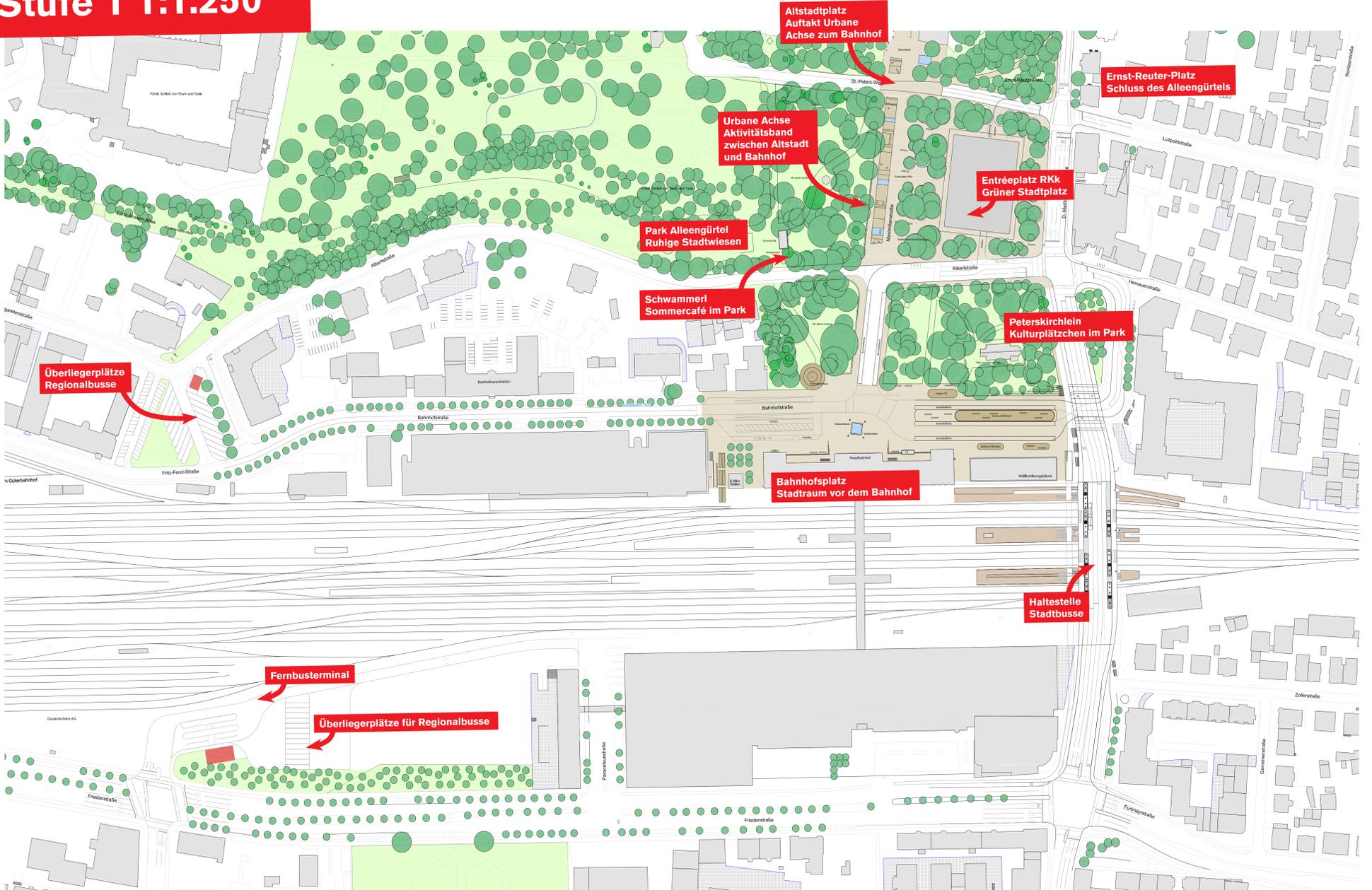


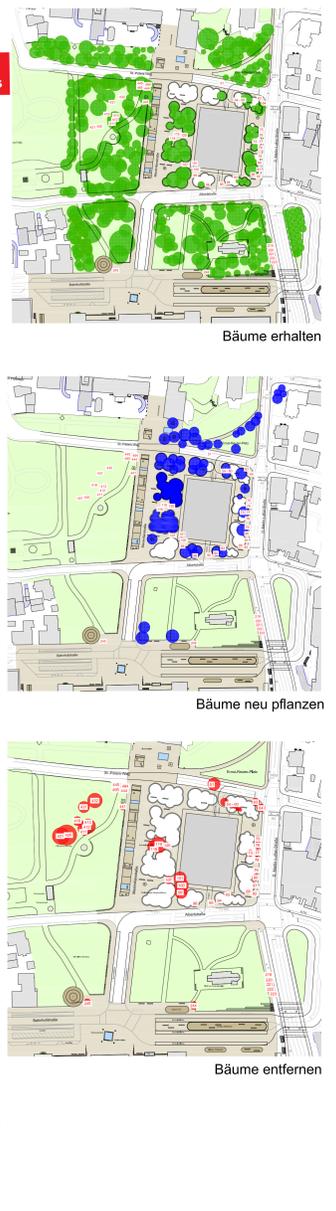
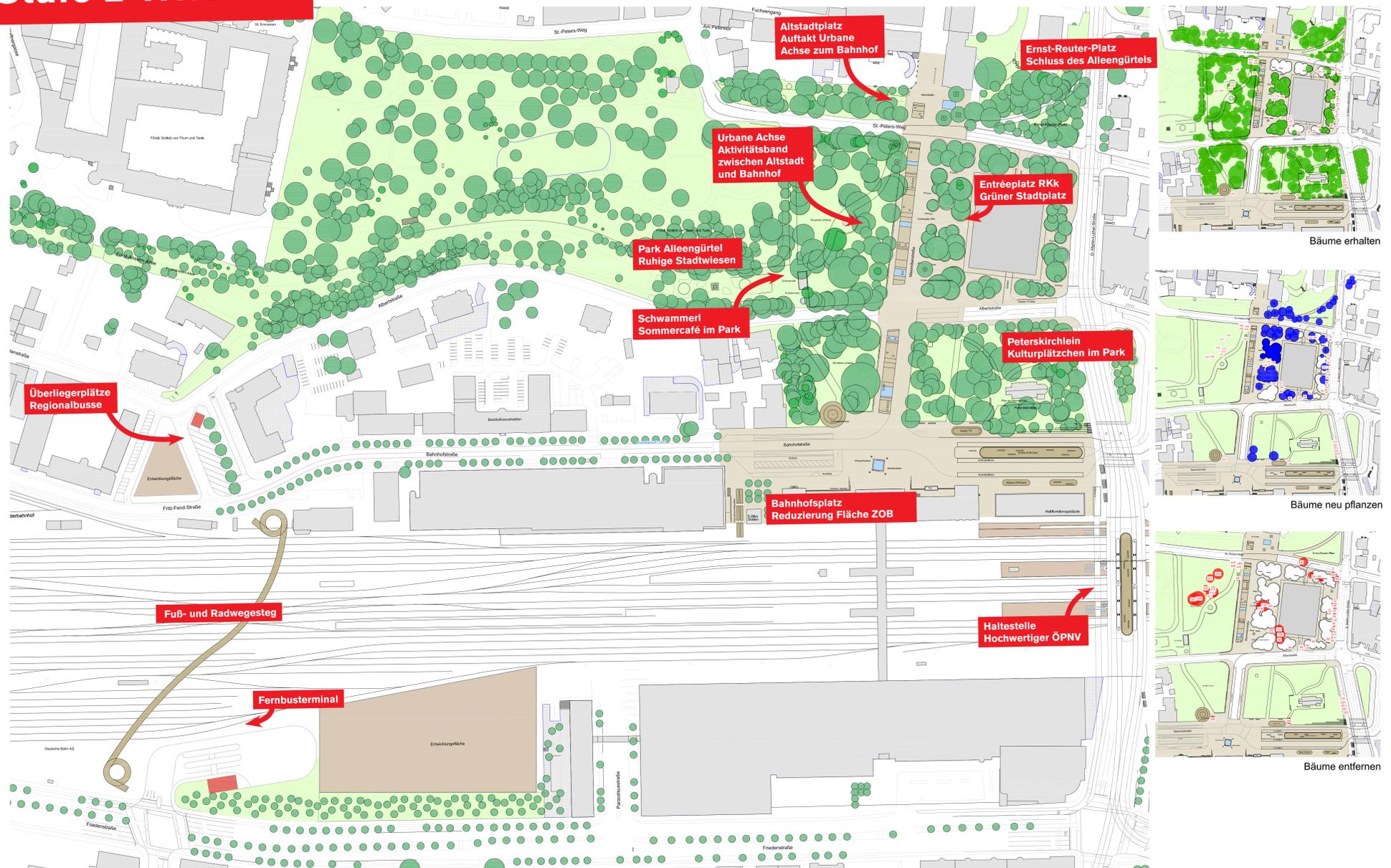
Ideenstudie

Die Darstellungen und Grafiken zeigen planerische Ansätze bzw. Ideen zu einer möglichen zukünftigen Gestaltung. Sie sind keine finalen Planungen.

Stufe 1 1:1.250



Stufe 2 1:1.250



Stufe 1 Lageplan 1:500



Blick zum RKK



Urbane Stadtachse Maximilianstraße

Um die Beruhigung der Alleebereiche und deren Entwicklung zu einer lichten parkartigen Grünanlage zu ermöglichen, wird eine Urbane Stadtachse als Aufenthalts-, Spiel- und Aktionsband in die verkehrsberuhigte Maximilianstraße eingefügt. Diese Achse begleitet den zukünftig reinen Fuß- und Radweg zwischen Altstadt und Bahnhof. Sie besteht aus einer lockeren Abfolge von Sitzbereichen, Spiel- und Bewegungspunkten, Wasserelementen und schmückenden Gräser- und Blumenpflanzungen. In der zweiten Ausbaustufe des ÖPNV wird sie durchgängig den Ernst-Reuter-Platz mit dem Bahnhofplatz verbinden

Der Ernst-Reuter-Platz

Der Ernst-Reuter-Platz wird durch die deutliche Reduktion der Verkehrsflächen zu einem städtischen Platz aufgewertet. Die durch die Verschiebung des Peterswegs in Richtung Norden gewonnenen Flächenpotenziale am neuen RKK werden als grüner Platz gestaltet, der durch intensive Baumpflanzungen geprägt wird und so den Verbund des heute gestörten Alleengürtels wieder ermöglicht. Die in die D.-Martin-Luther-Straße einmündenden Landshuter Straße, Luitpoldstraße und Petersweg werden zu einfachen Einmündungen zurückgebaut. Auch das schafft Raum für mehr Grün bzw. eine bessere Grünvernetzung, das Angebot an Kfz-Fahrbahnenflächen ist auf das erforderliche Minimum reduziert.

Entréeplatz RKK

Die Flächen rund um das neue RKK binden den Baumbestand weitestmöglich in die Gestaltung ein. Es werden große zusammenhängende ‚Wolkenbeete‘ geschaffen, in deren Zwischenräumen die Fußgänger sanft zu den neuen Bürgernutzungen im Erdgeschoss geführt werden (Café, Laden, Bücherei, Jugend- und Bürgertreff). Die gebäudenahen Platzflächen können im Sommer von den EG-Nutzern bespielt werden und bieten so einen angenehmen Aufenthalt rund um das neue RKK. Die im Baumbestand erhöhten Baumbeete bieten eine Fülle von Sitzmöglichkeiten unter Bäumen neben den gastronomischen Angeboten.

Stufe 2 Lageplan 1:500



Bahnhof - Urbane Achse



Platz beim Peterskirchlein

Das Peterskirchlein wird von einer Platzfläche umgeben, die die Möglichkeiten der Gebäudenutzung durch kulturelle Angebote unterstützt. So entsteht ein bahnhofsnaher ruhiger Aufenthaltsbereich, der sich in das Parkwegesystem integriert. Der Vorplatz dient im Sommer als grünes Foyer und Treffpunkt. In die Böschungsfäche zum neuen ZOB werden unter möglicher Schonung des Baumbestandes Sitzstufen eingebettet, um auch in diesem Bereich angenehmen Aufenthalt oder Warten auf den Bus zu ermöglichen. Im Übergangsbereich zum Bahnhofplatz wird in Zusammenhang mit einem Tiefgaragenaufgang ein kleines gastronomisches Angebot (Kiosk, Cafébar), das auch hier die Möglichkeit des Aufenthaltes in der Außenbewirtung bietet. In allen Bereichen werden aber auch viele öffentliche Sitzmöglichkeiten angeboten.

Der westliche Alleengürtel

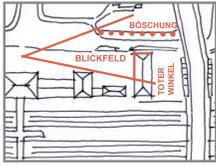
Die vorgeschlagene Urbane Achse in der Maximilianstraße mit ihrer Konzentration an Freiraumangeboten und -nutzungen macht es möglich, den westlichen Teil des Alleengürtels parkartig ruhiger zu gestalten. Durch gezielte und sinnvolle Reduktion des Baumbestandes in wenigen Bereichen wird die Belichtung so verbessert, dass die kleine und die große Lichtung entwickelt werden können. Sie dienen den für solche Parks üblichen Nutzungen als Liegewiese oder ermöglichen Treffen im Freien von Yogagruppen oder zum Ballspiel. Der vorhandene Schwammerl bekommt einen ergänzenden Nachbarn in Form eines Sommer- oder Eiscafé mit lockerer Bestuhlung im Park. Der vorhandene Pavillon wird Teil der großen Lichtung und bekommt durch eine umgebende Platzfläche Aufwertung.

Der Bahnhofplatz

Die Neugestaltung des Bahnhofsvorbereichs zwischen der Galgenbergbrücke und der Post bietet die Möglichkeit, den Stadtraum im Bahnhofsumfeld weiter zu entwickeln. Der Entwurf zeigt, wie der von vielen RegensburgerInnen und BesucherInnen genutzten Bereich funktional verbessert und auch atmosphärisch deutlich aufgewertet werden kann.

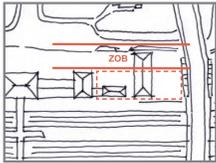
Multifunktionsgebäude

Verbesserte Übersicht und Orientierung



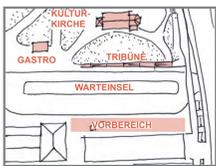
Durch die Ost-West-Ausrichtung des Multifunktionsgebäudes und die Rodung der Böschung wird der ehemalige Angstrum in der östlichen Bahnhofstraße beseitigt.

Kompatibel mit ZOB und Tiefgarage



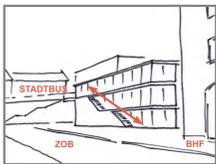
Der ZOB und die darunter liegende Tiefgarage sind zwischen Multifunktionsgebäude und dem höher liegenden Park eingepasst.

Attraktive Aufenthaltsflächen



Der langgestreckte Vorbereich des Multifunktionsgebäudes ist über den Busbahnhof und die Böschung hinweg mit dem Park vernetzt.

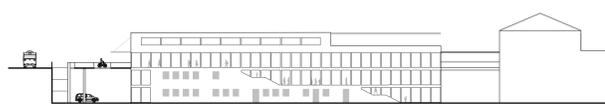
Repräsentativ & gute Verknüpfung



Das Multifunktionsgebäude zeigt seine großzügige Erschließungsfläche nach außen. Diese leistet die Verknüpfung zwischen Galgenbergbrücke, ZOB und Bahnhof.

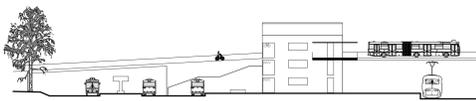
Ansicht von Norden

M 1:500



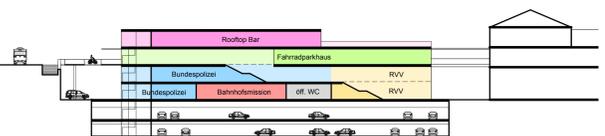
Ansicht von Westen

M 1:500



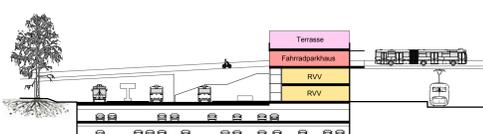
Längsschnitt A-A

M 1:500



Querschnitt B-B

M 1:500



Nutzungskonzept

Erhalt und Erweiterung der vorhandenen bahnhofsbezogenen Nutzungen:

- Bundespolizei
- Bahnhofsmision
- Gastronomieangebot

Neue Nutzungen:

- Regensburger Verkehrsverbund (RVV)
- öffentliche WC-Anlage
- Fahrradparkhaus

Gebäudeaufteilung

Erdgeschoss: Nutzungen mit unmittelbarem Zugang zum öffentlichen Raum

- RVV-Kundenzentrum mit Zugang vom Bahnhofsvorplatz
- Öffentliche Sanitäranlage
- Bahnhofsmision mit Zugang vom Busbahnhof
- Bundespolizei mit direktem Zugang zu den Einsatzfahrzeugen und zu Gleis 1

1. Obergeschoss: Ergänzungsflächen für große Nutzer

- Verwaltung RVV
- Verwaltung Bundespolizei

2. Obergeschoss: Zugang zur Galgenbergbrücke

- Fahrradparkhaus mit ca. 300 Stellplätzen

Dachgeschoss: Akzent am „Brückenkopf“

- Gastronom. Einrichtung („Rooftop Bar“)

Erschließungselemente

Verbindendes Gestaltungselement: öffentliche Treppenanlage über die gesamte Gebäudelänge

- Gestaltung der Hauptfassade nach Norden
- Hauptverbindung vom Bahnhofplatz direkt auf die Galgenbergbrücke
- Lage innerhalb der Gebäudefassade (unbeheizt)

Überdachter Steg auf der Gebäudesüdseite

- Direktverbindung von der Galgenbergbrücke und vom Fahrradparkhaus direkt in das Obergeschoss des Bahnhofshauptgebäudes
- Aktivierung der schwer vermarktbare Flächen im Bahnhof (z.B. E-Bike-Shop)

Vertikalerschließung mittels zweier Treppenhäuser

- An der Stirnseiten des Gebäudes
- Angebot von Aufzügen für Radfahrer, Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Personen
- Anbindung der Tiefgarage unter dem ZOB

Lage im Stadtraum

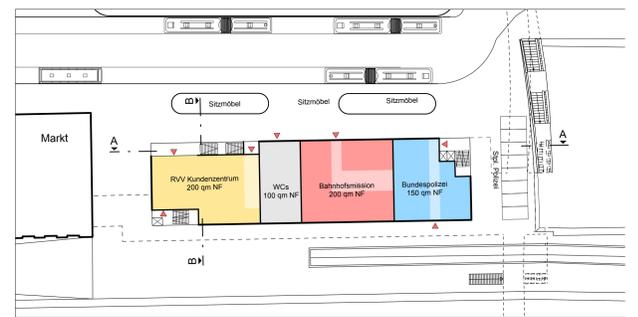
Neudefinition des Stadtraums

- Fassung der nördliche Kante durch das Multifunktionsgebäude
- Definition des Brückenkopfes durch das 2. Obergeschoss („Rooftop Bar“)

Die neue östliche Raumkante des Bahnhofplatzes ist die Bebauung jenseits der Galgenbergbrücke.

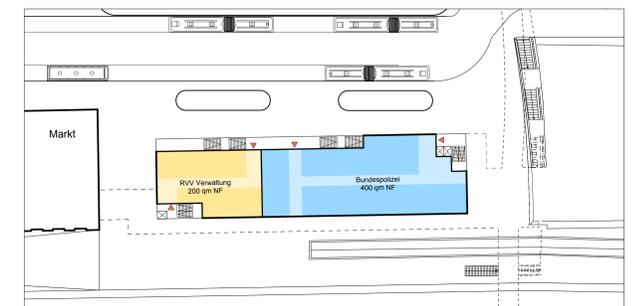
Grundriss Erdgeschoss

M 1:500



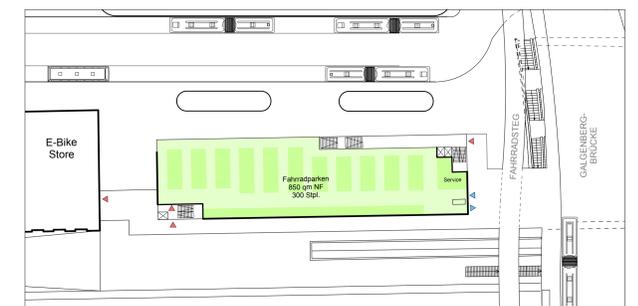
Grundriss 1. Obergeschoss

M 1:500



Grundriss 2. Obergeschoss

M 1:500



Grundriss Dachgeschoss

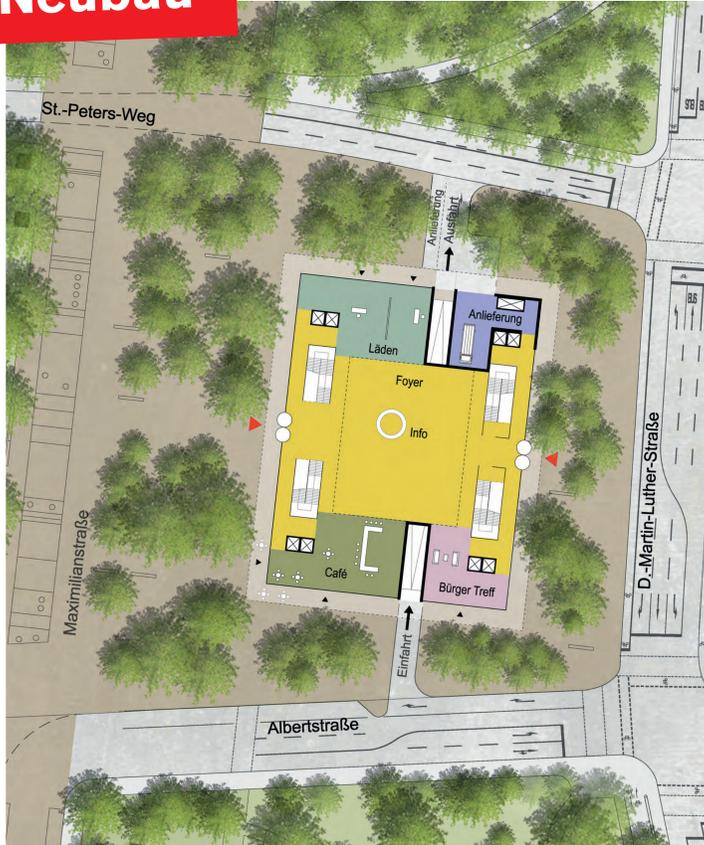
M 1:500



Stadträumliche Wirkung



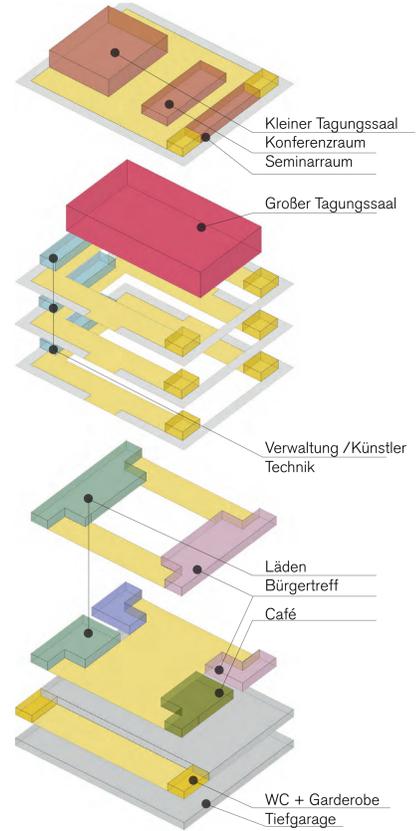
Variante A Neubau



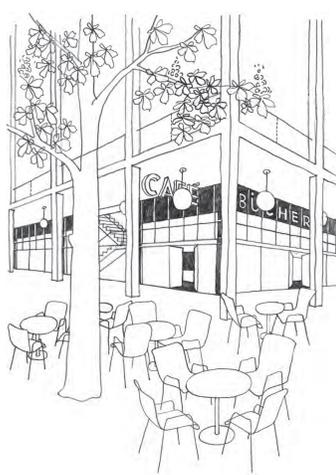
Erdgeschoss

Kultur- und Kongresszentrum

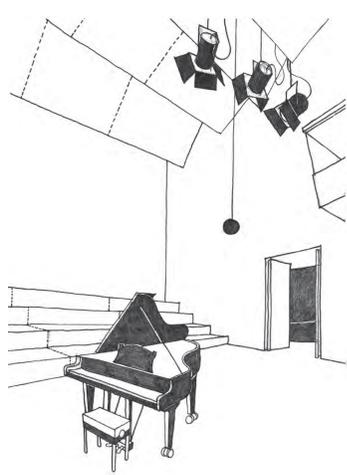
Das Kultur- und Kongresszentrum schließt eine Lücke in der Reihe der Veranstaltungs-räume der Stadt Regensburg. Aufgrund seines breit gefächerten Raumangebots können dort sowohl Kammermusikabende als auch Kongresse mit bis zu 1.800 Besuchern stattfinden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der „niedrigschwiligen“ Zugänglichkeit. Es soll ein Haus für die gesamte Stadtbevölkerung sein und deshalb auch die Funktion eines Bürgertreffs übernehmen. Darunter fällt u.a. konsumfreier Aufenthalt, Treffpunkt für Interessengruppen und Vereine, „Wartesaal“ in Verbindung mit dem ZOB. Wichtig ist die durchgehende Zugänglichkeit bis in die späten Nachtstunden und ein auch für Schüler und Senioren akzeptables gastronomisches Angebot. Die Säle müssen technisch so ausgestattet sein, dass sie akustisch und räumlich auf Sprachverständlichkeit oder auf Musikdarbietungen von höchster Qualität eingerichtet werden können.



Diagramm



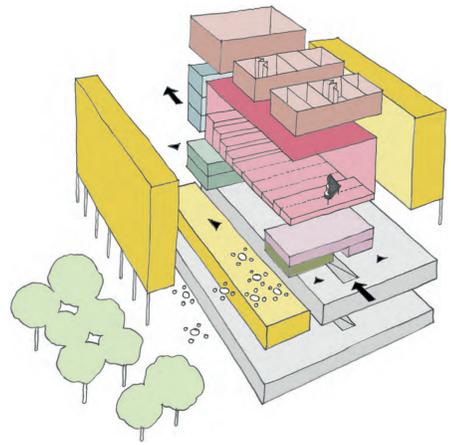
Südwestecke



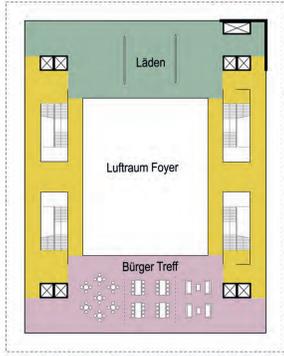
Großer Saal

Alternative 1 - Ohne Erhalt Wirsing-Bau

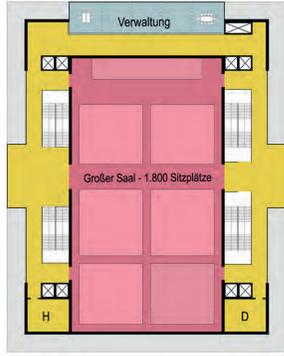
Aufgrund der Straßenführung und wegen des bestehenden wertvollen Baumbestands kann das umfangreiche Raumprogramm nur realisiert werden, wenn die vorhandenen Läden und Studentenwohnungen rückgebaut werden. Der Bau soll als selbstbewusster Solitär im Alleengürtel stehen und von allen Seiten zugänglich sein. Auf dem Weg vom Bahnhof in die Altstadt bildet er eine unverwechselbare Landmarke von hoher Attraktivität für tägliche Passanten und für ortsfremde Besucher. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an seine architektonische Qualität. Eine zentrale zweigeschossige Halle dient als Foyer. Von hier aus werden alle Nutzungsbereiche erschlossen. Die Säle und Tagungsräume in den Obergeschossen sind über breite Treppen und Aufzüge erschlossen. Über Balkone und Dachterrassen bestehen vielfältige Verbindungen mit der umgebenden Parkanlage. Im Untergeschoss liegen Garderoben, Toiletten und die Technikräume. Die Tiefgarage unter dem RKK ist über die beiden angrenzenden Straßen angebunden. Die Zufahrt erfolgt über die Albertstraße auf einer eigenen Spur, die Ausfahrt über den St.-Peters-Weg im Norden. Hier liegt auch der Ladehof.



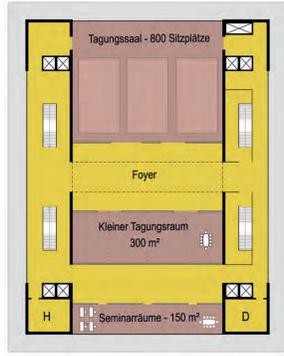
Axonometrie



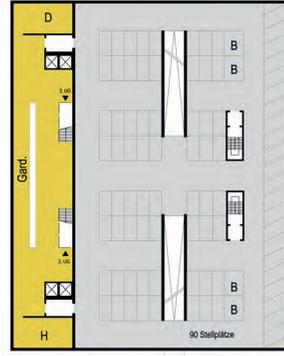
1. Obergeschoss



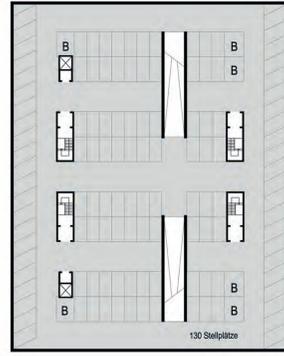
2-4. Obergeschoss



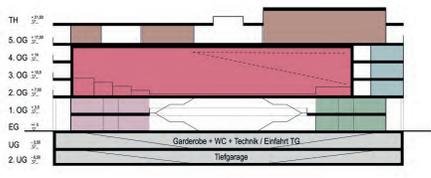
5. Obergeschoss



1. Untergeschoss



2. Untergeschoss

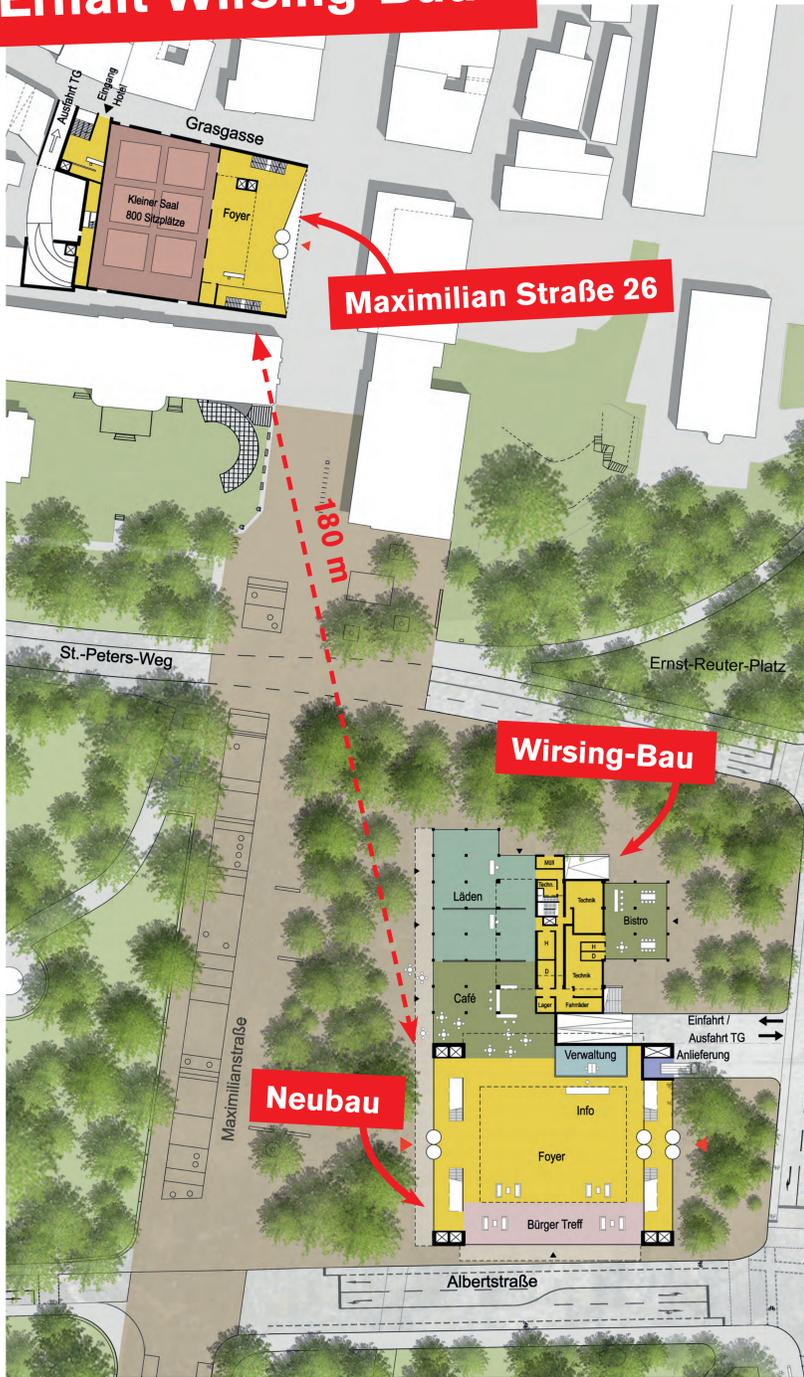


Schnitt

In dieser Studie wird untersucht, ob das vorläufige Raumprogramm für das RKK auf dem zur Verfügung stehenden Grundstück realisiert werden kann. Es handelt sich hier also nicht um einen Vorentwurf, sondern lediglich um den „Fußabdruck“ eines Kultur- und Kongresszentrums und um die Ordnung der funktionalen Beziehungen. Der eigentliche Entwurf bleibt einem späteren Wettbewerb vorbehalten. Nur dadurch kann ein optimales Ergebnis zu erzielt werden. Voraussetzung für den Wettbewerb ist ein abgestimmtes Raumprogramm. Die Skizzen sollen nur Bilder von der Atmosphäre vermitteln, die das neue Kultur- und Kongresszentrum ausstrahlen soll.

Variante B

Erhalt Wirsing-Bau



Dezentrales Kultur- und Kongresszentrum

Bei Teilung des Raumprogramms auf zwei Standorte kann das qualitativvolle, aus den Sechzigerjahren stammende Studentenheim von Werner Wirsing erhalten werden.

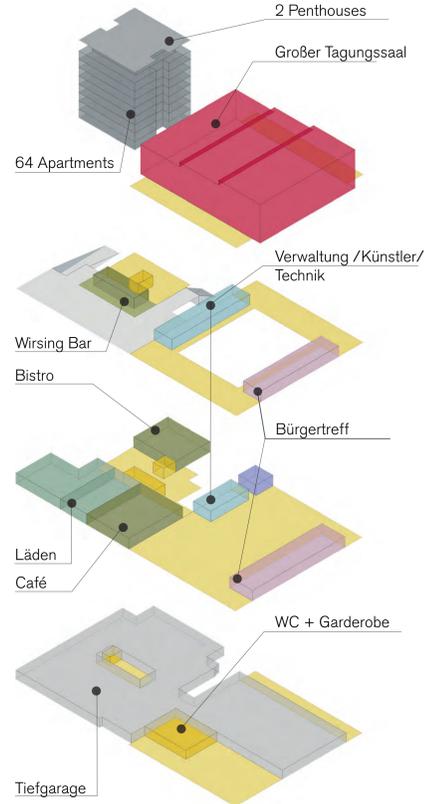
Die Teilung könnte wie folgt vorgenommen werden:

- Der Große Saal und die bürgernahen Nutzungen finden zusammen mit dem Wirsing-Bau Platz auf dem Kepler-Areal.
- Der Kleine Tagungsraum sowie die Konferenz- und Tagungsräume werden in Verbindung mit einem Hotel auf dem Grundstück Maximilianstraße 26 realisiert.

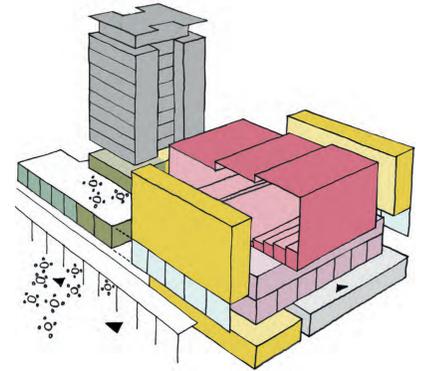
Dieses dezentrale Konzept bringt eine Reihe von Vorteilen mit sich, die sorgfältig abgewogen werden müssen:

- Ein Wohnhaus mit 66 Apartments (Studenten, Senioren, Gästehaus der Universität?) wäre ein guter Beitrag zur Belebung des Areals. Das Sicherheitsgefühl würde gestärkt. Man geht an erleuchteten Fenstern vorbei.
- Die von der Bürgerschaft gewünschte kulturelle Funktion des großen Saals würde unterstrichen. Stattfinden könnten dort u.a. Musikaufführungen (U + E), Theaterstücke, Filmvorführungen und nicht zuletzt Festveranstaltungen von Regensburger Vereinen und Institutionen.
- Ein zum Stadtbild gehörender und denkmalschutzwürdiger Bau aus der geschichtlich abgeschlossenen Epoche der Nachkriegszeit könnte erhalten bleiben.
- Die südliche Maximilianstraße würde eine Aufwertung und Belebung durch einen zusätzlichen Attraktionspunkt erfahren.
- Die Kongressbesucher könnten sich zwischen einzelnen Programmpunkten „die Füße vertreten“. Die Entfernung zwischen beiden Gebäuden beträgt nicht einmal eine Zigarettenlänge. Sie mischen sich unter die Regensburger Fußgänger. Sie nehmen wahr, wo sie sich befinden und tragen so zur Belebung des öffentlichen Raums bei.

Die unter dem Wirsingbau vorhandene Tiefgarage wird nach Süden erweitert und bietet Platz für insgesamt 89 Stellplätze. Zu- und Abfahrt liegen an der D.-Martin-Luther-Straße (rechts rein, rechts raus). Von hier wird auch die Anlieferung erschlossen.



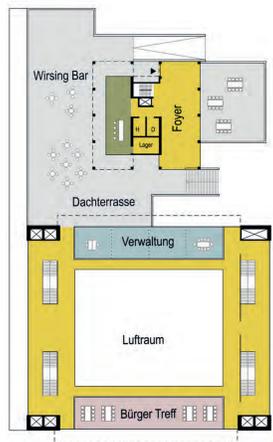
Diagramm



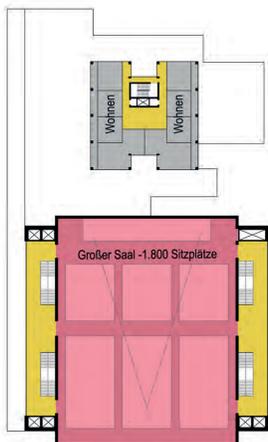
Axonometrie

Erdgeschoss

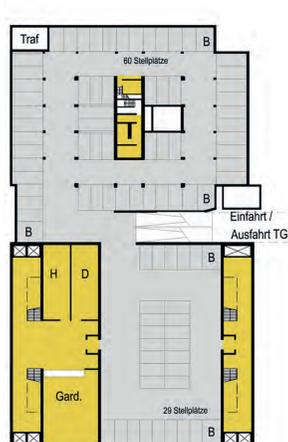
Neubau und Wirsing Bau



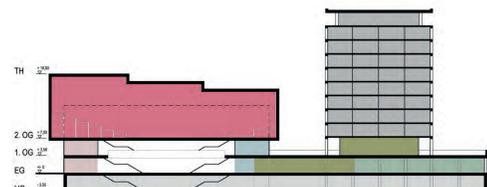
1. Obergeschoss



2. Obergeschoss



Untergeschoss

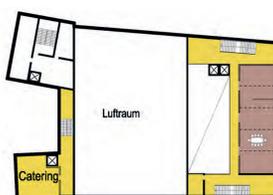


Schnitt



Fassade zur Maximilianstraße

Maximilianstraße 26



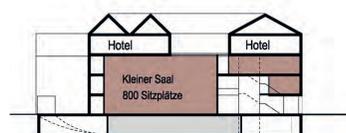
1. Obergeschoss



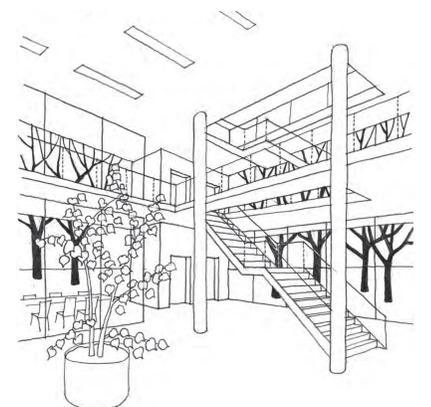
2. Obergeschoss



Untergeschoss

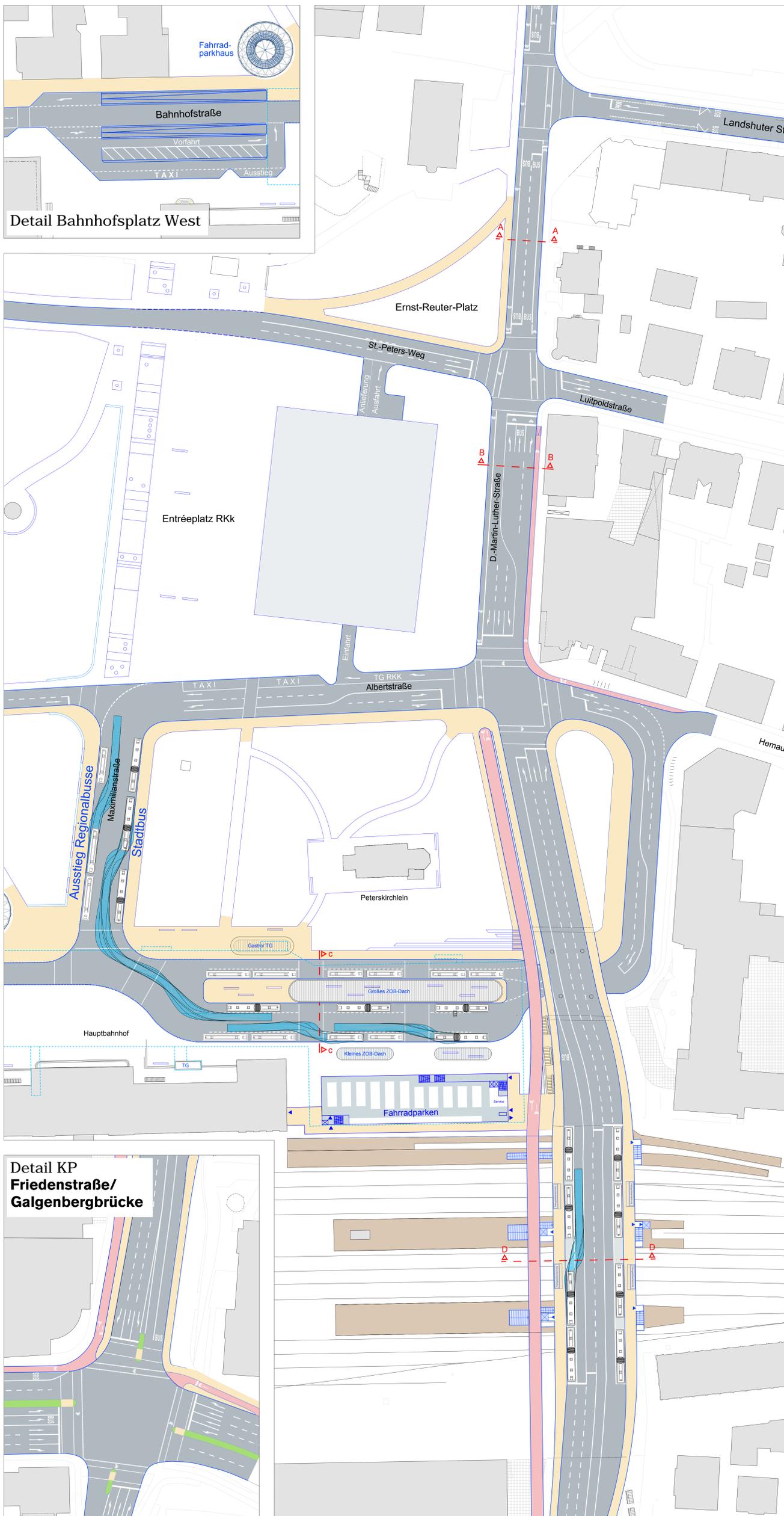


Schnitt

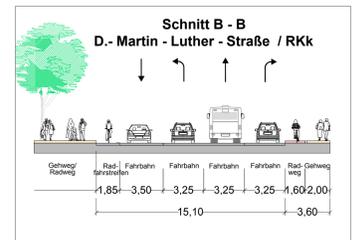
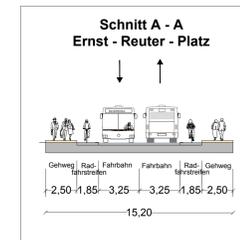


Zweigeschossiges Foyer

Verkehrsanlagen Stufe 1



In Stufe 1 wird der ÖPNV weiterhin vollständig mit Bussen abgewickelt: der Regionalbusverkehr am ZOB Bahnhofplatz, der Stadtbus sowohl am Bahnhofplatz als auch mit der zentralen Haltestelle auf der Galgenbergbrücke.

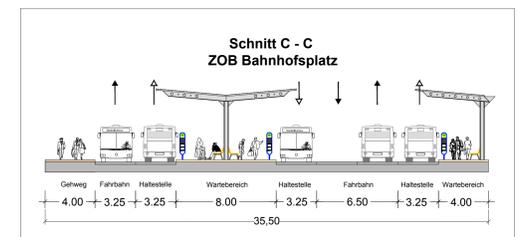


Ernst-Reuter-Platz

Die Fahrbahnfläche am Ernst-Reuter-Platz teilen sich Busse und Fahrräder. Die Haltestelle für Busse zum/vom Stobäusplatz (Doppelhaltestelle) liegt in der Landshuter Straße. Von hier besteht ein direkter Zugang zur Altstadt.

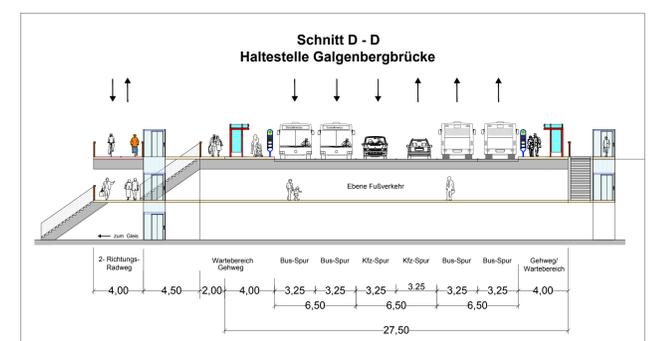
D.-Martin-Luther-Straße

Die Fahrbahnen in der Dr.-Martin-Luther-Straße werden im Mischverkehr von Bussen und dem MIV befahren. An Knoten und Einmündungen wird der ÖPNV bevorrechtigt signalisiert. Der Radverkehr im Seitenraum erhält beidseits eigene Anlagen (Radweg Ostseite wie Bestand)



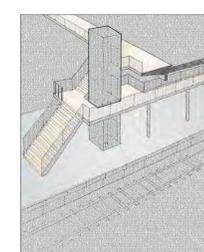
ZOB

Der ZOB erhält 3 parallele Halteleiten mit zusammen 14 Haltestellen am Bahnhofplatz. In der Maximilianstraße sind die zentrale Ausstiegshaltestelle für Regionalbusse (3-4 Positionen) sowie 3 Haltestellen für den Stadtbus platziert.

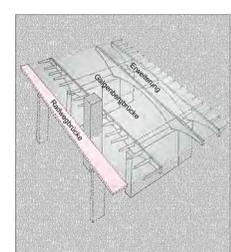


Galgenbergbrücke

Die Galgenbergbrücke wird um ca. 4 m nach Osten verbreitert. Die Haltestellen liegen außen, Vorbeifahrt von Bussen ist möglich. Der MIV wird in Mittellage mit je einer Spur pro Richtung geführt. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt mit Treppen und Aufzug. Die Verbindung der Haltestellen erfolgt über einen an die Brücke angehängten Steg (im Bereich der Bahnsteige). Ein Separater Fahrradsteg für beide Fahrtrichtungen liegt westlich der Brücke.



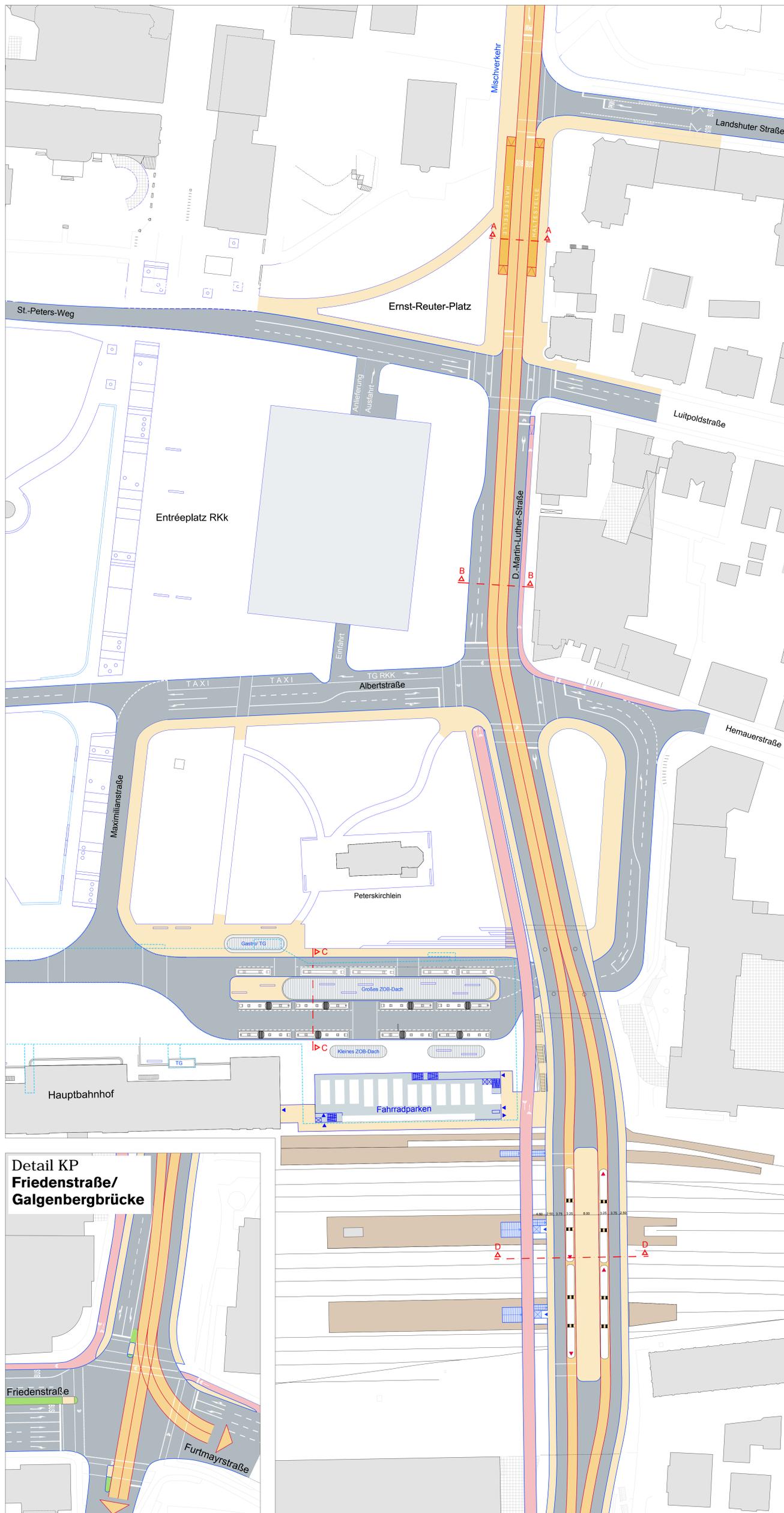
Abgang Galgenbergbrücke zu DB-Gleisen



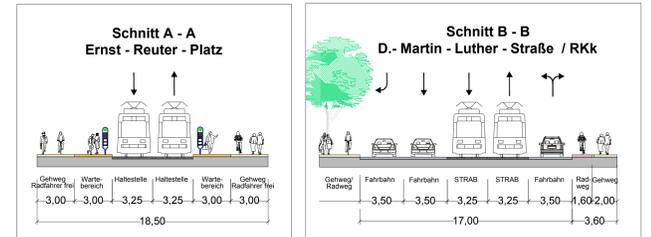
Brückenverbreiterung und Fahrradsteg



Verkehrsanlagen Stufe 2



In Stufe 2 wird von der Umsetzung des **höherwertigen ÖPNV-Systems (HWÖS)** als Stadtbahn ausgegangen. Deren zentrale Haltestelle ist die Galgenbergbrücke. Am ZOB Bahnhofplatz werden **weniger Haltestellen benötigt und er kann zurückgebaut werden.**

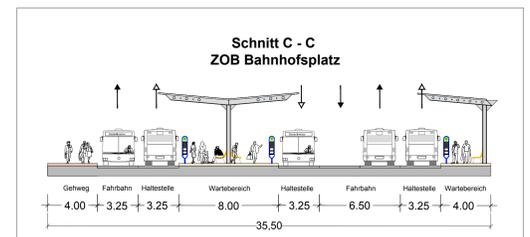


Ernst-Reuter-Platz

Am Ernst-Reuter-Platz erhält die Tram eine neue Haltestelle. Die Trasse wird von der Tram und Bussen gleichermaßen befahren, nördlich der Landshuter Straße auch von MIV-Anliegerverkehr. Die Haltestelle für Busse vom / zum Stobäusplatz verbleibt in der Landshuter Straße. Der Radverkehr wird im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt.

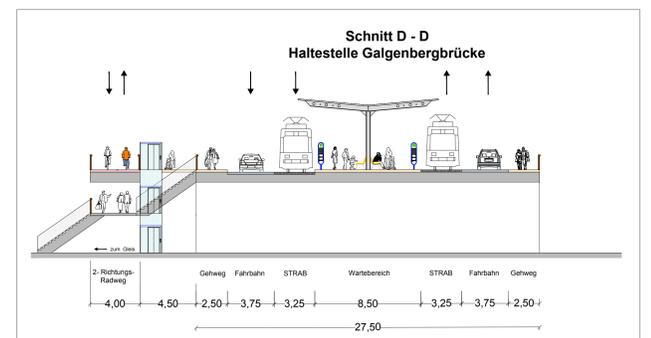
D.-Martin-Luther-Straße

Tram und Busse erhalten durchgängig eine separat vom MIV geführte Trasse. An Knotenpunkten im Straßennetz ist der ÖPNV vorfahrtsberechtig. Der MIV ist mit zwei Fahrspuren pro Richtung ausreichend. Eine durchgängige Radverbindung auf separaten Anlagen ist sichergestellt, u. a. im Grünbereich des RKK.



ZOB

Am ZOB Bahnhofplatz werden noch 8 Stadtbushaltestellen und 5 Regionalbushaltestellen benötigt. Die beiden südlichen Halteleisten werden für den Stadtbushaltestellen ertüchtigt. Die Haltestellen in der Maximilianstraße werden aufgegeben, die gewonnenen Flächen für eine verstärkte Vernetzung der Grünräume des Alleengürtels genutzt.



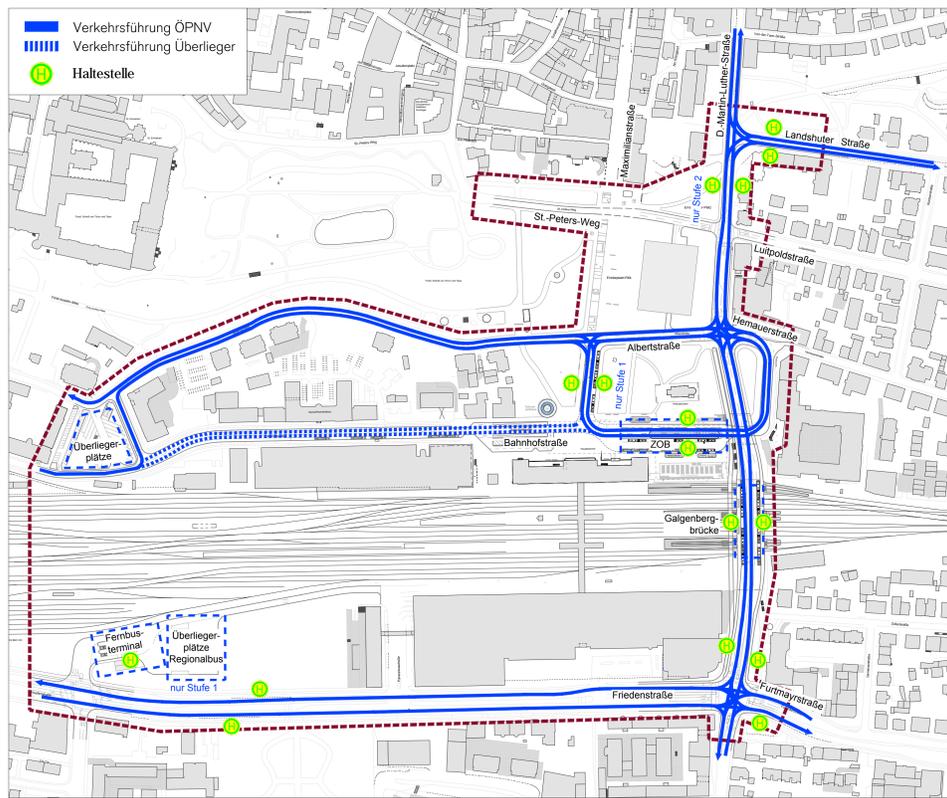
Galgenbergbrücke

Auf der Galgenbergbrücke hält die Tram in Mittellage an einer großzügigen, überdachten Mittelinsel. Von hier aus erreichen Fahrgäste zur DB die Treppen / Aufzüge über **plangleiche Querungen**. Der ZOB am Bahnhofplatz wird über die bestehende Treppenanlage bzw. die Aufzüge im Multifunktionsgebäude erreicht. Der MIV wird beidseits der Straßenbahntrasse auf eigenen Fahrspuren geführt. Der Fahrradsteg ist weiterhin die attraktive Verbindung über die DB-Anlagen.

Der Wartebereich auf der Galgenbergbrücke erhält ein vergleichbar großzügiges und attraktives Dach, wie der ZOB Bahnhofplatz.

Der angehängte Steg unter der Galgenbergbrücke und die östlichen Abgänge können zurückgebaut werden.

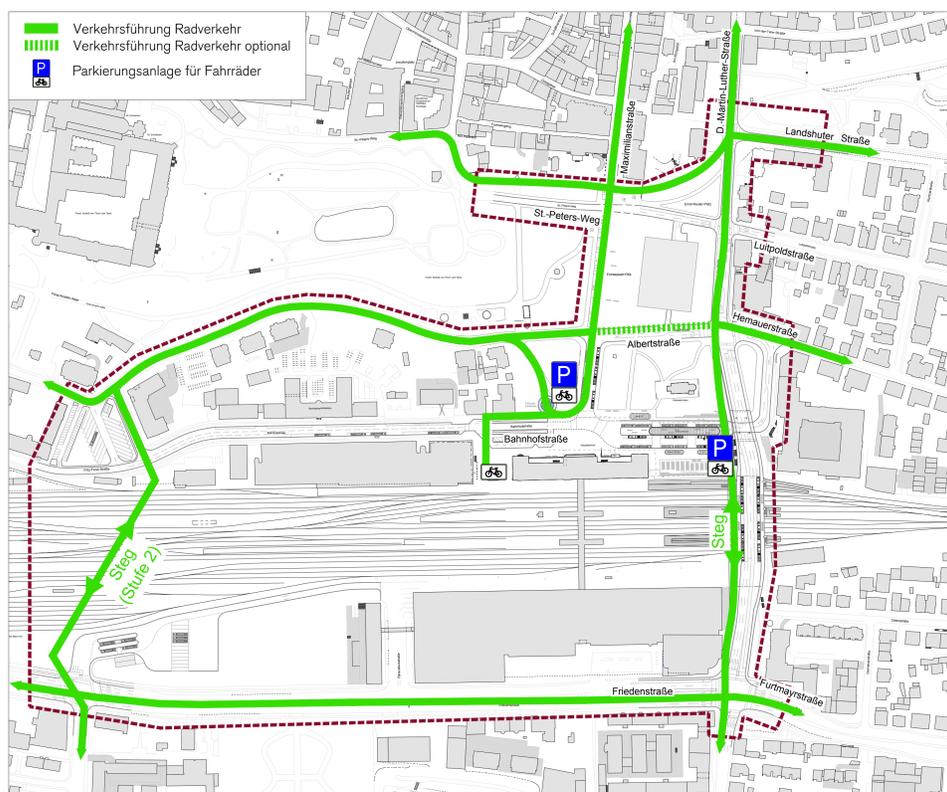
Verkehrsführung in Stufe 1 und Stufe 2



ÖPNV - gut organisiert, übersichtlich und flächensparend

- Aufgabe der Verbindungen über den Ernst-Reuter-Platz - Maximilianstraße → Maximilianstraße nördlich der Albertstraße ohne (Regional-) Busverkehr
- Landshuter Straße Hauptträgerin des Busverkehrs vom/zum Stobäusplatz → neue altstadtnahe Doppelhaltestelle in beide Richtungen bei gebündelter Führung
- Neuer ZOB mit klarer Struktur und übersichtlicher Anbindung ans Straßennetz → Abbau von Störungen und gegenseitigen Behinderungen im Zulauf auf und am ZOB
- Ausreichend Überliegerplätze in kurzer Entfernung zum ZOB über Bahnhofstraße → Entlastung Bahnhofplatz von wartenden Bussen, mehr Fläche/Aufenthaltsqualität für Fahrgäste

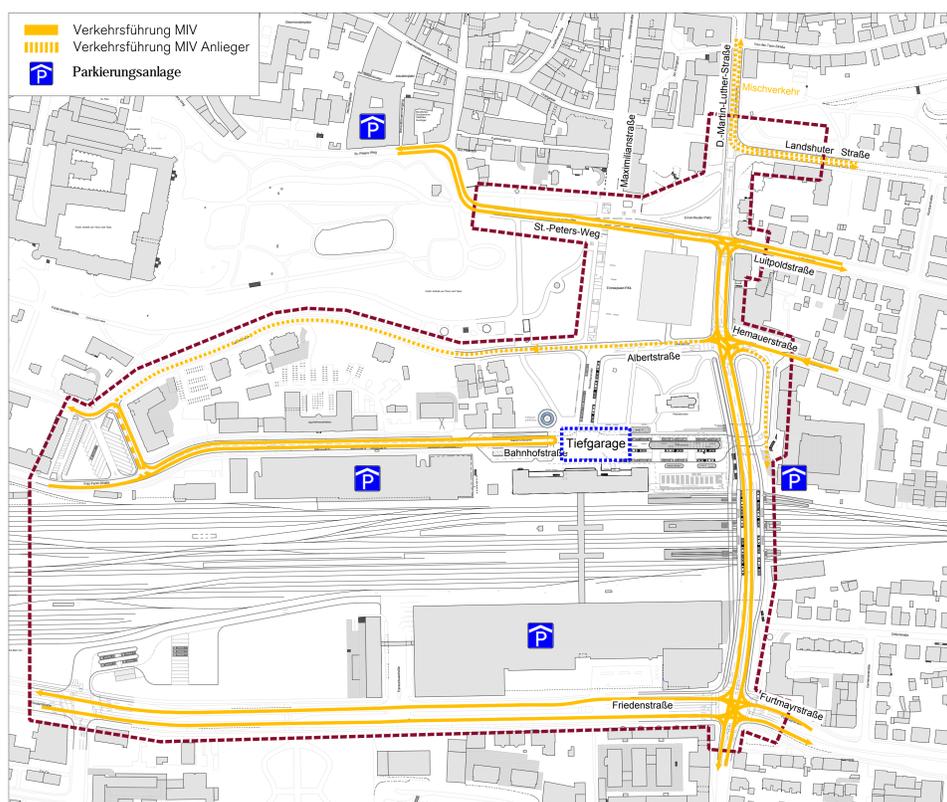
Impressionen ZOB-Dächer



Radverkehr - störungsfrei im dichten Netz

- Führung des Radverkehrs weitestgehend auf separaten Anlagen → Würdigung des Radverkehrs als gleichwertig zu MIV und ÖPNV, Abbau von Barrieren, Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Maximilianstraße als gemeinsame urbane Achse mit dem Fußverkehr → direkteste Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt für den nicht-motorisierten Verkehr
- Fahrradstege an Galgenbergbrücke und in Verlängerung der Universitätsstraße über die DB-Anlage → Netzverdichtung mit Anschlüssen an wichtige Nord-Süd und Ost-West-Relationen
- Attraktive Fahrradabstellanlagen gut platziert und direkt erreichbar → Abbau von Barrieren und Hindernissen für die Radnutzung in Kombination mit dem ÖPNV

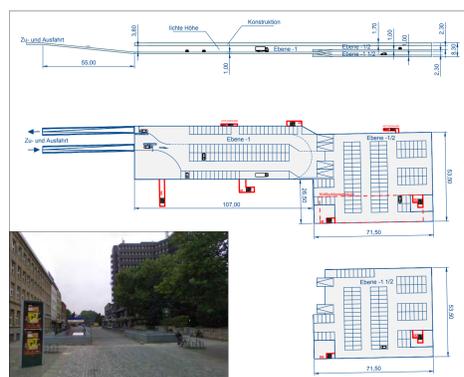
Impressionen Fahrradparken



MIV - weniger Flächenverbrauch und weniger Emissionen

- Bündelung auf Nord-Süd-Achse D.-Martin-Luther-Straße → Maximilianstraße MIV frei
- D.-Martin-Luther-Straße zwischen Landshuter Straße und Luitpoldstraße für MIV-Durchfahrt gesperrt → Reduktion der Belastungen im Zulauf der Galgenbergbrücke, weniger MIV-Spuren
- St.-Peters-Weg und Luitpoldstraße für MIV in beide Richtungen zu befahren → Sicherstellung der Erreichbarkeit der Altstadtparkhäuser
- Bahnhofstraße als Haupteinfahrt des Bahnhofsbereichs für alle Verkehre mit Durchfahrtsverbot über den Bahnhofplatz → Unterbindung Durchgangsverkehr, Entflechtung der Verkehre am Bahnhofplatz/ZOB und Entlastung des Knotenpunktes Fritz-Fend-Straße/Margaretenstraße

Parken unterm Bahnhofplatz



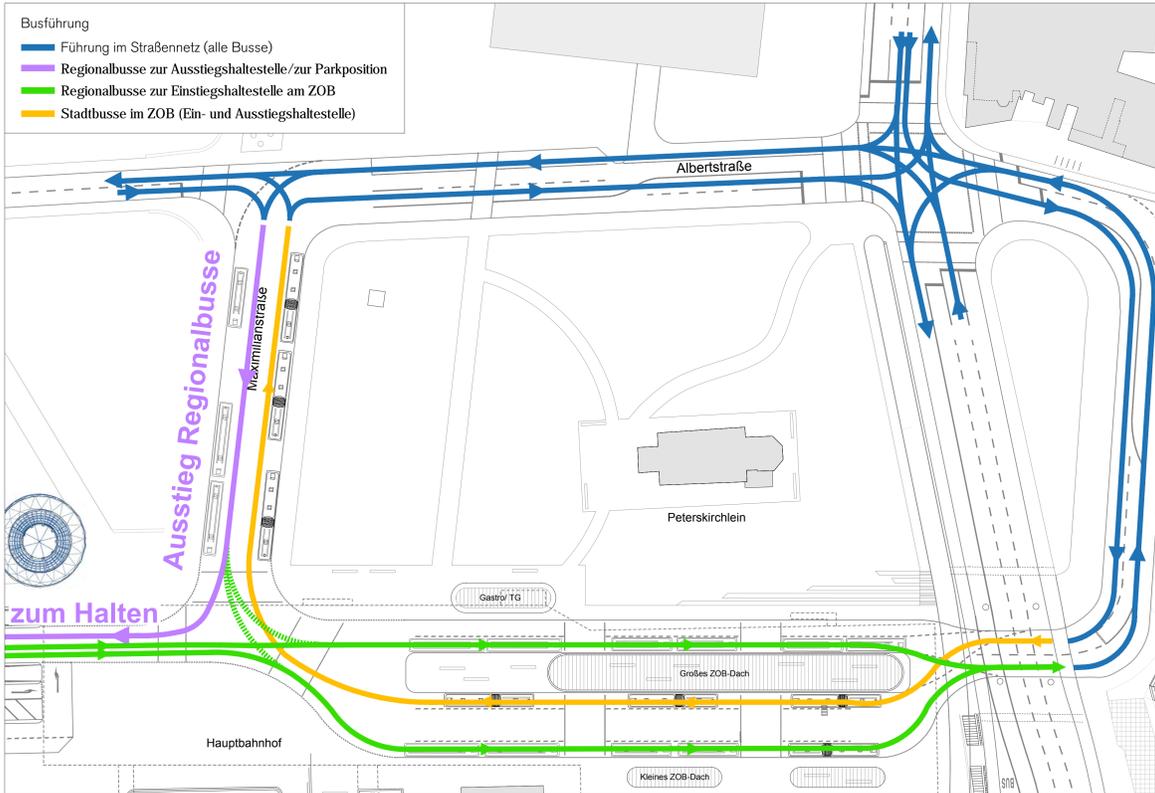
Tiefgarage mit multifunktionaler Nutzung

- Ebene -1: Parken für Kunden und Besucher der DB und weitere Nutzungen im Hauptbahnhofgebäude, Anlieferung Bahnhof und Multifunktionsgebäude, Parken für RKK-Besucher bei größeren Veranstaltungen, Car-Sharing-Stellplätze
 - Ebene -1/2: Parken für Kunden und Besucher der Nutzungen im Multifunktionsgebäude, Elektroladeinfrastruktur für Pkw
 - Ebene -1 1/2: Parken für Beschäftigte von DB, RVV, Bundespolizei, Bahnhofsmission, Dienstfahrzeuge, Elektroladeinfrastruktur
- Dimensionierung ausgelegt für ZOB-Nutzung auf der Tiefgaragendecke und Befahrbarkeit der Tiefgarage für Lkw (Rampenneigung 10 %, Geschosshöhe Westteil 3,80m)
Direkte Aufgänge/Aufzüge aus der Tiefgarage zum Platz am Peterskirchlein/RKK, zum Hauptbahnhofgebäude/ZOB und zum Multifunktionsgebäude/Galgenbergbrücke

Handlungsbedarfe



Organisation des Busverkehrs am Bahnhofsvorplatz Stufe 1



Stadtbuse

- Zufahrt von Norden und Westen (Linie 7) im Uhrzeigersinn über Hemauerstraße zur ZOB-Halteleiste Stadtbuse und Halteleiste Maximilianstraße
- Abfahrt über Albertstraße (alle Richtungen)

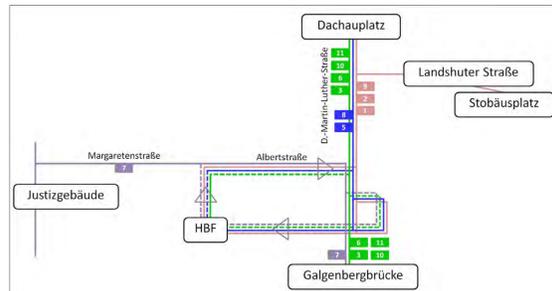
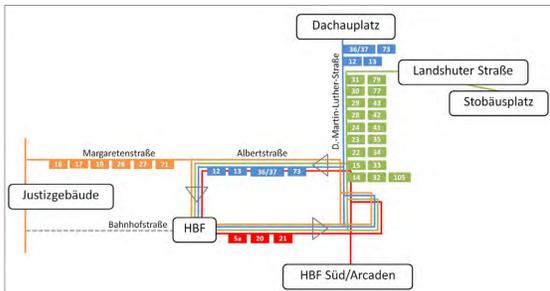
Regionalbusse

- Zufahrt von Norden über Albertstraße zur gemeinsamen Ausstiegshaltestelle Maximilianstraße
- Weiterfahrt zu Wartepositionen an Fritz-Fend-Strasse oder an der Friedenstraße (bei längeren Wartezeiten)
- Zufahrt zu ZOB-Halteleisten aus Bahnhofstraße kurz vor Busabfahrt
- Abfahrt über Hemauerstraße (entgegen Uhrzeigersinn)

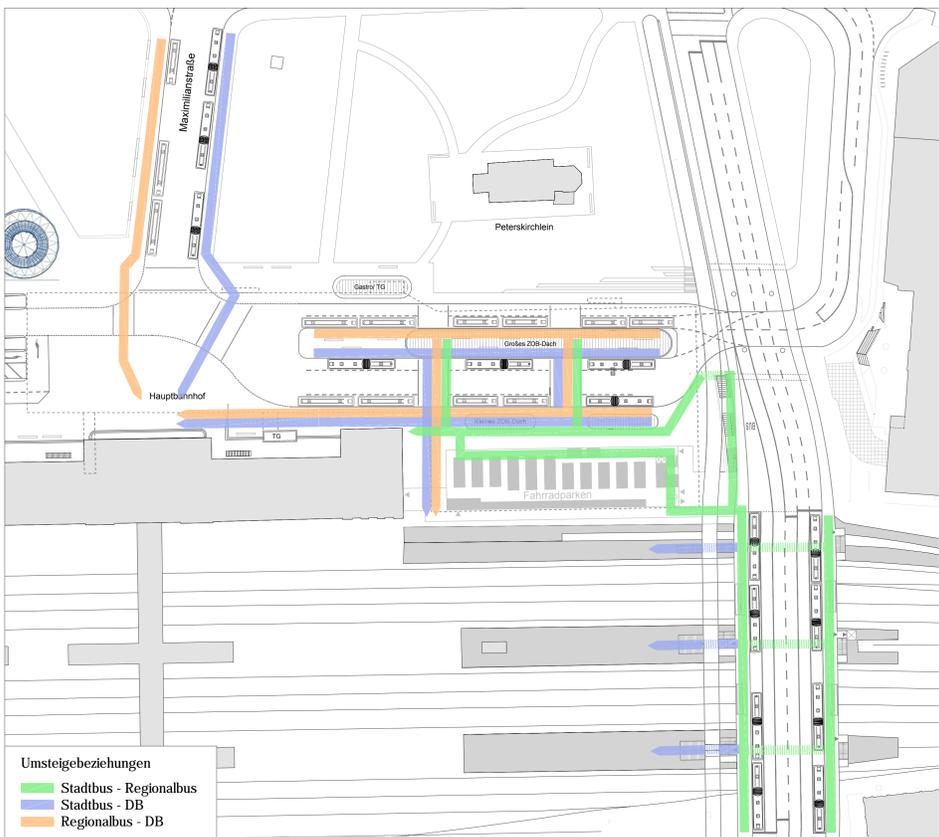
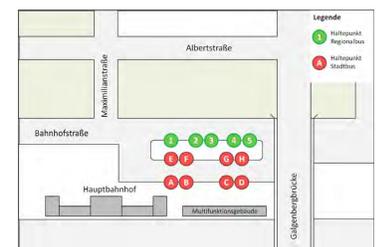
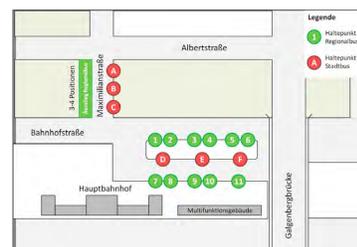
Fernbusterminal

- Neuanlage an Friedenstraße - 4 Haltestellen mit Serviceinfrastruktur (Witterungsschutz, WC, Kiosk, etc.)

Systematische Liniennetzpläne Stufe 1



Belegung ZOB



Umsteigen am Bahnhofsvorplatz Stufe 1

Konzept

- Durchgehende Barrierefreiheit
- Kurze, direkte Wege zwischen ÖPNV-Angeboten (DB - Stadtbuse - Regionalbus)
- Kompakte Anordnung der Haltestelleninfrastruktur
- Von Galgenbergbrücke aus direkter Zugang zu DB-Bahnsteigen
- Multifunktionsgebäude mit allen Service-Angeboten in Wegekettens eingebunden
- Konsequentes Leitsystem im gesamten Bereich (ZOB, Galgenbergbrücke)

Impressionen Leit- und Informationssysteme

