

**Stadtraum**

**gemeinsam**

**gestalten**

FÜR ALLE LEBENDIG ENTWICKELN PLANEN AUSARBEITEN

GRÜNLEBENSWEERT URBAN FREI  
FARBIG  
BUNT

ALT UND JUNG GROSS UND KLEIN SKIZZIEREN FORMEN

VERWEILEN ANKOMMEN TREFFEN ENTSPANNEN  
BEWEGEN

ENTWERFEN WEITERDENKEN

# Stand: 5. Mai 2017

**Diese Präsentation zeigt die wesentlichen Arbeitsergebnisse der 2. Ideenwerkstatt des Projekts „Stadtraum gemeinsam gestalten“, die auch bei der Abschlusspräsentation am 5. Mai um 19 Uhr im Parkside vorgestellt wurden.**

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

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in der Präsentation auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beide Geschlechter.

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

# # Aufgabenstellung

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

An aerial photograph of Regensburg, Germany, showing the city center. A large green park area is visible in the upper left. The city is built on a hillside. A large red text box in the top left corner contains the word 'Stadtraum'. Three other red text boxes are overlaid on the image: one in the middle left, one in the middle right, and one in the bottom center. The bottom center box is positioned over a large, modern building complex, likely the main train station.

# Stadtraum

Salon von  
Regensburg

Eingangstor

Wartesaal  
der Stadt

Der Stadtraum liegt zwischen Hauptbahnhof/Friedenstraße und Altstadt.

Er ist Drehscheibe für verschiedenste Nutzergruppen: Pendler steigen in Bus, Bahn oder auf das Fahrrad um, Gäste machen sich auf den Weg in die Altstadt, Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger queren den Stadtraum und Wartende halten sich hier auf.



# Eine Planungsaufgabe mit vier Bausteinen

ZOB

Zentraler Omnibusbahnhof

RKK

Regensburger Kultur- und  
Kongresszentrum

ÖPNV-Trasse

... für höherwertiges Öffentliches  
Personennahverkehrssystem

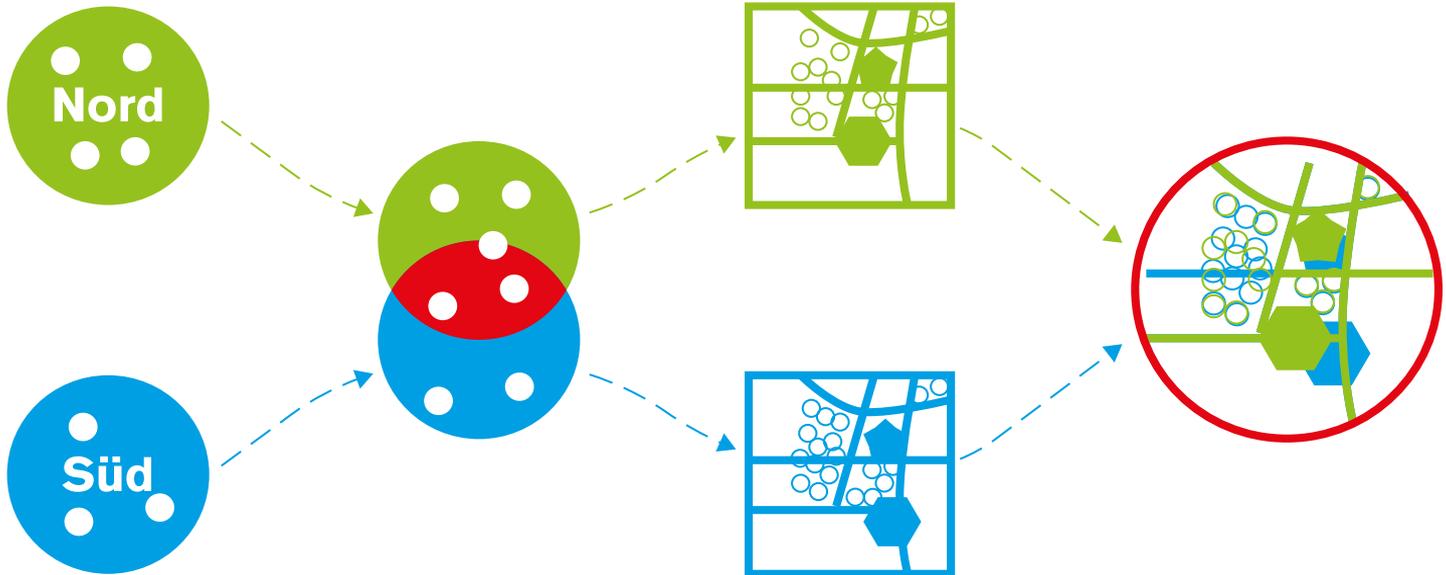
Öffentlicher Raum

Die Planungsaufgabe lautet, Ideen zur zukünftigen Entwicklung dieses Stadtraums zu erarbeiten, die die oben genannten Bausteine miteinander verknüpfen.

# Unsere gemeinsame Aufgabe

- Ideen aufnehmen und gemeinsam diskutieren
- Lösungsvorschläge aufzeigen
- Prioritäten setzen
- Den schönsten gemeinsamen, machbaren Nenner identifizieren
- Den Mehrwert vermitteln
- Mit den wichtigsten Schritten anfangen

# Arbeitsprozess



**Zwei Planungsteams** haben parallel an der komplexen Aufgabe gearbeitet.

Die Teams waren jeweils mit folgenden Fachdisziplinen besetzt: Verkehrsplanung, Architektur, Stadtplanung und Freiraumplanung.

Die Teams haben im Anschluss an die erste Ideenwerkstatt gemeinsam mit dem Kommunikationsteam die Beiträge der Bürger, Verwaltung und verschiedenen Interessensgruppen ausgewertet. Daraus haben sie Planungsansätze in verschiedenen Varianten erarbeitet. Diese wurden in der zweiten Ideenwerkstatt vorgestellt und gemeinsam mit den Regensburgerinnen und Regensburgern diskutiert.

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

# # Was ist die Idee?

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

# Mobilität

Die beiden Bausteine **Zentraler Omnibusbahnhof** und **ÖPNV-Trasse** für einen höherwertigen Personennahverkehr sind eng miteinander verknüpft.

Sobald ein höherwertiges ÖPNV-System (z.B. Straßenbahn) auf der Galgenbergbrücke und der D.-Martin-Luther-Straße eingeführt ist, können Haltestellen im Bahnhofsvorfeld entfallen. Ein Teil der Regionalbusse muss dann nicht mehr in die Innenstadt fahren. Die Flächen des ZOB können in Folge reduziert werden.

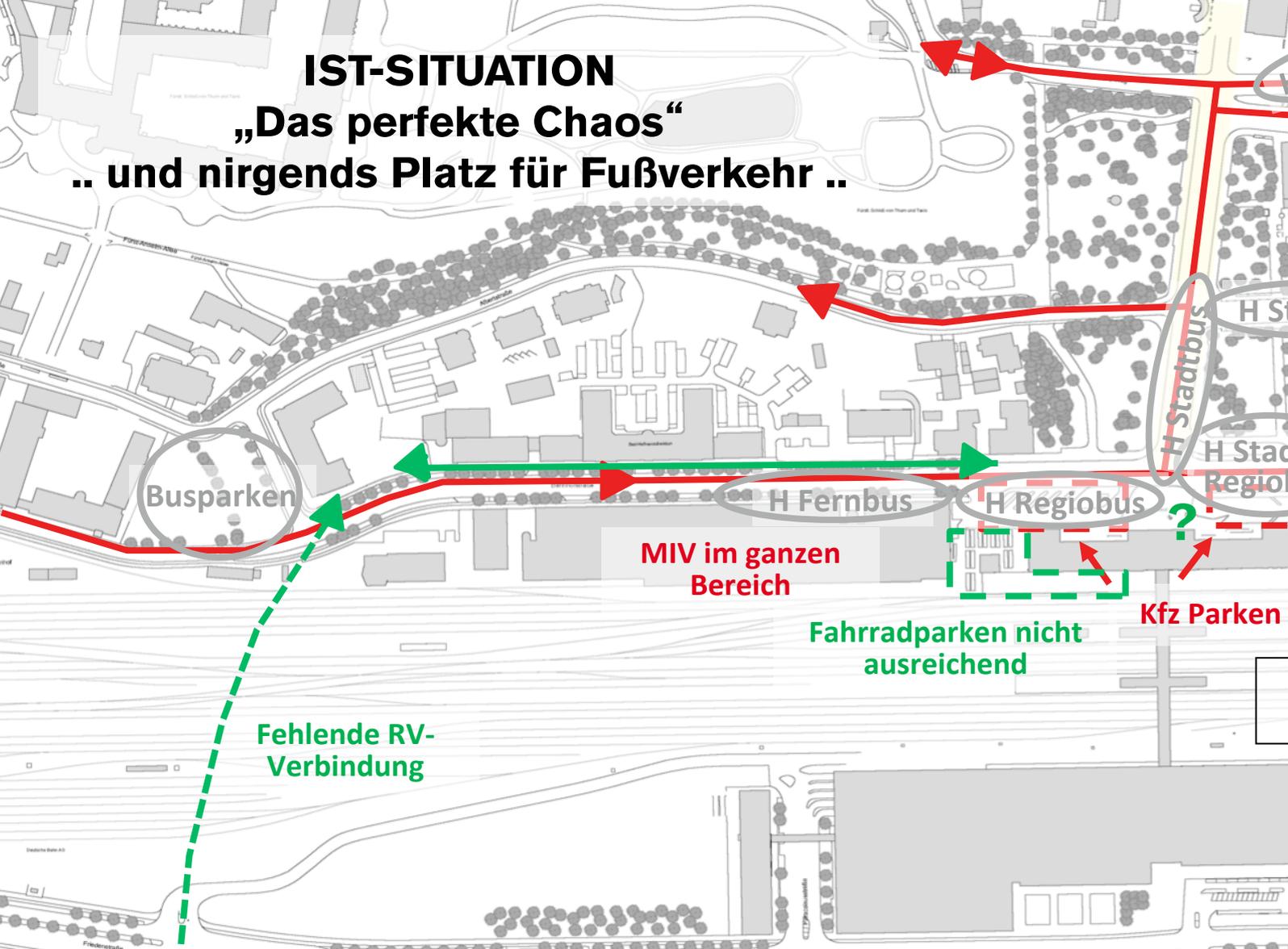
Die Planungen beinhalten daher Varianten in 2 Phasen:

**Phase 1:** vor Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems

**Phase 2:** nach Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems (z.B. Straßenbahn)

Die Verkehrsströme der unterschiedlichen Mobilitätsarten (Radverkehr, Fußgänger, Autoverkehr, öffentlicher Verkehr) stehen in Wechselbeziehung und können nicht getrennt von einander betrachtet werden. Daher werden auch Aussagen zur Führung des Autoverkehrs (MIV) und des Fußgänger- und Radverkehrs getroffen.

# IST-SITUATION „Das perfekte Chaos“ .. und nirgends Platz für Fußverkehr ..



Busparken

H Fernbus

H Regiobus

H Stadtbuss

H St

H Stad

Regio

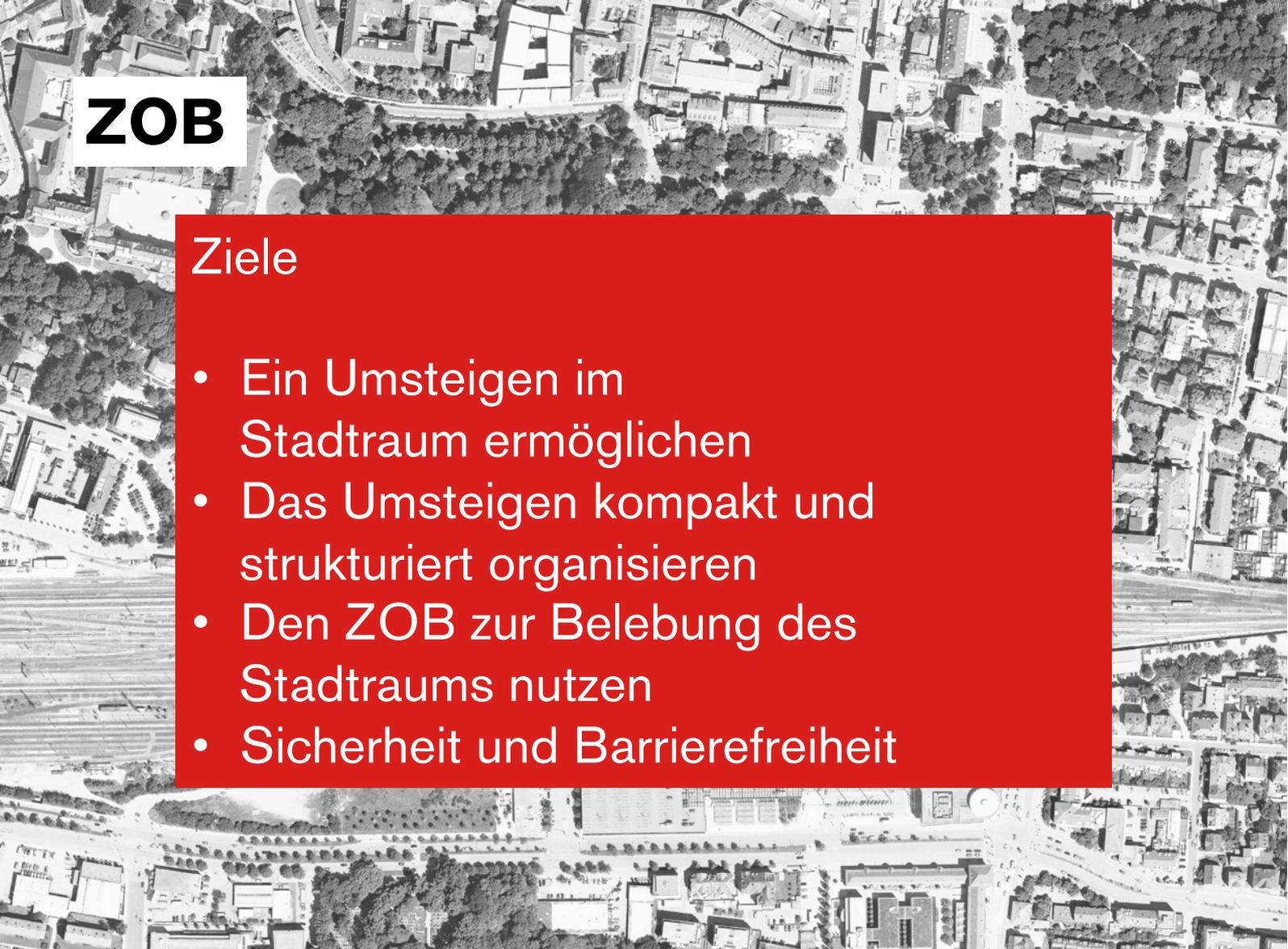
MIV im ganzen Bereich

Fahrradparken nicht ausreichend

Kfz Parken

Fehlende RV-Verbindung

?

An aerial photograph of a city, likely Berlin, showing a mix of residential buildings, green spaces, and a large open area. A prominent red rectangular overlay is positioned in the center, containing white text. The text is organized into a title and a bulleted list. The background image shows a dense urban environment with various building footprints and tree-covered areas.

# ZOB

## Ziele

- Ein Umsteigen im Stadtraum ermöglichen
- Das Umsteigen kompakt und strukturiert organisieren
- Den ZOB zur Belebung des Stadtraums nutzen
- Sicherheit und Barrierefreiheit

An aerial photograph of a city area, showing a mix of residential buildings, green spaces, and a large industrial or commercial building complex. A red rectangular box is overlaid on the center of the image, containing white text. The text 'ZOB' is in a white box in the top left corner. The main text in the red box is 'Konsequenz/Anforderungen' followed by two bullet points.

# ZOB

## Konsequenz/Anforderungen

- Lage des ZOB nördlich/nordöstlich des Hauptbahnhofes
- Mitdenken des Flächenrückbaus des ZOB in Phase 2



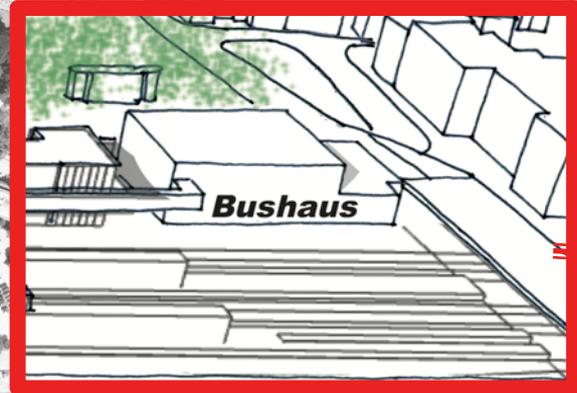
# ZOB

## Mehrwert

- Mehr Orientierung
- Mehr nutzbarer Raum

Der Busverkehr wird zu einem Zentralen Omnibusbahnhof nördlich der Bahngleise zusammengefasst. Durch die Zusammenlegung werden Haltestellen eingespart und Umwege vermieden. Im Ergebnis entsteht mehr Raum für andere Nutzungen (insb. für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsbereiche).

# ZOB



## Variante oben

Ein **ebenerdiger ZOB** vor dem Bahnhof organisiert in Phase 1 die Stadt- und Regionalbusse. Zudem werden auf der Galgenbergbrücke Haltestellen für Stadtbusse eingerichtet. So kann der ZOB im Bahnhofsvorfeld auf Haltestellen für Regionalbusse und wenige Stadtbusse reduziert werden. Diese Variante sieht weiter eine Tiefgarage für den Individualverkehr (PKW) unter dem Bahnhofplatz vor.

## Variante unten

In einem **Bushaus** östlich des Bahnhofs, direkt an der Galgenbergbrücke, findet der **ZOB auf zwei Etagen** Platz für Regionalbusse. Auch hier werden auf der Galgenbergbrücke Haltestellen für Stadtbusse ausgebildet. In Phase 2 stünde das Erdgeschoss für anderweitige Nutzungen zur Verfügung.

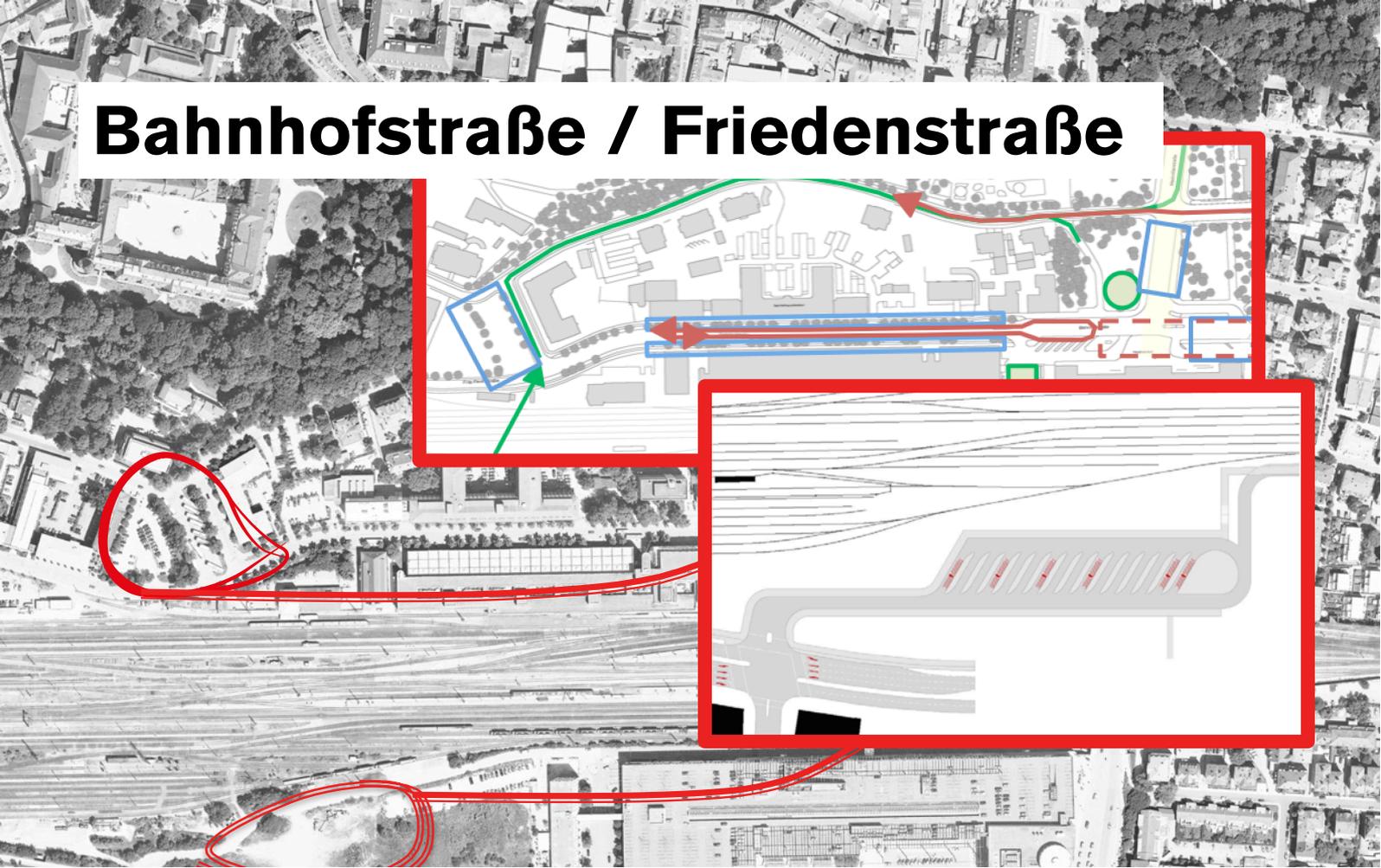
# Der Deckel

Die **Überdeckung der Bahngleise** zur Schaffung neuer Flächen für einen Busbahnhof für Stadt- und Regionalbusse wurde von den Verkehrsplanern bewertet und mit Vor- und Nachteilen dargestellt.

Ein **Vorteil** wären die kurzen Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln am und um den Bahnhof. Der Deckel wäre vor allem eine flächenmäßige Entlastung des Bahnhofsvorplatzes. Jedoch wirft die Prüfung der Überdeckung der Gleise **zahlreiche Fragen** auf: So ist u.a. eine Umsetzung nur möglich, wenn die Maßnahme durch die Deutsche Bahn genehmigt wird. Zudem ist die Überdeckung bautechnisch eine große Herausforderung. Diese muss beispielsweise so konstruiert werden, dass sie im Falle eines darunter brennenden Zuges Stand hält. Auch hier liegen große Hürden für eine Genehmigung. Insgesamt sind die Risiken zum aktuellen Stand nicht in Gänze kalkulierbar. Mit Blick auf die Baukosten kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sie um das 20- bis 30-fache höher ausfallen würden als bei der Errichtung eines ebenerdigen ZOB vor dem Bahnhof. Eine weitere offene Frage ist die Nachnutzung eines großen Teils der Deckelfläche nach Einführung des höherwertigen ÖPNV-Systems, wenn nur noch eine reduzierte Anzahl an Regionalbussen den ZOB anfährt (Phase 2).

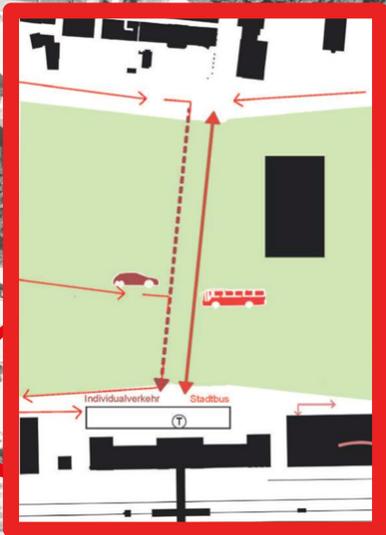


# Bahnhofstraße / Friedenstraße



Mehr Freifläche im Stadtraum zu schaffen gelingt u.a. dadurch, dass Busse bei längeren Wartezeiten nicht mehr direkt am ZOB, sondern auf einer der angrenzenden Flächen in der Friedenstraße oder entlang der Bahnhofstraße stehen. Auf der Fläche Friedenstraße wäre zudem die Errichtung eines Fernbusterminals denkbar. Hinweis: Die Flächen Friedenstraße befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Regensburg.

# Maximilianstraße



Für die Organisation des Busverkehrs (mit ZOB) muss der Autoverkehr neu organisiert werden. Dies kann dazu führen, dass die Maximilianstraße entlastet wird.

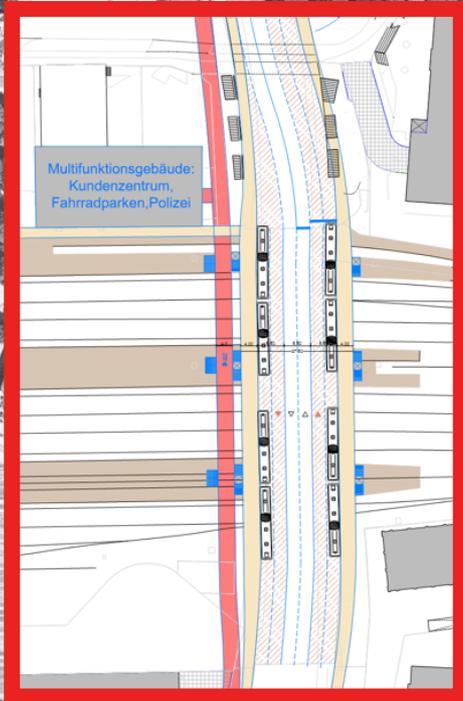
## *Variante Links*

Der Autoverkehr zum Hauptbahnhof und ZOB ist rückläufig aus bzw. in Richtung Kumpfmühler Brücke möglich. Die Führung über die Maximilianstraße könnte in Form eines Shared Space (alle Verkehrsteilnehmer teilen sich gleichwertig den Straßenraum) stattfinden.

## *Variante Rechts*

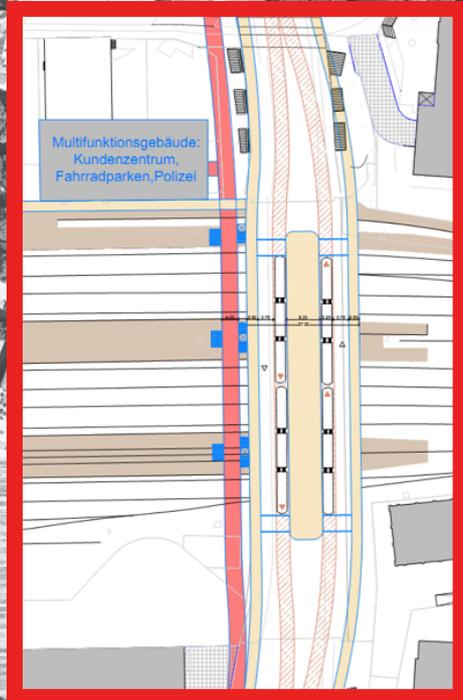
Der Autoverkehr kann weiterhin in Ost-West-Richtung funktionieren und kreuzt dabei die Maximilianstraße. Letztere selbst ist nur noch für Busse, Radfahrer und Fußgänger freigegeben.

# Galgenbergbrücke 1.0



Phase 1: Solange das höherwertige ÖPNV-System noch nicht umgesetzt ist, könnte bereits ein Teil der Haltestellen für den Stadtbuss auf der (erweiterten) Galgenbergbrücke ausgebildet werden. Zudem könnte ein separater Steg für Radfahrer parallel zur Galgenbergbrücke das Angebot für den Radverkehr attraktiver machen.

# Galgenbergbrücke 2.0



Phase 2: Die Trasse für ein höherwertiges ÖPNV-System (z.B. Stadtbahn) könnte in den Mittelspuren der (erweiterten) Galgenbergbrücke ausgebildet werden. Der (reduzierte) Autoverkehr wird auf den Spuren links und rechts geführt. Der Radverkehr kann von der Brücke weitergeführt werden. Die Eingriffe in den Baumbestand entlang der D.-Martin-Luther-Straße können ggf. reduziert werden.

# Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum beinhaltet den Grüngürtel, Plätze (Bahnhofsvorplatz, Ernst-Reuter-Platz) sowie die Verkehrsflächen.

Die Neuorganisation der Mobilität würde enorme Entwicklungsmöglichkeiten dieser öffentlichen Räume schaffen.

Die Freiraumplaner und Stadtplaner haben die planerischen Ansätze der Verkehrsplaner in ihren Teams aufgegriffen und Möglichkeiten für die Entwicklung des öffentlichen Raums und die Erhöhung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität erarbeitet.

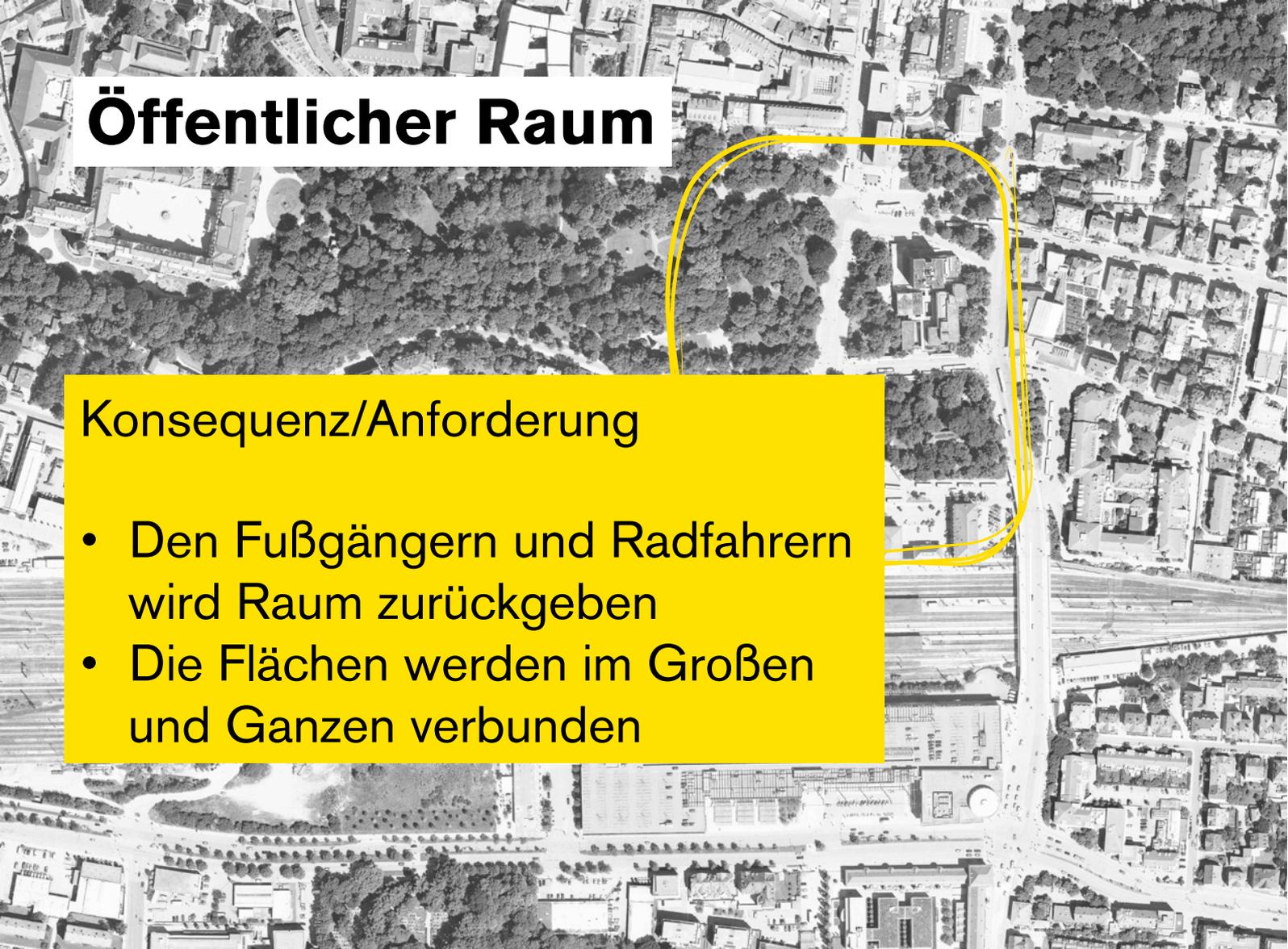
An aerial photograph of a city, showing a mix of residential buildings, green spaces, and a large industrial or commercial building complex. A yellow rectangular box is overlaid on the center of the image, containing text. The background shows a dense urban area with various building footprints and some trees. A large, multi-story building with a flat roof is prominent in the lower half of the image. The overall scene is a top-down view of an urban environment.

# Öffentlicher Raum

## Ziele

- Hell und sicher gestalten
- Vielfältig nutzbar
- Erlebbar

# Öffentlicher Raum

An aerial photograph of a city area. A large, dense forested area is on the left. To the right, there are residential buildings and a road. A yellow circle highlights a specific area in the center-right, which appears to be a public space or park area. The text 'Öffentlicher Raum' is overlaid on the top left, and a yellow box with text is overlaid on the bottom left.

## Konsequenz/Anforderung

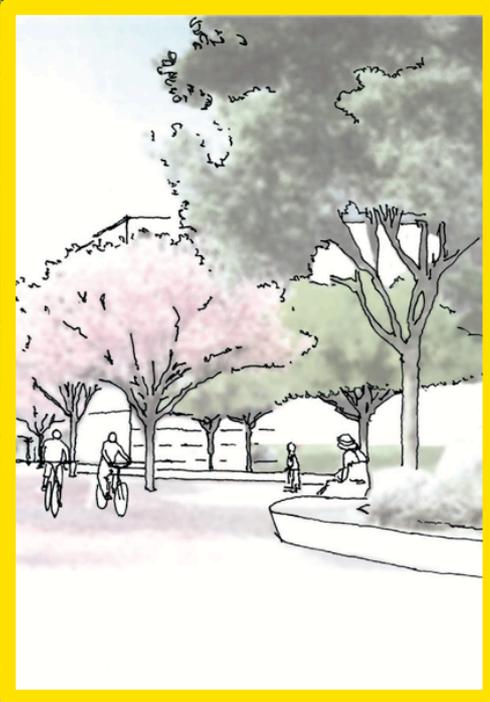
- Den Fußgängern und Radfahrern wird Raum zurückgegeben
- Die Flächen werden im Großen und Ganzen verbunden

# Bahnhofsvorplatz



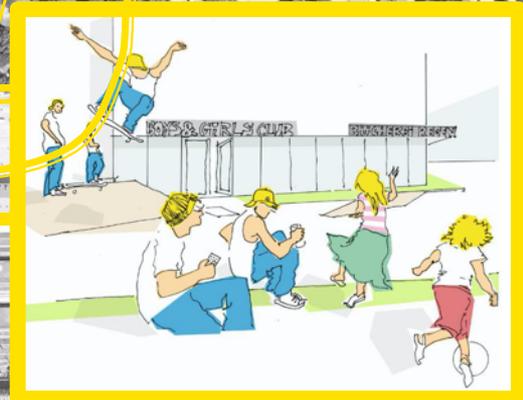
Durch eine klare und verständliche Anordnung von Funktionen und Nutzungen wird die Orientierung erleichtert. Die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer in diesem Stadtraum werden durch eine Reduzierung des Autoverkehrs und eine attraktive Gestaltung gestärkt.

# Maximilianstraße



Die verkehrsberuhigte Maximilianstraße - als autofreie Straße oder Shared Space (gemeinsam von allen Verkehrsarten genutzt) - erhält eine neue Aufenthaltsqualität und verbindet den Hauptbahnhof mit der Altstadt. Diese Bilder zeigen, wie die Maximilianstraße in den zwei möglichen Varianten aussehen könnte. Durch eine kleinteiligere Zonierung werden neue Raumqualitäten geschaffen.

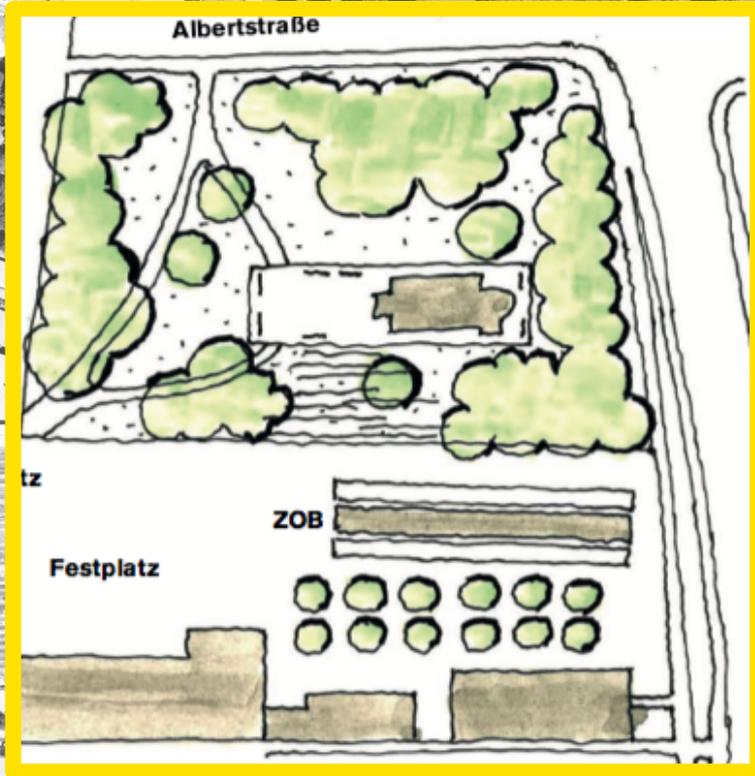
# RKK Umfeld



Der Ernst-Reuter-Platz soll mit einer neuen Gestaltung seiner Bedeutung als direktes Tor zur Altstadt gerecht werden. Durch die Reduzierung des Individualverkehrs und das Neupflanzen von Bäumen kann der Grüngürtel an dieser Stelle gestärkt werden.

Ein RKK muss den öffentlichen Raum ergänzen und beleben. Durch eine ansprechende Architektur soll eine Öffnung zu möglichst allen Seiten gelingen.

# Peterskirchlein



Der Raum um das Peterskirchlein soll attraktiver gestaltet werden. Sitzstufen zwischen dem Sakralbau und dem ZOB schaffen Aufmerksamkeit für das Gebäude und gleichzeitig Wartebereiche für Fahrgäste.

# RKk

Auf dem Keplerareal, gut angebunden an öffentliche Verkehrsmittel und in direkter Nähe zu Altstadt und Bahnhof, soll ein Kultur- und Kongresszentrum entstehen.

Wie genau dies aussehen könnte, dazu erarbeiteten die Architekten und Stadtplaner gemeinsam mit den Regensburgern konkrete Ziele und Ansätze.

An aerial photograph of a city. A large, dense green park is the central focus. Surrounding the park are various urban buildings, streets, and a railway line at the bottom. The image is in grayscale, except for a blue text box and a white logo box.

**RKk**

## Ziele

- Bürgernah
- Stadtraumverträglich
- Baumbestandsschonend
- Funktional

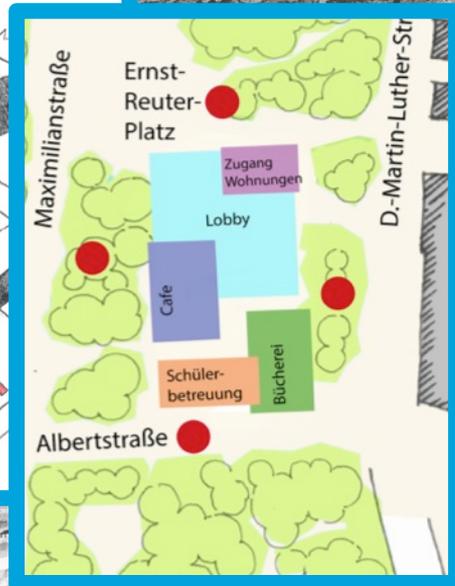
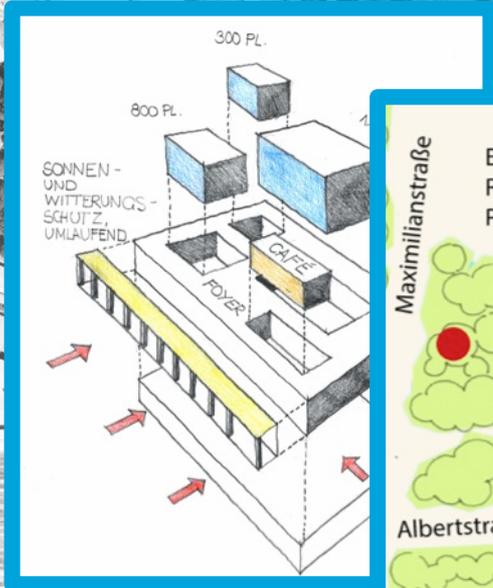
An aerial photograph of a city, showing a mix of residential buildings, green spaces, and infrastructure. A large blue rectangular box is overlaid on the center of the image, containing white text. In the top left corner of the image, there is a white box with the letters 'RKK' in black.

**RKK**

## Konsequenzen/Anforderungen

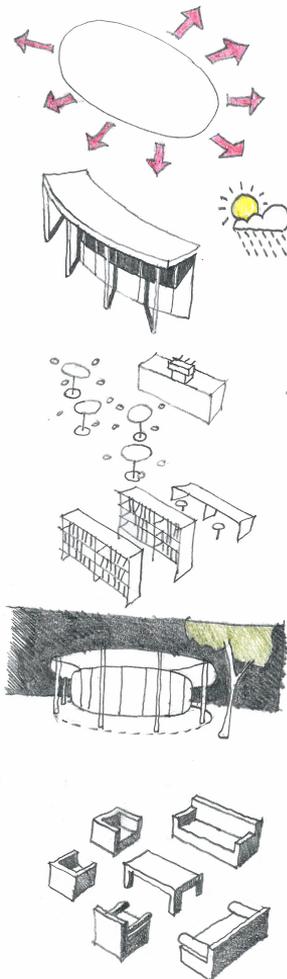
- Zusätzliche Nutzungen
- Offene Sockelzone mit Alltagsfunktionen
- Dezentrale Ausrichtung denken
- Ein offenes, mit der Stadt vernetztes Haus

# RKk



Das RKk soll ein offenes, mit der Stadt vernetztes Haus sein. Alltagsnutzungen in der Erdgeschosszone sollen das Gebäude ganztäglich beleben und mit dem öffentlichen Raum vernetzen. Auch wurde diskutiert, ob ein Erhalt des Wirsinghochhauses (jetziges Studentenwohnheim) denkbar ist. Vorgeschlagen wurde, in dem vorhandenen Bau Wohnnutzungen (z. B. Gästehaus Universität) unterzubringen und in einem Neubau ein RKk zu realisieren.

# RKk



Die Skizzen zeigen Funktionen, die das RKk zukünftig erfüllen soll:

## Gebäude „ohne Rückseite“

- orientiert sich nach allen Seiten
- belebt den Stadtraum (=Sicherheit)

## Kolonnade

- Regen- und Sonnenschutz
- fließender Übergang: Außen – Innen

## Öffentliche Alltagsnutzungen

- Gastronomie/Geschäfte/ Dienstleister
- Zentrum für Regensburger und Gäste

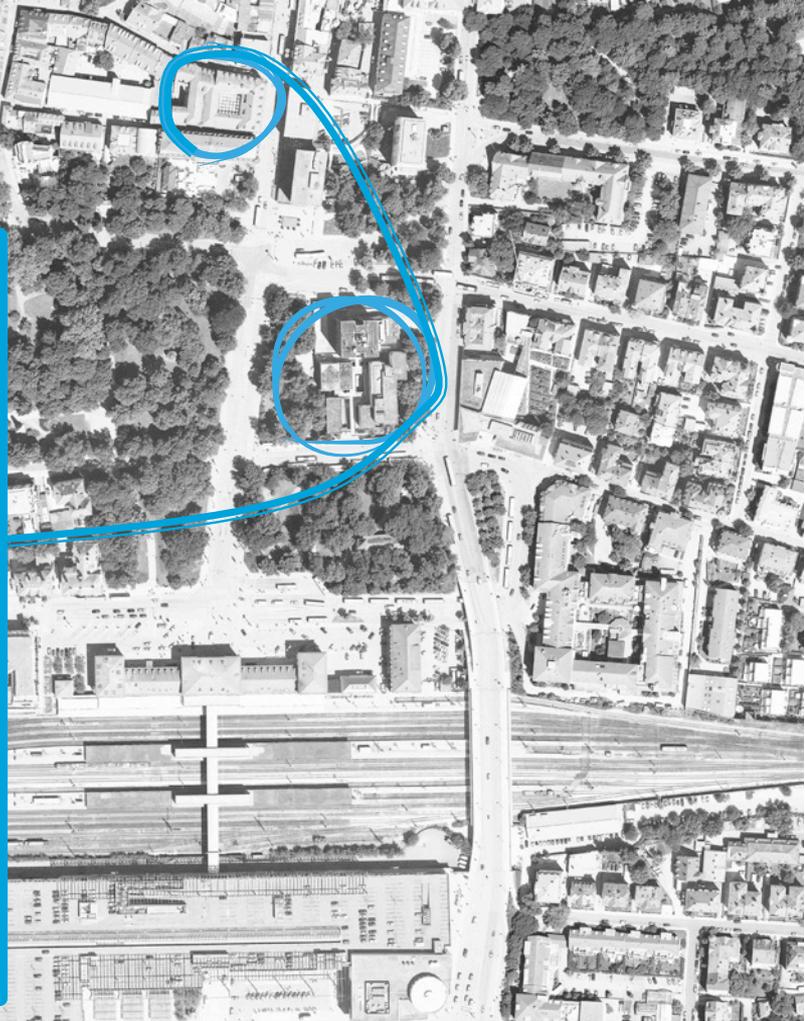
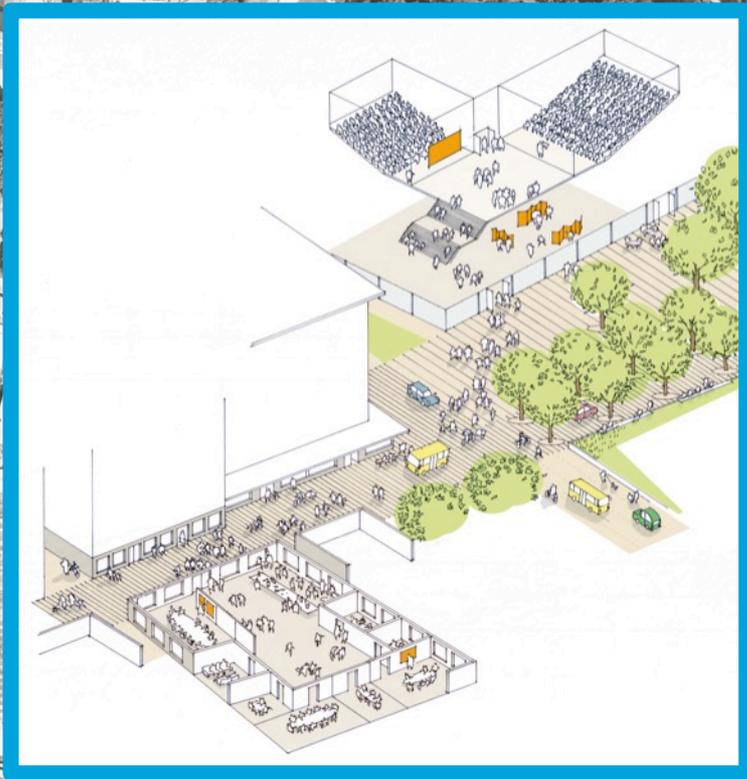
## Licht

- nach Einbruch der Dunkelheit
- schafft reale und gefühlte Sicherheit für wartende und spazierende

## Informeller Treffpunkt

- Clubräume
- „Auf den Bus warten“

# RKk



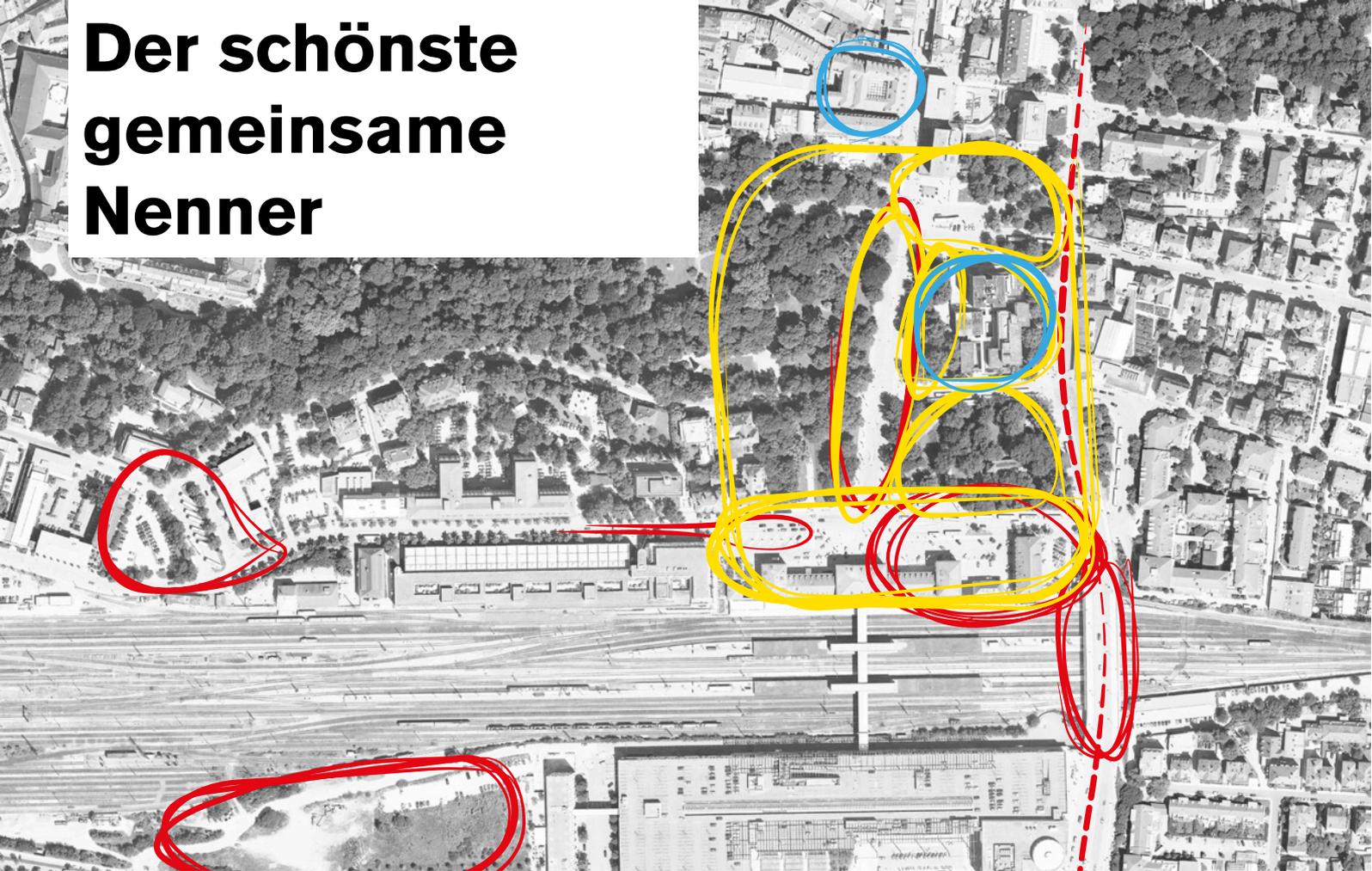
Zu prüfen ist die Möglichkeit, das RKK dezentral anzulegen. Könnte bspw. am Keplerareal nur der große Saal und weitere Räume in der Maximilianstraße realisiert und hierdurch ggf. der Baumbestand geschont und der Stadtraum zusätzlich belebt werden?

An aerial photograph of a city, showing a mix of residential buildings, green spaces, and infrastructure. A large red rectangular box is overlaid on the center of the image, containing white text. The text is in German and discusses urban planning decisions and needs.

## Grundlegende Entscheidungen und Klärungsbedarfe

- ZOB vor dem Bahnhof
- Reduzierung MIV
- RKK mit großem K bei Kultur und öffentlich nutzbar

# Der schönste gemeinsame Nenner

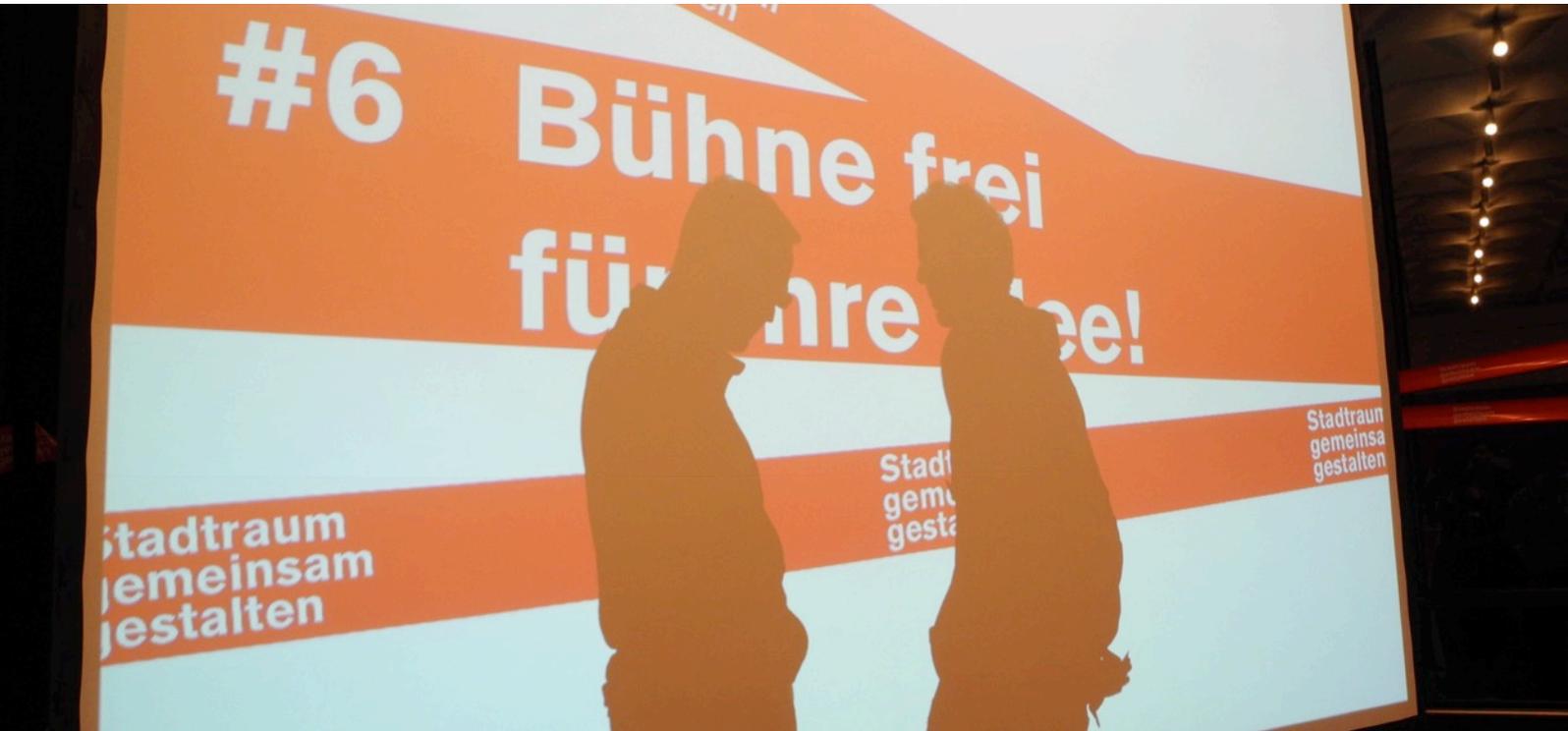


Die Überlagerung der Räume zeigt, dass die Aufgaben thematisch nicht voneinander trennbar sind. Die einzelnen Planungsbausteine und zugehörigen Teilräume sind hinsichtlich ihrer Funktionen sowie ihrer Verknüpfungen untereinander weiterzuentwickeln.

**Das kann  
funktionieren,  
weil, ...**



# ... er im Dialog und Austausch entwickelt wird



Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten

# # Wie geht es weiter?

Stadttraum  
gemeinsam  
gestalten



„Die Ideenwerkstätten haben einige neue und entscheidende planerische Ansätze hervorgebracht, welche es nun zu prüfen gilt.

Anschließend möchten wir die Planungen priorisieren und in einen Zeitplan bringen.

Die Umsetzung muss Schritt für Schritt gelingen. Teilweise wird es auch Interimslösungen brauchen.“

**Planungs- und  
Baureferentin  
Christine  
Schimpfermann**

„Im Anschluss an die Bundestagswahl wird es eine Bürgerbefragung geben. Circa 145.000 Regensburgerinnen und Regensburger werden eingeladen teilzunehmen und ihre Meinung zu den erarbeiteten Planungsansätzen erneut einzubringen.

Auch darüber hinaus wird der Dialog und die Information zur Entwicklung dieses wichtigen Stadtraums nicht enden, sondern öffentlich fortgeführt.“

**Bürgermeisterin Gertrud  
Maltz-Schwarzfischer**



**Stadtraum**

**gemeinsam**

**gestalten**

FÜR ALLE LEBENDIG ENTWICKELN PLANEN AUSARBEITEN

GRÜNLEBENSWEERT URBAN FREI  
FARBIG BUNT

ALT UND JUNG GROSS UND KLEIN SKIZZIEREN FORMEN

VERWEILEN ANKOMMEN TREFFEN ENTSPANNEN  
BEWEGEN