

Ergebnisdokumentation Dialogforum #1

Neugestaltung Bahnhofsumfeld Vorstellung und Dialog aktueller Planungsstand

Freitag 17. Januar 2020:
eingeladene Interessengruppen, ca. 80 Teilnehmer*innen

Samstag 18. Januar 2020:
interessierte Öffentlichkeit, ca. 250 Teilnehmer*innen

Veranstaltungsort:
Thon-Dittmer-Palais Regensburg



Inhalt

- S. 2 Verkehr
- S. 5 Städtebau
- S. 6 Stadtraum
- S. 11 Grünräume
- S. 14 ZOB (Stadtbahn)
- S. 17 Ökologie
- S. 19 Rückmeldebögen
- S. 21 Chronologie der Neugestaltung
des Bahnhofsumfeldes



Neugestaltung Bahnhofsumfeld Vorstellung und Dialog aktueller Planungsstand

Die Stadt Regensburg hat Interessengruppen und die interessierte Öffentlichkeit am 17. und 18. Januar 2020 zu einem Dialogforum zur »Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes« eingeladen. Die Besucherinnen und Besucher konnten sich im Gespräch mit Vertretern der Planungsbüros, der städtischen Fachstellen und der eingebundenen Verkehrsbetriebe über den aktuellen Planungsstand informieren, ihre Fragen stellen und Anregungen einbringen. Das Feedback aus dem Dialogforum soll in die weiteren Planungsschritte und Abwägungsprozesse einfließen.

Während der Gruppendiskussionen und in bilateralen Gesprächen wurden Einschätzungen, Fragen, Ideen und Hinweise der Teilnehmenden notiert und an die Ausstellungsplakate oder Rückmeldewände gepinnt. Zusätzlich platzierten die Teilnehmenden mithilfe angehefteter Notizen im Infomarkt eigene Themen.

Alle Bürgerinnen und Bürger hatten weiterhin die Möglichkeit, Rückmeldebögen anonym oder personalisiert auszufüllen. Darin haben sie Anregungen zu den Vorplanungen sowie Aspekte, die ihnen besonders wichtig sind, aufgeführt.

Die folgende Dokumentation fasst alle gesammelten Anmerkungen zum aktuellen Planungstand und zur weiteren Umsetzung zusammen. Zugeordnet sind sie den relevanten Kategorien ZOB und Stadtbahn, Stadtraum, Grünräume, Ökologie, Verkehr und Städtebau.

Die Planungsbüros erarbeiten derzeit darauf aufbauend ein sogenanntes »Verkehrs- und Freianlagenkonzept«, das im zweiten Halbjahr 2020 erneut vorgestellt und diskutiert werden soll.

Einen Film als Rückblick auf das Dialogforum finden Sie unter folgendem Link:

<https://www.regensburg.de/rathaus/regensburg-plant-und-baut/bahnhofsareal-mit-zukunft/aktuelles-zum-projekt/dialogforum-bahnhofsumfeld>

Aktuelle Informationen und Termine sowie Ansprechpartner zum Projekt unter:

<https://www.regensburg.de/rathaus/regensburg-plant-und-baut/bahnhofsareal-mit-zukunft>



HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

AUTO ZOB

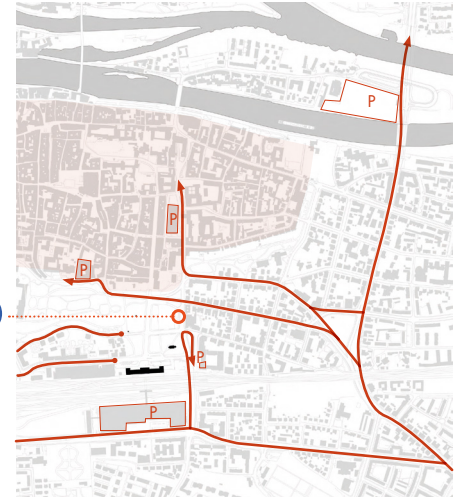


Aufbauend auf Verkehrsführung Interims-ZOB

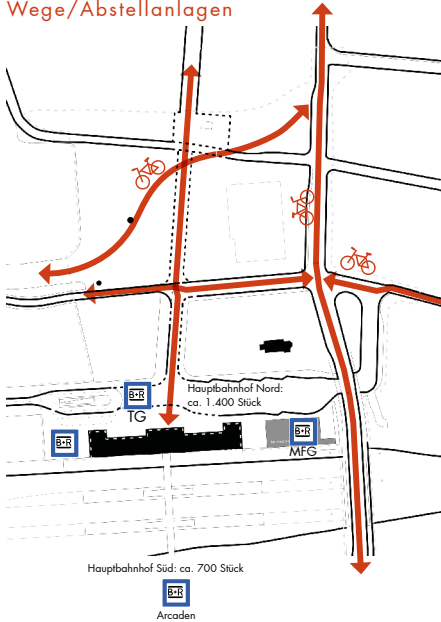
Einführung Stadtbahn - Variante A1 / B



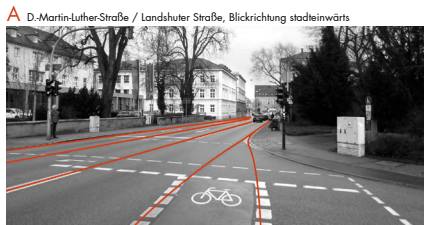
Einführung Stadtbahn - Variante A2



RADVERKEHR Wege/Abstellanlagen

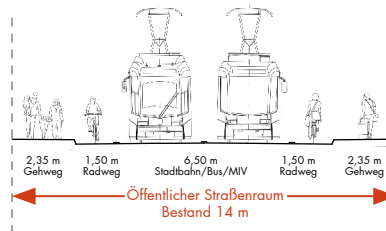


STRASSENRAUM



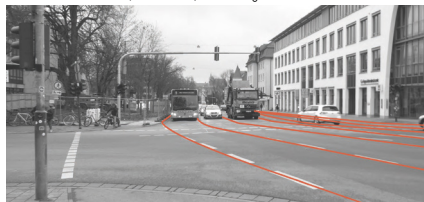
Regelquerschnitt A

D.-Martin-Luther-Straße / Landshuter Straße
Blickrichtung stadteinwärts



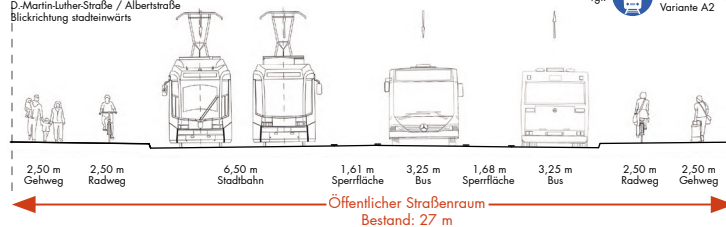
Nun kann ich mein Auto am Stadtrand abstellen und bequem mit der Stadtbahn in die Altstadt fahren.

B D.-Martin-Luther-Straße / Albertstraße, Blickrichtung stadteinwärts



Regelquerschnitt B

D.-Martin-Luther-Straße / Albertstraße
Blickrichtung stadteinwärts



vgl. STADTBahn Variante A2



Rückmeldungen zum Thema:

Verkehr

Städtebau

Stadträume

Grünräume

ZOB (Stadtbahn)

Ökologie

Hinweis: Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Anmerkungen auf Notizzetteln an den jeweiligen Themenwänden dokumentieren. Für eine bessere Übersicht sind alle Anmerkungen nach Themen sortiert. Dabei sind die Anmerkungen nicht verändert, bewertet oder kommentiert, sondern bieten Ihnen einen Überblick zu den unterschiedlichen Rückmeldungen.

Anmerkungen, die Bürgerinnen und Bürger auf den Rückmeldebögen eingebracht haben, sind in kursiv markiert und den jeweiligen Oberbegriffen zugeordnet.

RADVERKEHR

Radverkehr fördern

Radverkehr nicht vergessen

Radwege bitte durch Bordstein abgrenzen (Sicherheit).

Radverkehr nimmt viel in Regensburg ein und an Schrittgeschwindigkeit hält sich keiner. Konflikt mit Passanten. Zukünftig auch mehr E-Roller.

Warum Rad-Parkplatz dezentral, also an verschiedenen Plätzen?

Radverkehrswege aufzeigen. Großräumig!

Fahrradbrücke in Bahnhofsbereich nach Süden zur Uni OTH. Fahrradparken auf der Seite der Arcaden!

Verkehrsweglösung für Fahrräder u. Schnittstellen kommen zu kurz.

Städtisches Rad-Verleihkonzept prominent in den Bahnhofs-Vorplatz integrieren.

Radwegverbindung Uni-Steg Bahnhof – Altstadt mitdenken

Ost-West-Verbindung nach Süden legen

Neue Fahrradstraßen: z. B. Sternbergstraße, Gabelsbergerstr. etc. »innerster Osten«

Fahrradverbindung Albertstr. – Hemauerstr. verbessern

Unbedingt Fahrradtrasse Süd-Nord über Bahngleise – keine Fahrradbrücke als Verlängerung der Universitätsstraße

Radverbindung nach Süden/Uni? Evtl. separate Brücke.

Überdeckelung DB-Gleise für Fahrradstellplätze von Galgenbergbrücke erschlossen?

Durchgängige Fuß- und Radwege ohne Ampeln in der Innenstadt.

PARKMÖGLICHKEITEN UND TIEFGARAGE

Mehr Parkplätze im Bahnhofsbereich!

Wie ist der PKW-Parkplatz am Bahnhof organisiert? Welchen Zweck hat die Tiefgarage?

Weniger Parkmöglichkeiten beim Bahnhofsvorplatz für PKWs = Problem!

Mehr Fahrradstellplätze als PKW-Plätze in Bahnhof-Tiefgarage

Keine neuen Autoparkplätze unter der Bahnhofstr. – nur Radparkplätze. Neue Autoparkplätze nur am Stadtrand/an Bahnhaltepunkten. Bsp. Walhallastraße/Wutzlhofen/Haslbach? Es gibt genug Autoparkplätze in der Innenstadt.

Welche Funktionen haben die Tiefgaragen Petersweg, Dachauplatz, Tiefgarage unter d. Bahnhof?

100% Fahrradparken statt Autos

Fahrradfahrer-Ausgang in Richtung HBF

Noch ein Parkhaus in der Stadt? Noch mehr Verkehr? Trend verschlafen?

Möglichst große Tiefgarage auf den Bahnhofsvorplatz

Ausgang für alle TG-Nutzer Richtung HBF

Tiefgarage am Bahnhofsvorplatz sehe ich als nicht sinnvoll. Bevorzugt Überdeckelung der Bahngleise.

Tiefgarage auch nach Osten anbinden! Umwege?

Ist die Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage weiterhin richtig? Sicherheit?

Denken Sie auch daran, dass Bewohner aus dem Stadtnorden u. -osten den Bahnhof mit Tiefgarage ohne große Umwege erreichen wollen.

Zufahrt Fahrradstellplätze (FSP) Tiefgarage auch von Norden aus der Maximilianstr. Multifunktionsgebäude+FSP und Tiefgarage müssen verbunden sein! FSP auf südl. Bahnhofsvorplatz wichtig!

Tiefgarage bitte möglichst großzügig gestalten

Tiefgarage auch an den Osten anbinden, um Umwege (CO₂) zu sparen

Tiefgarage: nur in vorgesehener Größenordnung planen. Hier sind nur Stellplätze für Nutzer des DB-Fernverkehrs und für Kurzzeithalten vorgesehen – nicht als weiteres Altstadt-Parkhaus, wir wollen da den ÖPNV stärken

Möglichst wenig Parkplätze im Freien.

STRASSENRAUM, VERKEHRS- SICHERHEIT, -FÜHRUNG UND -BERUHIGUNG

Beruhigung Luitpoldstr. und Landshuter Str.

Luitpoldstr. Tempo 30! Nicht 80!

Albertstraße schmaler?

Verkehrsberuhigung Altstadt. Durchgangsverkehr muss raus.

Verkehrsberuhigung Luitpoldstr.

MIV aus Altstadt und Bahnhofsumfeld ausschließen

MIV versus Stadtbahn in der D.-Martin-Luther-Str.: Was passiert mit MIV?

Wunsch: Lösungen für Individualverkehr aufzeigen

Bei Erweiterung Römerplatz: mehr Grün, weniger Pflaster

Bus und Fußgänger zusammen auf dem Bahnhofsvorplatz? Kritisch!

Maximilianstr.: Eingang durch sog. versenkbares Bollersystem absperren. Einfahrt nur für Berechtigte.

Mit Einführung der Stadtbahn Zufahrt vom Stadtsüden in die Innenstadt nur für Anwohner, Lieferverkehr: NEIN!

Mehr Verkehrs(Video)überwachung – speziell am Abend – Senkung der Raser

Dr.-Martin-Luther-Str.: Fahrradweg muss hin, aktuell zu viele Ampeln – Stau!

Deckel über den Gleisen d.h. kurze Wege, Bahnhofsvorplatz weniger Busverkehr. Optisch schöner.

Alleengürtel sind durch den Petersweg getrennt! Petersweg untertunneln?

Bewohner aus dem Stadtnorden und -osten, die an die Tiefgarage im Stadtwesten wollen (Musikschule, Früherziehung, Theater) müssen mit großen Umwegen rechnen! Das ist unökologisch!

Verkehr: Teil-Unterbrechung des MIV-Verkehr in der M.-Luther-Straße ist zu begrüßen.

MIV aus Altstadt und Bahnhofsumfeld ausschließen

Maximilianstr.: Eingang durch sog. versenkbares Bollersystem absperren. Einfahrt nur für Berechtigte.

100% Fahrradparken statt Autos

Fahrradfahrer-Ausgang in Richtung HBF

Ausgang für alle TG-Nutzer Richtung HBF

Tram wird wieder durch MIV ausgebremst? Warum nicht pure ÖPNV/Rad/Fußstrasse?

Rückmeldungen zum Thema:

Verkehr Städtebau Stadträume
Grünräume ZOB (Stadtbahn) Ökologie

ÖPNV UND ZOB

Stadtbahn muss Rückgrat des ÖPNV werden; gute Taktung, weniger Haltestellen im Zentralbereich

ZOB mit Stadtbahn: Variante A1 bedeutet: Bäume können im Bereich westl. Haltepunkt nicht erhalten bleiben

Stadtbahn Süd-Nord: Umsteigen auf Brücke, wenig Baumverlust für Alleenviertel Ost-West: nicht altstadtnah sondern südl. DB-Trasse

Tram wird wieder durch MIV ausgebremst? Warum nicht pure ÖPNV/Rad/Fußtrasse?

Fernbusse? Südseite?

Wie viele Busse müssen wir auf der Ost-West-Achse/ZOB unterbringen?

Unbedingte Notwendigkeit der schienengeführten Stadtbahn nochmals überdenken!

Kann die Stadtbahn über einen Tunnel den Hbf. erschließen?

Personenbeförderung über Achse ZBH (Arena-ZBH-Altes Eisstadion)

P+R von der Arena – jetzt schon möglich. Bus alle 10 Minuten.

Warum ist keine Straßenbahnverbindung Uni-Burgweinting geplant?

Vielzahl von Bussen am Bahnhofsvorplatz: »Optik«?

Bitte doppelte Nutzung von Trassen mitdenken! Stadtbahn+Bus – Regelung Stadtbahn hat Vorfahrt, dann Bus, dann Rad, dann MIV

Überdeckung der Gleise

Die Anordnung der Busflächen des ZOB östlich des Bahnhofes zu komprimiert. Fußgänger und Radfahrer laufen/fahren dazwischen, wird unübersichtlich und birgt Gefahren. Wurde geprüft den ZOB auf die Südseite zu verlegen? Friedenstraße ist Verkehrsachse. Dies wäre eine Verkehrszerrung. Heute ist der Vorplatz Nord völlig unansehnlich.

ÜBERGREIFENDE ANMERKUNGEN ZUM VERKEHR

ÖPNV teuer, da nehme ich schneller mal das Auto trotz Parkgebühren.

Wie komme ich aus der Stadt ins Land und umgekehrt ohne Auto? Lösungen!

Möglichkeiten für das Land schaffen, um gut in die Stadt zu kommen.

Wo bleibt bitte das Gesamtkonzept Infrastruktur Regensburg? Leider wieder nur ein kleines Fleckchen, dass aufgehübscht werden soll.

Warum sollte jemand Stadtbahn fahren, wenn man mit dem Auto vor dem Hbf. parken kann?

Carsharing-Möglichkeit am Bahnhof. Evtl. direkt für alle Mobilitätsarten.

Mensch im Mittelpunkt – Individualverkehr reduzieren

Der Mensch als Zentrum denken »MIV« nur wo unbedingt nötig

E-Mobilität/Autonomes Fahren mitdenken → kleinere Busse evtl. ohne menschl. Fahrer: Wechselwirkung, Erfahrungen mit einfließen lassen

Der Osten/Südosten wird von der Innenstadt abgehängt

Priorität Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

Bodenversiegelung begrenzen → Nutzung eines Brückenneubaus für Haltestellen

Überdenken des Stadtbahnkonzepts → Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen für Bahn und weitere nicht möglich

Bei der Planung bitte Zufahrten zur Bahnhofstr. 15 und 17. so planen, dass die Zufahrten nicht durch Kurzparker (→ Postabholer: Postfächer und Postamt) behindert werden.

Vielen Dank für die detaillierten Auskünfte! Möchte bei dieser Gelegenheit auch den Wunsch nach 30 km/h im Innenstadtbereich ab Luitpold/Landshuter anregen. Nicht nur aus Umweltschutzgründen, sondern auch zur Lärmreduzierung.

WEITERE THEMEN, ANMERKUNGEN FÜR DIE WEITERE PLANUNG UND UMSETZUNG

Bauphase: Wegführung, Lärm, beengte Räume: Nutzerfreundlichkeit und Information!

Bei der Planung daran denken, dass in Zukunft ungelenkte Dieselbusse durch kleine wendige E-Busse abgelöst werden.

Brückenerweiterung: barrierefrei!

autofrei hat Auswirkungen auf Tiefgarage, Zugang vom Süden verbessern.

Maxstr.-Nord tiefer legen und überbauen für Fahrrad/Gewerbe etc.

Erst Ausbau ÖPNV + Radwege, dann Verdrängung MIV, nicht umgekehrt!

Verkehr: Variante A2 unbedingt weiterverfolgen! Geringster Eingriff in den Baumbestand. Kein MIV in der D.-Martin-Luther-Str.

Variante A2 mutig! Gut Verkehrsraumlenkung großräumig sehen.

Der gesamte Bahnhofsbereich muss für die Fahrzeuge der Feuerwehr zu jeder Zeit direkt anfahrbar sein. Im Bereich des Bahnhofes befinden sich einige vordefinierte Punkte (Rettungstreffpunkte), welche im Falle eines Feuerwehreinsatzes im gesamten Gleisbereich zwingend durch Großfahrzeuge der Feuerwehr angefahren werden müssen. Zudem müssen die Fahrzeuge im Bedarfsfall zügig umgesetzt werden können. Auch bei Auslösen der Brandmeldeanlage im Bahnhofsgebäude selbst, muss mit den Einsatzfahrzeugen das Gebäude direkt durch die Feuerwehr erreichbar sein. Weiterhin befinden sich im Verlauf der Bahnhofstr. (in Richtung Westen) Gebäude, welche bei einer Brandmeldung auf direktem Weg erreicht werden müssen. Eine Anfahrt aus westlicher Richtung führt zu unnötigen Verzögerungen im Einsatzablauf.

Warum wieder Geheimniskrämerei? Ein Studentenheim wird abgebrochen und keiner wird sich äußern, wofür das nötig ist.

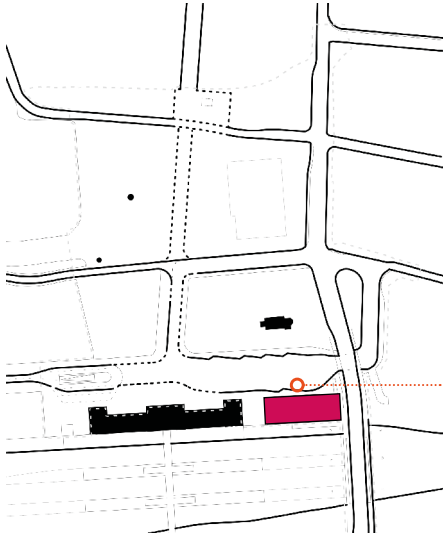
Hohe Anerkennung für den jetzigen methodischen Schritt, der die Ergebnisse des 2017er-Prozesses ernst nimmt und weiter vertieft.

Finde gemeinsame Flächen für Fahrrad und Fußgänger besser als formal getrennte, die häufig nicht eingehalten werden und dann zu mehr Gefährdung führen als bewusst gemeinsame Flächen. »Meine Flächen«

*Kompliment, bin angenehm überrascht davon, dass es deutlich weniger Autoverkehr geben soll und auch insgesamt gefällt es mir. Freundliche Grüße an die Planer*innen*



HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

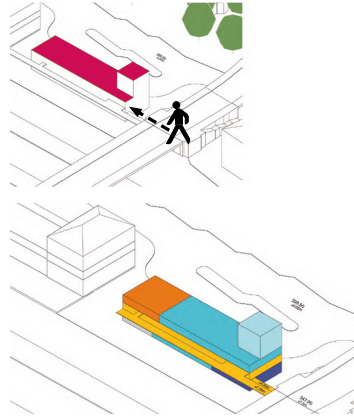


ZOB
Grundfläche abhängig von Untervariante

MULTIFUNKTIONSGEBÄUDE

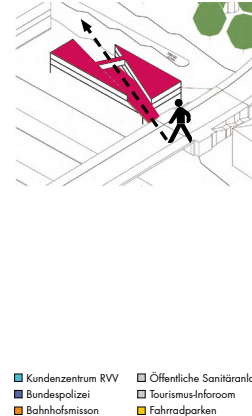
Variante 1

kleine Grundfläche (ZOB-Untervariante 1)
direkte, barrierefreie Verbindung zum ZOB

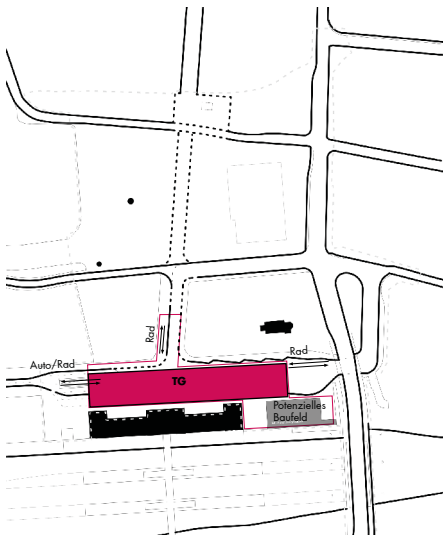


Variante 2

große Grundfläche (ZOB-Untervariante 2)
attraktive, barrierefreie Verbindung zum ZOB

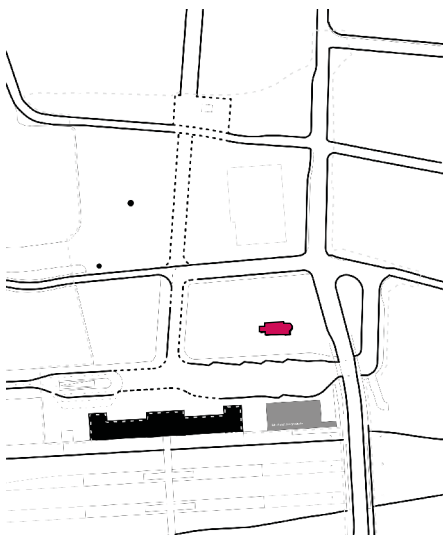
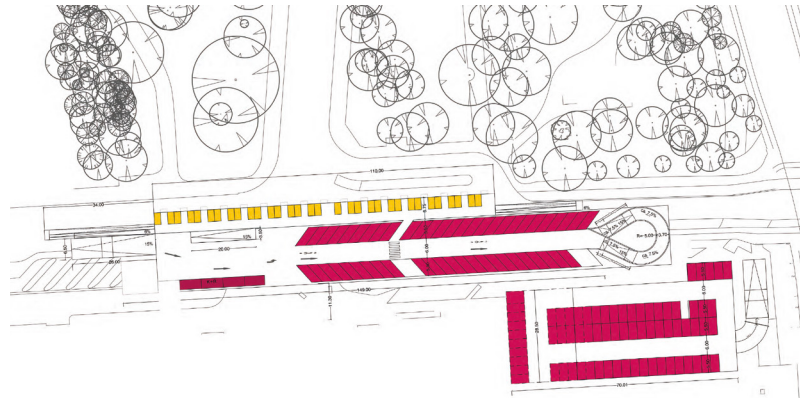


- Kundenzentrum RW
- Bundespolizei
- Bahnhofsmisson
- Öffentliche Sanitäranlagen
- Tourismus-Info room
- Fahrradparken



STUDIE TIEFGARAGE

- PKW Parken
- Fahrradparken
- Kiss & Ride



NUTZUNGSPOTENZIAL PETERSKIRCHLEIN

Ich weiß, Kirche ist nicht so dein Ding, aber im Peterskirchlein finden jetzt auch kulturelle Angebote statt.



Offene Kirche

- (z.B. St. Klara, Nürnberg)
- offen für alle unabhängig von Religions-, Kirchenzugehörigkeit oder sozialem Status
- Seelsorge
- Obdachlosen- und Suchthilfe

Vesperkirche

- (z.B. Gustav-Adolf-Kirche, Nürnberg)
- festes Zeitfenster im Jahr
- verschiedene Angebote zu symbolischem Preis: warme Mahlzeit, Beratung, sportliche Angebote, Friseur etc.

Kulturkirche

- (z.B. Altona)
- Kulturveranstaltungen
- Vermietung zu kulturellen / kommerziellen Zwecken
- Ermöglichung von Veranstaltungen finanzschwacher Initiativen

Rückmeldungen zum Thema:

Verkehr

Städtebau

Stadträume

Grünräume

ZOB (Stadtbahn)

Ökologie

Hinweis: Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Anmerkungen auf Notizzetteln an den jeweiligen Themenwänden dokumentieren. Für eine bessere Übersicht sind alle Anmerkungen nach Themen sortiert. Dabei sind die Anmerkungen nicht verändert, bewertet oder kommentiert, sondern bieten Ihnen einen Überblick zu den unterschiedlichen Rückmeldungen.

Anmerkungen, die Bürgerinnen und Bürger auf den Rückmeldebögen eingebracht haben, sind in kursiv markiert und den jeweiligen Oberbegriffen zugeordnet.

MULTIFUNKTIONSGEBÄUDE

Multifunktionsgebäude: WC-Anlagen und Aufenthaltsraum für Busfahrer der RVV und RBO

Multifunktionsgebäude: Raumkonzept Bahnhofsmision+Büros der Leitung; evtl. Hygienecenter für Personen aus dem Sozialraum Bahnhof (Dusche, WC, etc.)

»Verlängerung« Steg – Bhf. auf den Bhf.-Vorplatz Nord.

Wo sind die Fahrradwege? Multifunktionsgebäude hat viel zu wenig Kapazität für Fahrräder.

Bitte ausreichend (!) Fahrradparkplätze am Hbf!

Multifunktionsgebäude Variante 2. sympathischer, da Verbindung Ebene 0 und Brücke

Gebäude für Nachnutzung? Planung-Stückwerk?

Multifunktionsgebäude: *Bahnhofsmision – öffentliche Toiletten; Zielgruppe Obdachlose (Alkoholiker): Essen, Waschgelegenheit, Wäsche*

Multifunktionsgebäude: *Variante 2 als begehrbarer Dachgarten »Waldspirale Darmstadt nur viel kleiner«*

KissundRide Zone oberirdisch mit ca. 30 Min-Haltestellenkorridor und oberirdisch (möglichst); wenn unterirdisch: Hell + Sicherheitsaspekte unterstützend

NUTZUNGSPOTENZIAL PETERSKIRCHLEIN

Peterskirchlein aufwerten (Kultur)

Peterskirchlein für Vereine öffnen

Für Umweltbildung »Schul-«, »Demonstrations-« oder »Pfarr-Garten« am Peterskirchlein (Obst + Gemüse)

Treffpunkte für Jung und Alt schaffen aber mit entsprechendem Konzept: städt. Jugendsozialarbeit, kirchl. Jugendsozialarbeit, Freizeitangebote, Seniorenangebote, Schulen, Sportvereine usw.; frühzeitiges Arbeiten an Konzept, Trägerschaft, Finanzierung, Gestaltung!

Peterskirchlein: Öffnung für Kultur und Begegnung = Steigerung der Attraktivität; Gelegenheit für niederschwelliges Angebot für Drogenkonsumenten → keine Verdrängung des Klientels, sondern Ansprechbarkeit für Hilfsangebote

wichtig für Park (Umgebung): Licht und Sicht, um Konsummöglichkeiten einzuschränken; auch Toilettenmöglichkeit erforderlich! Sitzgelegenheiten im Umgriff aus Stein → unzerstörbar und schiebt Vandalismus Riegel vor!

Soziale Projekte dort ermöglichen

– Keine Verdrängung von Randgruppen

– Kostenlose öffentliche Toiletten

– Keine Vereinfachung der Überwachung

– Buschwerk nicht verdrängen

– Orte zum Zurückziehen schaffen

Mehr miteinander auch »Verständnis« für unsere Situation. Nicht jeder ist drogenabhängig, manchmal ist es auch Krankheit. Das auch die, wie wir, am Rande der Gesellschaft einen Treffpunkt haben dürfen!

Keine Verdrängungspolitik in Bezug auf DrogenkonsumentInnen und andere Randgruppen.

– Konzepte der akzeptierenden Drogenhilfe mit einbeziehen zur Vermeidung von Drogentoten (z. B. Spritzenabwurfbehälter, Drogenkonsumraum usw.)

Kulturelle Angebote u. Freizeitgestaltung

STUDIE TIEFGARAGE

Tiefgarage: Sozialkontrolle? Ausleuchtung? Sicherheitsdienst? Videoüberwachung?

Verbindung Tiefgarage –Bahnhofgebäude?

Keine Tiefgarage unter Bahnhofstraße. Regensburg hat genug Parkplätze in der Innenstadt. Wir wollen mehr Parkplätze an den Bahnhöfen im Umland oder am Stadtrand – Bsp. an den neuen Bahnhaltstellen Walhallastr. etc.

Wenn ÖPNV die Zukunft sein soll, dann bitte kein öffentliches Parkhaus mehr in der Stadt.

Kiss und Ride nicht in der Tiefgarage

Wir wollen keine zusätzlichen Autoparkplätze unter der Bahnhofstraße. Damit werden nur Autos in die Stadtmitte gelockt. Tiefgarage nur für Fahrräder.

Kiss und Ride-Zone lieber oberirdisch

Großes Fahrradparkhaus mit Servicestation (evtl. auch mehrere kleinere)

Fahrradparkplätze für neuen ZOB und Bahnhof!

Tiefgarage warum? Vs. Überdeckung der Bahngleise inkl. ZOB und Parkplätze!

Tiefgarage so klein wie möglich, keinen zusätzlichen MIV ins Areal lenken

Rad-Parkhaus nach Vorbild von Münster oder Emden

Abriss Gebäude/Tiefgarage (Fauna/Fledermäuse, keine weiteren Bäume!).

In allen Bauphasen ein klares Plus beim Grün bzw. bei Grünflächen. Möglichst zeitnahe Rückbau Maximilianstraße.

Keine Tiefgarage für Autos unter Bahnhofstraße. Nur Parkplätze für Räder. Autoparkplätze nur am Stadtrand/am DB-Halteplatz wie Walhallastr./Wutzlhofener/ Haslbach. Wer neue Autoparkplätze beim HBF bekommt, wird nicht mit Stadtbahn oder Bahn in die Innenstadt fahren. Regensburg hat mehr als genug Autoparkplätze in der Innenstadt

Ausfahrt Tiefgarage Arnulfsplatz! »Grüne Katastrophe«; Belästigung von 10 mal mehr Menschen (verm. mehr)!

WEITERE THEMEN, ANMERKUNGEN FÜR DIE WEITERE PLANUNG UND UMSETZUNG

Verkehr auf Nebenstraßen verhindern.

Ost-West-Trasse entlang den Gleisen, Fahrradhighway bis Harting

Turm für die Bürger, ein Haus für jeden.

Parkplätze auf dem Arcadengelände anmieten

Fahrradgarage/-abstellflächen im/am Dallmayr-/Postgelände

Neues Radwegekonzept, Markierung Radweg Maxstr.

Bitte Taktung der Bus- und Zug (Agilis)-Linien mit abstimmen – kurze Wartezeit – mehr Attraktivität d. Alternative!

Ost-West-Verbindung für Radfahrer. Albert-Str. – Hemaue Str.

Private »Taxi« Kurzzeit-Bereich und Stellplätze für private »Taxi« weg vom Hbf. und rüber auf Südseite vor Arcaden, und DB-Schalter, Shop in Arcaden.

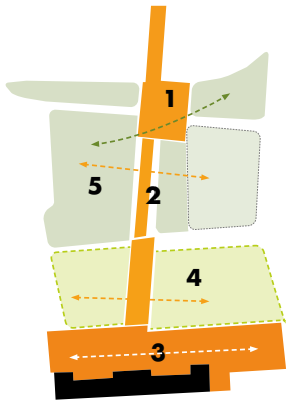
Einfärbung der Fahrradwege (z. B. für Menschen mit Sehbehinderung von Bedeutung)

Architektur: Einhaltung eines weitestgehenden baulichen Architekturmusters im Osten = typische Architektur großer bayrischer Bahnhöfe, Bus-Haltestellen verschieben unter Brücke Bahnhofstraße: Grundsätzlich: Prüfung auch eines Bus-Bahnhofes über den Gleisen, vgl. Varianten des Kulturkreisels im BDI 1968



HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

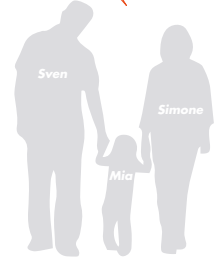
SCHAUPLÄTZE



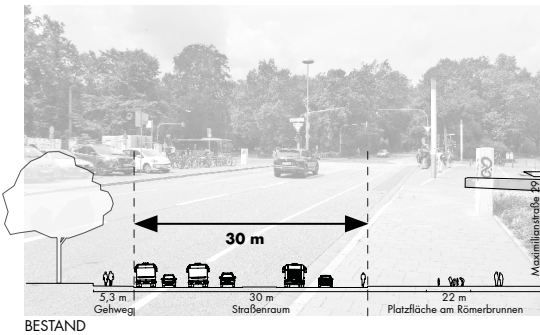
- 1** ERNST-REUTER-PLATZ:
Tor zur Altstadt,
Bindeglied Alleengürtel Altstadt
- 2** MAXIMILIANSTRASSE NORD:
Reduzierung der Breite
- 3** STEINERER BAHNHOFVORPLATZ:
Anknüpfungspunkt für ZOB / TG / Multi-
funktionsgebäude / Maximilianstraße
- 4** GRÜNER BAHNHOFVORPLATZ:
Entwicklung in Abhängigkeit von ZOB
- 5** ALLEENGÜRTEL:
durchgängige Verbindung



„Jetzt ist der Ernst-Reuter-Platz
keine Kreuzung mehr, sondern
ein richtiger Stadtplatz!“

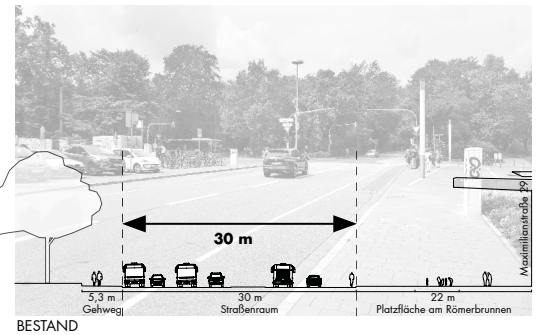
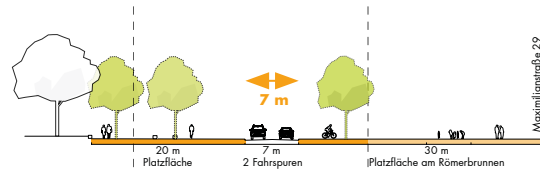


1 ERNST-REUTER-PLATZ



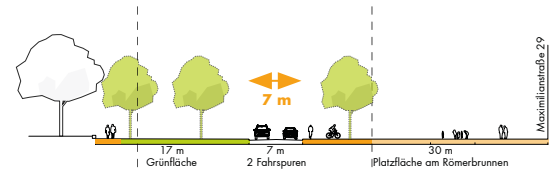
BESTAND

1a „Tor zur Altstadt“



BESTAND

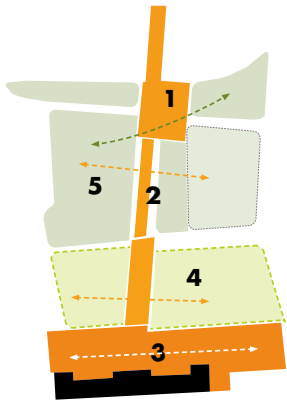
1b „Grüner Ernst-Reuter-Platz“





HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

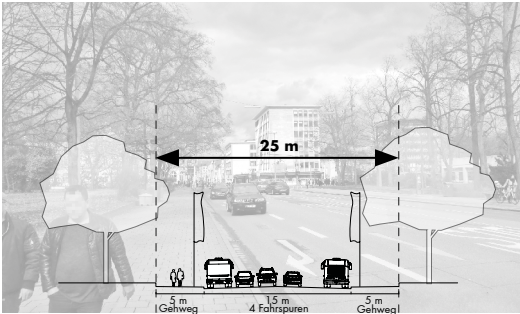
SCHAUPLÄTZE



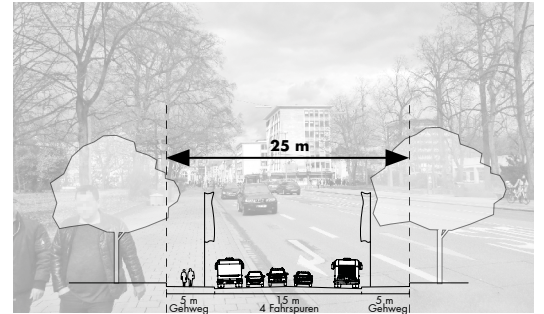
- 1 ERNST-REUTER-PLATZ:**
Tor zur Altstadt,
Bindeglied Alleengürtel Altstadt
- 2 MAXIMILIANSTRASSE NORD:**
Reduzierung der Breite
- 3 STEINERNE BAHNHOFVORPLATZ:**
Anknüpfungspunkt für ZOB / TG / Multi-
funktionsgebäude / Maximilianstraße
- 4 GRÜNER BAHNHOFVORPLATZ:**
Entwicklung in Abhängigkeit von ZOB
- 5 ALLEENGÜRTEL:**
durchgängige Verbindung



2 MAX.-STRASSE NORD

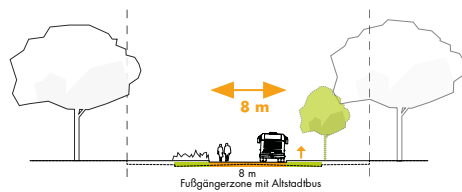


BESTAND



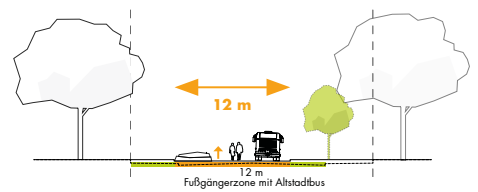
BESTAND

2a „Blühende Maximilianstraße“



- VERKEHR**
Durchfahrtsperre MIV
- ÖKOLOGIE**
Entsiegelung
Neupflanzung
- GRÜNRAUM**
Erweiterung,
Pflanzflächen
- ZOB**
Linienführung

2b „Aktive Maximilianstraße“

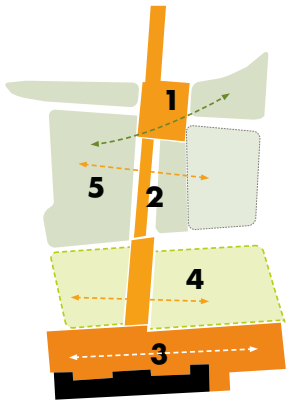


- GRÜNRAUM**
Erweiterung
- ÖKOLOGIE**
Entsiegelung,
Neupflanzung
- VERKEHR**
Durchfahrtsperre MIV
- ZOB**
Linienführung



HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

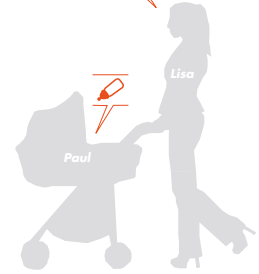
SCHAUPLÄTZE



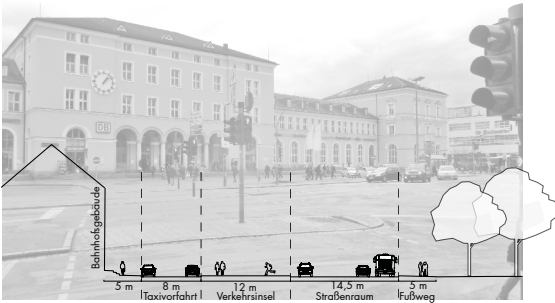
- 1** ERNST-REUTER-PLATZ:
Tor zur Altstadt,
Bindeglied Alleengürtel Altstadt
- 2** MAXIMILIANSTRASSE NORD:
Reduzierung der Breite
- 3** STEINERNER BAHNHOFVORPLATZ:
Anknüpfungspunkt für ZOB / TG / Multi-
funktionsgebäude / Maximilianstraße
- 4** GRÜNER BAHNHOFVORPLATZ:
Entwicklung in Abhängigkeit von ZOB
- 5** ALLEENGÜRTEL:
durchgängige Verbindung



„Seit dem Umbau ist es am Bahnhof viel ruhiger, man kann sich überall schön hinsetzen und dem Treiben zusehen!“



3 STEINERNER BAHNHOFVORPLATZ



BESTAND

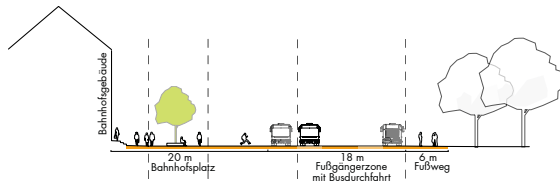


BESTAND

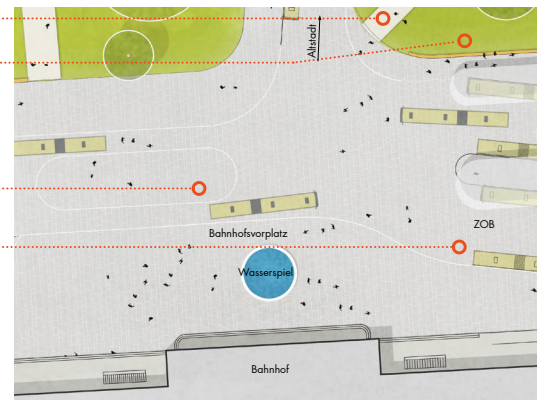
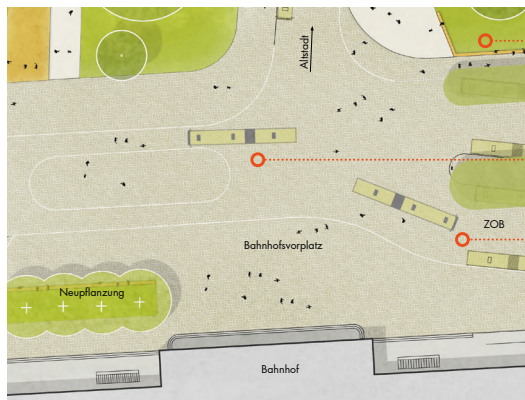
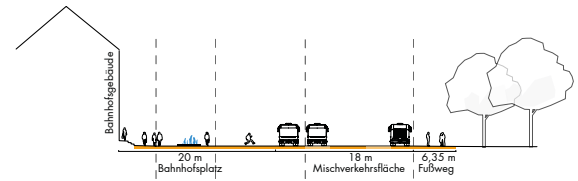
3a „Unter Bäumen am Bahnhofsvorplatz“



„Seit die Bäume dort stehen, treffen meine Freunde sich dort und ich finde sie immer gleich.“



3b „Am Wasser, am Bahnhofsvorplatz“



Rückmeldungen zum Thema:

Verkehr

Städtebau

Stadträume

Grünräume

ZOB (Stadtbahn)

Ökologie

Hinweis: Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Anmerkungen auf Notizzetteln an den jeweiligen Themenwänden dokumentieren. Für eine bessere Übersicht sind alle Anmerkungen nach Themen sortiert. Dabei sind die Anmerkungen nicht verändert, bewertet oder kommentiert, sondern bieten Ihnen einen Überblick zu den unterschiedlichen Rückmeldungen.

Anmerkungen, die Bürgerinnen und Bürger auf den Rückmeldebögen eingebracht haben, sind in kursiv markiert und den jeweiligen Oberbegriffen zugeordnet.

STEINERNE BAHNHOFSVORPLATZ

Konzerthalle mit Aussichtscafé

Bäume erhalten!

Unterirdischer und oben begrünter Kreisverkehr auf ehem. RKK-Gelände – Grüner Allee-Spangenschluss

Wasserspiel und Grünfläche vor dem Bhf. miteinander kombinieren inkl. Sitzmöglichkeiten

Ampel beim Bahnhofsvorplatz stehen lassen. Frage: Gibt es dann eine Stadtbahnlinie zum Stadtwesten?

Wiederbelebung des »Wartesaals III. Klasse« im MFG → öffentliche Toiletten inkl. Gastronomie (24 h). Kanalisierung der »Warteströme« (Passagiere vom Zug ↔ Nutzer der Grünflächen)

Steinerner Bahnhofsvorplatz: sehr gute Idee mit dem Wasserspiel, vor allem einladend

Positiv: Viel Grün, zentraler Busbahnhof, ungefährdete Fußgänger etc.

– Negativ Benachteiligung der Bewohner des Stadtnordens u. -ostens (große Umwege)

– bei Zufahrt zu der geplanten Tiefgarage. Wäre nicht auch eine unterirdische Zufahrt von Osten her machbar? Oder gar eine Durchfahrt auch Richtung innerer Westen

MAX.-STRASSE NORD

Markierter Radweg in der Maxstraße

Saubere Trennung von Radfahr- und Fußwegbereichen. Sicherheit für Alte/Kranke

Maxstraße zur Galleriestraße durch Überdachung/Einhausung

Maxstraße wieder freundlicher gestalten. Grün, grün, grün bitte!

Fahrradfreie Zone für »Fußgänger« – Hundefreie Zone auf der Wiese

Möglichst auch Verschmälerung der Maxstraße Süd, Reduzierung der Bushalte auf einer Seite.

Jugendarbeit in der Stadt – offene Kirche, offene Jugend-Kirche

Es braucht fachlich begleitete Kontakt- und Konsumräume für Abhängige, Obdachlose etc. im Zentrum: Vom Wildwuchs zur kontrollierten Aktion! Unbedingt! Sehr wichtig!

Peterskirchlein als Oase der sozialen Hilfe nutzen.

Abriss Peterskirchlein? Es wird z. Z. als Toilette und Versteck für Fixer genutzt.

Rücksicht auf Suchtkranke und Wohnungs-/Obdachlose

Südliche Bahnhofsvorplätze mehr einbeziehen (Anfahrbarkeit/Ausstieg, MIV, Fahrräder)

Drogenhilfe

Kulturelle Aufwertung nur möglich mit Bezug auf Licht und Sicht

Peterskirche: offene Kirche und Konzeptkirche in Kombi mit bzw. extra Flächen / Raum für Begegnungen / Leben / Sein ohne Konsumzwang (Park, Spielplätze)

»Aktive Maximilianstraße«: Es könnte gefährlich werden, wenn sich Kinder dort aufhalten und spielen, aber gleichzeitig jede 10 Min. ein Bus vorbeifährt.

sehr gut »Aktive Maximilianstraße«, da dann mehr Möglichkeit für Bewegung für alle geboten wird, da es in der Stadt kaum etwas in der Art gibt zu

Ich finde die 2a »Blühende Maximilianstraße« besser als 2b, da beim Aktiven auch z. B. beim Skateboarden, Fußgänger verletzt werden können und mehr grüne Flächen die Stadt Regensburg als Altstadt mit vielen Sehenswürdigkeiten und 3b mal bisschen Wasser, etwas Neues besser wäre und Blumen bei 2a mehr Farbe einbringt.

Die Maximilianstraße soll »sofort« eine Fußgängerzone werden.

Anregung: Kepler-Denkmal zurückversetzen an ursprüngliche Stelle in der Mitte der Maximilianstr.

ERNST-REUTER-PLATZ

Ampelschaltung sicherer als übertreten der Straße? Dauert freies übertreten der Straße nicht länger als eine Ampelschaltung? – längere Wartedauer der Busse

Innenstadt: Echte Fußgängerzonen einrichten.

Nachnutzung des Keplerareals ist Grundlage für Gestaltung

Plätze zum Wohlfühlen für alle sozialen Gruppen. Orte für Förderung von Miteinander div. sozialer Gruppen. Freie Wege mit weniger Aufenthalt, dann eher neben den Wegen.

Auf dem Ernst-Reuter-Platz eine Konzerthalle (oder Mehrzweckhalle) mit Aussichtscafé; statt Stadtbahn nur Elektrobusse; Busbahnhof hinter dem Bahnhof neben den Arcaden, in die Stadt durch die Unterführung.

Ernst-Reuter-Platz und Maximilianstr. – Vorschläge finde ich alle sehr gut!

WEITERE THEMEN, ANMERKUNGEN FÜR DIE WEITERE PLANUNG UND UMSETZUNG

Wohlfühlraum zwischen Hbf. und Altstadt schaffen (für alle) »Highlights« in das Wegebild einbinden (Kepler-D., Peterskirchlein, Schwammerl etc.)

Weniger Video-Überwachung. Keine automatische Gesichtserkennung.

Wir fänden es toll, gefahrlos zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein zu können: Also Autos raus – alle!

Urban-Gardening-Areale; Skate, Street-Soccer; Beachvolleyball, Basketball, Hundewiese, Flächen für kleine Verkaufsstände, Kleinkunsthöhle und öffentl. Toilette

Geht den Drogenabhängigen und Obdachlosen einen Platz außerhalb der Bushaltestellen. Momentan Buslinie 15/17!

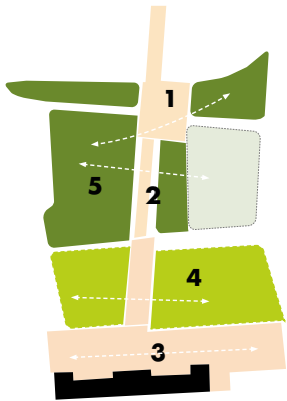
Wir fänden es für alle BürgerInnen sehr gut, wenn es im neugestalteten Bahnhofsumfeld öffentliche und unentgeltlich nutzbare Toiletten geben würde. Gerade eine Toiletten-nutzungsgebühr führt bei Drogenabhängigen immer wieder dazu, dass diese in den Parkanlagen um den Bahnhof Ordnungswidrigkeiten begehen. Natürlich ist nicht auszuschließen, dass in solchen Toiletten auch Drogen konsumiert werden. Daran wird auch eine immer stärkere Präsenz der Polizei oder stärkere Verdrängungspolitik im allgemeinen nichts ändern. Entsprechend würden wir uns sehr freuen, wenn bei der Planung solcher Sanitäranlagen eine Art Abwurf-schacht ähnlich denen für Frauenhygieneartikel berücksichtigt werden könnte. Aus anderen Städten kennen wir zudem eine Art „Lebensretteralarm“ für Toiletten, in denen von Konsum auszugehen ist. Dieser Alarm wird bei versperrter Toilette scharf gemacht und wenn sich zwei Minuten niemand auf der Toilette bewegt oder die Toilette entsperrt wird, ertönt ein Alarmsignal. Da von einer bewussten Person ausgegangen werden muss, erhöht dies die Überlebenschance bei kritischen Zuständen massiv.

Ansonsten befürworten wir Aufenthaltsmöglichkeiten für BürgerInnen im Areal. Gerade soziale Randgruppen haben momentan am Bahnhof keine Möglichkeit sich dort aufzuhalten ohne regelmäßig negativ durch Ordnungswidrigkeiten, die der Struktur vor Ort geschuldet sind, aufzufallen. So sitzen viele Personen mit alkoholischen Getränken oft in Warthäusern der Buslinien, weil sie zwei Meter daneben von der Polizei vertrieben werden. Leider sieht auch die Grünanlagenverordnung keine Duldung von alkoholischen Getränken vor. Deshalb wäre es äußerst positiv, wenn ein Areal (Vorbild Bismarckplatz) geschaffen werden könnte.



HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

SCHAUPLÄTZE



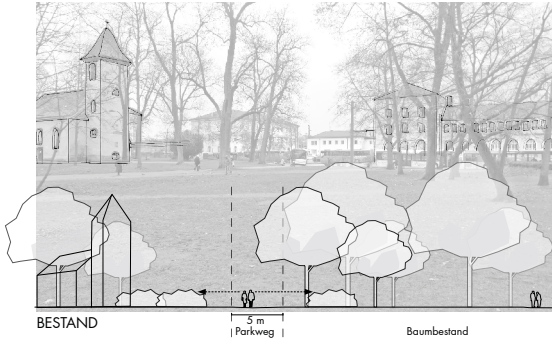
- 1** ERNST-REUTER-PLATZ:
Tor zur Altstadt,
Bindeglied Alleengürtel Altstadt
- 2** MAXIMILIANSTRASSE NORD:
Reduzierung der Breite
- 3** STEINERNE BAHNHOFVORPLATZ:
Anknüpfungspunkt für ZOB / TG / Multi-
funktionsgebäude / Maximilianstraße
- 4** GRÜNER BAHNHOFVORPLATZ:
Entwicklung in Abhängigkeit von ZOB
- 5** ALLEENGÜRTEL:
durchgängige Verbindung



„Der Weihnachtsspeck muss weg! Jetzt muss ich gar nicht mehr aus der Stadt raus, wenn ich mich bewegen will.“



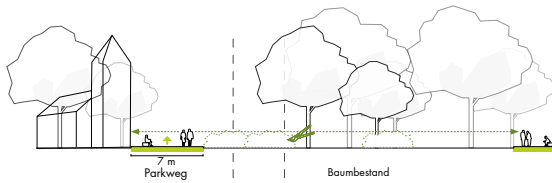
4 GRÜNER BAHNHOFVORPLATZ



4a „Mobilitätsdrehscheibe am Peterskirchlein“



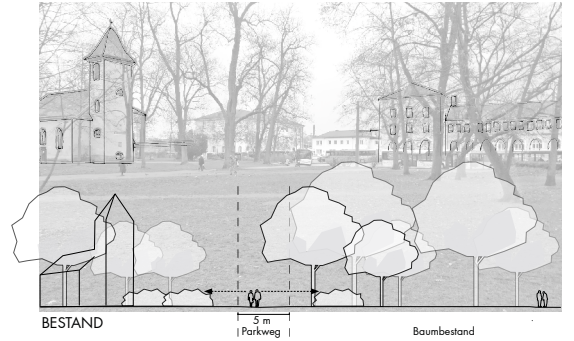
„Endlich keine Büsche mehr, aus denen ich Brutus heraus ziehen muss!“



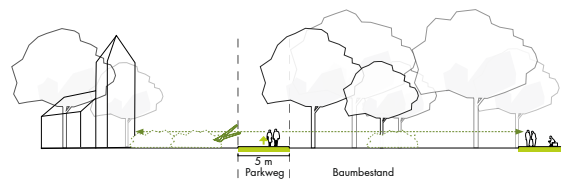
ÖKOLOGIE
Erhalt wertvoller Baumbestand



STÄDTBAU & ARCHITEKTUR
Nutzung



4b „Fast wie früher, nur besser“



ÖKOLOGIE
Erhalt wertvoller Baumbestand

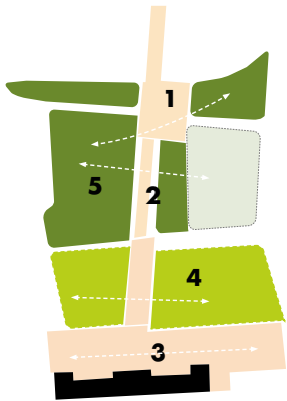


STÄDTBAU & ARCHITEKTUR
Nutzung



HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

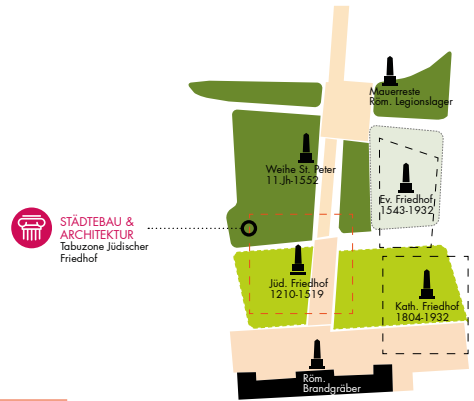
SCHAUPLÄTZE



- 1** ERNST-REUTER-PLATZ:
Tor zur Altstadt,
Bindeglied Alleengürtel Altstadt
- 2** MAXIMILIANSTRASSE NORD:
Reduzierung der Breite
- 3** STEINERER BAHNHOFVORPLATZ:
Anknüpfungspunkt für ZOB / TG / Multi-
funktionsgebäude / Maximilianstraße
- 4** GRÜNER BAHNHOFVORPLATZ:
Entwicklung in Abhängigkeit von ZOB
- 5** ALLEENGÜRTEL:
durchgängige Verbindung



BODENDENKMÄLER



STÄDTEBAU & ARCHITEKTUR
Tabuzone Jüdischer Friedhof

„Nach der Arbeit fahre ich gerne durchs Grüne am Alleengürtel - herrlich!“



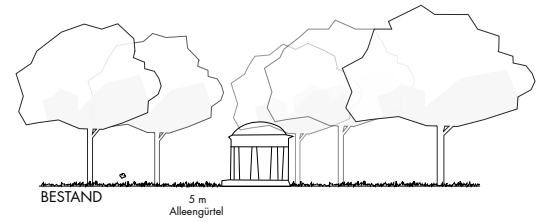
5 ALLEENGÜRTEL

In Abstimmung mit dem Parkpflegewerk

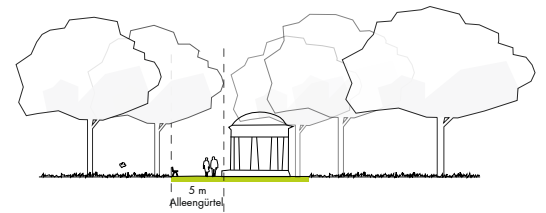


BESTAND

„Auf historischen Wegen“



BESTAND

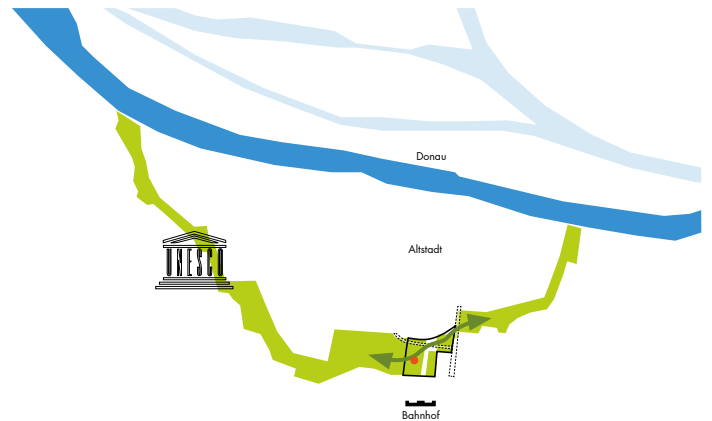


5 m Alleengürtel



ÖKOLOGIE
Erhalt wertvoller Baumbestand

VERKEHR
Radwegverbindung



LÜCKENSCHLUSS ALLEENGÜRTEL

Rückmeldungen zum Thema:

Verkehr Städtebau Stadträume

Grünräume ZOB (Stadtbahn) Ökologie

Hinweis: Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Anmerkungen auf Notizzetteln an den jeweiligen Themenwänden dokumentieren. Für eine bessere Übersicht sind alle Anmerkungen nach Themen sortiert. Dabei sind die Anmerkungen nicht verändert, bewertet oder kommentiert, sondern bieten Ihnen einen Überblick zu den unterschiedlichen Rückmeldungen.

Anmerkungen, die Bürgerinnen und Bürger auf den Rückmeldebögen eingebracht haben, sind in kursiv markiert und den jeweiligen Oberbegriffen zugeordnet.

ALLEENGÜRTEL

Beleuchtung im Parkbereich!

Park-Café mit sozialem Konzept und Beleuchtung

Wie sicher für Frauen bei Nacht?

Super! Stärkung des Alleengürtels bzw. Wiederherstellung des Alleengürtels

So viele Bäume wie möglich erhalten

Thurn und Taxis Schlosspark öffnen oder enteignen.

Verbindung/Erweiterung des Alleengürtels bis nach Burgweinting prüfen usw. (Fußgänger, Fahrradfahrer)

Lückenschluss Alleengürtel hat Vorrang. Ampelschaltung für Rad- und Fußverkehr

Sensibler Umgang im Bereich der ehemaligen Friedhöfe: sensibler Umgang ja, aber auch die Berechtigung der heutigen Gesellschaft Räume zur Entfaltung zu geben, nicht nur Restauswahl denken!

Mehr Bäume in der Altstadt

GRÜNER BAHNHOFSVORPLATZ

Variante 1, da bessere Umverteilung

Mehr Polizeipräsenz als sonst zum Kontrollieren!

Öffentliche Toiletten auf diesem Areal

Bahnhofsvorplatz mit Brunnen besser. Mehrere Sitzmöglichkeiten. Familienfreundlicher.

Wichtig ist, öffentliche Toiletten im Bahnhofsumfeld zu errichten

Keine Trampelpfade auf den Grünflächen mehr

Mehr Abfallbehälter: 50-Euro-Geldstrafe bei Müllentsorgung in Grünanlagen

8 Kunstobjekte beim neugestalteten Bahn- und Alleenbereich: 4 feste und 4 Wechselobjekte: Kosten pro Kunstobjekte (Material); Maximal 30.000 Euro

ein Areal (Vorbild Bismarckplatz) geschaffen werden könnte.



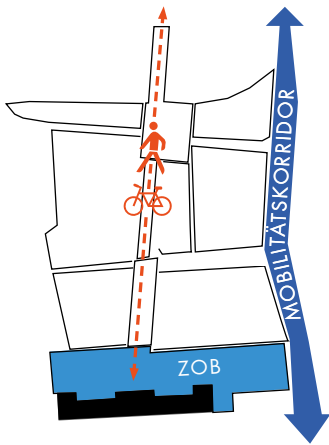


ZOB AUF DEM WEG ZUR STADTBAHN

KOMFORT, REISEZEIT, UMSTEIGEN, BETRIEBSAUFWAND, QUALITÄT DER ANLAGE, KONFLIKTE MIT DRITTEN

HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

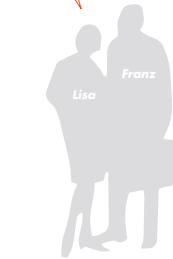
MOBILITÄTSKONZEPT



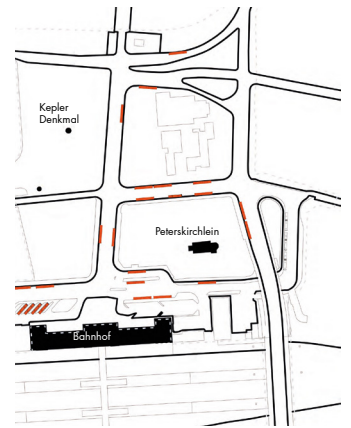
ZIELE/QUALITÄTEN

- Beschleunigung der Nord-Süd-Buslinien (DEZ - Klinikum/ Universität), welche die höchsten Fahrgastzahlen transportieren
- Bündelung der bisher im Raum verteilten Haltestellenbereiche
- Schnelle Orientierung zwischen den Verkehrsmitteln (Bus, Deutsche Bahn, Fahrrad und Auto)
- Kurze Umsteigebeziehungen durch kompakte ZOB-Anlage
- Hoher Komfort durch Überdachung der Haltestellen und Barrierefreiheit an allen Umsteigebeziehungen
- Betriebliche Flexibilität durch hohe Anzahl an Gelenkbushaltestellen, um auf zukünftige Entwicklungen vorbereitet zu sein

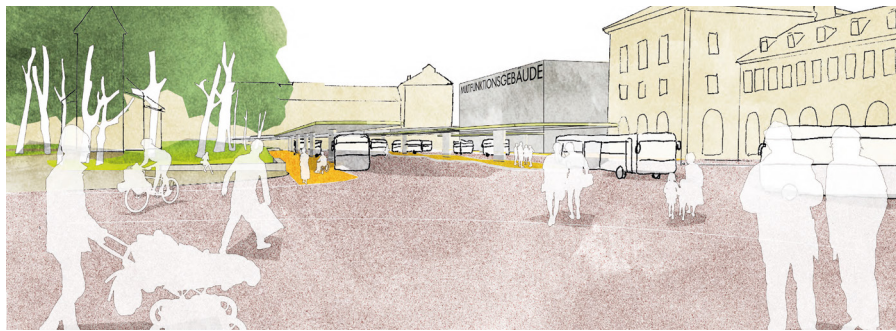
„Endlich, der neue Bahnhofsvorplatz. Und wir Touristen finden gleich den richtigen Weg in die Altstadt“



BESTAND



„Mobil, zentral und doch im Grünen“



„Jetzt finde ich meinen Bus sofort“

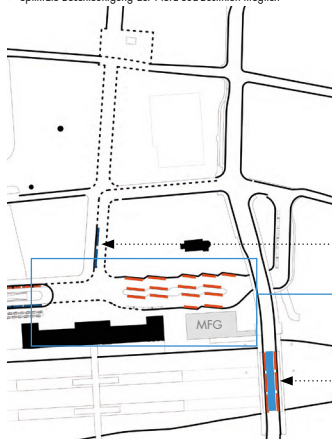


SZENARIO A

Haltestellen auf Brücke

(Annahme: bis Umbau/Neubau Brücke und bei Ausschluss MIV für Busverkehr, sowie nach Neubau und Inbetriebnahme der Stadtbahn)

- optimale Beschleunigung der Nord-Süd-Buslinien möglich

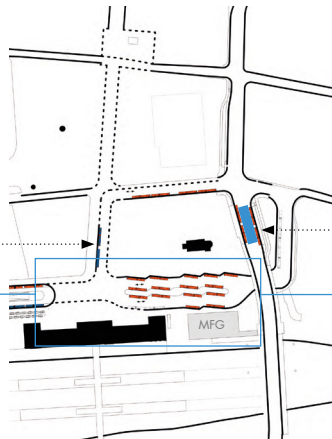


SZENARIO B

Haltestellen auf Brückenaufgang

(Annahme: bis und während Umbau/Neubau Brücke unter Bus-Betrieb)

- Beschleunigung der Nord-Süd-Buslinien möglich

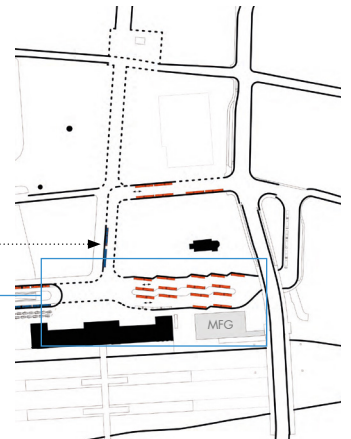


SZENARIO C

Keine Haltestellen auf Brücke/Aufgang

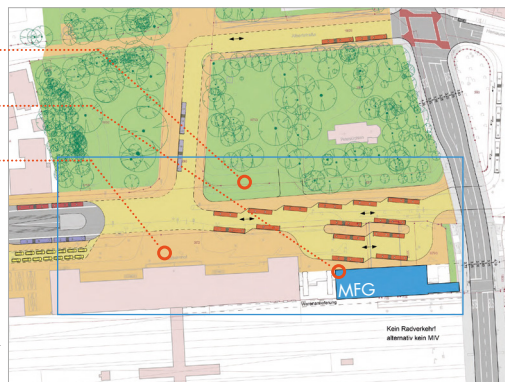
(Annahme: während Umbau/Neubau Brücke ohne Bus-Betrieb)

- keine Beschleunigung der Nord-Süd-Buslinien möglich



2 UNTER-VARIANTEN ZOB

Unter-Variante 1



ÖKOLOGIE
Entsiegelung



STÄDTEBAU & ARCHITEKTUR
Baukörper, Infrastruktur

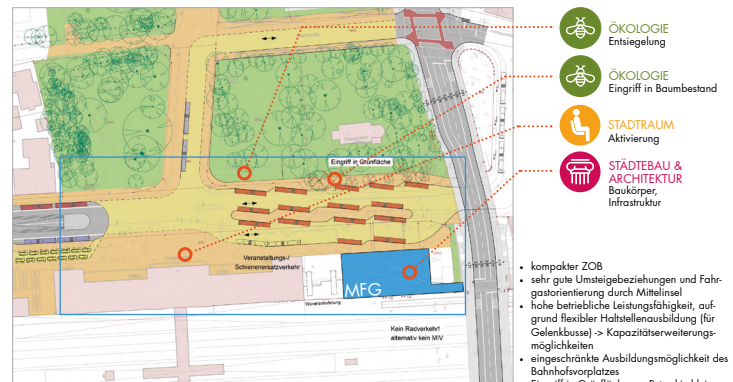


STADTRAUM
Aktivierung



- kein kompakter ZOB
- ungünstige Umsteigebeziehungen
- eingeschränkte betriebliche Leistungsfähigkeit, aufgrund umwegiger Fahrbeziehungen und geringere Anzahl flexibler Haltestellen (für Gelenkbusse)
- gute Ausbildungsmöglichkeit des Bahnhofsvorplatzes
- Stärkung Grünfläche um Peterskirchlein möglich

Unter-Variante 2



ÖKOLOGIE
Entsiegelung



ÖKOLOGIE
Eingriff im Baumbestand



STADTRAUM
Aktivierung



STÄDTEBAU & ARCHITEKTUR
Baukörper, Infrastruktur



- kompakter ZOB
- sehr gute Umsteigebeziehungen und Fahrgastorientierung durch Mittelinsel
- hohe betriebliche Leistungsfähigkeit, aufgrund flexibler Haltestellenausbildung (für Gelenkbusse) -> Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten
- eingeschränkte Ausbildungsmöglichkeit des Bahnhofsvorplatzes
- Eingriff in Grünfläche am Peterskirchlein

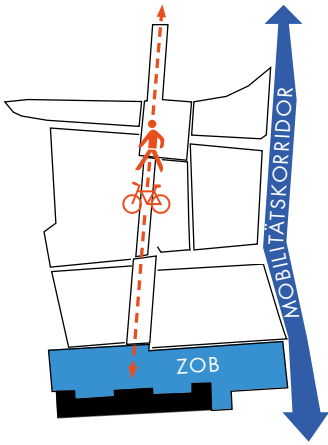


ZOB MIT STADTBAHN

KOMFORT, REISEZEIT, UMSTEIGEN, BETRIEBSAUFWAND, QUALITÄT DER ANLAGE, KONFLIKTE MIT DRITTEN

HINWEIS: FÜR DIE FINALE GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ/ZOB WERDEN WETTBEWERBE AUSGELOBT

MOBILITÄTSKONZEPT



ZIELE/QUALITÄTEN

- Höhere Kapazitäten für den ÖPNV
- Optimale Beschleunigung der Nord-Süd-Linien (DEZ/Klinikum/Universität)
- Geringerer Schadstoffausstoß als Autoverkehr
- Geringere Lärmentwicklung als Autoverkehr
- Schaffung von Freiräumen im restlichen Bahnhofsumfeld durch Einführung Stadtbahn
- Geringerer Flächenverbrauch pro Fahrgast als Autoverkehr
- Reduzierung der Busverkehre im Bahnhofsumfeld + Auflösung Bustreff Albertstraße



1 Stadtbahn



2 Busse



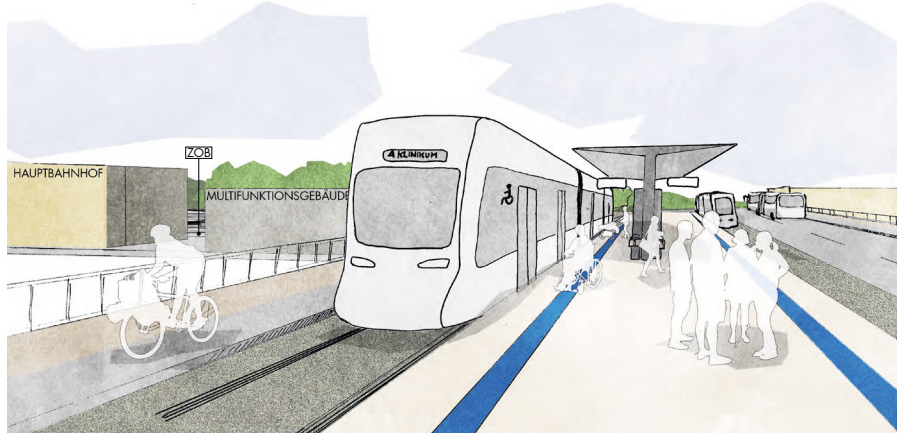
120 Autos

ÜBERSICHT STADTBAHNLINIEN



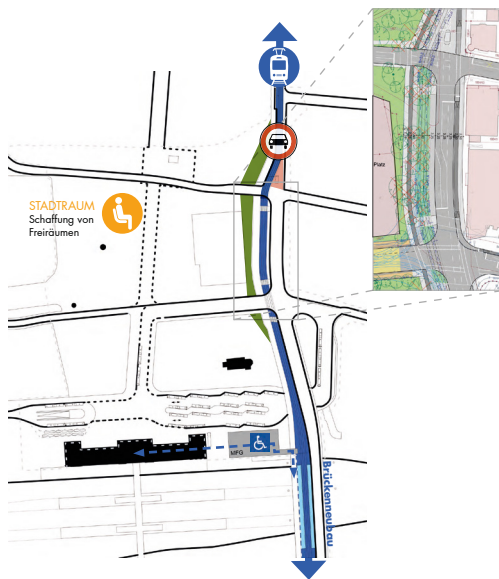
„Hauptbahnhof, ZOB und Stadtbahn - alles beisammen“

„Die Bahnsteige sind jetzt barrierefrei und auch für mich gut zu erreichen!“



VARIANTE A1

Haltestellen auf Galgenbergbrücke



Herausforderungen:

Durchfahrtsperre MIV vgl.



VERKEHR

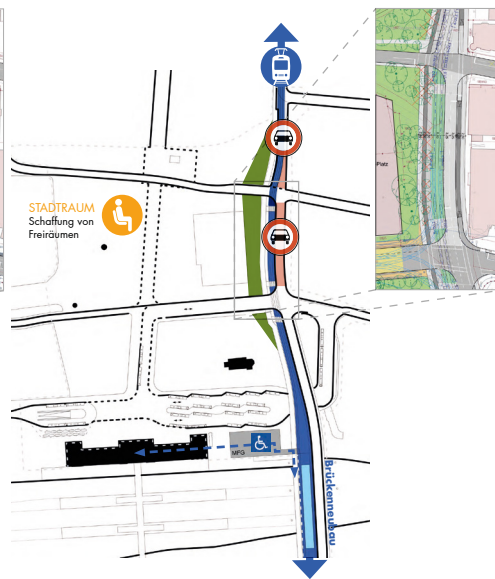
Eingriff in Grünflächen vgl.



ÖKOLOGIE

VARIANTE A2

Haltestellen auf Galgenbergbrücke



Herausforderungen:

Durchfahrtsperre MIV vgl.



VERKEHR

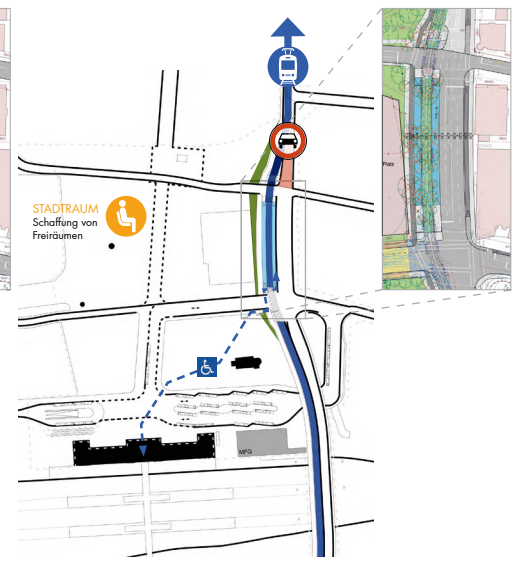
Geringer Eingriff in Grünflächen vgl.



ÖKOLOGIE

VARIANTE B

Haltestellen am Ernst-Reuter-Platz



Herausforderungen:

Durchfahrtsperre MIV vgl.



VERKEHR

Starker Eingriff in Grünflächen vgl.



ÖKOLOGIE

HINWEIS: PLANUNGEN WERDEN IM RAHMEN DES PROJEKTS „STADTBahn“ VERTIEFEND UNTERSUCHT.

Rückmeldungen zum Thema:

Verkehr Städtebau Stadträume
 Grünräume **ZOB (Stadtbahn)** Ökologie

Hinweis: Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Anmerkungen auf Notizzetteln an den jeweiligen Themenwänden dokumentieren. Für eine bessere Übersicht sind alle Anmerkungen nach Themen sortiert. Dabei sind die Anmerkungen nicht verändert, bewertet oder kommentiert, sondern bieten Ihnen einen Überblick zu den unterschiedlichen Rückmeldungen.

Anmerkungen, die Bürgerinnen und Bürger auf den Rückmeldebögen eingebracht haben, sind in kursiv markiert und den jeweiligen Oberbegriffen zugeordnet.

MOBILITÄTSKONZEPT

Viele Leute kommen mit der Bahn. Bahnverkehr soll schließlich gestärkt werden. Heißt auch, mehr Passanten, die den kompletten Bahnhofsvorplatz in voller Breite queren wollen. Großes Konfliktpotenzial

Zentralität! ÖPNV sollte zentral sein, um attraktiv zu sein. Bäume wachsen nach. Ökologischer Nutzen ist langfristig gesehen so höher.

Mobilitätskonzept bitte mit den privaten Busunternehmen abstimmen.

Variante 2 – mutig, aber gut!

Variante A2: für Baumbestand

Variante B: viel zu weite Umstiegswege!

kurze Umstiegswege erleichtern den Umstieg von MIV zu ÖPNV für Pendler. Barrierefrei und ausreichend Platzangebot.

Verkehrskonzept Bahnhof bitte nicht auf Kosten von Luitpoldstr./Landshuter Str. und Dr.-Martin-Luther-Straße

Luitpoldstr. Tempo 180 ist hier normal und ungestraft möglich. Bitte gebt uns eine Chance.

Anbindung Bahnhofgebäude von Westen durch Taxis?

Abgänge auf alle Gleise ermöglichen, sonst Rummelplatz ohne Ende!

Multifunktionsgebäude ignoriert historische Strukturen großer bayrischer Bahnhöfe (vorgezogene Flügelbauten im Westen = Post und Osten = ehemal. Generalvertretungsgebäude) Ergebnis: MfG müsste (wie bisher) nach Norden vorgezogen werden. Problem: wohin kann man diese Bushalte verschieben?

Ost-Westverbindung ist nach wie vor das Stiefkind.

Frauenfreundlicheres Bahnhofsgelände »Licht« keine »toten« Ecken

Überdachte, sichere Fahrradstellplätze steigern die Nutzungsqualität des Fahrrads enorm!

neue Galgenbergbrücke: Fahrradverkehr in beide Richtungen

B) Neubau Unterführung Sternbergstraße dringend erforderlich

C) Unterführung v. Bahnhofsgelände Richtung Innenstadt oder Brücke

*Dialogveranstaltung ist positiv, Bürger*innenbeteiligung / Infomöglichkeit ist größer; Angestellten/Beschäftigungsparkplätze auf dem Arcadendam (für DB/Bundespolizei); Fahrradstellplätze i.d. auf das Dallmeiergelände/Postgelände*

Kurze Wege; wenig Umstiege; Barrierefrei sehr wichtig

Wenn man von Osten her zum Bahnhof will, soll das nur von Westen hergehen?

STADTBAHN

Tram soll schneller kommen.

Stadtbahn ja, aber bitte dann Einspurverkehr für Autos statt noch breitere Straßen.

Möglichst viele Stadtbahnlinien. E-Busse sind viel zu langsam, E-Busse haben zu wenig Reichweite und rubbeln ihre Reifen zu Feinstaub!

Wo soll die Stadtbahn halten? Auf der Brücke?

Bei Stadtbahnhaltestelle auf Galgenbergbrücke: Zugang direkt vom Bahnsteig aus möglich?

Stadtbahn bis zum Gewerbegebiet (Obertraubling/Neutraubling)

Stadtbahn nicht nur von Nord nach Süd! Auch von Ost nach West und da über die Donau. In Kneiting P&R für Stadtbahn.

Straßenbahnverbindung Uni-Bergweinting, warum nicht geplant?

Vorbild Salzburg!

Stadtbahnhaltestelle auf Brücke mit Verbindung zu DB-Bahnsteigen. Mittelbahnsteig Stadtbahn erleichtert Umstiegbeziehungen.

Kann die Stadtbahn über einen Tunnel den Hbf. erschließen?

Stadtbahn ohne »Drahtgespinn« – Wasserstoff gibt's bei Alstom! Mehr Innovation.

Stadtbahn überdenken! Zukunft mit E-Bus!

Statt Stadtbahn lieber Elektrobusse. Stadtbahn verlangt große Investitionen und Straßenumbau.

Straßenbahn Süd-Nord: »nur« Variante mit möglichst wenig Baumverlust (A2).

Ost-West (Linie C) = »nur südliches DB«

Stadtbahn: Planung ca. 15 Jahre (min.) Warum können nicht vorab Busse die geplante Trasse der Bahn nutzen (exklusiv). Würde die Busverbindung wirklich verbessern. Vielleicht könnte man dann ja später auf die Tram ganz verzichten ;)

ZOB

ZOB aus Betreibersicht: aktuelle Planung ist gut! Ziel: Busse korrespondieren mit Zügen; Busse, die lange stehen, erhalten separaten Platz abseits des Zentralbereichs; Keplerareal als Ausweichplatz für ÖPNV, spielt uns in die Karten

Sicherheitsvorkehrungen auf dem Bahnhofsvorplatz mit fließendem Busverkehr für Fußgänger, die von der Maxstraße kommen? Fußgängerüber-/unterführung? Bevölkerung immer älter! (starke Sturzgefahr); großer Konfliktpunkt.

Barrierefreier Übergang ZOB vom Bahnhof oder für Busse

Bitte bestmögliche Anbindung des ZOB an die Bahn.

Ich lehne den ZOB direkt vor dem HBF ab! Besser m.E. das Gelände westlich der Arcaden u. Ärztehaus (ggfs. i.V. mit darüber entstehender Stadthalle!)

Unterirdischer ZOB (vgl. Madrid: Intercambiador Monclao) statt Tiefgarage

Teilung des ZOB kritisch für Auffinden des richtigen Busses.

IHK: ZOB mit Einbindung der privaten Busunternehmen (Infotag!?)

ZOB: kompakt ja, aber ohne Reibung beim Personenverkehr. (ausreichend Platzangebot)

Leider blieb Vorschlag ZOB über Gleisen (vgl. Vorschlag städtebauliches Seminar der BDI 1968) ungeprüft!

Zentralisierung aller Bus-Abfahrtsstellen an einem Platz ist gut!

Interimsbusbahnhof bei Ernst-Reuter-Platz/Albertstraße als langfristige Lösung. Verkehrstechnisch beste Lösung. Verbindung Hbf. über Rollbahn.

ZOB recht eng! Was passiert, wenn Busse Verspätung haben? Stau?

Fahrgastunterstände

ZOB: Bleiben Eiserne Brücke und Thundorfer Str. Einbahnstr. für Privat-PKW?

Warum nicht die Interimslösung des ZOB als Dauerlösung?

Barrierefreie Beschilderung vom Bahnhof zu allen Haltestellen (leichte Sprache und gute Lesbarkeit.)

Fernbusse

Schnelle behindertengerechte Verbindung ZOB-DOM mit hoher Frequenz (kostenfrei)

Südtrasse für Fernbusse in Verlängerung Arcaden → auch perfekte Orientierungsmöglichkeit Nord-Süd, ähnlich in anderen Großstädten

Fernbusse außerhalb legen z. B. Südseite des HBF

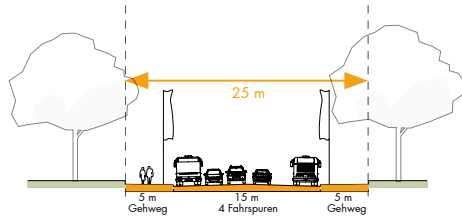
Zur Entlastung des Bahnhofsvorplatzes und zur Beschleunigung des Busverkehrs wäre auch eine Busbahnhofsituation auf der Brücke über die Bahngleise wünschenswert. Diese kann später von der Stadtbahn abgelöst werden. In der vorliegenden Planung fahren die Busse im Nord-Süd-Verkehr Schleifen.



VERSIEGELUNG → ENTSIEGELUNG

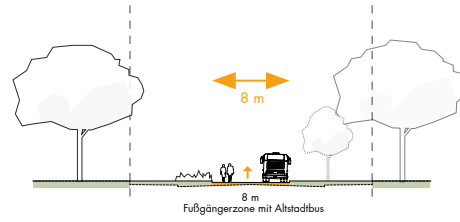
Maximilianstraße Bestand

Versiegelter Bereich auf 25 Meter Breite



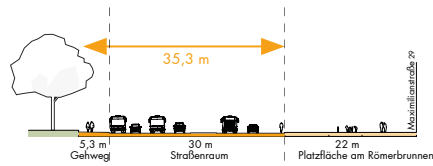
Maximilianstraße Vorschlag

Reduzierung des versiegelten Bereichs auf 8 Meter Breite



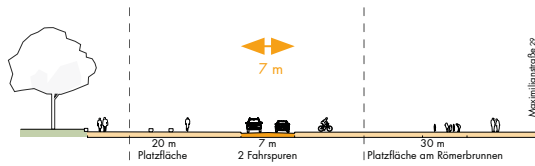
Ernst-Reuter-Platz Bestand

Versiegelter Bereich auf 35,3 Meter Breite



Ernst-Reuter-Platz Vorschlag

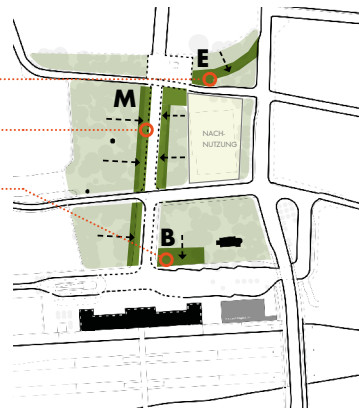
Reduzierung des versiegelten Bereichs auf 7 Meter Breite



GRÜNFLÄCHEN

Gewinn

- STADTRAUM** Alleengürtel
- STADTRAUM** Fußgängerzone Maximilianstraße
- ZOB**



Darstellung frei werdender Flächen für die Erweiterung und Aufwertung des Grünbestands/ für Baumneupflanzungen. (Szenarien-/Variantenabhängig)

Verlust

- STADTBahn** Geringer Verlust Variante A2, Starker Verlust Variante B
- ZOB** Geringer Verlust Untervariante 1, Starker Verlust Untervariante 2



Darstellung zu erwartende Eingriffe in Baumstandorte/ Grünräume. (Szenarien-/Variantenabhängig)

GEWINN AN GRÜNFLÄCHE

Szenarien-/Variantenabhängig

- E** ERNST-REUTER-PLATZ: Rückbau der Abbiegespur
- M** MAXIMILIANSTRASSE NORD: Reduzierung der Breite
- B** BAHNHOFSTRASSE: Rückbau der Umfahrt

VERLUST AN GRÜNFLÄCHE

Szenarien-/Variantenabhängig

- D** D-MARTIN-LUTHER-STRASSE: Erweiterung nach Westen durch Neubau Stadtbahn(frasse)
- B** BAHNHOFSTRASSE: Erweiterung nach Norden durch Neubau ZOB

„Die neu gestalteten Grünanlagen wirken viel großzügiger als vorher, was meinst Du, Tim?“



Baumbestand



Erhaltungswürdigkeit Baumstandorte

- STADTBahn** Geringer Eingriff Variante A2, Starker Eingriff Variante B
- ZOB** Geringer Verlust Untervariante 1, Höherer Verlust Untervariante 2

- BETROFFENER BAUM** Szenarien-/Variantenabhängig
- BESTANDSBAUM** ohne bestimmten Erhaltungswert
- BESTANDSBAUM** mit hohem Erhaltungswert
- BESTANDSBAUM** mit sehr hohem Erhaltungswert

Rückmeldungen zum Thema:

Verkehr Städtebau Stadträume

Grünräume ZOB (Stadtbahn)

Ökologie

Hinweis: Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Anmerkungen auf Notizzetteln an den jeweiligen Themenwänden dokumentieren. Für eine bessere Übersicht sind alle Anmerkungen nach Themen sortiert. Dabei sind die Anmerkungen nicht verändert, bewertet oder kommentiert, sondern bieten Ihnen einen Überblick zu den unterschiedlichen Rückmeldungen.

Anmerkungen, die Bürgerinnen und Bürger auf den Rückmeldebögen eingebracht haben, sind in kursiv markiert und den jeweiligen Oberbegriffen zugeordnet.

VERSIEGELUNG, GRÜNFLÄCHEN

Bitte im Endausbau den Kepler-Tempel an seinen ursprünglichen Standort rückführen.

Wo kann ich mein Fahrrad parken? ... und die anderen tausend Fahrräder?

Wo ist der Radweg bei 8 Meter Breite?

Alle Arten von sonnenbeschienen Überdachungen sollten ganz selbstverständlich für leistungsfähige Photovoltaik vollständig und uneingeschränkt genutzt werden. Dort sollte eine Multi-Megawatt ausgelegte elektrische Anschlussleistung für alle motorisierten ÖPV-Fahrzeuge (Nah- und Fernbusse, People-Mover, eCar-Sharing) zum Nachladen verfügbar sein. Zudem sollte das komplette Konzept auch einer großen autonomen eFahrzeugflotte (People-Mover) gerecht werden, welche in naher Zukunft die städtische Umfeldmobilität auch in Regensburg durchdringen wird.

Die Vorplanung mit mehr Grün und vielen Fußgängermöglichkeiten finde ich gut

Stadtgrün »erlebbar« machen = Urban Gardening mit Bildungs-Dimension

Grün nicht nur »horizontal« denken, Multi-Ebenen planen

Freizeitgelände mit Skateboard, Street-Soccer, Basketball, Beachvolleyball, Badminton etc

Abgesperrte Hundewiese

Areale für kleine Veranstaltungen (evtl. Bühnen)

Urban-Gardening-Areale

Pool- oder Teichanlage im Winter evtl. als Eisbahn nutzbar



Anregungen zu den Vorplanungen | Rückmeldebögen

Was den Besucher*innen besonders wichtig war:

Wir schlagen vor: a) Alle Arten von sonnenbeschienenen Bedachungen, ganz selbstverständlich für leistungsfähige Photovoltaik, sollen vollständig und uneingeschränkt genutzt werden. b) Eine Multi-Megawatt ausgelegte elektrische Anschlussleistung soll für alle motorisierten ÖPNV-Fahrzeuge (Nah- und Fernbusse, People-Mover, eCar-Sharing) dort zum Nachladen verfügbar sein. c) Das komplette Konzept soll auch einer großen eFahrzeugflotte (People-Mover) gerecht werden, welche in naher Zukunft die städtische Umfeld-Mobilität auch in Regensburg durchdringen.

Im öffentlichen Raum müssen sich alle wohlfühlen, die Regensburger BürgerInnen, Besucher der Stadt, Reisende und genannte Zielgruppen.

»Farbliche« Abtrennung der verschiedenen Verkehrsflächen in der Maxstr. zum Bahnhofsvorplatz

Mehr Beleuchtung um den Hauptbahnhofplatz herum. Mehr Wohlfühlen für alle.

Sicherheit in der Bahnhofregion (Helligkeit) → Ausleuchtung Peterskirche, »Schwammerl«; Möglichkeiten für Aktivitäten

Alle jetzt nicht beleuchteten Stellen um den Hauptbahnhof, die manche Bürger meiden, sollen beleuchtet werden.

Öffentliche Toiletten sollten kontrolliert werden, da auch junge und alte Menschen diese Toiletten benutzen können sollten, ohne in Gefahr zu sein.

Bessere Beleuchtung, mehr Grünflächen oder Blumen

Gute Beleuchtung, viele Busverbindungen

Busverbindungen relativ gut anlegen, so dass alle Bereiche angefahren werden.

Mehr Beleuchtung in der Albertstraße. Bessere Busverbindungen. Auf der Landshuter Straße gibt es morgens und mittags viel Verkehr. Da passen nicht mehr Bushaltestellen.

Einen attraktiven Bahnhofsvorplatz mit guter Busverbindung. Gute Bushaltestellenstruktur.

Jeder Mensch soll sich in egal welchem Alter oder Geschlecht wohlfühlen können. Sicherheit.

Sofortmaßnahme: Zebrastrifen und Tempo 30 in der Albertstraße; Rückbau überflüssiger Verkehrsflächen

Bessere Anlagebezeichnungen bei allen Umsetzungsphasen.

MIV von Anfang an auf das absolute Mindestmaß reduzieren.

Grünflächen + Baumbestand/barrierefreie Wege → siehe Klimavorbehalt

Lösung des Alkoholikerproblems d. Anlaufstelle (Kaffeeverkauf) und eine Toilette

Mehr Querwege bei Alleengürtel (Keine Trampelpfade)

Wir müssen weg vom bisherigen Park+Go, sondern brauchen ein wirkliches Park+Ride am Stadtrand und noch mehr 20/30 min-Takt mit der Bahn auf allen 5 Bahnstrecken in Verbindung mit billigerem öffentl. Verkehrsmittel damit die Leute schon in Regenstauf/Obertraubing in die Bahn steigen und ihr Auto stehen lassen.

Öffnen wir die Jahrzehnte geschlossenen 12 Bahnhöfe in der Umgebung wieder. Wir haben 70 Jahre genug Straßen und Auto-Parkplätze gebaut.

Vision der autofreien Stadt primär in die weitere Planung integrieren

Kann auch Wohnraum geschaffen werden

Mehr, wesentlich mehr und artenreicheres Grün

Urban-Gardening integrieren

Die aktuellen Planungen stellen offensichtlich eine Verbesserung der bisherigen Situation dar. Jedoch sollen die Eingriffe in den Grüngürtel auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Im Gegenteil: Die Gelegenheit der Umgestaltung sollte dazu benutzt werden, den Grünbereich zu erweitern. Welche Großstadt besitzt schon aus Sicht der Bahnreisenden ein grünes Entree in die Altstadt. Dies ist etwas besonders. München und Nürnberg sind abschreckende Beispiele

Bessere Orientierungsmöglichkeiten für Ortsfremde schaffen: Ausgewogenheit zwischen Licht (Sicherheit) und Dunkelheit (Lichtverschmutzung) schaffen

Stadtbahn: Ausführung mit Flüstergleisen, wie z. B. in Montpellier

Hinweisbildschirme im ZOB-Eingangsbereich mit Abfahrtszeiten mit Bahnsteighinweisen

Den Individualverkehr schnellstens aus der Innenstadt entfernen

Wenn der Busverkehr (West – Ost) nicht attraktiver wird, bevor die Baustelle ZOB beginnt, wird es schlimm.

Dass ich Personen mit dem Auto zum Bahnhof bringen und abholen kann, dass das Entree wie geplant umgestaltet wird, dass unbedingt endlich etwas geschieht.

Stadtbahn: Optimale Renaturierung unnötiger Verkehrsflächen – wäre hier nicht auch ein Maxstr. Süd möglich? (Aber nicht Verkehr der attraktiven und denkmalgerechten Hbf.-Gebäude)

Peterskirchlein: jetzt bulgarisch-orthodoxen Kirche, muss Kirche bleiben – alle anderen genannten Nutzungen können anderswo untergebracht werden.

Die Verkehrsbefreiung der südlichen Maxstr. im Sinne des klassizistischen Stadteingangs von 1825! Dazu gehört die Rückführung des

Keplertempels an seinen ursprünglichen Standort in der Achse Speichergasse-Hbf.

Bestehende Nutzung der Parks durch Personen am Rande der Gesellschaft weiter zulassen und sie mit Angeboten mehr in die Gesellschaft integrieren.

Drogenabhängige, Alkoholranke und andere »Randgruppen« in die Stadtplanung miteinbeziehen

Eine Anbindung der Garage nach Osten.

Anregungen zu den Vorplanungen | Rückmeldebögen

Was den Besucher*innen besonders wichtig war:

Schließung des Alleengürtels vor dem Bahnhof. Akzeptanz des Bürgerentscheids gegen eine Stadthalle am Ernst-Reuter-Platz.

Kurzer Weg und Parkmöglichkeit am Bahnhof zum Abholen von Reisenden auch vom Stadtnorden her

Das Erreichen der Tiefgarage am Bismarckplatz ohne große Umwege! Wichtig für Familien mit Kindern (Musikschule, mus. Früherziehung) und alte Leute (VHS, Theater, etc.), Umwege sind unökologisch.

Möglichst viele Grünflächen; Fahrradfreundlich; Stadtbahn unbedingt einführen, auch wenn es kostet; Busse sind viel zu unattraktiv für einen Umstieg vom Auto; Die Schreie nach E-Bussen kommen meist von Leuten, die am Auto festhalten wollen.

Konsequente Verkehrsberuhigung; keine neue Tiefgarage für Autos, es gibt genügend vorhandene Parkplätze; kurze Umsteigebeziehungen; Fahrradabstellmöglichkeit: sicher, trocken, ausreichend viele; möglichst viel Grün und Abstellmöglichkeiten

Der Thurn und Taxis-Park ist aktuell fast nicht genutzt. Wenn der geöffnet (oder enteignet) würde, wird das Grünareal um den Bahnhof nochmal größer und viele Wege kürzer. Und gut markierte und großzügige Fahrradwege sind mir wichtig.

Ausreichend überdachte Fahrradabstellplätze mit Anschlussmöglichkeiten in direkter Bahnhofsnähe; kurze Wege von Bahn zu Bus zu Stadtbahn, um Pendlern die Entscheidung pro ÖPNV zu erleichtern

Barrierefreiheit; Bäume erhalten, Konsumräume für Drogenabhängige

Barrierefreiheit ist sehr wichtig!

Barrierefrei, kurze Wege, Seniorengerecht

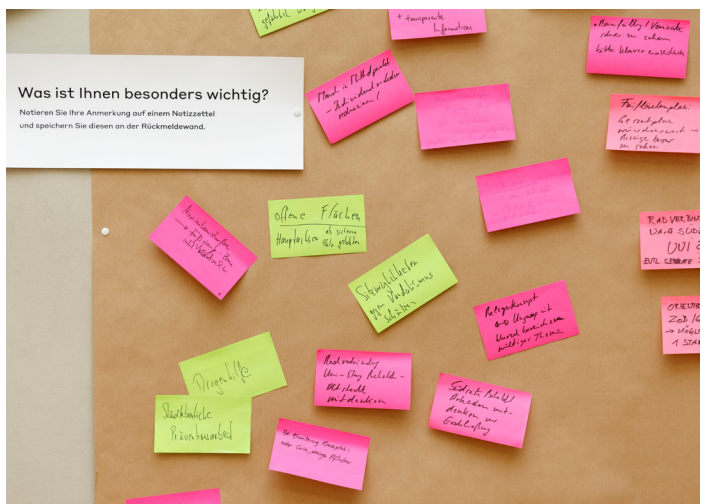
Stadtbahn verlangt hohe Baukosten, Schienen und Leitungen. In Altstadt keine extra Parkplätze

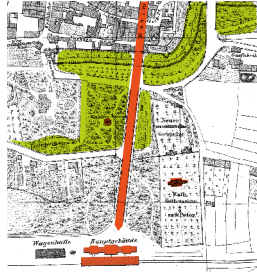
Ein optimiertes RVV-Konzept (weg von Sternförmig in der Innenstadt/Hbf/Albertstr.) Könnte auch schon vor Inbetriebnahme der »Straßenbahn« erfolgen. Der Busverteiler am Stobäusplatz könnte endlich entlastet werden.

Schließung des Alleengürtels! Neupflanzungen von Bäumen. Entsiegelung (wie geplant)! Funktion des Gebäudes (Nachnutzung) klären vor der Ausschreibung der Maßnahme! Autoverkehr möglichst zurückdrängen. Kurze Wege Hbf – ZOB, Radstellplätze, RUV u. Stadtbahn

Nicht nur Straßen, Busse und Bahnen, sondern Menschen und attraktive Begegnungsorte im Blick haben; Rücksicht auf Anwohner (z. B. Konsequenzen von veränderten Straßen-/Autoführung für Anwohner der Sternbergstr.) nehmen

Stadtraum unbedingt ohne Oberleitungen; Stadtbahn muss schneller kommen (10–15 Jahre ist zu lang); Park-/Fahrrad-/Aktivplatzfläche auf der Maxstr. Nord; keine Tiefgarage von dem Bahnhof





1859 22.000 EINWOHNER

BAHNHOF/MAXIMILIANSTRASSE

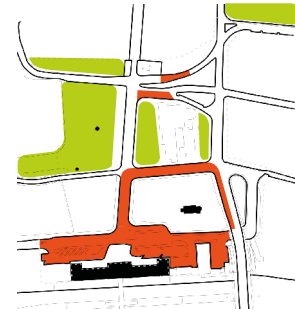
- Bau des ersten Bahnhofsgebäudes
- Verlängerung Maximilianstraße
- Versetzen des Kepler Pavillons



1779

ANLAGE ALLEENGÜRTEL

- Anlage der Baumalleen
- Bau Peterskirchlein + kath. Friedhof 1804
- Bau des Kepler Pavillons 1808



1995

ZOB AUSGANGSLAGE

- Stadtraum vom Verkehr dominiert
- Unterbrechung des Alleengürtels
- Räumlich weit verteilte Haltestellenbereiche
- Geringe Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche und funktionale Mängel



2021

INTERIMS-ZOB

- vorbereitende Maßnahme, um ZOB in der Bahnhofstraße bauen zu können
- Zusammenführung Haltestellen am Ernst-Reuter-Platz
- Haltestellenanzahl stark begrenzt, keine Kapazitätserweiterung möglich
- keine Möglichkeit zur Ausbildung separater ÖPNV-Trassen
- Maximilianstraße und Albertstraße intensiv für Busbetrieb genutzt
- Ausschluss Autoverkehr in Maximilianstraße und Albertstraße sowie Durchfahrtsunterbrechung in Bahnhofstraße
- Weiterhin viel Verkehrsfläche am Ernst-Reuter-Platz und in der Maximilianstraße benötigt
- keine Stärkung des Alleengürtels möglich

140.000 EINWOHNER
51.000 EINPENDLER

DIALOG FORUM
ABBRUCH KEPLER AREAL
BÜRGER BEFRAGUNG

WETTBEWERBE
VORENTWURF



2025

ZOB AUF DEM WEG ZUR STADTBAHN

- Zusammenführung Haltestellen direkt am Hauptbahnhof, mit sehr guten Umsteigebeziehungen und Anbindung an Schienenverkehr
- Maximilianstraße kann zwischen Albertstraße und St.-Peters-Weg vom Verkehr befreit werden.
- Verkehrsflächen am Ernst-Reuter-Platz können in großen Teilen zurückgebaut werden und eine Stärkung des Alleengürtels erfolgen
- Optimierung Busbetrieb -> Schaffung von Erweiterungskapazitäten
- Öffentliche Nachnutzung Ernst-Reuter-Platz

STÄRKUNG ALLEENGÜRTEL/
MOBILITÄTSWANDEL

AUFWERTUNG
STADTRAUM



2030

ZOB MIT STADTBAHN

- Stadtbahn ersetzt viele Buslinien -> Haltestellen z.B. in Albertstraße/ Maximilianstraße können zurückgebaut werden
- zusätzliche Verkehrsberuhigung der Maximilianstraße mit der Möglichkeit des Straßenrückbaus -> weitere Stärkung des Alleengürtels

C.A. 180.000 EINWOHNER
80.000 EINPENDLER +

„Sieht so aus, als
ginge es voran ...“



Ute Stephan

Etappen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes

