

ÖPNV in Regensburg

hier:

Verkehrsdrehscheibe am Hauptbahnhof

Ein Eckpunktepapier

Verfasser:

Helmut Wilhelm

2. Vorsitzender Forum Regensburg

Vorwort:

Zur grundsätzlichen Frage des ÖPNV sind Ausführungen nicht veranlasst. Hierzu hat die Planungs- und Baureferentin der Stadt im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Offene Hochschule 2016 – Mobilität in Regensburg“ gute Ausführungen zur Eindämmung des Autoverkehrs und Verlagerung auf den Umweltverbund gemacht.

Diese Ausführungen werden von uns geteilt.

Daher beschränken sich die nachfolgenden Ausführungen auf die Problematik einer Verkehrsdrehscheibe am Hauptbahnhof, die wegen des Baus des Kultur- und Kongresszentrums von der Albertstraße weg verlagert werden soll.

A Gegenwärtige Situation

an Nordseite des Hauptbahnhofs:

Die gegenwärtige Situation ist gezeichnet durch eine völlig chaotische Verkehrsführung, der keinerlei sinnvolle Planung zugrunde liegt. Bei jeder Umgestaltung wurden ausschließlich verkehrliche Aspekte berücksichtigt. – ohne jede Rücksicht auf Gesichtspunkte städtebaulicher Qualität, noch nicht einmal auf geordnete verkehrliche Sinnhaftigkeit.

- es fehlt ein einer Welterbe-Stadt gemäßes Stadtentree
- die Ankommenden empfängt stattdessen eine regellose Anordnung von Straßenflächen, Taxen, Kfz-Vorfahrt zum Bahnhof, Parkplätzen und insbesondere eine völlig unübersichtliche Gestaltung von (mit Fernbussen) insgesamt 9 Bushaltestellen
- hierfür wurden große Teile des ursprünglich vorhandenen Grünbestandes geopfert und Sichtbeziehungen verunklärt
- die gegenwärtige vorgelegte Planung verschlimmbessert diese Situation durch weitere Eingriffe in die Allee und Beseitigung von Randgebäuden des Bahnhofsareals deutlichst

Das war nicht immer so.

B Historische Situation

Das heute bestehende Bahnhofsgebäude wurde 1889 anstelle eines kleineren, weiter südlich gelegenen Gebäudes von 1856 mit ähnlicher Gestaltung errichtet.

Es entstand am Ende der nach der napoleonischen Beschießung entstandenen neuen Prachtstraße, die Maximilianstraße.

Bahnhöfe größerer Städte – z.B. Nürnberg, Bamberg (dort vielfach verschwunden) – waren in Form barocker Schlossanlagen gestaltete, immer symmetrische Bauten mit rechtwinkligen Nebengebäuden (analog den Schlössern zugeordneter „Kavaliersbauten“ = Gästehäusern)

Diese Situation ist in Regensburg noch weitgehend erhalten: Der östliche Flügelbau wurde nach Kriegszerstörungen maßstäblich wieder aufgebaut, der westliche – übrigens gegen den Widerstand der Stadt – von der Bundespost immerhin in Beibehaltung von Grundriss und Bauhöhe neu erstellt.

Die Zwischenzone Hauptbahnhof – Altstadt ist als geschlossene Grünanlage erhalten geblieben.

Glücklicherweise hat die Stadt den Plan wieder aufgegeben, das dem RKK zugeordnete Hotel direkt an der Maxstraße, unter Beseitigung der Allee, zu errichten, sondern nunmehr anstelle des ehemaligen Hotels „National“ neben dem Parkhotel Maximilian. Diese Anordnung von Prunkhotels gegenüber des Bahnhofs war ebenfalls typisch für das Stadtentree dieser Zeit.

Das Parkhotel Maximilian konnte entgegen früherer Planungen, anstelle dessen durch eine „City-Center-Maximilian GmbH & Co KG“ ein Kultur- und Kongresszentrum zu errichten, erhalten werden. Übrigens auf Grund einer Rechtsaufsichtsbeschwerde des Forum Regensburg e.V.

Dieses erhielt dafür die Bayerische Denkmalmedaille verliehen.

-2-

-2-

C Eine Neuordnung

des SPNV, SPFV, Linien-, Fernbusse, Taxen und Fahrradstellplätzen ist dringend notwendig.

Wie könnte eine solche Neugestaltung aussehen?

Hierbei sind Gesichtspunkte der/des

- Städtebaus
- Denkmalpflege
- Archäologie
- Verkehrsplanung
- ÖPNV – Planung
- SPNV – Planung
- Fernbus-Verkehrsplanung
- Berücksichtigung von Umsteigebeziehungen
- Planung von Parkieranlagen
- Radverkehrsplanung
- u.a.m.

zu berücksichtigen.

Alle diese Funktionen finden heute bereits Berücksichtigung auf dem Areal Bahnhofsvorplatz/ Maximilianstraße, jedoch in völlig ungeordneter, amorpher und somit unbefriedigender Form.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass der Bürgerdialog hierfür keine Lösung bringen konnte, da jeder Teilnehmer verständlicherweise nur Teilaspekte werten konnte.

Obwohl das Forum Regensburg e.V. sich mit Planungsprozessen in Regensburg seit nunmehr 47 Jahren befasst und in seinen Reihen auch über spezifische Fachleute verfügt, sehen auch wir uns nur in der Lage Denkansätze zu geben, nicht aber eine allumfassende Lösung anbieten zu wollen. Dabei soll der SPNV und eine Stadtbahn als Teil des Nahverkehrs einbezogen werden, was bisher z. T. unterlassen wurde. Das Bahnnetz im Raum Regensburg hat eine sehr gute Erschließungsfunktion.

Es kann und sollte ergänzt werden durch eine Stadtbahn auf der Trasse Bahnhof Wutzlhofen – Konradsiedlung – Nordgaustraße – Altstadt / Galgenbergbrücke / Hbf. – Universität – Bf. Burgweinting – Harting/ BMW – evtl. Neutraubling.

Da hierzu in den letzten Wochen von VCD und Grünen bereits sehr gute Vorschläge gemacht wurden, denen wir uns anschließen, wird von einer Wiedergabe abgesehen.

Mehrere, jedoch durchgängig mehr oder weniger problematische Lösungen scheinen sich zu eröffnen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu wollen.

Folgende Alternativen sollen dargestellt werden.

Variante 1:

Östlicher Bahnhofsvorplatz als Mobilitätsdrehscheibe, siehe ursprüngliche städtische Planung.

Dagegen spricht

- der Abbruch des östlichen Querbaues (sogenanntes Sozialgebäude) ist entschieden abzulehnen.

Wie ausgeführt entsprechen bayerische Bahnhofsbauwerke des ausgehenden 19. Jh. Schlossarchitekturen mit Hauptbau, Seitenflügeln und flankierenden Querbauten.

Leicht übersetzt ausgeführt:

Durch den Abbruch des östlichen Querflügels würde der Regensburger Hbf. architektonisch zum Kleinstadtbahnhof herab gewürdigt.

-3 -

-3-

- Das notwendige Raumprogramm für Bushaltestellen kann ohne den genannten Abbruch und ohne Eingriffe in die Allee nicht erfüllt werden.

Gründe für diese Lösung sind nicht ersichtlich

- siehe städtische Photographien

2) Variante 2:

Alternative 1 zuzüglich einer Parallelbrücke zur Galgenbergbrücke:

Pro:

- diese Lösung entzerrt den Platzbedarf am östlichen Bahnhofsvorplatz leicht
- verbessert die Verbindung von der Parallelbrücke zu den beiden Bahnsteigen der Hbf. erheblich

Kontra:

- verschlechtert aber die Verbindung zu den am östlichen Bahnhofsvorplatz verbleibenden Haltestellen erheblich
- die übrigen Nachteile von Variante 1 verbleiben
- die Anbindung der Parallelbrücke ist für einen Busverkehr nicht nachvollziehbar, allenfalls für eine Stadtbahn

-

3) Variante 3:

Bahnhofsvorplatz / Maximilianstraße

a) Anordnung der Funktionen:

- Verlagerung der Altstadtsüdtangente weitgehend auf die Friedenstraße, nur noch Teile des nötigen Verkehrs auf Bahnhofstraße und Josef – Fend – Straße
- Völlige Sperrung (außer Anliegerverkehr RKK) der Albertstraße, auch des westlichen Teils bis zum „Milchschwammerl“, sowie der Maxstraße.

Beide Straßen sind für den Individualverkehr entbehrlich.

- ÖPNV – Bushaltestellen entlang der Maxstraße zwischen Bahnhof und Ernst – Reuter – Platz.
- Stadtbahn auf Galgenbergbrücke mit Abgängen zu den Bahnsteigen der DB – Netz – AG. (erkannter Nachteil: größerer Fußweg zu den ÖPNV – Bushaltestellen, abminderbar jedoch teilweise durch vorhergehende oder nachfolgende Umsteigemöglichkeiten)
- Fernbusse wie bisher oder direkt vor Post, Ausfahrt über westliche Bahnhofstraße
- Taxen und PKW – Vorfahrt vor Ostteil des Hbf – Gebäudes, Ausfahrt über Hemauerstraße
- Parkplätze in einer Tiefgarage unter der Maxstraße (unter ÖPNV – Haltestellen, jedoch sehr fraglich s.u.)

Pro:

- Der gesamte Baumbestand kann erhalten werden. Eingriffe in die Grünanlagen sind nicht erforderlich.
- Diese können sogar anstelle der vorhandenen ehem. O – Bushaltestelle erweitert werden.
- Die Bushaltestellen können sehr übersichtlich an einer Stelle (Maxstraße) angeordnet werden.
- Es verbleiben große Flächen - z.B. auch hinter dem Sozialgebäude – für Fahrradstellplätze.

-4-

-4 -

Kontra:

- Blickbeziehung Altstadt – Hbf. und umgekehrt leidet durch stehende Busse
- Eine event. Fußläufigkeit der äußeren Maxstraße ist nicht möglich
- Evtl. befindet sich unter der Maxstraße der ehem. Jüdische Friedhof. Wegen des Ewigkeitsrechts der Friedhofsruhe im jüdischen Glauben könnte der hiervon betroffene Bereich der Maxstraße nicht für TG – Stellplätze in Anspruch genommen werden.
- Die Bushaltestellen, die keinen Eingriff in das Ruherecht begründen würden, können (wie bisher) genutzt werden. Jedenfalls müsste dies durch archäologische Untersuchungen abgeklärt werden.

4) Variante 4:

Bahnhofsüberbauung

Diese Lösung wurde vom städtebaulichen Seminar Regensburg im Kulturkreis des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) im Abschlussbericht 1965 vorgeschlagen. Wir nehmen hierauf Bezug, vgl. anliegende Kopien.

Diese befände sich auf einer Teilfläche der Gleisanlagen zwischen Galgenbergbrücke und Übergang Hbf. / Arcaden.

Dass derartige Anlagen ohne sicherheitstechnische Probleme möglich sind, zeigen realisierte Vorhaben, z.B. Passau, Kassel, Metz u.a.

Vorteile:

- eindeutige, ungeteilte Zuordnung der Abfahrtsstellen

- völlig zentrale Abwicklung der Umsteigevorgänge auch zu den Zügen des Schienenverkehrs
- TG – Stellplätze sind an unproblematischer Stelle möglich.

Nachteile:

- erheblich höhere Kosten.

Weitere Alternativen:

Wären denkbar, jedoch problematisch.

Das würde u. a. für einen Standort nördlich der Friedenstraße zwischen Arcaden und Kumpfmühler Brücke gelten.

Grund: sehr dezentral, selbst bei Realisierung einer Fußgängerbrücke über die Gleise

Insgesamt zeigt diese Darstellung, dass noch umfangreiche Untersuchungen und sorgfältige Abwägungen erforderlich sind.

Es wird die Durchführung einer umfassenden Nahverkehrsplanung unter Einbeziehung aller eingangs unter A) bis C) genannter Aspekte empfohlen.

Helmut Wilhelm
2. Vorsitzender