

<b>Ortsbegehung OB Kernstadt am 06.01.2018:</b>	
<p><b>Die Einbeziehung der Ambet-Anlage wird kritisch gesehen.</b> Die Ambet-Anlage ist ein wichtiger Stadteingang vom Bahnhof kommend. Die Anordnung von Bussen in diesem Bereich wirkt sich negativ aus. Bushaltestellen vor den Geschäften sind nicht erwünscht. Ebenso der damit verbundene Verlust von Bestandsbäumen. Wichtige Parkplätze entfallen: z.B. als Kurzparkzone, für Arztbesuche, Apotheke</p>	<p>Lt. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 21.02.2018 soll die Ambet-Anlage in die Umgestaltung einbezogen werden. Es wird nur 1 Haltestelle am Fahrbahnrand der Alten Bleiche gebaut. Parkplätze entfallen dadurch nicht.</p>
<p><b>Die Bushaltestelle vor dem Bahnhof kann nicht dauerhaft für Pausen genutzt werden, sondern darf nur zum Ein- und Aussteigen genutzt werden.</b> Der Ortsbeirat regt an, für die Pausen der Busfahrer andere Standorte zu suchen. Zum Beispiel entlang der Bahnlinie in der Lorsbacher Straße ab dem ehemaligen Bahnübergang bis zu den Parkplätzen auf der rechten Seite? Oder gegenüber dem Bahnhof auf dem derzeitigen Gehweg des Pfälzer Hofs? Mit der Verlegung der Pausenstellfläche würde man die Kapazität um ein Vielfaches erhöhen. Der Ortsbeirat regt an vom MTV belastbare Aussagen zu Kapazität für jetzige und zukünftige Buslinien, einschließlich der damit verbundenen Anzahl von Ruheplätzen, zu erfragen.</p>	<p>Die Haltestelle vor dem Bahnhof wird derzeit nur zum Ausstieg, nicht zum Einstieg genutzt</p> <p>Bezüglich der Haltestellenbelegung wurde von der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft und dem Rhein-Main-Verkehrs-Verbund ein Gutachten in Auftrag gegeben, das bislang noch nicht vorliegt. In diesem Zusammenhang werden auch Fahrgastzählungen stattfinden, um die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Buslinien bzw. zwischen Bus und Bahn beziffern zu können. Sobald das Gutachten vorliegt, wird es den städtischen Gremien zur Kenntnis gegeben.</p> <p>Die Anordnung von Buspausenflächen wird derzeit noch untersucht. Die Vorschläge werden in die Untersuchung mit einbezogen.</p>
<p><b>Die Einbeziehung des Parkdecks am Bahnhof in die Planungen.</b> Die Ein- und Ausfahrt ist schon jetzt unübersichtlich und sollte überprüft werden! Eigentlich müsste Ein- und Ausfahrt umgedreht werden, um an der Ampelanlage in die Hattersheimer Straße gefahrlos einzubiegen. Der Ortsbeirat bittet, die Frage zu klären, wie alt das Parkdeck ist und ob es in seinem jetzigen Zustand sanierungsbedürftig ist. Ebenfalls ist zu prüfen, in wieweit das Parkdeck auf für Buspausen aber auch zu Kapazitätserweiterung für Pkw und Park und Ride genutzt werden kann. Dies ist nur bei einem Umbau oder eventuell Neubau möglich. Bei so großen Umplanungen sind alle Möglichkeiten zu bedenken.</p>	<p>Das Parkdeck wird in die weiteren Planungen einbezogen. Hierzu wurde ein zusätzlicher Planungsauftrag erteilt.</p> <p>An den Planungen zum Umbau des ZOB wird unabhängig davon weiter gearbeitet.</p> <p>Das derzeitige Parkdeck wurde im Jahr 1988 gebaut. Da es auf Flächen der Deutschen Bahn errichtet wurde, werden Gespräche mit der Deutschen Bahn geführt, darüber hinaus auch mit anderen Grundstückseigentümern in dem Gesamtareal.</p>
<p>Der Ortsbeirat bittet um Rückmeldung bezüglich des Einsatzes von</p>	<p>Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</p>

Fördermitteln und dem damit verbundenen Zeitfenster zum Ausführungsbeginn der Umbaumaßnahmen.	(GVFG) sollen beantragt werden. Der Fördermittelantrag muss bis zum 31.5. jeweils des Vorjahres eingereicht werden. Die derzeitigen Planungen sehen vor, den Fördermittelantrag in 2019 einzureichen, um dann in 2020 mit der Umsetzung beginnen zu können.
Der Ortsbeirat bittet um Klärung, ob und wie weit gemäß der vorliegenden Planung, die Uferzone des Schwarzbaches im Bereich des Busbahnhofes überbaut werden soll.	Im beiliegenden vergrößerten Planausschnitt (Anlage 2) ist der Gewässerrand durch die blaue Linie dargestellt. Die beiliegende Skizze (Anlage 4) soll die geplante Überbauung verdeutlichen.
Wie viel Bäume tatsächlich gefällt werden sollen?	Im Bereich vor dem Bahnhofsgebäude müssen 5 Bäume gefällt werden. Im Bereich des heutigen Busbahnhofes müssen voraussichtlich 18 Bäume gefällt werden. Bei 5 weiteren Bäumen kann die Frage der Fällung erst beantwortet werden, wenn eine konkretere Planung vorliegt. Bei der überarbeiteten Variante 1 muss im Bereich der Ambetanlage 1 Baum gefällt werden. Für alle Bäume, die gefällt werden, wird Ersatz geschaffen.
Wie viel Geld für die Umplanung Busbahnhof bisher veranschlagt wurde?	Folgende Gelder wurden bislang für die Umplanung des Busbahnhofs im Haushaltsplan veranschlagt: 2017 = 100.000 € 2018 = 600.000 € Als Einnahmeposition wurden mögliche Zuschüsse in Höhe von 390.000 € in 2018 veranschlagt.
Der Ortsbeirat Kernstadt sieht zum Stand der jetzigen Planung noch erheblichen Klärungsbedarf und regt an, die ausstehenden Fragen zur Planung des neuen Busbahnhofs ohne Zeitdruck zu erörtern. Und dauerhaft auf der Tagesordnung zu belassen.	Der Ortsbeirat wird regelmäßig in die Planungen zum ZOB einbezogen und über weitere Erkenntnisse und Verfahrensschritte informiert.
<b>Ergänzung aus Sitzung OB Kernstadt am 10.01.2018:</b>	
Zu Punkt 4: Es wird gebeten, mitzuteilen, ob und welche Pausenzeiten auf andere Endhaltestellen verlegt werden können	Diese Frage soll mit dem von der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft und dem Rhein-Main-Verkehrs-Verbund beauftragten Gutachten beantwortet werden.
Punkt 2 soll gestrichen werden.	Punkt 2 des Antrages aus der StVV sah vor, die Ambet-Anlage in die Umgestaltung einzubeziehen. Mit Beschluss vom 21.02.2018 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, die Ambetanlage mit einem Bussteig in die Planungen einzubeziehen.
<b>Beschluss von StVV am 21.2.2018:</b>	
Die Variante 1 A soll Basis der Konkretisierung der Umgestaltung werden, da bei dieser Variante die Fußgängerführung deutlich	Die Variante 1 A wird weiterverfolgt.

besser barrierefrei umgesetzt werden kann.	
Die Ambet-Anlage wird in die Umgestaltung einbezogen mit der Maßgabe, dass maximal ein Bushalteplatz an der Alten Bleiche und / oder Stellplätze für Taxis geschaffen werden.	Die Variante 1 A wird dahingehend überarbeitet, dass an der Ambet-Anlage ein Bushalteplatz am Fahrbahnrand der Alten Bleiche und 2 Taxi-Stellplätze am westlichen Rand der Ambet-Anlage vorgesehen werden, siehe beiliegende Planskizze (Anlage 3)
Der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird zugestimmt.	Die Planungen dazu werden konkretisiert.
Die Verkehrsträger sollen gebeten werden, den konkreten Bedarf für die Anzahl von Bussteigen und Pausenplätzen mitzuteilen.	Diese Frage soll mit dem von der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft und dem Rhein-Main-Verkehrs-Verbund beauftragten Gutachten beantwortet werden.
Es soll geprüft werden, ob im weiteren Verlauf der Alten Bleiche entlang des Parkplatzes der Volksbank oder an anderen geeigneten Stellen weitere Pausenplätze für Omnibusse eingerichtet werden können.	Die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Main-Taunus-Kreises stimmt einer Anordnung von Buspausenplätzen im weiteren Verlauf der Alten Bleiche nicht zu.  <b>Auszug aus der Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Main-Taunus-Kreises:</b> <i>„... kann ich einer Einschränkung des fließenden Verkehrs auf der Bundesstraße B519 im Bereich „Alte Bleiche“ in Hofheim durch Warteplätze für Linienbusse nicht zustimmen.“</i>
Weiter soll geprüft werden, inwieweit bei einem eventuellen Neubau des Parkhauses am Bahnhof im Bahnhofsvorfeld weitere Optimierungspotenziale erschlossen werden können.	Das Parkhaus am Bahnhof wird in die weiteren Planungen mit einbezogen.
Zu den einzelnen Varianten in den unterschiedlichen Modulen soll eine grobe Kostenschätzung erarbeitet werden.	Im jetzigen Planungsstand können noch keine hinreichend genauen Kosten benannt werden. Eine Kostenschätzung wird nachgereicht, sobald die Kosten genauer beziffert werden können.
Folgende Punkte sollen zusätzlich vom Magistrat geprüft werden:	
Prüfung einer Variante zur Anordnung der Taxis an der Ambet-Anlage.	Am westlichen Rand der Ambet-Anlage (gegenüber der Apotheke/ Sanitätshaus) können 2 Taxistellplätze angeordnet werden, siehe beiliegende Planskizze (Anlage 3).
Klärung mit dem MTV welche Anforderungen und Vorschriften seitens des Arbeitgebers zur Pausenregelung der Busfahrerinnen und Busfahrern des MTV bestehen (Pausendauer, zeitliche und räumliche Anforderung für die Erreichbarkeit von Sozialräumen und WC Anlagen.	<b>Stellungnahme IGDB:</b> Grundsätzlich sind für das Fahrpersonal im ÖPNV u.a. folgende arbeitszeitrelevanten gesetzlichen Regelungen zu beachten: Lenk- und Ruhezeiten nach VO (EG) 561/2006 Fahrpersonalgesetz (FFPersGes i.d.F. vom 06.07.2007) Arbeitszeitgesetz (ArbZG); (Rahmen-)Tarifverträge; Betriebsvereinbarungen; Dienstpläne

	<p>In den seitens der Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Umlaufplänen ist in Einzelfällen die Ausweisung von längeren aus dienstplantechnischen Gründen resultierenden Standzeiten erkennbar.</p> <p>Ob, wo und in welcher zeitlichen Länge Ruhezeiten für das Fahrpersonal zu berücksichtigen sind, obliegt den Verkehrsunternehmen, die sie nach Vorliegen der seitens des Aufgabenträgers/Verkehrsleistungsbestellers (MTV und RMV) vorgegebenen Fahrplänen festzusetzen hat.</p> <p>Die Zurverfügungstellung von Sozialräumen (incl. WC-Anlagen) wird, auch in Hinblick auf die Zuständigkeiten, geprüft.</p>
<p>Prüfung der Anordnung von Abstellplätzen für Busse entlang der Hattersheimer Straße auf der Seite des Pfälzer Hof (jetziger Gehweg und Hangbereich zum Schwarzbach, ggf. Auskragung in den Handbereich).</p>	<p>Die angedachte Auskragung würde einen massiven Eingriff in den Bereich des Schwarzbaches darstellen. Hier ist ein aufwändiges Verfahren zur Baurechtschaffung und eine kostenintensive Herstellung notwendig. Für einen gefahrlosen Ausstieg des Busfahrers, der auf die Fahrbahn der Hattersheimer Straße aussteigen muss, ist ein Sicherheitsraum im Querschnitt zu berücksichtigen.</p> <p>Das Rechtseinfädeln in den laufenden Verkehr ist für die Busfahrer mit größeren Schwierigkeiten verbunden. Weiterhin würde das Einfädeln von links und rechts in den fließenden Verkehr zu einer erheblichen Störung im Verkehrsfluss auf der Hattersheimer Straße führen.</p>
<p>Klärung der Fragen zum kritischen Begegnungsverkehr von Fußgängern und Radfahrern im Kreuzungsbereich des Ausgangs der Unterführung.</p>	<p>Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern, die heute aufgrund der geringen Flächen bestehen, werden durch eine Verbreiterung der Brücke und des Gehwegbereiches wesentlich entschärft. Die Planung wurde mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) abgestimmt.</p> <p>Von Seiten des ADFC wurde ergänzend vorgeschlagen, in dem Kreuzungsbereich eine Markierung aufzubringen, um Radfahrern zu signalisieren, dass Fußgänger hier Vorrang haben. Mit einer</p>

	angepassten Linienführung an der Ecke Ausgang Tunnel/Gehweg Richtung Rathaus soll eine bessere Einsehbarkeit und somit eine Reduzierung der Konflikte erreicht werden.
Die schriftliche Beantwortung der Fragen und Anregungen aus der Ortsbeiratssitzung vom 10.01.2018 sollten gleichfalls Grundlage zur Entscheidungsfindung der barrierefreien Umgestaltung des Busbahnhofs sein.	Die Beantwortung der Fragen und Anregungen aus der Ortsbeiratssitzung ist Bestandteil dieser Tabelle.
<b>Vorlage 2018/011 (Antrag der LINKEN)</b>	
Am ZOB werden die sieben bestehenden Bussteige behindertengerecht nachgerüstet (Hochborde auch am Bussteig 5, taktile Leitstreifen usw.)	Durch die vorgeschlagene Nachrüstung der bestehenden Bussteige durch Hochborde und taktile Leitstreifen kann keine Barrierefreiheit geschaffen werden, da bei der heutigen Lage der Bussteige ein barrierefreies Anfahren nicht möglich ist. Entscheidend ist hier das so genannte Spaltmaß, also der Raum zwischen Bussteig und Bus, der für mobilitätseingeschränkte Personen nicht zu überwinden ist.
Auf der „Kiosk-Insel“ wird parallel zur Alten Bleiche ein zusätzlicher 18m-Bussteig eingerichtet. Für den Kiosk wird ein Ersatzstandort gesucht.	Mit der geplanten Nutzung der „Kiosk-Insel“ könnte maximal eine Haltestelle für einen 12-m-Bus geschaffen werden, da im Bereich dieser Haltestelle noch Platz für eine verkehrssichere Zuwegung der Fußgänger vorhanden sein muss. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass Fußgänger über die Alte Bleiche laufen, um den Bus zu erreichen. Durch die Nutzung der Insel würde die derzeitige Busposition 7 erheblich verkürzt werden. Der Busbord würde nur noch etwa 7-8 m betragen.
Der Bürgersteig auf der Südseite des ZOB wird verbreitert unter Aufgabe der Taxi-Halteplätze, aber ohne Ausweisung eines Radweges.	Eine durchgängige Befahrbarkeit des ZOB ist eine Maßnahme, um den Radverkehr in Hofheim zu fördern. Die Förderung des Radverkehrs ist eines der Ziele, die der Verkehrsentwicklungsplan für Hofheim benennt. Da die Busspuren für den Radverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht freigegeben werden können, soll durch Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr hier eine durchgängige Befahrbarkeit geschaffen werden. Um die Fußgänger- und Radfahrströme konfliktfrei abwickeln zu können, soll der Gehweg in der geplanten Form verbreitert werden.
Die Fußgängerbrücke über den Schwarzbach wird nicht verbreitert.	Die Verbreiterung der Fußgängerbrücke über den Schwarzbach dient vor allem der Entflechtung der Fußgänger- und Radfahrströme

	und einem komfortableren Zugang zum Bahnhofsgelände bzw. zum Busbahnhof..
Die Haltebucht für die Ausstiegshaltestelle vor dem Bahnhof wird in Richtung des Bahnhofsgebäudes verbreitert. Die B519 wird nicht verschwenkt.	Die Planung bzgl. der Ausstiegshaltestelle vor dem Bahnhof wird derzeit weiter überarbeitet. Der Vorschlag wird einbezogen.