



Bahnhofsumfeld Regensburg

Dokumentation Workshop Barrierefreiheit

14. Juli 2020 | 17 – 19.30 Uhr
Sitzungssaal, Neues Rathaus

Impressum

Herausgeber:

Stadt Regensburg
Projektteam Neugestaltung Bahnhofsumfeld / kepler+
D.-Martin-Luther-Straße 1
93047 Regensburg

Bild:

Zebralog GmbH

Dieser Auswertungsbericht wurde erstellt durch:

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89, 10178 Berlin

Bearbeitet durch:

Valerie Niemann-Delius (niemann-delius@zebralog.de)

Berlin, den 08. Januar 21

Inhaltsverzeichnis

1 Begrüßung	2
2 Vorstellungsrunde und Erwartungen	2
3 Einführung in die Frei- und Verkehrsflächenplanung	3
4 Diskussion von Knotenpunkten in Kleingruppen	4
St.-Peters-Weg	
Albertstraße	
Bahnhofsstraße	
5 Zusammenführung der Ergebnisse im Plenum	6
Ebenerdige Erschließungsmöglichkeiten	
Unterirdische Erschließungsmöglichkeiten	
6 Ausblick	7

1 | Begrüßung

Vincent Freimann vom Stadtplanungsamt Regensburg begrüßte die 10 Teilnehmenden im Sitzungssaal des Neuen Rathauses. Darüber hinaus nahmen drei Studierende der OTH Regensburg via Videokonferenz an dem Workshop teil. Lisa Frach von der Agentur Zebralog führte durch den Workshop und erläuterte den Ablauf:

1. Vorstellungsrunde und Erwartungen
2. Einführung zum aktuellen Stand der Frei- und Verkehrsflächenplanung
3. Diskussion von drei Knotenpunkten in Kleingruppen
4. Zusammenführung der Ergebnisse im Plenum
5. Ausblick

2 | Vorstellungsrunde und Erwartungen

Zu Beginn des Workshops stellten sich die Teilnehmenden vor und benannten ihre Erwartungen an das Bahnhofsumfeld, indem sie folgenden Satz vervollständigten: „Rund um den Bahnhof Regensburg kann man zukünftig (auch) als Mensch mit einer Beeinträchtigung ...“.

Ihre Vision für das Bahnhofsumfeld

„Rund um den Bahnhof Regensburg kann man zukünftig (auch) als Mensch mit einer Beeinträchtigung ...“



3 | Einführung in die Frei- und Verkehrsflächenplanung

Einführend stellte Herr Hofmann, Verkehrsplaner von BPR (Beraten, Planen, Realisieren), den aktuellen Stand der Frei- und Verkehrsflächenplanung vor. Er erläuterte, dass vor allem durch die große Anzahl von Bussen zur Herausforderung für eine barrierearme Planung werden. Sowohl der Busverkehr als auch der Fuß- und Radverkehr werden in Zukunft eher noch zunehmen. Die Planerinnen und Planer beschäftigen sich derzeit vor allem mit drei wichtigen Knotenpunkten (St.-Peters-Weg, Bahnhofsvorplatz und Albertstraße), für die im Workshop jeweils vier mögliche Varianten diskutiert wurden:

- **Fußgängerzone:** Hier hat der Fußgängerverkehr Vorrang, Auto- und Radverkehr sind zwar in der Regel ausgeschlossen, können aber in bestimmten Bereichen zugelassen werden. Auch (Behinderten-)Stellplätze kann es in einer Fußgängerzone nicht geben.
- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich:** Autos dürfen mit Schrittgeschwindigkeit (max. 20 Stundenkilometer) fahren. Der Autoverkehr hat Vorrang gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern, sowie Radfahrerinnen und Radfahrern.
- **Lichtsignalanlage:** Eine Ampel regelt, welche Verkehrsart Vorrang hat.
- **Fußgängerüberweg:** Hier haben Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang.



📍 Abbildung 2 | Workshop mit Expertinnen und Experten zur Barrierefreiheit im Bahnhofsumfeld

4 | Diskussion von Knotenpunkten in Kleingruppen

Die Teilnehmenden teilten sich in Kleingruppen auf (zwei 3er-Gruppen und eine 4er-Gruppe) und diskutierten nacheinander jeweils alle drei Knotenpunkte. Jeder Knotenpunkt wurde durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Regensburger Stadtplanungsamtes betreut, die die zentralen Aspekte der Kleingruppendiskussion am Ende zusammenfassten. Dabei stellte sich heraus, dass die Kleingruppen sich überwiegend einig waren, welche Verkehrsvariante an den jeweiligen Knotenpunkten sinnvoll sei. Sie kamen zu jeweils ähnlichen Ergebnissen.

St.-Peters-Weg

Das Verkehrskonzept der Fußgängerzone und des Fußgängerüberwegs wurde wegen des hohen Fußgänger- und Autoverkehrsaufkommen ausgeschlossen. Hier käme es zu einem zu großen Verkehrsrückstau, wenn die Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang eingeräumt bekämen. Eine Fußgängerzone könne bei dem hohen Verkehrsaufkommen eher ein Gefühl der Unsicherheit auslösen.

Am St.-Peters-Weg erscheint eine Lichtsignalanlage eine sinnvolle barrierefreie Methode. Ampeln geben beispielsweise Menschen mit Seheinschränkungen oder Menschen mit Angststörungen Sicherheit beim Queren der Straße. Der fließende Verkehr wird dabei jedoch ständig unterbrochen und es kommt zum Rückstau.

Daher wurde schlussendlich eine zusätzliche Variante entwickelt: Es könnte ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Bedarfslichtanlage ausgewiesen werden. Auf diese Weise hätte der Autoverkehr Vorrang, er muss aber langsam fahren, was Fußgängerinnen und Fußgängern gute Querungsmöglichkeiten eröffnet. Menschen mit Einschränkungen, die beim Queren unsicher sind, können den Verkehr über die Bedarfsanlage stoppen.



Abbildung 3 | Diskussion von drei Knotenpunkten in rotierenden Kleingruppen

Albertstraße

Die Situation an der Albertstraße ist ähnlich wie am St.-Peters-Weg. Angesichts vieler Busse muss eine sichere Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger möglich sein, ohne den Busverkehr zu stören. Einen Gehüberweg schließen die Verkehrsplaner aus, weil Busse angesichts der vielen Fußgängerinnen und Fußgänger nicht mehr durchkämen.

Daher erscheint auch an diesem Knotenpunkt eine Lichtsignalanlage oder eine Kombination sinnvoll: Durch die Einrichtung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ hätten Busse Vorrang, Fußgängerinnen und Fußgänger können angesichts der geringen Fahrgeschwindigkeiten die Straße aber gut queren. Wer sich bei der Querung unsicher fühlt, kann den fließenden Verkehr über eine Bedarfsampel stoppen.

Bahnhofsstraße

Für die Bahnhofsstraße bieten sich zwei unterschiedliche Lösungen für die verschiedenen Teilabschnitte an:

- Die Ankommenden am Bahnhof sollen auf einen einladenden Platz treffen, der im westlichen Bereich in eine Fußgängerzone übergeht. Hier hätten dann Fußgängerinnen und Fußgänger immer Vorrang, was auch Menschen mit Einschränkungen zugute kommt. Bus-, Liefer- und Radverkehr müssen Rücksicht nehmen.
- Der östliche Bereich, der dem ZOB zugewandt ist, soll als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgestaltet werden.

Für die Planerinnen und Planer besteht die Herausforderung darin, die unterschiedlichen Abschnitte verkehrsbehördlich abzusichern und für die Nutzerinnen und Nutzer übersichtlich zu gestalten. Man müsse sich den Übergang zwischen den Bereichen gut ansehen, um Lösungen zu finden, wie die unterschiedlichen Verkehrskonzepte und Fahrgeschwindigkeiten allen Verkehrsteilnehmenden deutlich gemacht werden.

5 | Zusammenführung der Ergebnisse im Plenum

In der Kleingruppendiskussion wurde deutlich, dass sowohl die Funktionalitäten in der barrierefreien Wegeführung als auch die Qualitäten erhöht werden sollen. Wenn die Nutzerinnen und Nutzer aus dem Bahnhof treten, sollen sie auf eine angenehme Situation treffen, aus der man ohne nachzudenken einen komfortablen Weg in die Altstadt findet. Um Menschen mit Einschränkungen zu unterstützen, bedarf es dafür auch eines taktilen Leitsystems.

Ebenerdige Erschließungsmöglichkeiten

Wünschenswert wäre, ebenerdig aus dem Bahnhof treten zu können. Hierfür seien Rampen notwendig, von denen nicht nur Menschen mit Einschränkungen profitieren. Auch für Reisende mit Gepäck, Kinderwagen oder Rollatoren ist dies komfortabler als die heutigen Stufen. Die Rampen müssen allerdings mit der Denkmalpflege abgestimmt werden. Alternativ könnte auch der gesamte Bahnhofsvorplatz angehoben werden und mit einem Gefälle auf Straßenniveau geführt werden. Dieser Idee stehen jedoch denkmalpflegerische Belange entgegen. Mögliche Lösungen könnten im Rahmen des anstehenden Wettbewerbs erarbeitet werden.

Für die Erschließung wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gefordert, dass der Mensch an der Oberfläche bleibt und – sofern nötig – der Verkehr unter die Erde verlagert wird. Dabei dürfe eine unterirdische Lösung für den Fußverkehr immer nur als Alternative fungieren, eine ebenerdige Erschließungsmöglichkeit müsse Priorität haben – darin waren sich alle Teilnehmenden und auch die Stadtverwaltung einig.

Von den Teilnehmenden wurde vorgeschlagen, den fließenden Verkehr unter die Erde zu verlagern. Jedoch bräuchte man dafür sehr lange Rampen, die sich nicht realisieren lassen. Auch mit der Archäologie und Sparten (Kanäle) würde es zu Konflikten kommen, erklärten die Verkehrsplanerinnen und -planer der Stadt Regensburg.

Unterirdische Erschließungsmöglichkeiten

Um den vorhandenen Stellplatzbedarf auch in Zukunft nachweisen zu können, soll eine Tiefgarage gebaut werden. Insgesamt müssen unter der Erde Stellflächen für 1.000 Fahrräder und mindestens 120 PKWs geschaffen werden. In diesem Zusammenhang könnte eine Passage entwickelt werden, die als zusätzliche unterirdische Erschließung dient.

Wichtig wäre eine attraktive Gestaltung mit Aufzug und/oder Rampe, Tageslicht, natürlicher Belüftung und Betrieben wie einer Fahrradreparatur oder vergleichbarer Nutzung, die die Passage belebt und für eine gewisse soziale Kontrolle sorgt.

Und auch wenn unterirdisch PKW-Stellplätze für Rollstuhlfahrer bereitstehen, so müsste es auch oberirdische Stellplatzangebote geben. Sollte zum Beispiel der Aufzug in die Tiefgarage einmal ausfallen, müssten mobilitätseingeschränkte Menschen trotzdem Parkplätze finden können.

6 | Ausblick

Bevor der Interims-ZOB eingerichtet wird, entsteht auf der Fläche eine kulturelle Zwischen-nutzung. Die Vorbereitungen dazu laufen und die Öffentlichkeit wird informiert, sobald die Planungen abgeschlossen sind. In einem Projektbüro werden sich alle Interessierten ab Ende September in einer Dauerausstellung fortlaufend über die Entwicklung des Bahnhofumfeldes informieren können.

Bis zum Frühjahr 2021 wird die Planung so weit detailliert, dass ein Wettbewerb zur Verkehrs- und Freianlagenplanung stattfinden kann, in dem die in diesem Workshop andiskutierten Lösungsvorschläge vertieft werden.

Die Stadt Regensburg und die Moderation bedanken sich für die Teilnahme und die engagierten Diskussionen. Die Anmerkungen sind sehr hilfreich und werden in den weiteren Planungsprozess mitgenommen.

Stadt Regensburg

Projektteam Neugestaltung Bahnhofsumfeld / kepler+

D.-Martin-Luther-Straße 1

93047 Regensburg