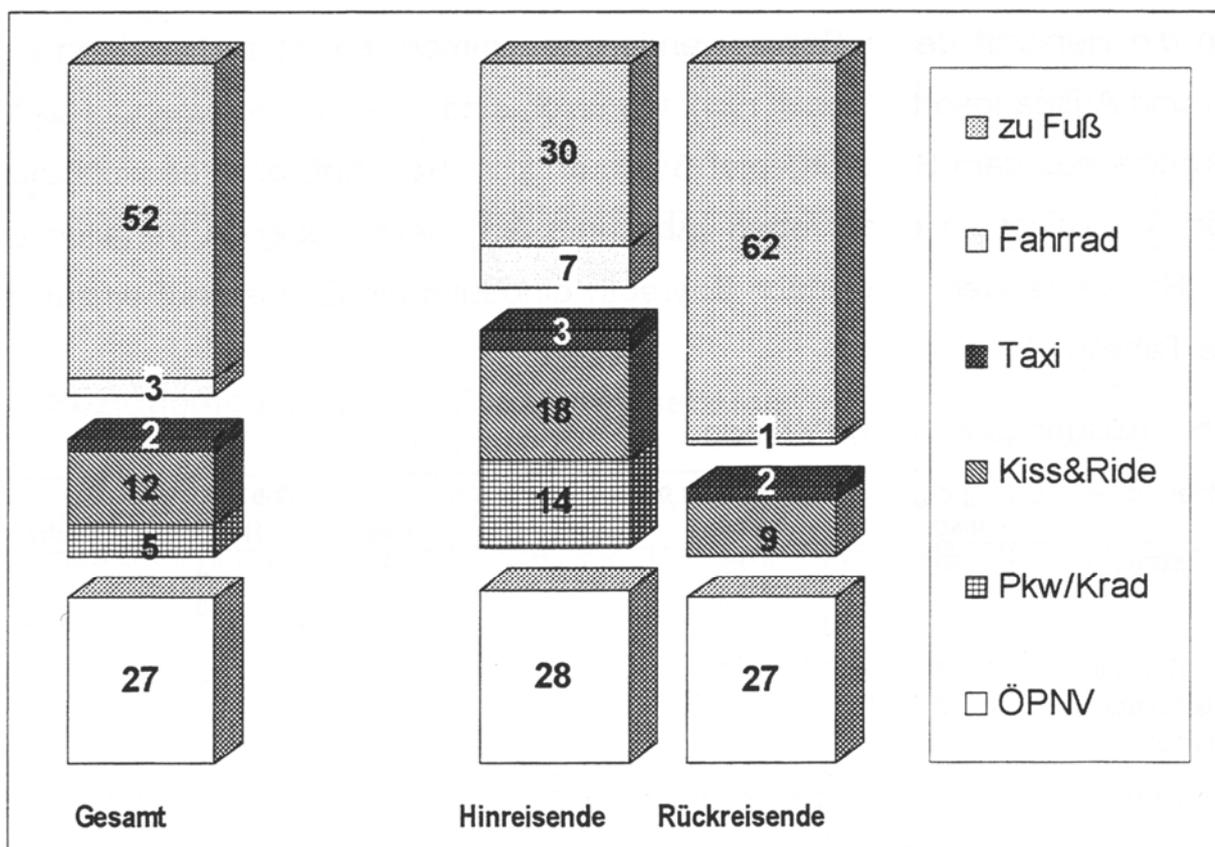


Vorschlag für einen Haltepunkt „Hofgarten“ zur besseren Erreichbarkeit wichtiger Ziele, Stärkung der Attraktivität der Bahnanbindung von Bayreuth und Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale

Im Mittelpunkt der Diskussion über die Bahnanbindung von Bayreuth steht die Forderung nach deren Elektrifizierung sowie der Sicherstellung attraktiver Fernverbindungen. Daneben wäre es jedoch wichtig, zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Nahverkehr einen zusätzlichen Haltepunkt anzulegen, mit dem wichtige Ziele wesentlich besser erschlossen werden könnten. Dies lässt sich aus der kaum beachteten Tatsache ableiten, dass sehr viele Reisende den Bahnhof zu Fuß aufsuchen, was im Umkehrschluss bedeutet, dass dessen Akzeptanz bei größeren Distanzen deutlich abnimmt. Es gibt zahlreiche Beispiele dafür, dass nach der Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in erheblichem Umfang neue Fahrgäste gewonnen werden können, woraus sich ergibt, dass vorher für viele Wege die Bahnnutzung unattraktiv war.

Für den Bayreuther Hauptbahnhof ergab eine Reisendenbefragung, dass werktags zwischen 7 und 19 Uhr 52 % den Bahnhof zu Fuß aufgesucht hatten. Dabei zeigten sich erhebliche Unterschiede zwischen denjenigen, deren Reise in Bayreuth begann, und den auf ihrer Rückreise Befindlichen: Erstere kamen zu 30 % zu Fuß, letztere zu 62 %. Bei 85 % der lag das Ziel nicht weiter als 1,2 km entfernt. Daraus folgt, dass bei längeren Wegen die Erschließung durch die Bahn als unattraktiv empfunden wird.

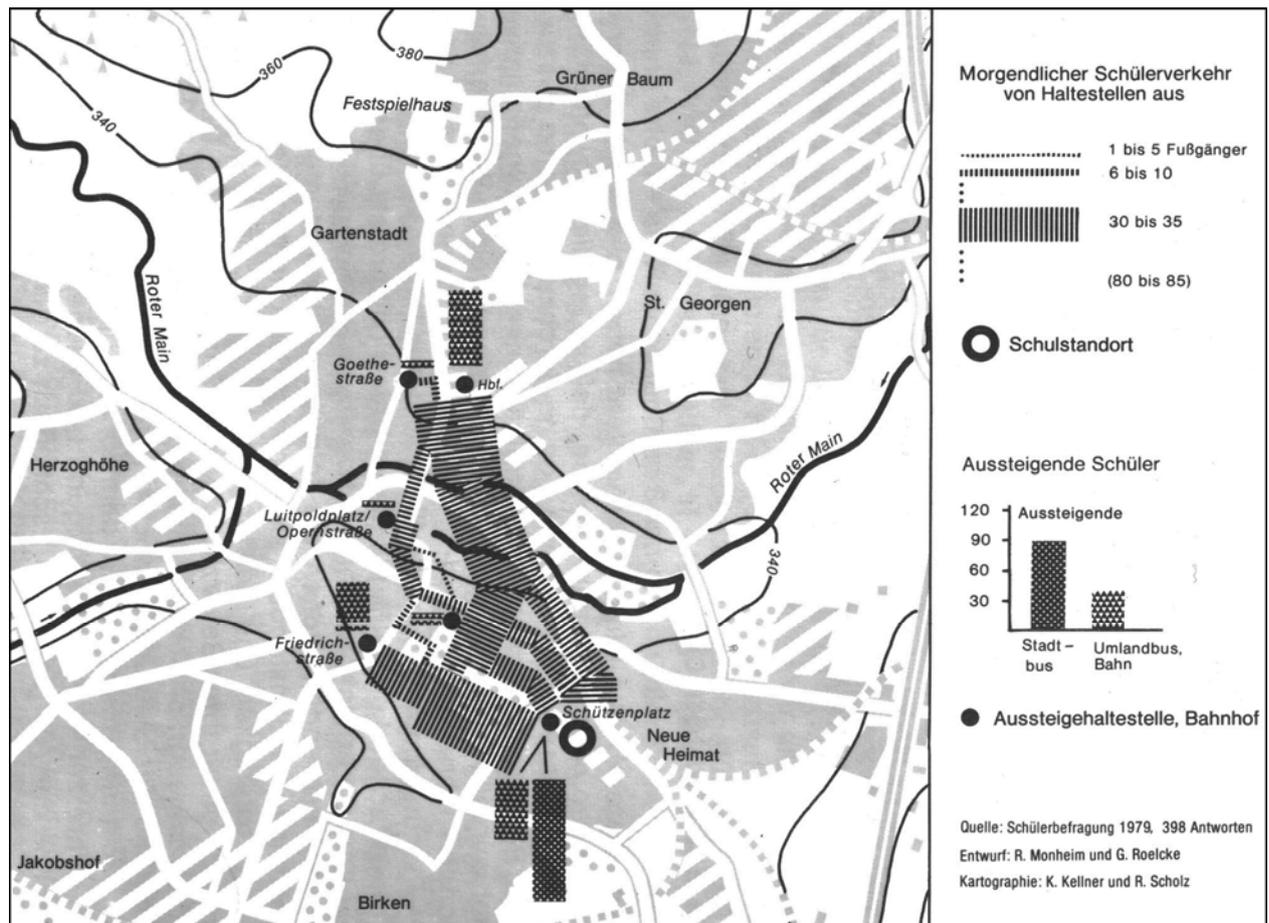
Abb. 1: Verkehrsmittelwahl zum Bayreuther Hauptbahnhof nach Reiserichtung (in %)



Quelle: Sommer, M. (2000): Die Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof, untersucht am Beispiel von Bayreuth. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung H. 195, Bayreuth.

Im Schülerverkehr führt die ungünstige Lage des Hauptbahnhofs dazu, dass größere Entfernungen zu Fuß zurückgelegt werden müssen. Die Schüler der nicht weiter als 1000 m vom Hbf. entfernten Gymnasien gingen nach einer Befragung ausschließlich zu Fuß, vom Richard-Wagner-Gymnasium und Markgräfin-Wilhelmine-Gymnasium (1,2 / 1,8 km) gingen je 60 % und selbst vom Schulzentrum Ost (2 km) noch 32 % zu Fuß. Dies ist umso beachtlicher, als die Befragung im November stattfand. Abb. 2 veranschaulicht für das Graf-Münster-Gymnasium die von ÖV-Haltestellen ausgehenden Fußgängerströme. Ein zusätzlicher Haltepunkt in Hofgartennähe würde hier eine wesentliche Erleichterung bedeuten.

Abb. 2: Fußgängerströme von ÖV-Haltestellen zum Graf-Münster-Gymnasium

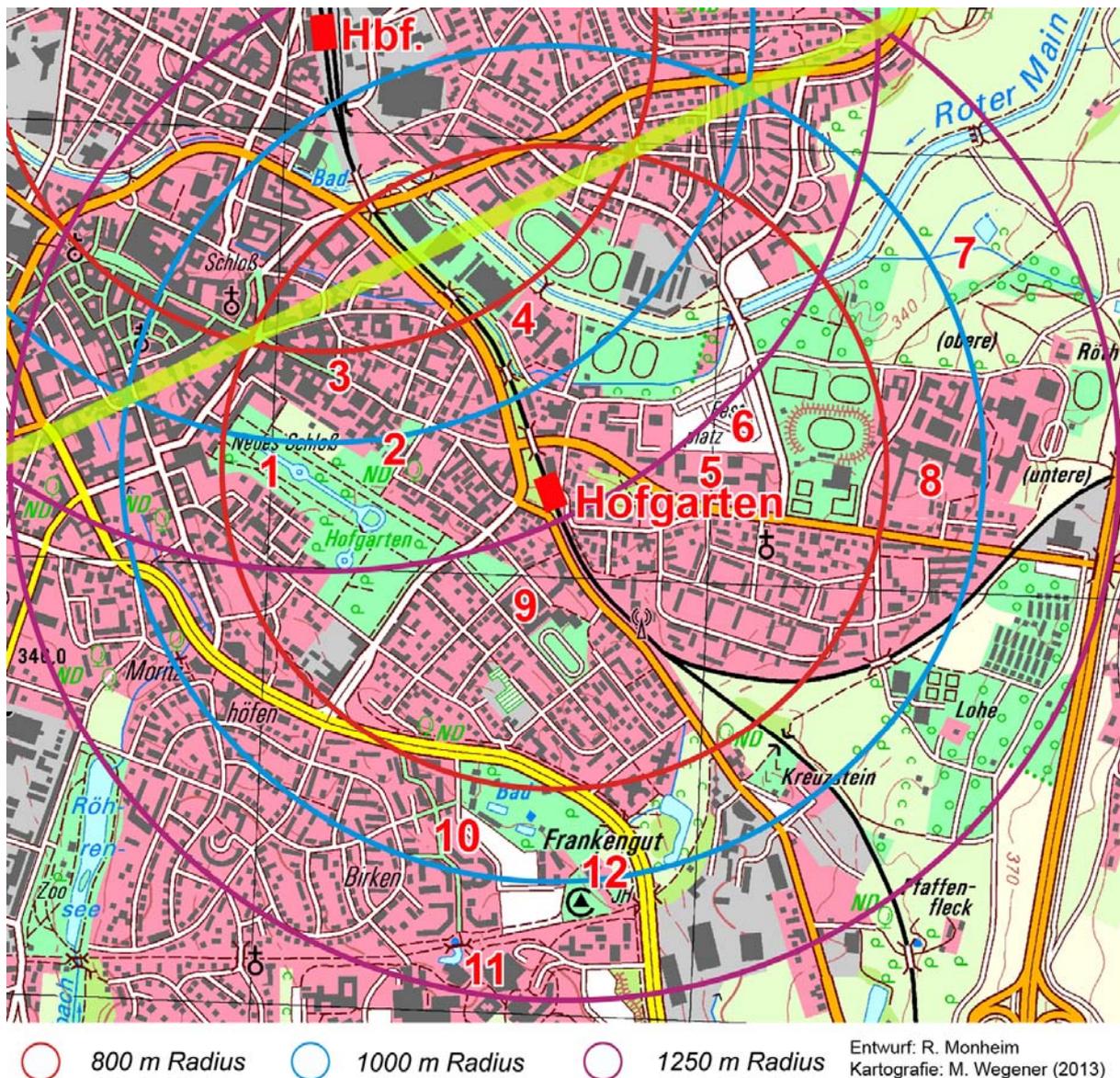


Quelle: Monheim, R., Roelcke, G. (1980): Der Weg zur Schule, untersucht am Beispiel der Stadt Bayreuth. In: Geowissenschaftliche Beiträge über Oberfranken. Bayreuther Geowissenschaftliche Arbeiten Band 1, Bayreuth, S. 189-210.

Der Ausbildungsverkehr ist allerdings mit 18 % keineswegs der dominierende Fahrtzweck der Bahnreisenden (Anteil bei denjenigen, die in Bayreuth ihre Reise antreten, 5 %, bei den auf der Rückfahrt befindlichen 25 %), sondern der Berufsverkehr mit 31 % (24/34 %); private Erledigungen und Einkäufe machen 22 % aus (14/26 %), Freizeitwege 17 % (34/9 %) und dienstliche Reisen 12 % (24/6 %).

Angesichts der für Fußgänger und auch für Stadtbusnutzer relativ ungünstigen Lage des Hauptbahnhofs zu vielen Zielen in den südöstlich und südlich gelegenen Stadtteilen würde ein zusätzlicher Haltepunkt in der Nähe des Hofgartens zwischen Nürnberger Straße/Richard-Wagner-Straße und Wieland-Wagner-Straße (= Dürschnitz) für Reisende sowohl aus Richtung Nürnberg, Weiden und Marktredwitz als auch seit der Durchbindung der Strecke Coburg - Lichtenfels über Kirchenlaibach nach Weiden bzw. Marktredwitz aus Norden deutliche Vorteile bieten, durch die zusätzliche Reisendenpotentiale erschlossen werden könnten.

Abb. 3: Einzugsbereiche von Haltepunkt Hofgarten und Hauptbahnhof Bayreuth



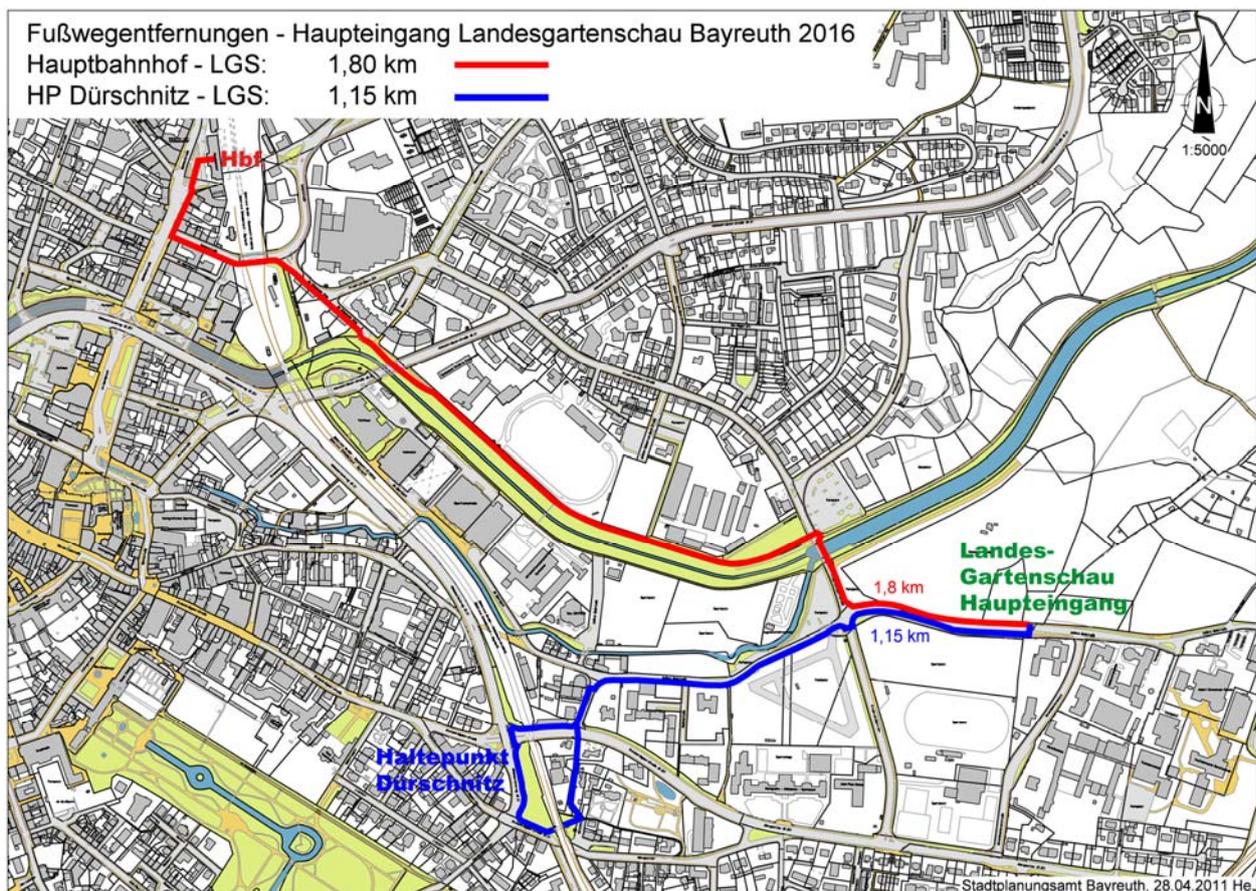
Wichtige Ziele mit hohem Besucheraufkommen, die durch den Haltepunkt Hofgarten besser erreichbar sind

- 1 Hofgarten, Neues Schloss, Theater- und Kongresszentrum
- 2 Museumsviertel
- 3 Richard-Wagner-Straße, Stadtbibliothek, Volkshochschule,
- 4 Wirtschaftswissenschaftliches Gymnasium, Zentrum (Jugendkulturzentrum), Oberfrankenhalle
- 5 Markgräfin-Wilhelmine-Gymnasium
- 6 Volksfestplatz
- 7 Landesgartenschau 2016
- 8 Schulzentrum Ost
- 9 Graf-Münster-Gymnasium
- 10 Studentenwohnheime und Kreuzsteinbad
- 11 Universität
- 12 Jugendherberge

Abbildung 3 zeigt den Einzugsbereich des Haltepunktes „Hofgarten“ (Dürschnitz) und des Hauptbahnhofs. Dabei umfasst der Luftlinienradius von 1000 m (tatsächliche Gehweite ca. 1200 m) den Bereich, der bei entsprechender Qualität des Fußwegnetzes von den Fußgängern sehr gut angenommen wird und kommt bis 1250 m immer noch ein relevanter Anteil der Reisenden zu Fuß.

Die bessere Erschließung betrifft den Ausbildungsverkehr zu mehreren Gymnasien und dem Schulzentrum Ost, den Berufs-, Ausbildungs- und Besucherverkehr zur Universität Bayreuth (deren Semesterticket schließt die Bahnnutzung im Bereich Bayreuth / Pegnitz / Kirchenlaibach / Weidenberg / Kulmbach mit ein), das Museumsviertel in der östlichen Innenstadt einschließlich Stadtbücherei und Volkshochschule im neuen Gebäude RW21 und die touristischen Ziele Hofgarten / Neues Schloss, den östlichen Teil des Haupteinkaufsbereichs (Richard-Wagner-Straße) sowie mehrere Sportanlagen und die Oberfrankenhalle. Darüber hinaus werden umfangreiche Wohngebiete einschließlich mehrerer Studentenheime und Senioren-Wohnanlagen wesentlich besser erschlossen als vom Hauptbahnhof aus. Gerade für Touristen bildet der Weg durch den Hofgarten eine attraktivere Verbindung als vom Hauptbahnhof.

Abb. 4: Fußwegverbindung vom Haltepunkt „Hofgarten“ und vom Hauptbahnhof zum Haupteingang des Landesgartenschau



Die vielfältigen Erschließungsfunktionen für den Ausbildungs-, Berufs-, Freizeit- und Einkaufsverkehr nach Bayreuth sowie die aus den umliegenden, relativ dicht bewohnten Stadtteilen von Bayreuth abreisenden Bewohner würden mit Sicherheit ein beträchtliches Potential an Aus- und Einsteigenden aktivieren, insbesondere da zusätzlich bei Bike and Ride die Durchquerung der Innenstadt entfällt.

Der von der VCD-Kreisgruppe Bayreuth bereits in den 1990er Jahren vorgeschlagene Haltepunkt gewinnt durch die Landesgartenschau 2016 zusätzlich an Bedeutung. Durch diesen wäre der Haupteingang des Gartenschaugeländes besser zu Fuß erreichbar als vom Hauptbahnhof aus: Die Gehentfernung läge mit ca. 1 km noch innerhalb des gut akzeptierten Bereichs, während vom Hauptbahnhof aus bis zum Haupteingang 1,8 km zurück zu legen wären. Der östliche Eingang des Hofgartens, dem angesichts des Leitmottos der Landesgartenschau „Zu Besuch bei Markgräfin Wilhelmine“ eine wichtige Rolle zukommt, wäre sogar nur 200 m entfernt; über ihn werden das Neue Schloss sowie die wichtigsten Museen erschlossen.

Die Anlage des Haltepunktes wird dadurch erleichtert, dass das Bahngelände hier relativ breit ist. Die Unterführung im Verlauf des ehemaligen Bahnübergangs Richard-Wagner-Straße sollte nach Möglichkeit durch eine Rampe ersetzt werden, die zusätzlich eine wichtige Fußgänger- und Radfahrverbindung zur Umgehung des problematischen Gefälleabschnittes des Stadtkernrings bieten würde. In unmittelbarer Nähe gelegene Bushaltestellen würden die Fahrzeiten in die östlichen und südlichen Stadtteile erheblich verringern, die vom Hauptbahnhof aus nur über ein Umsteigen am zentralen Busknoten ZOH erreichbar sind, was zu vollkommen unattraktiven Fahrzeiten führt. Durch Fahrradabstellplätze würden erhebliche zusätzliche Fahrgastpotentiale gewonnen, nicht zuletzt aus der Universität.

Insgesamt würde durch den Haltepunkt eine vorteilhafte Win-Win-Situation geschaffen: Für die Bahn würden Komfortgewinne für viele Fahrgäste erzielt sowie zusätzliche Fahrgastpotentiale aus allen Richtungen erschlossen, für die Stadt und den Landkreis Bayreuth würden attraktive ÖV-Angebote ermöglicht, die sowohl im Hinblick auf die Entlastung des Autoverkehrs, als auch im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse einer älter werdenden Gesellschaft wichtig sind.

Außerdem dürften im Schülerverkehr durch einen geringeren Einsatz von Schulbussen ab Hauptbahnhof Einsparungen möglich sein. Für die Bayreuther Verkehrsbetriebe BVB sind diese Spitzenlastbusse für Schüler die teuersten Fahrzeuge, da diese zu den restlichen Tageszeiten nicht benötigt werden.

Die Errichtung des Haltepunktes sollte von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Zur besseren Verankerung in der Wahrnehmung der Bayreuther und ihrer Besucher sollte für den Bahnhof ein einprägsamer Name gewählt werden. Neben der hier vorgeschlagenen Benennung nach dem 200 m entfernten „Hofgarten“ wäre auch denkbar „Bayreuth Süd“. Vielleicht ließe sich auch ein Bezug zu der Tatsache herstellen, dass der Haltepunkt an Richard-Wagner-Straße, Wieland-Wagner-Straße und Cosima-Wagner-Straße grenzt!? Der vom VCD zunächst gewählte Name „Dürschnitz“ erscheint dagegen zu wenig bekannt.

Bayreuth, 26. 7. 2013