

## **Beibehaltung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle am Ludwigsplatz**

### **statt Shuttle-Zubringer von Standort östlich des Bahnhofs mit zusätzlichem Umsteigen ins Zentrum**

[von Johann Meindorfer] Zur bequemst- und bestmöglichen Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Stadtbus ist die Beibehaltung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle am Ludwigsplatz statt Shuttle-Zubringer von einem Standort östlich des Bahnhofs mit zusätzlichem Umsteigen ins Zentrum nötig, damit der Stadtbus als komfortables Verkehrs- und Fortbewegungsmittel seine für seine verstärkte Nutzung entscheidenden Erreichbarkeitsvorteile gegenüber dem umweltbelastenden motorisierten Individualverkehr und ausspielen erhalten kann.

Diese zu gewährleisten erfordert gerade das Gebot hoher Wertschätzung für den umweltverträglichen Verkehrsträger ÖPNV / Stadtbus und seine NutzerInnen.

.

Dies gilt in Kenntnis des spezifischen Nutzerprofils der Straubinger Stadtbusfahrgäste, bei denen – ohne Schülerverkehrsanteil – das am öftesten nachgefragte Ziel ganz klar das Stadtzentrum ist. Somit führen die am häufigsten nachgefragten und zurückgelegten Fahrstrecken eindeutig zum Stadtzentrum / Ludwigsplatz, was auch künftig wegen der dortigen Ballung wichtiger und attraktiver Ziele – Geschäfte, Dienstleister, Praxen, Behörden, Gastronomie, Veranstaltungen - so zu erwarten ist.

Der Abzug der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle vom Stadtzentrum / Ludwigsplatz würde zu einer Schwächung des bisher auch von vielen Stadtbusfahrgästen, auch Schülern, die dort oft ihre Umsteigezeit mit Einkehr oder Einkäufen verlängern, belebten Ludwigsplatzes sowie der gesamten Innenstadt inklusive ihrer Geschäftswelt führen.

Dies gilt ebenso in Kenntnis der gegebenen Stadtgrösse und -struktur Straubings, die relativ kurze mit dem Stadtbus zurückgelegte Fahrstrecken mit im Mittel bis zu 3 Kilometern mit sich bringt. Gerade bei dieser relativ kurzen Streckenlänge wirken sich gebrochene Verkehre mit einem zusätzlichen Umsteigenmüssen äusserst negativ aus. Verbunden mit dem ohnehin nötigen Zurücklegen von meist mehr als 200 Metern Fussstrecken zu und von den Haltestellen am Start und am Ziel der Fahrten ergäbe sich in vielen Fällen eine in keiner Weise mehr akzeptierte gegenüber der Verfügbarkeit des PKW konkurrenzfähige Verlängerung der Gesamtreisezeiten.

Dies betrifft insbesondere ohnehin schon umwegige Relationen, bei denen zunächst am eigentlichen Ziel vorbeigefahren werden oder dieses halbwegs oder fast ganz umrundet werden muss, wie dies beim Ziel Bereich Stadtturm / Rathaus mit der Linie 3 aus bzw. in Richtung Alburg derzeit schon zutrifft.

Die inzwischen jahrzehntelang zurückliegende stadtplanerische Fehlentscheidung des nur zur Volksfestzeit genutzten Busbahnhofs am Hagen muss als besonders krasses Beispiel eine lang nachwirkende Lehre sein, dass Umsteigestellen fernab von aufkommensstarken ÖPNV-Zielen keinen Sinn ergeben, im Falle Hagen ja auch nie bedient wurden.

Zugegebenermassen ist das ein besonders krasses Beispiel, das aber millionenteuer ohne adäquaten Nutzen von der damaligen Stadtratsmehrheit unter den Augen und mit Förderung der Regierung gebaut wurde – eben sinn- und nutzlos.

So ganz ohne ÖPNV-Ziele wäre eine Bus-Umsteigestelle östlich des Bahnhofs natürlich nicht, „zentral“ in Bezug auf das nachgefragte Stadtbus-Ziel Stadtzentrum aber eben auch nicht.

Der Bahnhof ist ÖPNV-Umsteige- und Aufkommensschwerpunkt nur für den Schülerverkehr. Die Bus-/Bahn-Umsteigerzahlen sind gegenüber den Fahrgast-/Ein- und Aussteigerzahlen am Ludwigsplatz – leider! – fast vernachlässigbar, weil bei Stundentakt der Züge und Halbstundentakt der Stadtbusse zu selten die Anschlüsse in beide Richtungen für viele Verkehrsbedürfnisse genau passen. Und das Sporthopädikum und ein Fitnesscenter samt Pindl-Privatschule stellen nun mal keinen ÖPNV-Aufkommensschwerpunkt vor Ort dar.

Doch müsste eine Vielzahl von Stadtbusfahrgäste mit Ziel Stadtzentrum teils Umwege über die eben nicht zentral gelegene Umsteigestelle östlich des Bahnhofs in Kauf nehmen, ganz viele jedenfalls ein zusätzliches Umsteigen in einen Shuttle-Zubringerbus

Was die Kundenbindung und die Gewinnung von Neukunden für den Stadtbus stark erschwert bzw. sie in vielen Fällen wohl sogar verhindert, weil der Zuspruch zum ÖPNV äusserst stark von attraktiven Fahrzeiten und attraktiven möglichst bequemen, mithin umsteigefreien Busverbindungen abhängt, um ein gegenüber der Allzeit-Verfügbarkeit des PKW einigermaßen konkurrenzfähiges Angebot abbilden bzw. darstellen zu können.

Mehrfaches Befahren desselben Strassenstücks, womöglich an eigentlichen, den echten verkehrlichen Aufkommensschwerpunkten, etwa am südlichen Stadtgraben mit nur kurzem Fussweg zum Theresienplatz / Ludwigsplatz oder an der Bahnhofstrasse vorbei, teils sogar in der Gegenrichtung, käme psychologisch, vom Empfinden, von der subjektiven

Wahrnehmung her, gefühlt, einem langen Umweg, einer lästigen Fahrt- wie Fahrzeitverlängerung gleich, die die Busfahrt gegenüber einer Auto- oder Fahrradfahrt als überlang und vollends unattraktiv erleben lässt und nicht zur weiteren und zusätzlichen Stadtbusbenutzung animieren kann..

Insofern müssen vorerst teure Umbauten etwa an der Kolbstrasse mit Busspur für einen Shuttle-Zubringerbus unter Rodung des dortigen Baumbestandes, des Bahnhofs- und Jahnplatz unterbleiben, die Vorfestlegungen für die Verlegung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle östlich des Bahnhofs darstellen oder bedeuten würden.

Erheblichen Erreichbarkeitsnachteilen des Stadtzentrums stünden nur Erreichbarkeitsvorteile für den Bahnhof gegenüber, zumal nur die am wenigsten stark frequentierte Linie 3 näher an den Bahnhof fahren würde als bisher; die Linien 1, 2 und 4 fahren bisher den Bahnhof an, an den gerade neu gebauten Haltestellen an der südlichen Kolbstrasse.

Als jedoch nur minimal wirkende „Kompensation“ tangential zum Stadtzentrum wären bei Verlegung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle an einem Standort östlich des Bahnhofs Haltestellen an der südlichen Bahnhofstrasse / am Bahnhofplatz beidseits der AOK nötig, damit zumindest für die Fahrgäste der dort vorbeifahrenden Stadtbuslinien 1 und 2 ein zusätzliches Umsteigen auf ihrem gewünschten Weg ins Zentrum vermieden werden könnte.

Dasselbe gilt schon beim Status Quo für die Bedienung der Bushaltestelle Berufsschule am Stadtgraben durch die Linie 3, damit Fahrgästen aus Richtung Alburg ein kürzerer Fussweg zur Kolbstrasse, Bahnhofstrasse und zum Bahnhof geboten wird, wobei gegenüber auch eine zusätzliche Haltestelle für die Gegenrichtung erforderlich ist.

Ebenso bräuchte es am östlichen Stadtgraben die Bedienung der Bushaltestelle „Bayerischer Löwe“ durch die Linie 4, wobei auch gegenüber eine zusätzliche Haltestelle für die Gegenrichtung erforderlich wäre.

Man kann mit Millionen-Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur an von den Fahrgästen nicht bzw. nur schwer akzeptierten, mithin auch kaum genutzten Stellen / Örtlichkeiten unter Missachtung der hauptsächlichen Kundenwünsche der Mehrzahl der Stadtbusfahrgäste ziemlich und unschwerlich genau das Gegenteil des eigentlich im positiven Sinne beabsichtigten Gewollten erreichen.

Man könnte aber auch mit einer Investition eher im Halb- bis Einmillionen-Bereich die Optimierung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle Ludwigsplatz mit fester Zuordnung der

einzelnen Haltestellen zu bestimmten Linien, dynamischer betrieblich aktuell gehaltener Fahrgastinformation sowie weitgehender Barrierefreiheit der Bussteige mittels Hochborden, die in die Stadtplatz-Pflasterung integriert werden. bewerkstelligen.

Bekanntermassen sind - jahrzehntelang verstetigt und gleichbleibend - die hervorstechenden Wünsche der überdeutlichen der Mehrheit der Stadtbushalgäste ohne Schülerverkehrsanteil, also derjenigen im Berufs- sowie Gelegenheitsverkehr, diejenigen nach umsteigefreier Erreichbarkeit der Destination Stadtzentrum.

Wir bitten Sie daher, den künftigen Standort der zentralen Stadtbush-Umsteigestelle zentrumsnah am Ludwigsplatz zu belassen.

Allenfalls vorstellbar wäre zur umsteigefreien gerade noch relativ guten Erreichbarkeit der Destination Stadtzentrum ausserhalb des Ludwigsplatzes ein Standort beidseits an der Inneren Passauer Strasse, was im Zuge des Bebauungsplanes An der Persiluhr zu prüfen wäre, in Verbindung mit Bushaltestellen am östlichen Stadtgraben, wie etwa beim „Bayerischen Löwen“.