

Busbahnhof im Stresstest

Ingenieurbüro untersucht Leistungsfähigkeit – Entscheidung im Oktober

Die Entscheidung über die Zukunft des Göppinger Busbahnhofs rückt näher. Derzeit untersucht ein Ingenieurbüro in einem Stresstest die Defizite. Im Oktober soll der Gemeinderat entscheiden, wie's weitergeht.

ARND WOLETZ

Göppingen. Als Standort für ein großes Einkaufszentrum ist der Göppinger Busbahnhof nach langem Hin und Her zwar ausgeschieden. Dennoch ist die Zukunft des knapp 20 Jahre alten ZOB noch ein Thema. Das Stuttgarter Büro „Ingenieur Gesellschaft Verkehr“ (IGV) nimmt derzeit im Auftrag der Stadt die Zukunftsfähigkeit des Omnibusbahnhofs unter die Lupe.

Ins Blickfeld geriet der ZOB im Zuge der Einkaufszentrums-Diskussion. Im Arbeitskreis war der Stresstest vereinbart worden, weil man sich einig war, dass das Bahnhofsviertel in jedem Fall eine Aufwertung braucht. Und dabei hängt vieles vom künftigen Standort des ZOB ab, erklärt Rathausprecherin Jutta Neumann. Dazu gehört zum Beispiel die Entwicklung auf dem Gelände der ehemaligen Güterabfertigungshalle, die Anfang nächsten Jahres abgerissen wird. Auch die Zufahrt einer immer noch gewünschten Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz werde „elementar von der Lage des ZOB mitbestimmt“.

Deshalb sollen jetzt die Experten klären, welche Defizite der Göppinger Busbahnhof hat, welche Veränderungen gegebenenfalls notwen-

Reichen Lage und Zahl der Bussteige für die Zukunft?

dig sind. Im Oktober sollen die Ergebnisse präsentiert werden, und der Gemeinderat wird entscheiden.

Gegenüber den Achtzigerjahren, als der Busbahnhof geplant wurde, hat sich einiges verändert. Beispielsweise sei der Landkreis dabei, den integralen Taktfahrplan einzuführen, erklärt Jutta Neumann. Dabei werden auch so genannte Durchmesserlinien gefahren. Das bedeutet, dass nicht alle Linien den ZOB als Ausgangs- oder Zielpunkt haben, sondern unter Umständen direkt von dort aus weiterfahren. Deshalb wiederum müsse überprüft werden, ob der Busbahnhof künftig von beiden Seiten angesteuert wird, erklärt die Rathausprecherin. Außerdem sollen die Ingenieure klären, ob die Lage und Zahl der Bus-



Ein Stuttgarter Ingenieurbüro untersucht derzeit, ob der Göppinger Busbahnhof am jetzigen Standort zukunftsfähig ist und was dafür getan werden muss.
Foto: Giacinto Carlucci

steige auch künftig ausreichen. **Christoph Weber, Fraktionschef der Grünen im Gemeinderat, erinnert daran, dass ein häufig erwogenes stadtplanerisches Ziel gewesen sei, die Bahnhofstraße zu begradigen, dann müsste aber Platz für wegfallende Bussteige gefunden werden. Seine Fraktion setze auf kurze Wege zum ÖPNV und halte es für sinnvoll, den Busbahnhof an Ort und**

Stelle zu belassen. Auf eine Schwierigkeit mit der derzeitigen Situation weist der CDU-Stadtrat und Busunternehmer Volker Allmendinger hin: Ausgelegt ist der ZOB auf Busse, die maximal 12 Meter lang sind. Mittlerweile sind aber Busse bis 15 Meter Länge erlaubt und durchaus schon in Göppingen im Einsatz. Daraus ergeben sich aber Probleme, wenn zwei Fahrzeuge an

einem Bussteig stehen. Die großen Busse tun sich auch beim An- und Abfahren schwer. Und noch einen weiteren Aspekt bringt der Busunternehmer ins Spiel. Mittlerweile gebe es einige weibliche Busfahrer, im Gebäude am ZOB stehe ihnen aber keine Toilette zur Verfügung. „Schon deshalb fällt der Busbahnhof beim Stresstest durch.“

■ **Kommentar**

Der lange Kampf um den Busbahnhof – Früher war er nur eine triste Asphaltfläche

Die ersten Überlegungen, den Göppinger Omnibusbahnhof zu vergrößern und auszubauen, gingen auf das Jahr 1983 zurück. Damals war der Busbahnhof eine triste Asphaltfläche ohne Dächer. Es gab nur vier Bussteige in Längsrichtung.

Bis die Pläne verwirklicht werden konnten, vergingen noch viele Jahre. Einer der Gründe für die Verzögerungen war ein langwieriger Rechtsstreit mit einem Privatmann, der partout sein Haus an der Ecke Kellereistraße/Bahnhofstraße nicht verkaufen wollte.



Der ZOB im Jahr 1994: links der fertige erste Bauabschnitt. Am zweiten Abschnitt wird gerade gebaut.
Foto: Archiv

Schließlich wurde der Busbahnhof in zwei Bauabschnitten verwirklicht: Zuerst der östliche Teil, der 1991 eingeweiht

wurde. Zwei Jahre später, nach dem Abbruch des umstrittenen Hauses, wurde auch der zweite Abschnitt gebaut (Bild). Für die

Vergrößerung Richtung Süden mussten weitere Häuser weichen, die Bahnhofstraße wurde verschwenkt. Die Kosten beliefen sich auf 9,8 Millionen D-Mark, umgerechnet etwa fünf Millionen Euro.

Gleichzeitig mit dem Zentralen Busbahnhof wurde auch der Bus-Ringverkehr in Göppingen eingeweiht. Die Stadt investierte in die Busbeschleunigung umgerechnet zehn Millionen Euro. Der Schillerplatz, der bis dahin der zweite große Busknoten in der Stadt war, wurde vom Verkehr befreit.