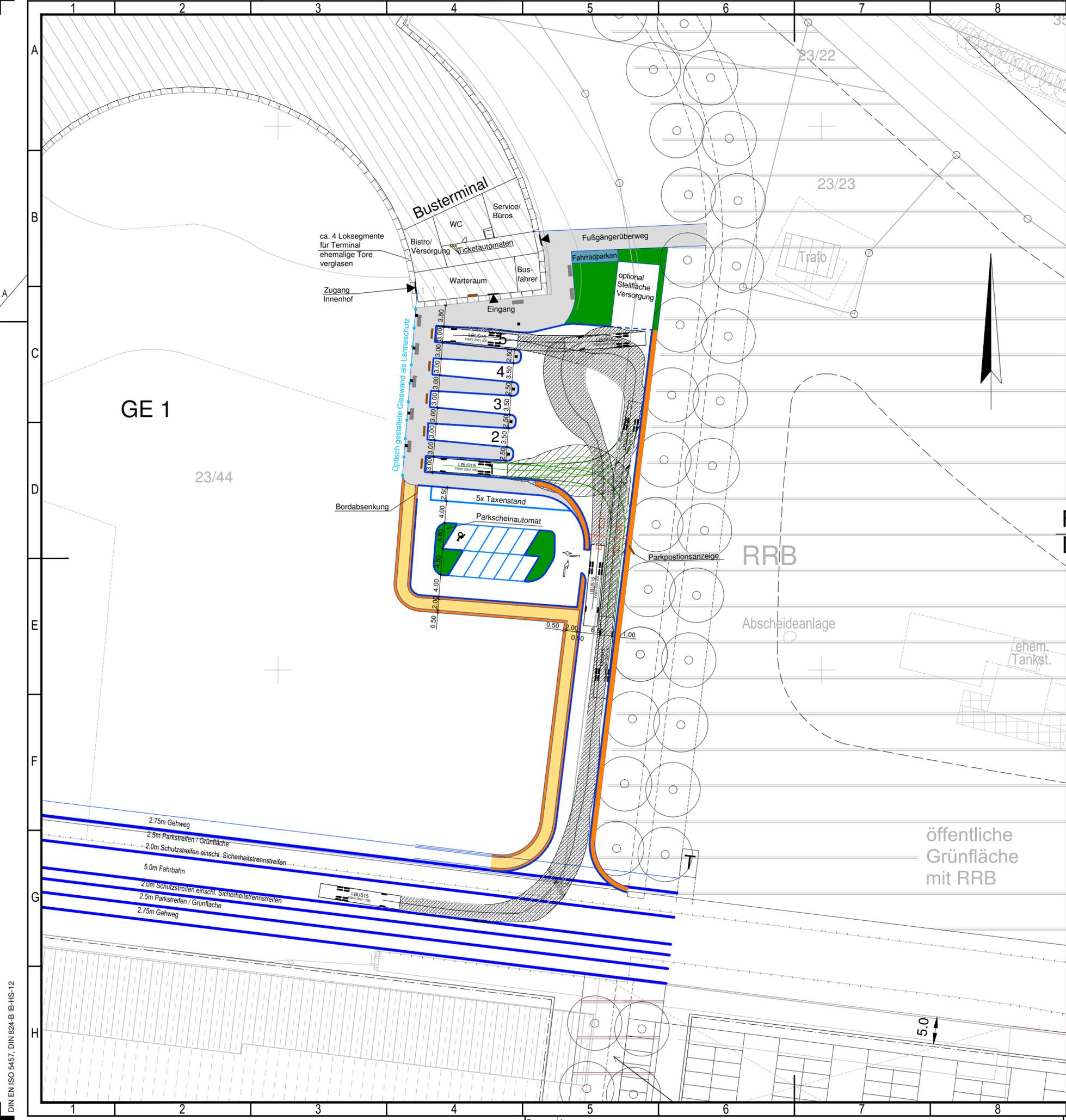
Konzeptskizze
- Vorzugsvariante -

Maßstab 1:500	Anlage 1	Datum 19.05.2014
---------------	----------	------------------

Stadt Osnabrück
Fachbereich Städtebau,
Fachdienst Verkehrsplanung
Dominikanerkloster
Hasemauer 1
49074 Osnabrück



Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
Tel.: (030) 322 95 25 31 • Fax: (030) 322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



- Legende:**
- Fahrbahn (Beton)
 - Gehwegbereich (Gehwegplatten Beton; grau)
 - Gehwegbereich (Verbundsteinpflaster Beton; grau)
 - Sicherheitsstreifen (Mosaiksteinpflaster Granit; grau)
 - Fahrradstellfläche
 - Grünfläche (unbefestigt / Rasen)
 - Glaswand als Lärmschutz
 - Reisebusanzeigtafel
 - Sitzbank
 - Dachstütze
 - Ticketautomaten
 - Parkscheinautomat
 - Anforderungsschleife

Fernbusterminal Osnabrück

Konzeptskizze - Vorzugsvariante Schleppkurvennachweis -

Maßstab 1:500 Anlage 2 Datum 27.05.2014

Stadt Osnabrück
 Fachbereich Städtebau,
 Fachdienst Verkehrsplanung
 Dominikanerkloster
 Hasemauer 1
 49074 Osnabrück



Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel.: (030) 322 95 25 31 • Fax: (030) 322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

www.plan-mobil.de

Kontakt

Tel. 0561.7 08 41 02

Fax 0561.7 08 41 04

info@plan-mobil.de

ÖPNV-Anschluss

Ⓜ Marbachshöhe

 Linie 4