

## Die Arbeitsgemeinschaft »Team Süd« besteht aus Planungsbüros aus den Bereichen Verkehrsplanung, Architektur, Stadtplanung und Landschaftsarchitektur

- mahl.gebhard.konzepte, München
- Obermeyer Planen und Beraten GmbH, München
- Dietrich | Untertrifaller Architekten ZT GmbH, Bregenz

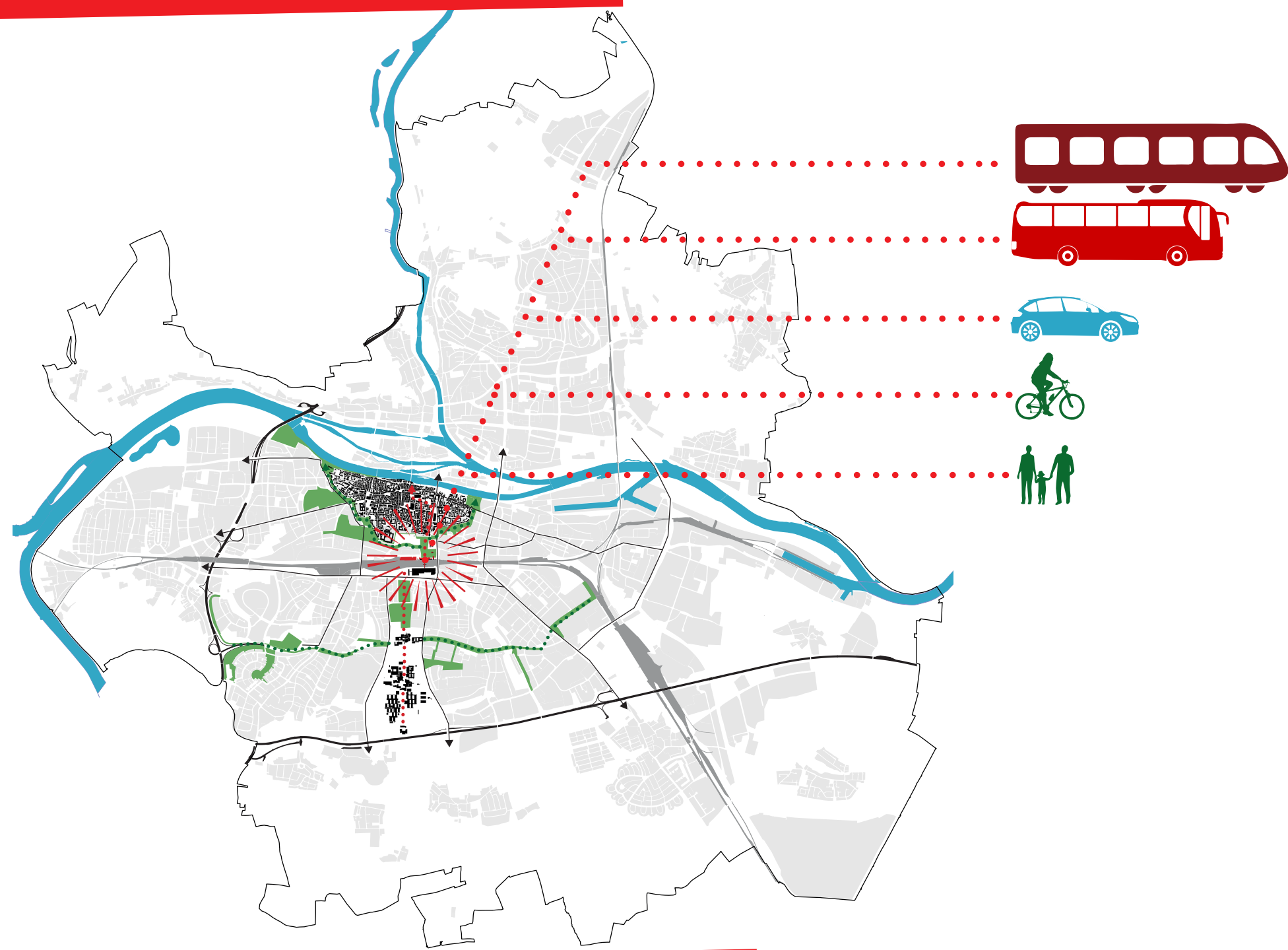




# Ideenstudie

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

## Stadträumliche Situation

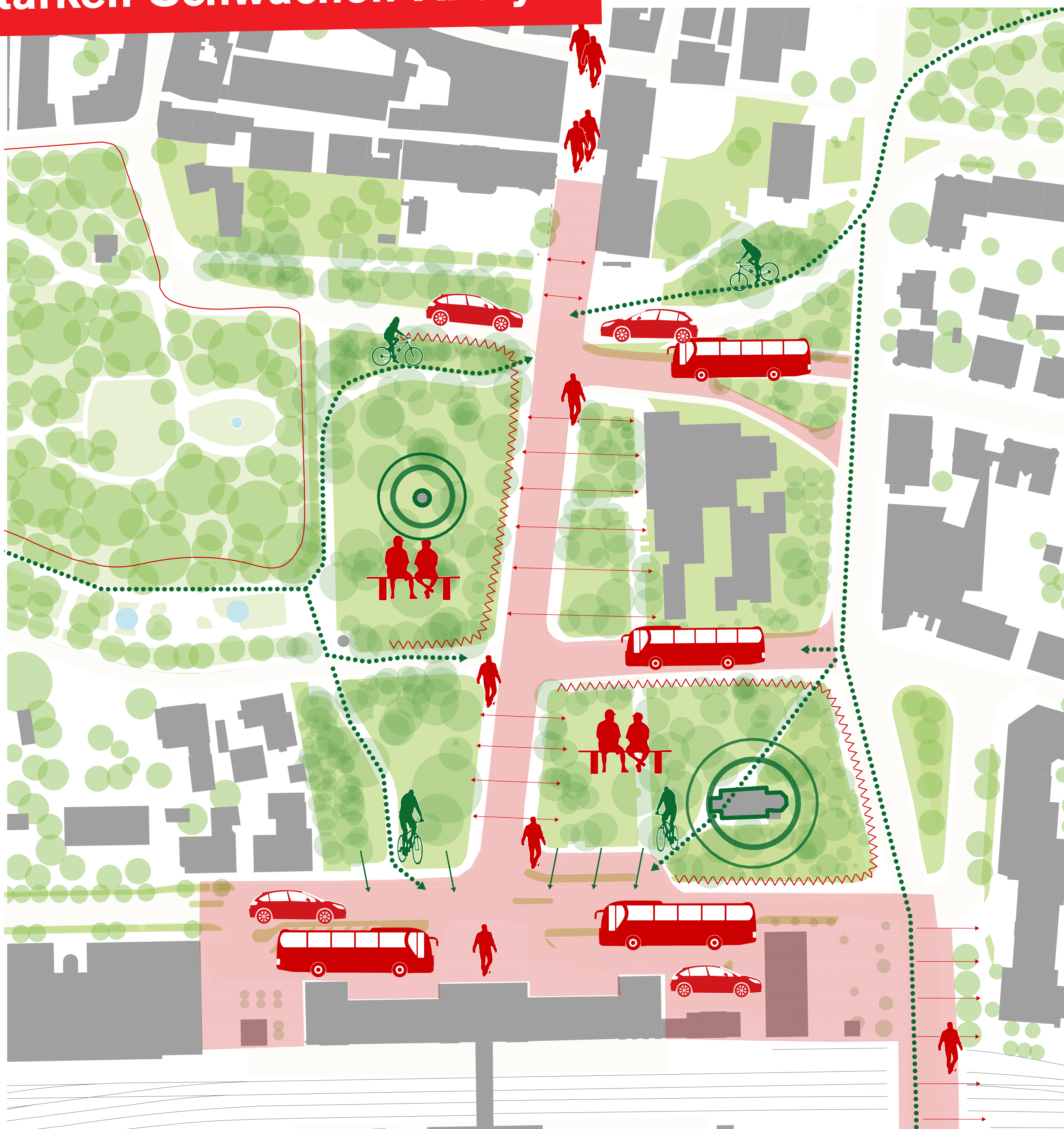


### Stadträumliche Bestandsanalyse und Ziele

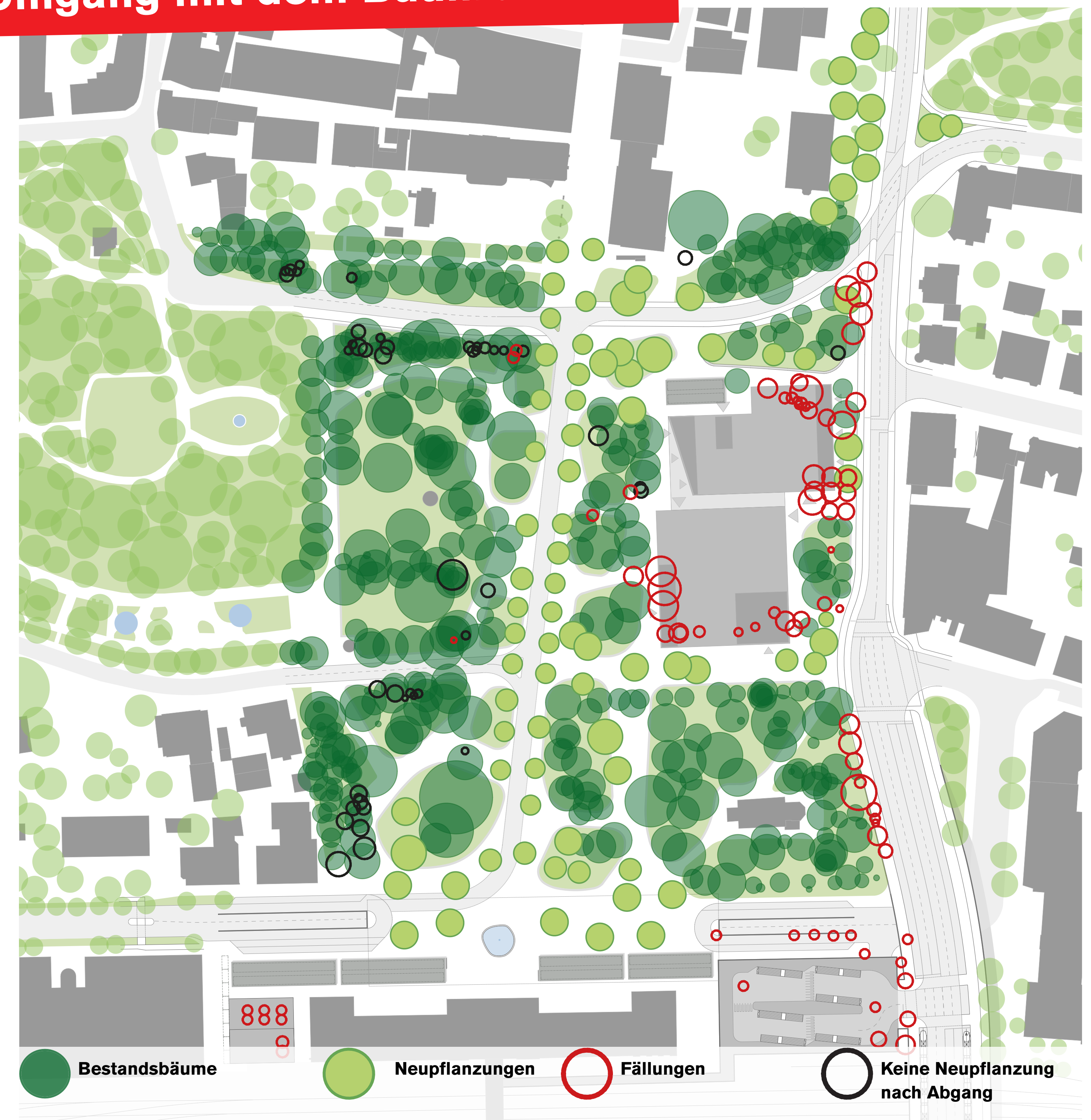
Das Planungsgebiet bildet ein Verkehrsscharnier zwischen der Regensburger Altstadt, dem Hauptbahnhof und der Universität und stellt stadträumlich einen der wichtigsten Aufenthalts- und Transiträume der Regensburger Innenstadt dar. Infrastrukturell bildet der Hauptbahnhof einen hoch frequentierten Knotenpunkt. Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs ist trotz seiner zentralen Lage aber nicht ausreichend gewährleistet und strukturell schwer erfassbar. Südlich des Bahnhofs wird der Stadtkörper durch das breite Gleisbett zerschnitten. Nördlich, auf dem Bahnhofsvorplatz, aber auch entlang der Maximilianstraße bis zur Altstadt, entwickelte sich ein unattraktiver Stadtraum, der gegenwärtig durch Autos und Busverkehr geprägt ist. Räume für Fußgänger und Radfahrer sind dem motorisierten Verkehr untergeordnet und bieten an stark frequentierten Stellen unfallträchtige Situationen. Aktuell kann dieser Ort, mitten im historisch

gewachsenen Alleengürtel gelegen, das Angebot eines öffentlichen Raumes mit dem Verkehrsraum nicht vereinen. Um eine positive Veränderung des Raumes zu erreichen, ist im ersten Schritt ein neues Verkehrskonzept zu entwickeln. Die erarbeitete Planung beinhaltet sowohl eine Neustrukturierung des bestehenden Busverkehrs, als auch die Integration eines zukünftigen, höherwertigen ÖPNV. Grundsätzliche Ziele, die dieser Planung zu Grunde liegen, sind der Schutz des alten Baumbestandes, sowie die Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Eine Reduzierung der Fahrbahnen vor allem im Bereich der Maximilianstraße und somit des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des öffentlichen Raums ist ebenfalls eine Prämisse. So wird eine neue Umgebung geschaffen, die den Bürgern einen funktionalen, sicheren und hochwertig gestalteten öffentlichen Raum bietet und das zukünftige RKK in dieses Umfeld einbindet.

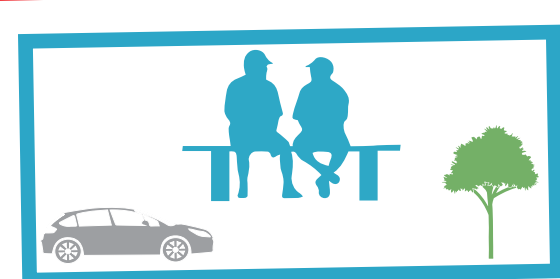
## Stärken-Schwächen-Analyse



## Umgang mit dem Baumbestand



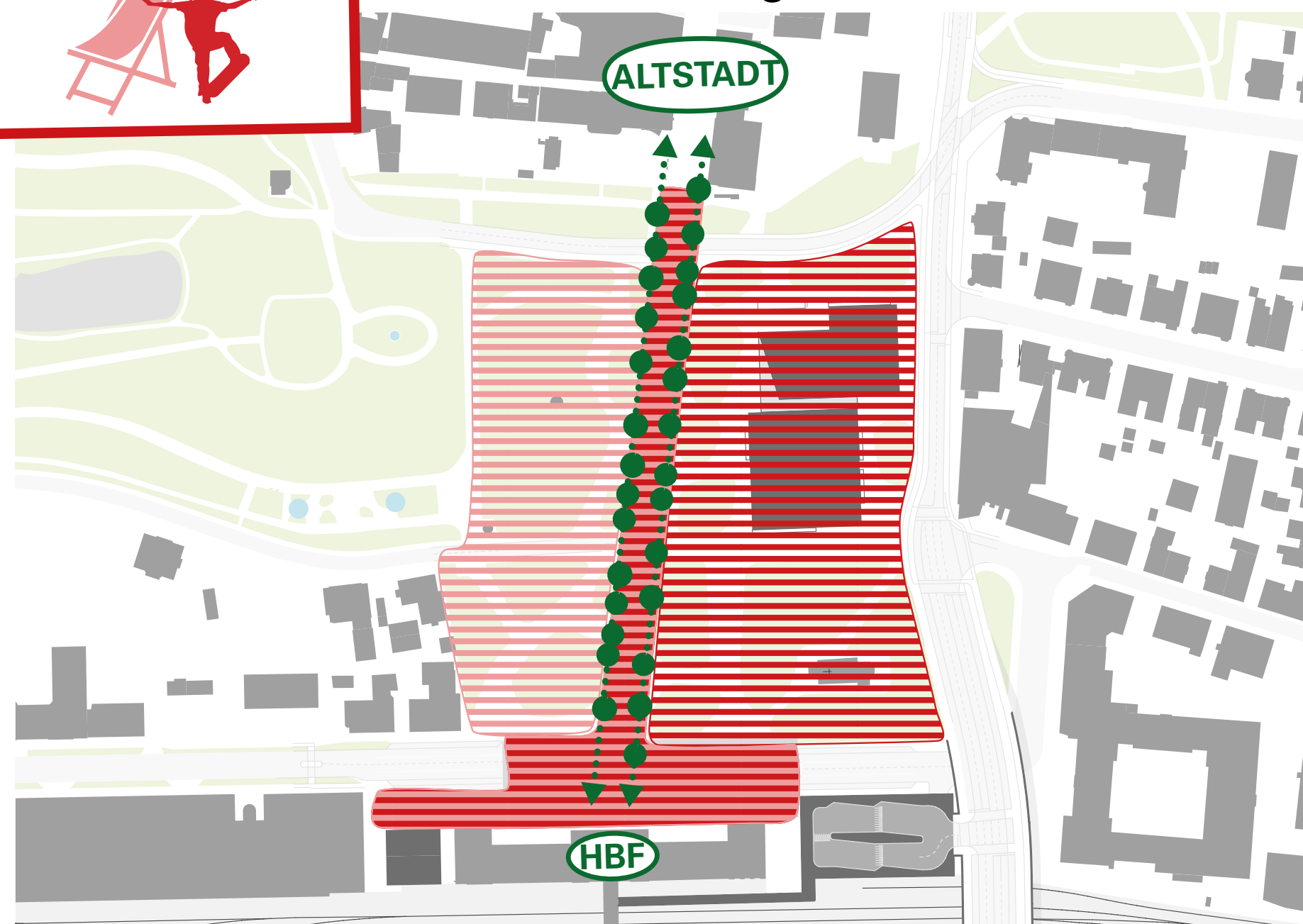
## Herleitung



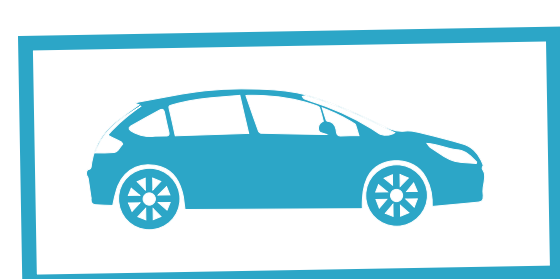
Verzahnter Aufenthaltsraum



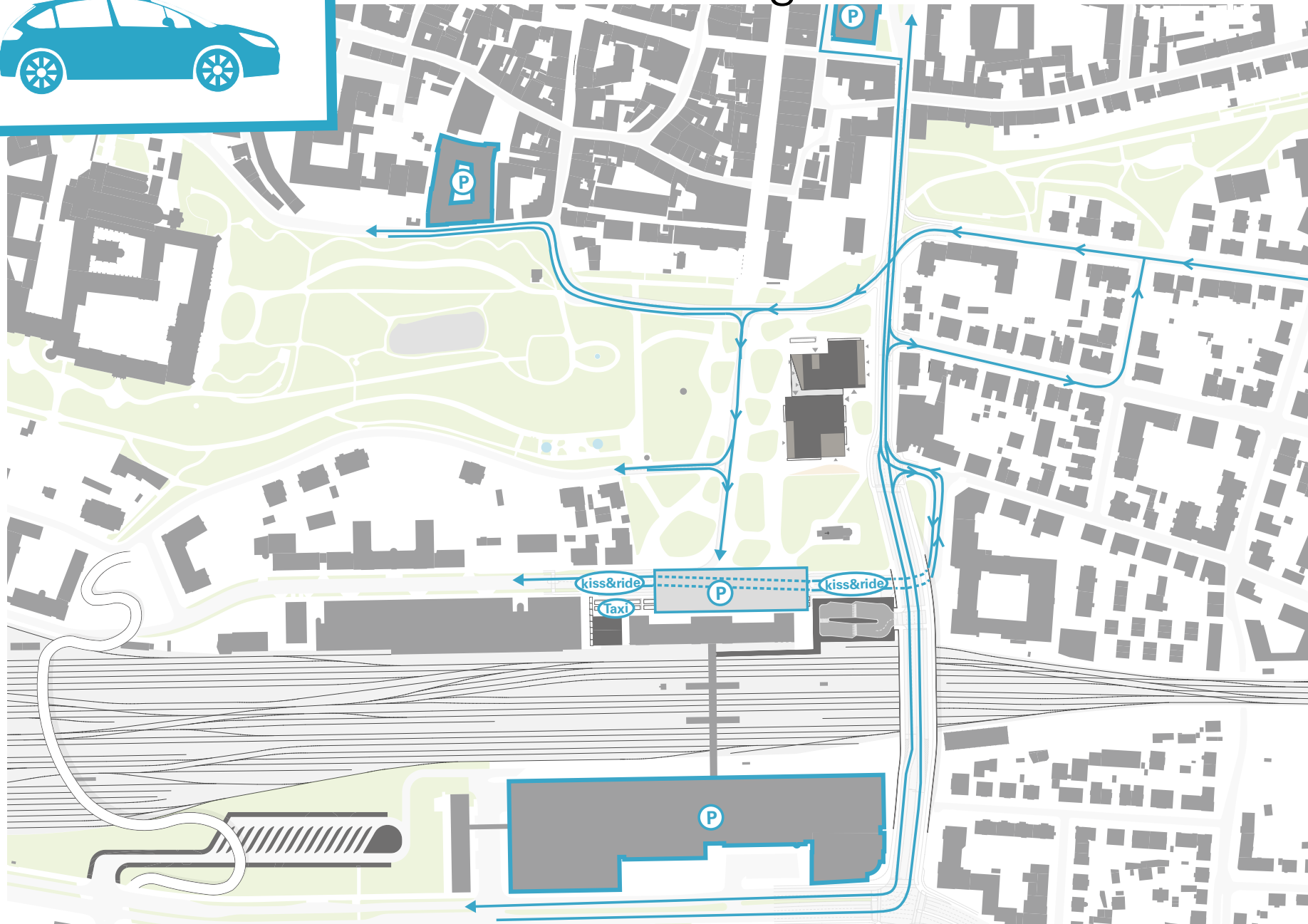
Freiraumnutzung und leitende Allee



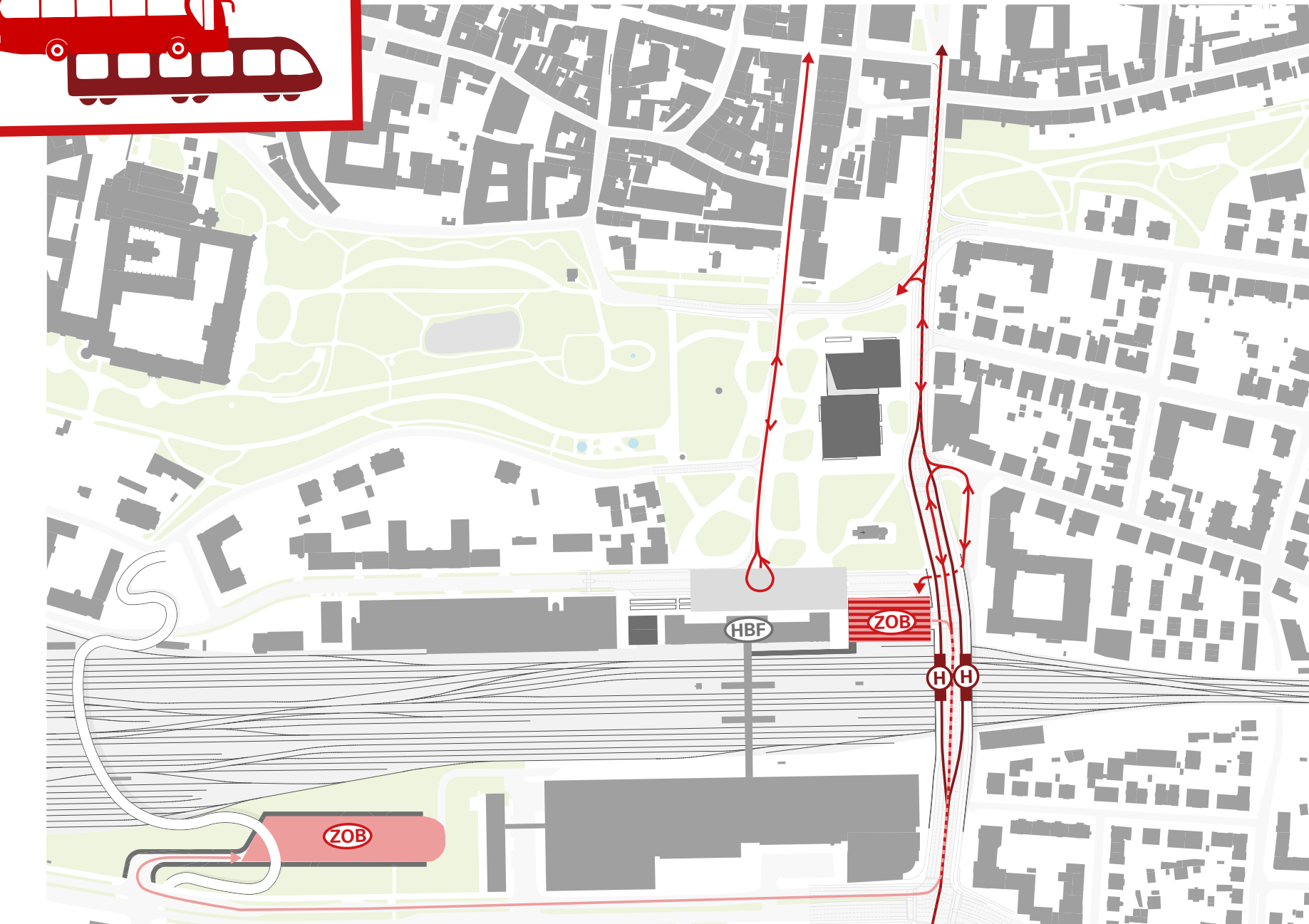
Gemeinschaftlicher Freiraum



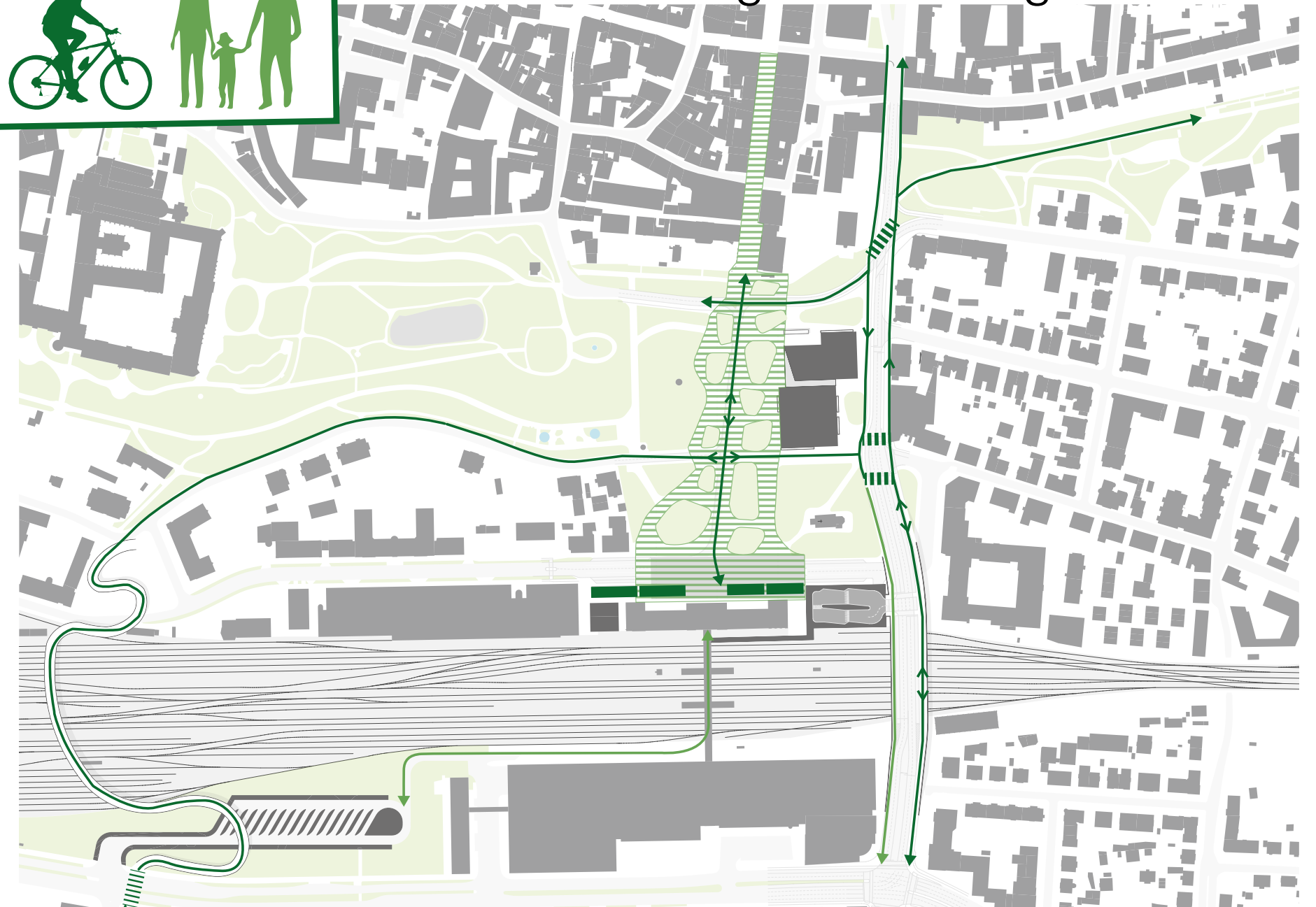
Verkehrsbeziehungen Individualverkehr



Öffentliches Personennahverkehr Netz



Fuß- und Radwege Beziehungen





## Übersichtsplan



Maßstab 1: 1500

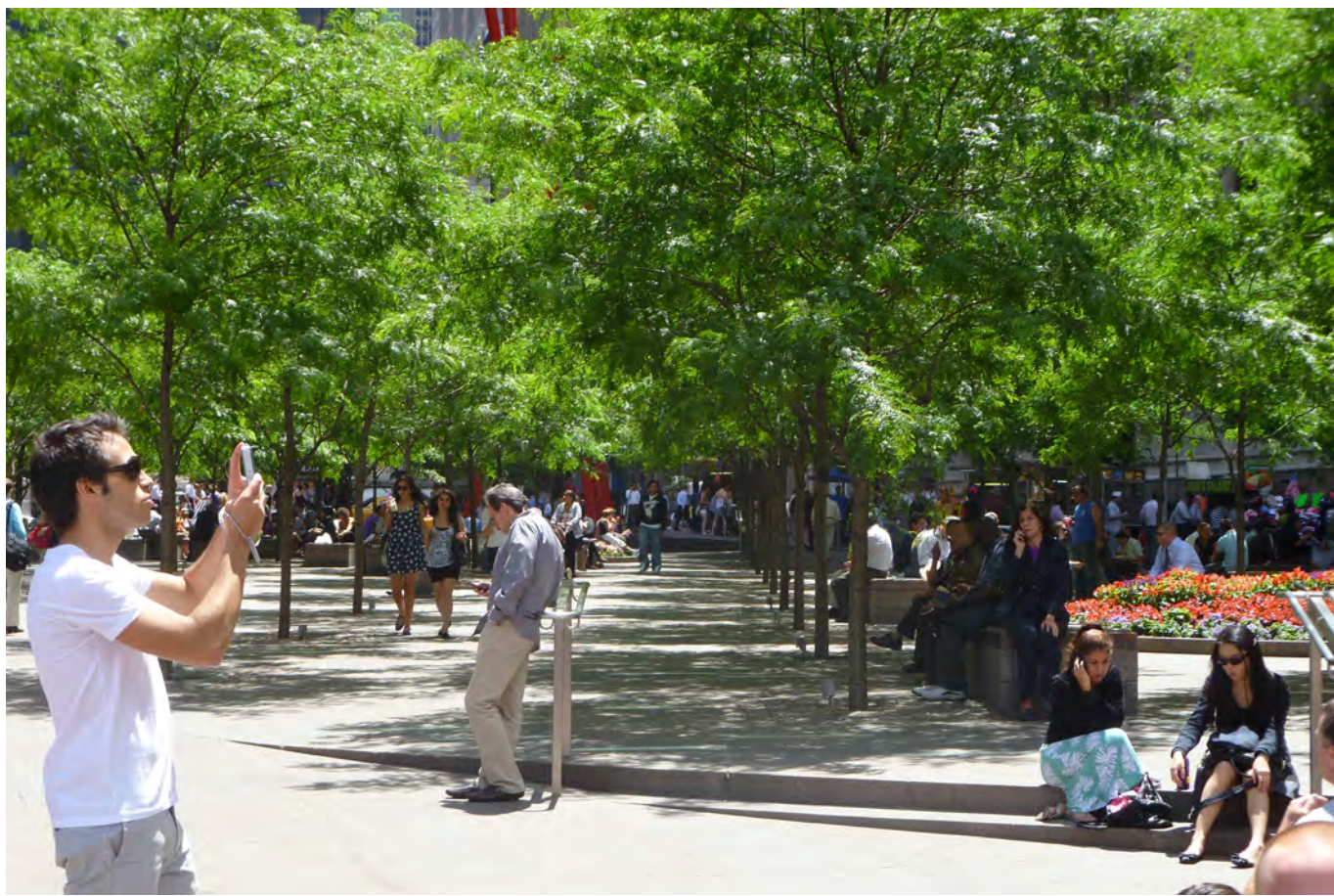
## Referenzbilder



Neue Aufenthaltsmöglichkeiten unter Baumbestand



Einfassung der Pflanzflächen



Großzügig gestalteter öffentlicher Raum



Neue Brücke für Rad- und Fußverkehr



Freie Bestuhlung des Außenraums



Shared Space in Maximilianstraße



Geophyten unter Bestandsbäumen



Neue Aufenthaltsqualität zwischen Hauptbahnhof und Altstadt

### Konzept Erläuterung

Der öffentliche Raum wird sowohl funktional als auch gestalterisch den heutigen Anforderungen angepasst. Durch die Beteiligung in den zwei Ideenwerkstätten konnten viele konkrete Bedürfnisse der Bürger in die Planung einfließen. Das Leitthema entwickelt sich aus dem alten Baumbestand, der bestmöglich erhalten werden soll. Gerade die Neupflanzungen entlang des Shared Space der Maximilianstraße verstärken nochmal die Blickbeziehung zwischen Altstadt und Bahnhof. Der Schutz des Bestandes ist auch Teil des Gestaltungskonzepts. Es entstehen Pflanzflächen die sich dem Baumbestand anpassen. Diese werden mit Sitzelementen eingefasst. So gewinnt der Raum an Aufenthaltsqualität und gleichzeitig wird der bestehende Höhenunterschied um die Bäume ausgeglichen. Um die Pflanzinseln, das RKK und den Shared Space bis zum Hauptbahnhof zieht sich ein einheitlicher Bodenbelag. Dadurch wird die gesamte öffentliche Fläche als zusammenhängender Raum wahrgenommen. Zudem unterstützt diese Gestaltung den Charakter des Shared Space, in dem ein gleichberechtigtes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer das Ziel ist. In den

öffentlichen Raum um das RKK werden zudem Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche integriert. Die Ergänzung der Erdgeschoßnutzungen des RKK durch Angebote des Alltagsbedarfs ohne Konsumzwang - vorgeschlagen wird beispielsweise ein Tagescafé, wird so in den Freiraum erweitert. An der nördlichen Fassade wird eine Skateanlage und in der Grünfläche nördlich des Peterskirchleins eine Kinderspielfläche vorgesehen. Rund um das RKK besteht die Möglichkeit den Außenraum in das Raumprogramm zu integrieren. Durch die neue Strukturierung des Verkehrs, entstehen im gesamten Planungsgebiet großzügige Flächen die zum Aufenthalt einladen. Ein Wasserbecken mit Fontaine vor dem Hauptbahnhof bildet den Auftakt des Vorplatzes. Das Thema Wasser wiederholt sich mit dem Römerbunnen auf dem Weg in die Altstadt. Fahrradstellplätze werden vor dem Hauptbahnhof zu Verfügung gestellt. Hier entstehen überdachte Stellplätze für ca. 1000 Fahrräder. An diesen Konstruktionen werden seitlich digitale Infotafeln installiert, die Reisende, aber auch Regensburger, über aktuelle Veranstaltungen oder Anlaufstationen informieren.

Die Polizei und die Bahnhofsmission werden in einem neuen Gebäude westlich des Bahnhofs untergebracht. Die erforderlichen acht Stellplätze der Polizei Bürger angesprochen, die diesen Freiraum nutzen. So wird durch die offene Gestaltung, zu dem auch das Auslichten des Unterholzes beiträgt, ein neues Sicherheitsgefühl vermittelt. Weiterhin bietet dieser Raum aber auch für soziale Randgruppen einen Treffpunkt in einem gemeinsamen Stadtgefüge, der jedoch aufgrund seiner „Durchsichtigkeit“ eine starke öffentliche Kontrolle erwarten lässt. Insgesamt wird mit der Planung eine neue lebendige Mitte in Regensburg geschaffen. Der Verkehrsknotenpunkt wird funktional verbessert (TG, Bushaus und Fahrradunterstellplätze) und gleichzeitig für den Fußgänger als Aufenthalts-, Empfangs- und Transitraum attraktiv. Die moderne Gestaltung der Grünflächen mit den Sitzelementen und den sich weit verzweigenden Belagsflächen, lässt eine vielfältig nutzbare Grüne Mitte in Regensburg entstehen.



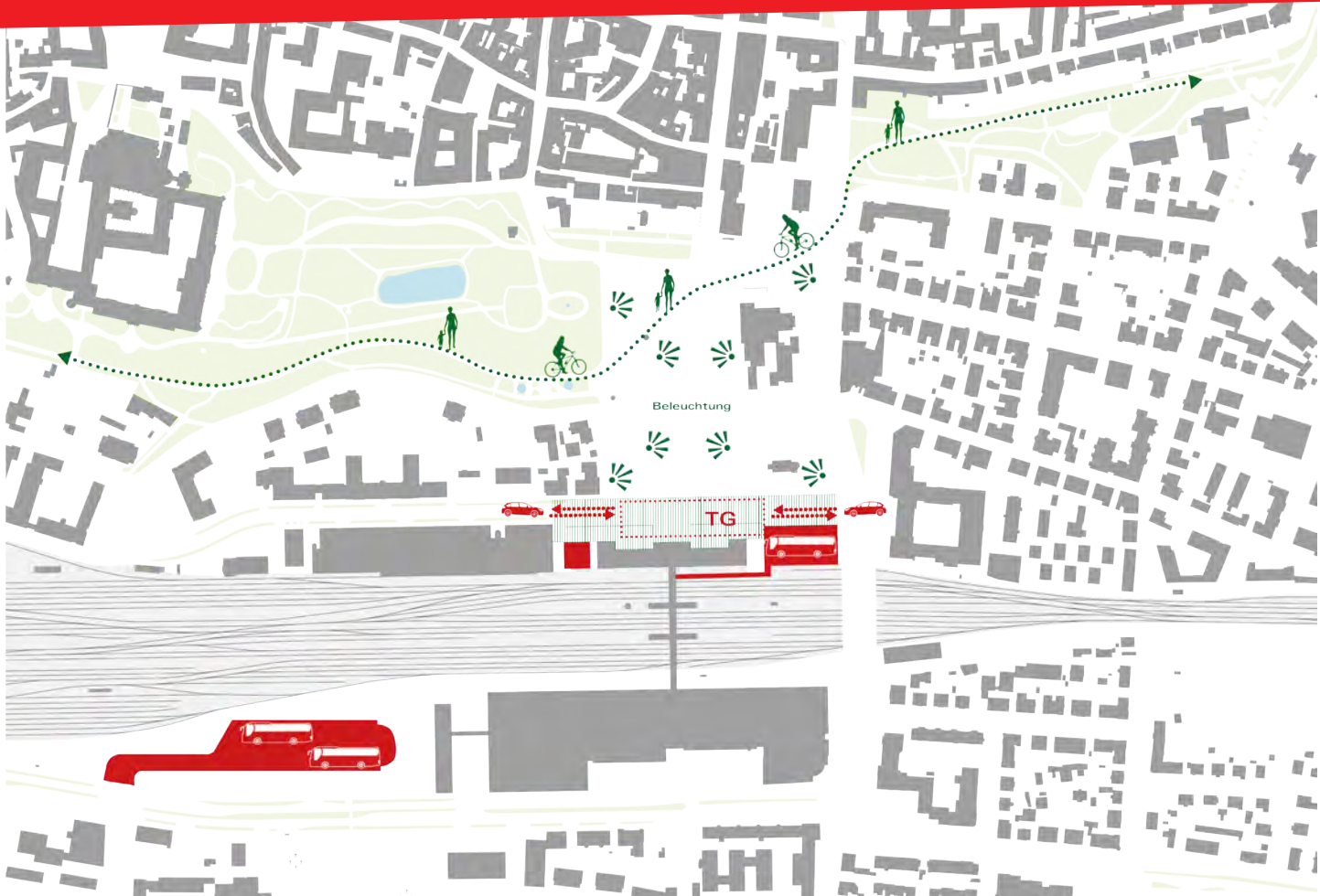
# Ideenstudie

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

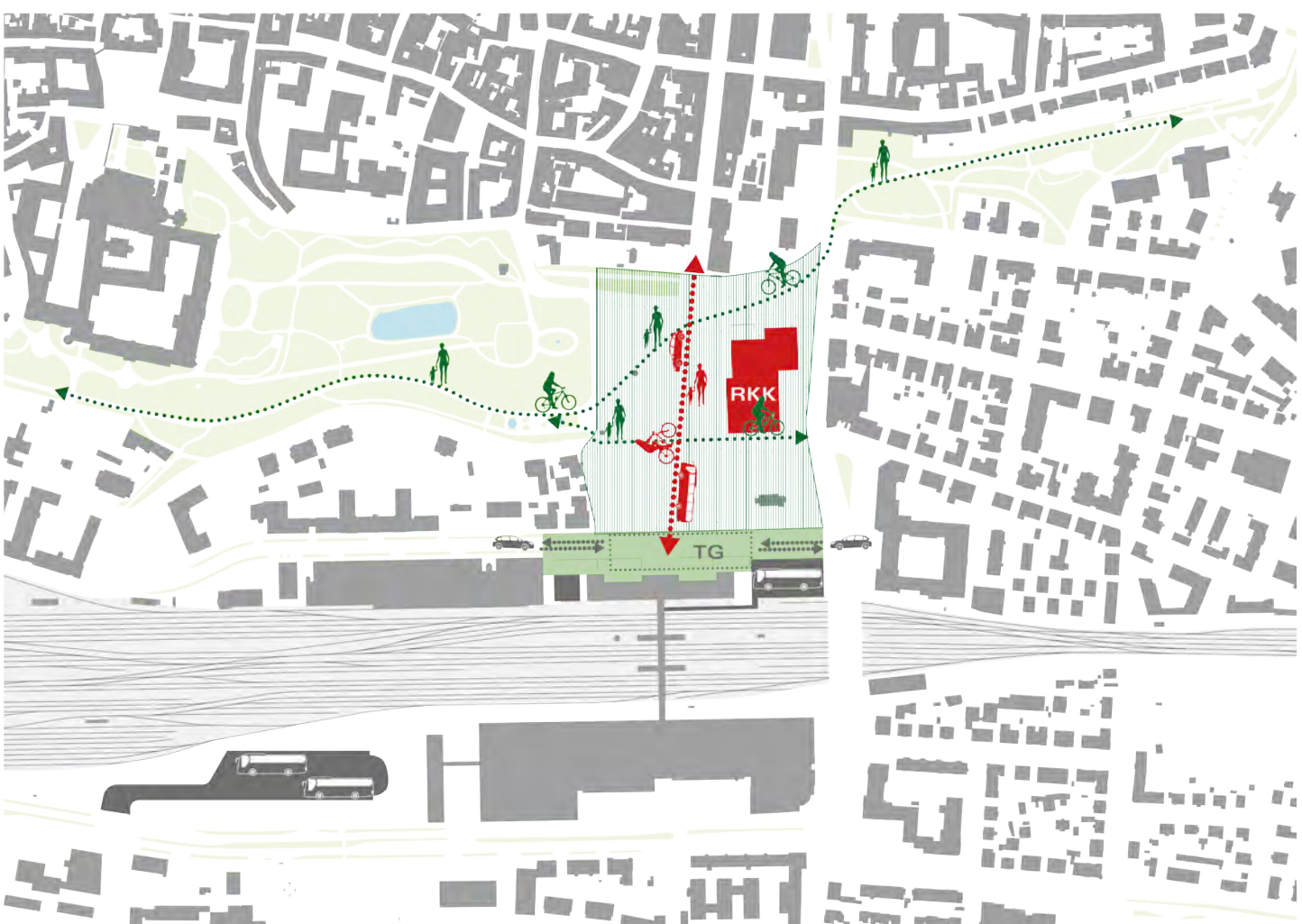
## Idee



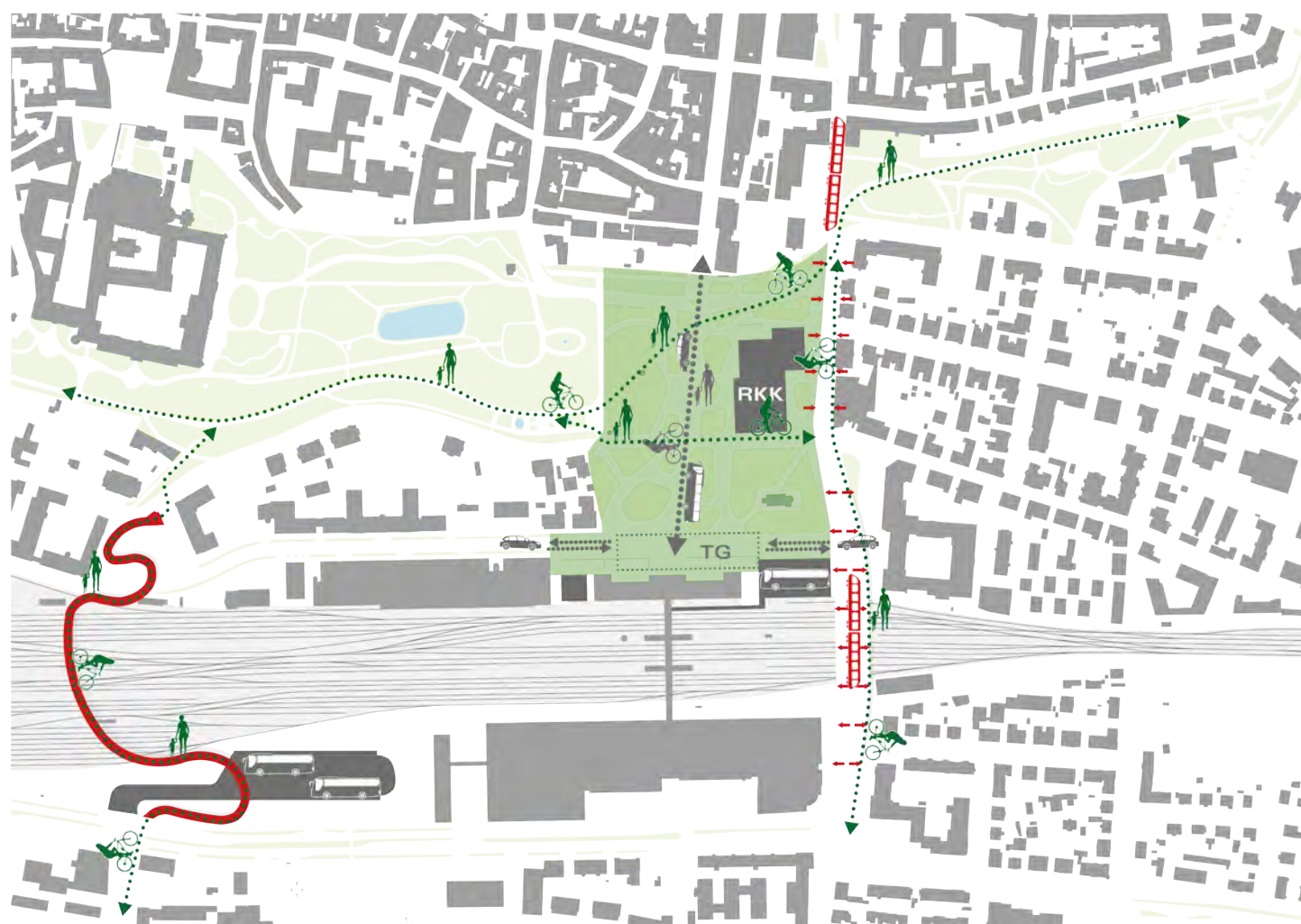
## Realisierung in 3 Bauabschnitten



**1.Phase:**  
Änderung der ÖPNV Haltepunkte, Ausrichtung der Grünflächen, Einführung eines Beleuchtungskonzepts



**2. Phase:**  
Neubau des RKK und neue Gestaltung des öffentlichen Raums, Änderung der Verkehrsführung; Einführung Shared Space



**3. Phase:**  
Verbesserung der Rad- und Fußverbindungen, Neubau von Fuß- und Radbrücke, Höherwertiges ÖPNV

Maßstab 1: 500



## Verkehrsplanung

### Radverkehr

Es wird im Zuge der Galgenbergbrücke und der Martin-Luther-Straße ein durchgängiges Radwegenetz geschaffen. Auch ist eine direkte Verbindung vom Bahnhof über den Shared Space in der Maximilianstraße zur Altstadt gegeben. An der Galgenbergbrücke ist östlich eine 2-Richtungs-Radwegverbindung vorgesehen, die als Brückenverbreiterung oder als Radsteg ausgebildet werden kann. Insgesamt betrachtet wird die Situation für den Radverkehr deutlich verbessert.

### Bahnhofsvorplatz

Durch die Einrichtung des höherwertigen ÖPNV-Systems in Verbindung mit dem Bushaus wird erreicht, dass am Bahnhofsvorplatz keine Busse mehr vorhanden sein werden. Ausnahme bildet der Altstadt-Bus. Im Vorfeld des Bahnhofgebäudes werden ebenerdig ca. 1000 Fahrradabstellplätze errichtet. Dies stellt für den Radverkehr eine sehr attraktive Lösung dar. Ein wesentliches verkehrliches Element stellt die Tiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz mit drei bis vier Ebenen mit ca. 360 bis 480 Stellplätzen dar. Diese nehmen die Stellplätze für den Bahnhof (ca. 120 Stellplätze) und teilweise den Stellplatzbedarf für das RKK auf. An der Ost- und Westseite sind PKW-Vorfahrten (Kiss + Ride) mit einer U-Umfahrung der Tiefgaragenrampen vorgesehen. An der Westseite sind die Taxenstandplätze angeordnet. Der Bahnhof ist damit für den privaten PKW-Verkehr von beiden Seiten erreichbar. Auch ist der Bahnhofsvorplatz in beiden Richtungen für den PKW-Verkehr unterquerbar. Die Anlieferung mit Klein-LKWs kann ebenfalls über die Tiefgarage in der -1 Ebene erfolgen.

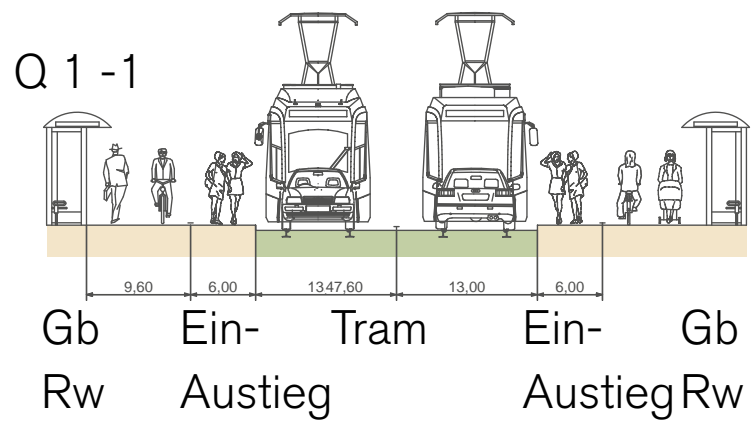
### Stadtbusverkehr

Nach Einrichtung des höherwertigen ÖPNV-Systems wird der verbleibende Stadtbusverkehr auf der 0 Ebene abgewickelt. Hier sind ebenfalls sieben Haltepositionen, und eine Warteposition vorgesehen. Es ergeben sich auch hier kurze Umsteigebeziehungen zu den anderen Verkehrsträgern. Der Altstadt-Bus verbleibt am Bahnhofsvorplatz.

### Regionalbusverkehr

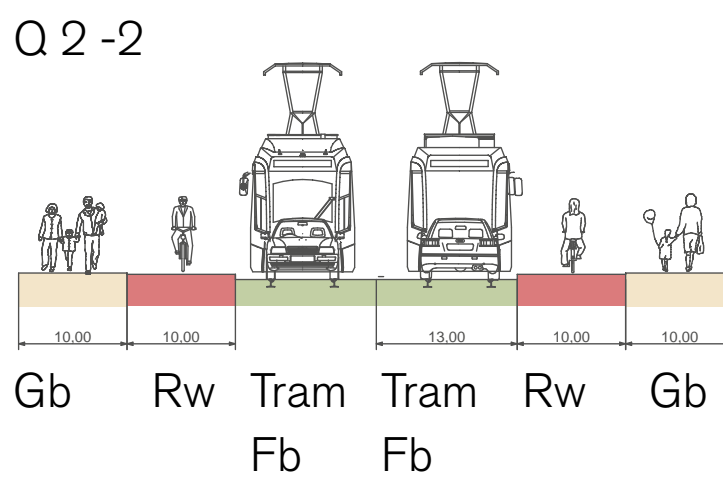
Es ist ein Bushaus an der Galgenbergbrücke östlich des Bahnhofgebäudes mit zwei Ebenen für Busse vorgesehen. Die obere Ebene signalisiert an die Galgenbergbrücke angebunden und ist für den Regionalbusverkehr vorgesehen. Hier sind 7 Haltepositionen und 1 Warteposition möglich. Das Warten und Parken der Regionalbusse ist ausschließlich auf der Fläche an der Friedensstraße westlich des Einkaufszentrums vorgesehen. Hier ist auch der Fernbus positioniert. Von dort fahren die Regionalbusse zum Bushaus in der +1 Ebene und nehmen die Fahrgäste auf und fahren dann direkt wieder aus. Zum Betriebskonzept für den Regionalbusverkehr sind weitere Überlegungen erforderlich, auch wie der Ausstieg geregelt wird. Ziel ist es, dass keine Regionalbusse mehr am Bahnhof warten oder parken. Von der +1 Ebene ist ein Steg vorgesehen der an die Bahnüberführung andockt, sodass relativ kurze Wege zwischen den Regionalbushaltestellen und Bahnsteigen der Deutschen Bahn entstehen. Auch ergeben sich kurze Umsteigebeziehungen zwischen dem höherwertigen ÖPNV-System und dem Stadtbus in der 0 Ebene.

Busspur um Beschleunigung von Warte- und Parkpositionen Friedensstr. zum Bushaus zu erreichen



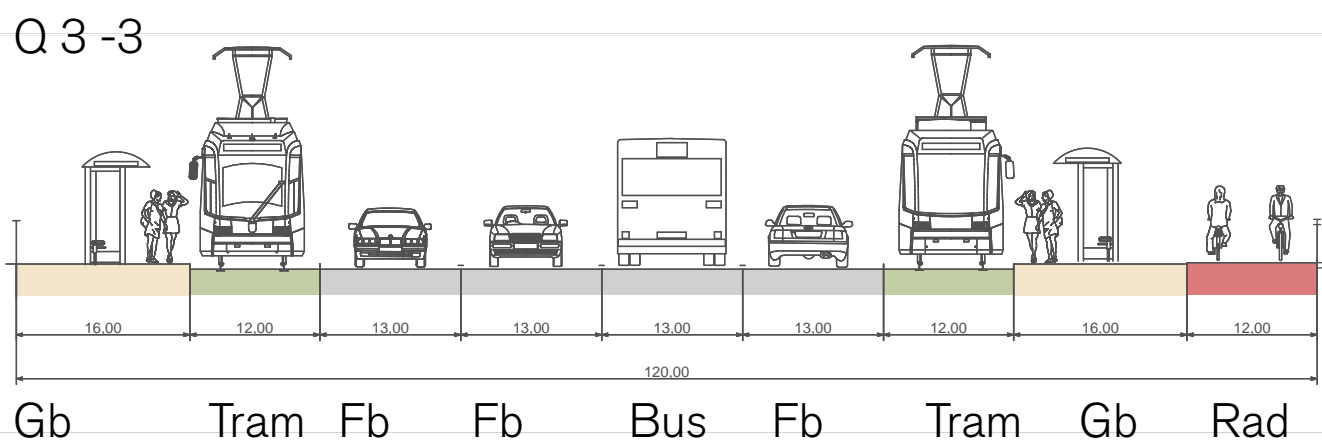
### Straßennetz

Es sind wesentliche Eingriffe in das vorhandene Straßennetz vorgesehen. So entfällt die Albertstraße zwischen Maximilianstraße und D.-Martin-Luther-Straße. Die dort entfallenden Stadtbushaltestellen sind dann im Bushaus positioniert oder werden durch das höherwertige ÖPNV-System ersetzt. Am Ernst-Reuter-Platz ist nur noch eine Fahrbahn in Ost-Westrichtung vorhanden. Dadurch wird der Grüngürtel durch die entfallenden Straßenflächen aufgewertet. Die hier vorhandenen Busse werden durch das höherwertige ÖPNV-System kompensiert oder sind in der +1 Ebene des Bushauses angeordnet. Verkehre vom St.-Peters-Weg und der Albertstraße west werden über einen Shared Space (alle Verkehrsteilnehmer nutzen denselben Verkehrsraum) zur Bahnhofstraße geleitet. Da dies rückläufige Verkehrsbeziehungen sind wird hier nur ein geringes Verkehrsaufkommen erwartet, dass mit der Funktion des Shared Space verträglich scheint. Die D.-Martin-Luther-Straße wird von der Friedensstraße bis zur Hemauerstraße mit 2x2 Fahrschienen geführt und verläuft dann zusammen mit dem höherwertigen ÖPNV-System auf einer zweispurigen Fahrbahn. Im Zuge der D.-Martin-Luther-Straße entfallen Abbiegebeziehungen, die durch Blockumfahrungen ersetzt werden. Durch die Einrichtung von dann erforderlichen Linksabbiegespuren würde der Eingriff in den Baumbestand am Ernst-Reuter-Platz vergrößert werden. Insgesamt sind für den KFZ-Verkehr sehr deutliche Einschränkungen der Leistungsfähigkeit zu erwarten, die zu einem sehr großen Teil durch die Einrichtung des höherwertigen ÖPNV-Systems bedingt sind. Hier ist zu überprüfen inwieweit die Leistungsfähigkeit des KFZ-Verkehrs gewünscht ist und inwieweit der Verkehr auf andere Straßen verlagert werden kann. Grundsätzlich ist dies auch eine Verkehrspolitische Frage.



### Höherwertiges ÖPNV-System

Dargestellt ist die Führung einer Straßenbahn, da diese schwerer in den Straßenraum zu integrieren ist, sodass andere Systeme ähnlich oder gleichwertig möglich sind. Die Führung sieht am Knoten Friedensstraße im Zuge der südlichen Galgenbergbrücke eine Mittellage vor. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotens wird hier eine Mittellage bevorzugt, da die Friedensstraße eine Hauptverkehrsstraße darstellt bei der die Leistungsfähigkeit möglichst erhalten werden sollte. Bei der Haltestelle auf der Galgenbergbrücke wird eine Seitenlage bevorzugt um zum einen die Brückenverbreiterung gegenüber einer Mittellage kleiner zu halten. Von den Haltestellen des Höherwertigen ÖPNV-Systems können die Fahrgäste zum Bushaus mit den Regionalbuslinien oder weiter über einen Steg zur Bahn gelangen. Des Weiteren ist ein Umstieg über die Treppenanlagen des Bushauses zum Stadtbus möglich. Durch die signalisierte Anbindung des Bushauses auf der +1 Ebene ist eine sichere Überquerung der Fahrbahn auf der 4 Galgenbergbrücke für Fußgänger gewährleistet. Zusätzliche Abgänge von der Galgenbergbrücke zu den Bahnsteigen sind wünschenswert aber nicht zwingend erforderlich. Die Abgänge machen zum Teil Gleisstilllegung erforderlich, was in den Gesprächen mit der Bahn eher kritisch gesehen wurde. Es wurde dabei eher von einem Ausbau der Bahnsteige gesprochen. Nach der Hemauerstraße wird die Straßenbahn zusammen mit dem KFZ-Verkehr geführt. Ziel hierbei ist es den Eingriff in den Baumbestand zu minimieren. Die Haltestelle Ernst-Reuther-Platz wurde in den Grüngürtel gelegt. Es ergeben sich dadurch noch verträgliche Abstände zu der Haltestelle auf der Galgenbergbrücke (ca. 430m). Des Weiteren sind auf der Höhe des RKK die geforderten Doppelhaltestellen nicht in den Straßenraum zu integrieren.



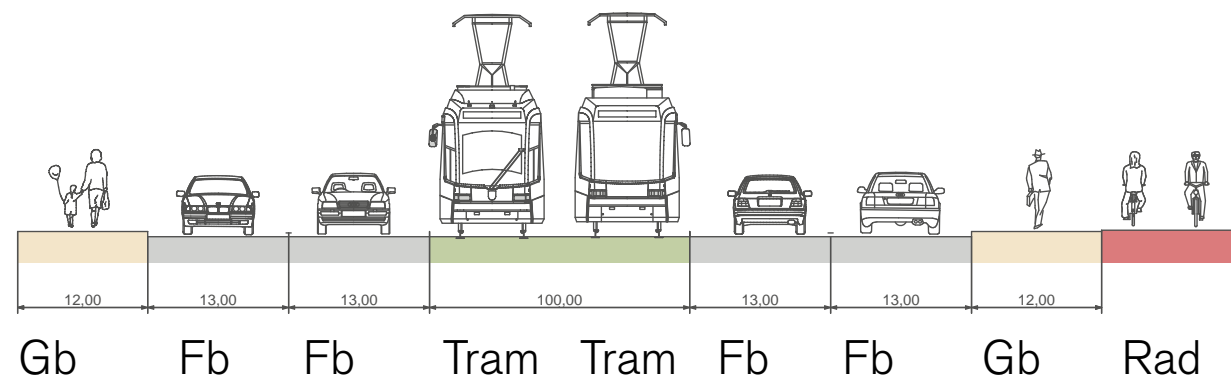
2-Richtungsradweg: Verbreiterung Brücke oder separater Radfahrsteig

Brückenverbreiterung: symmetrisch oder Neubau  
Bestand: 23,20 m Planung: 27,25 m  
bei 2-Richtungsradweg Planung 30,50 m

Abgang zum Gleis

Mittellage Straßenbahn erforderlich  
Leistungsfähigkeit Knoten Galgenbergbrücke/ Friedensstr. sonst noch deutlicher eingeschränkt

### Q 4-4

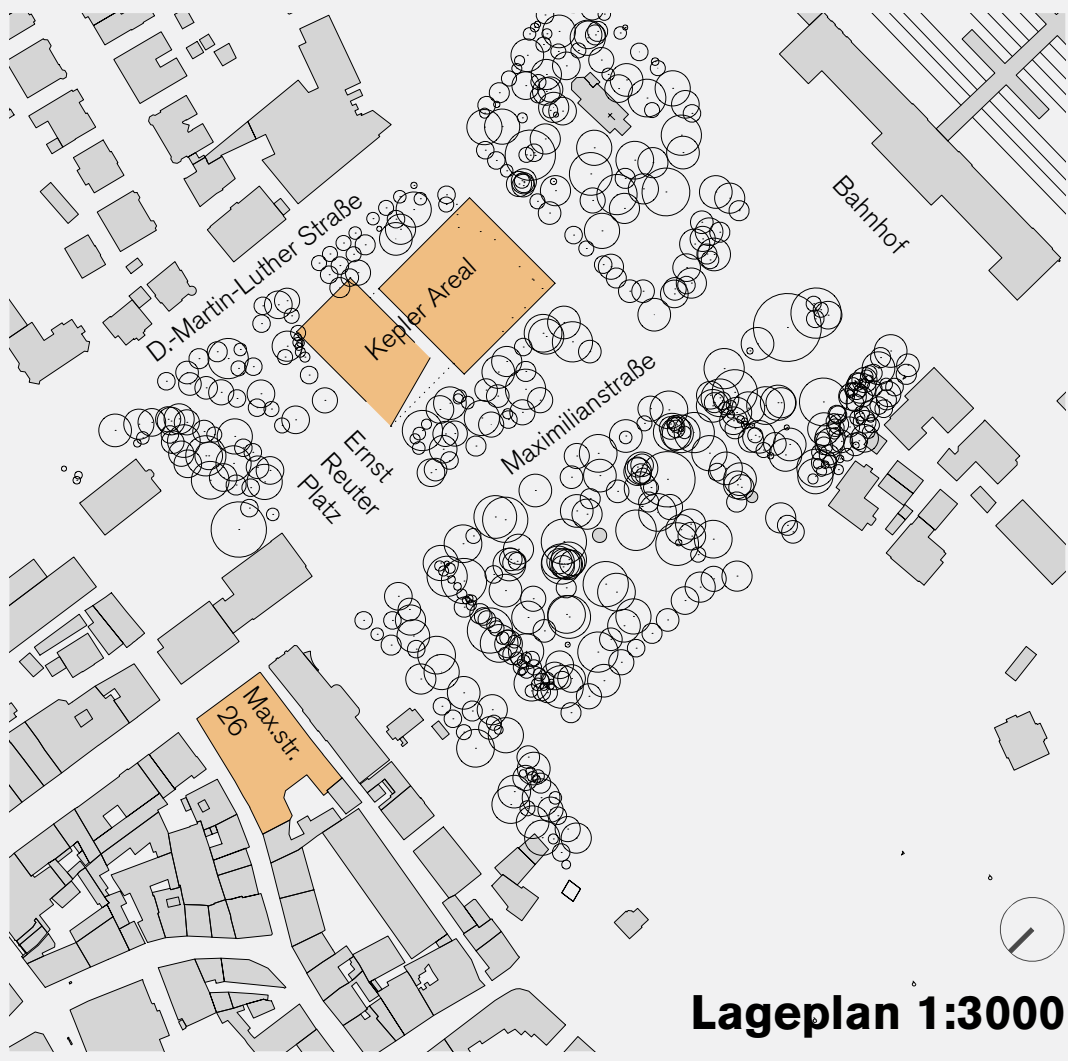




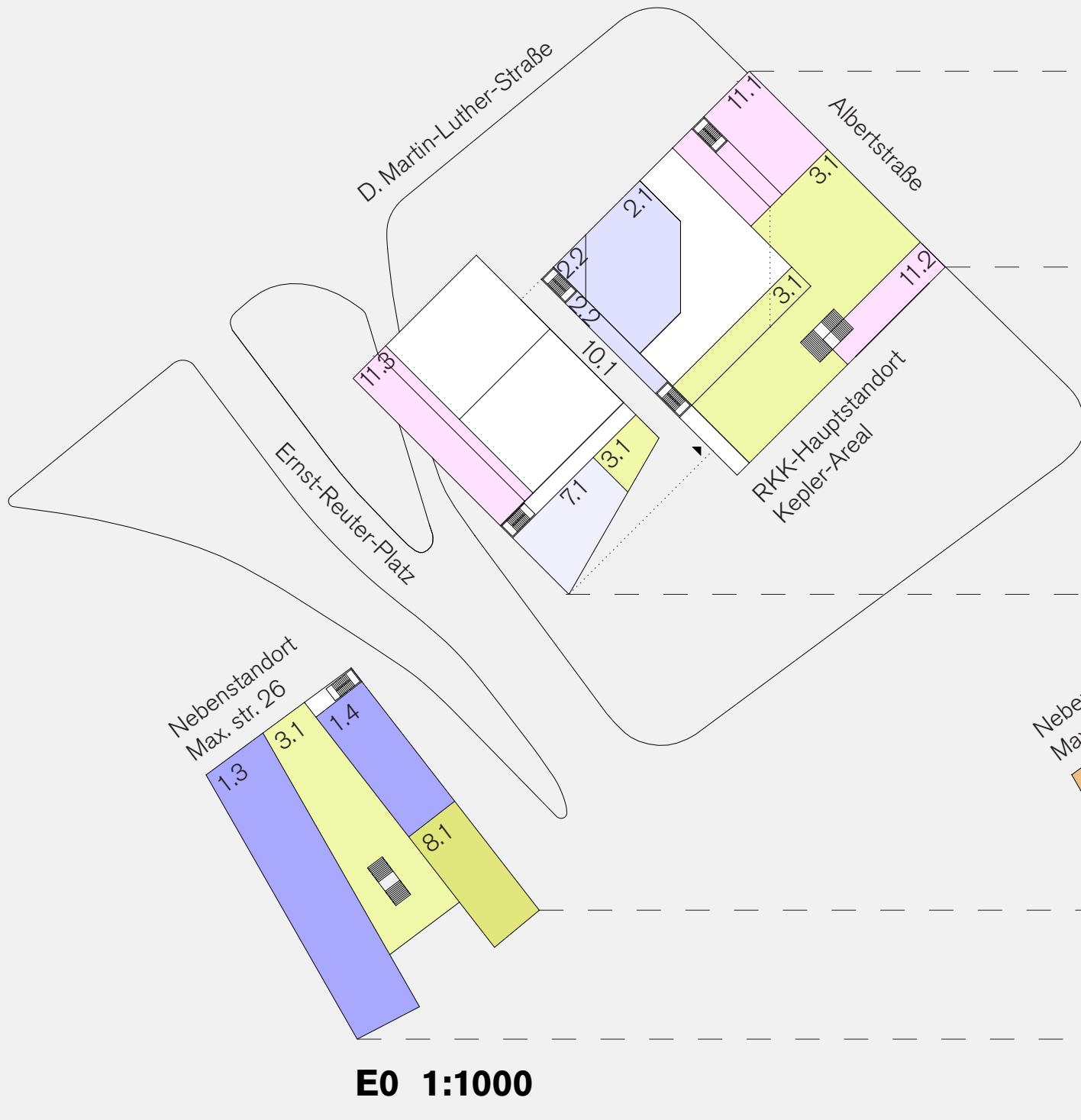
Dezentrales RKK

Grundrisschema: RKK dezentral, Seminare Maximilianstr. 26 Variante ohne Turm

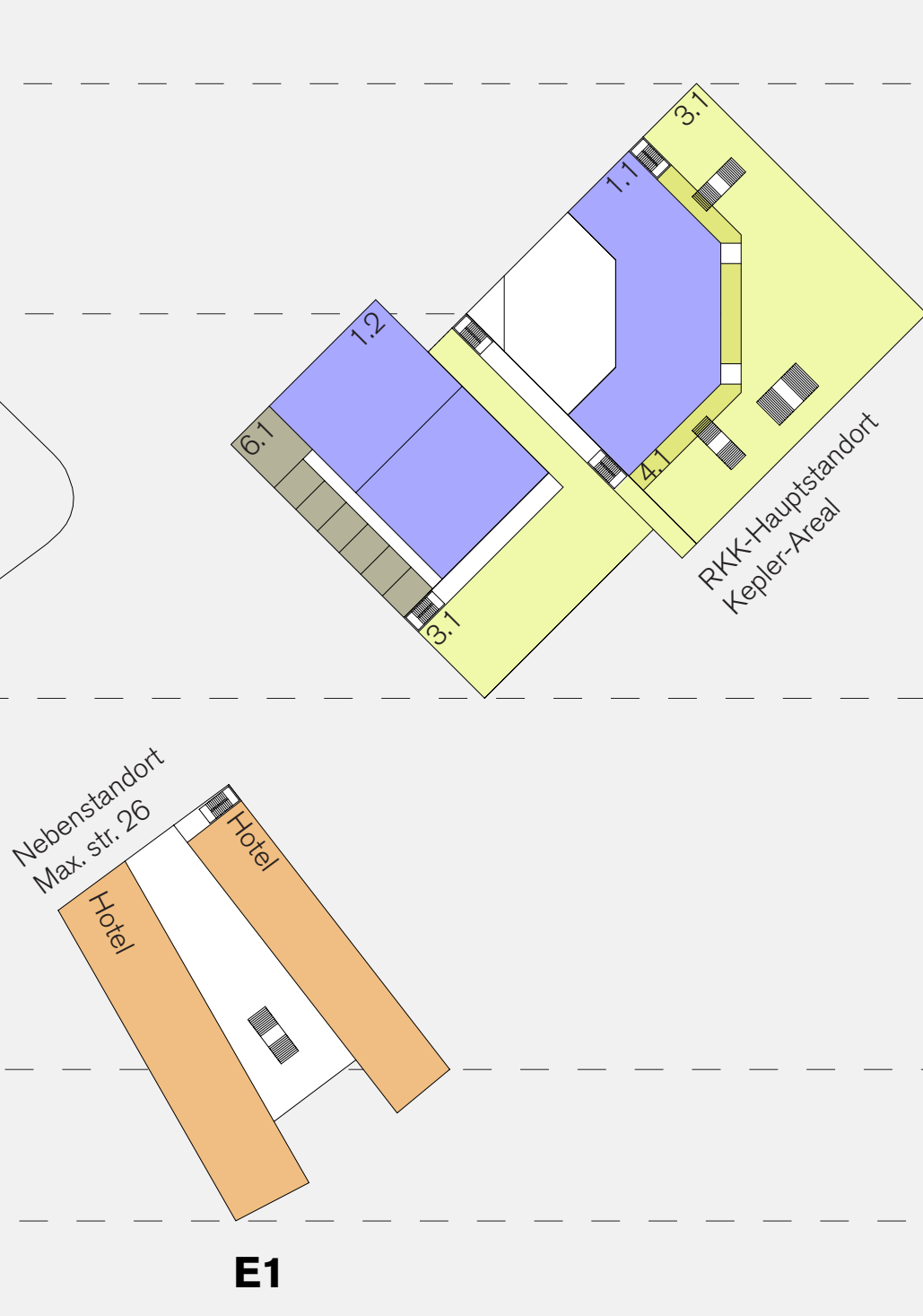
	Nutzfläche Vorgabe	Nutzfläche vorliegend
1.1 Großer Saal	1.650m²	1.835m²
1.2 Tagungssaal	750m²	725m²
1.3 Kl. Tagungsraum	305m²	295m²
1.4 Seminargruppe	150m²	130m²
2.1 Szenenfläche Gr. Saal	350m²	320m²
2.2 Nebenflächen der Szenenfläche	425m²	80m² + UG
2.3 Podium Tagungssaal	bei 1.2	-
2.4 Podest kl. Tagungsraum	bei 1.3	-
2.5 Podeste Seminargruppe	bei 1.4	-
3.1 Zugangsbereich	3.000m²	3.000m²
4.1 Regien, Lager	440m²	135m² + UG
5.1 Personalaufenthalt	170m²	100m²
6.1 Künstleraufenthalt	560m²	430m²
7.1 Küche	330m²	430m²
8.1 Management	220m²	200m²
9.1 Technikzentrale	1.000m²	UG
10.1 Außenbereich	-	-
11.1 Bibliothek	-	310m²
11.2 Café	-	120m²
11.3 Schulbetreuung	-	260m²



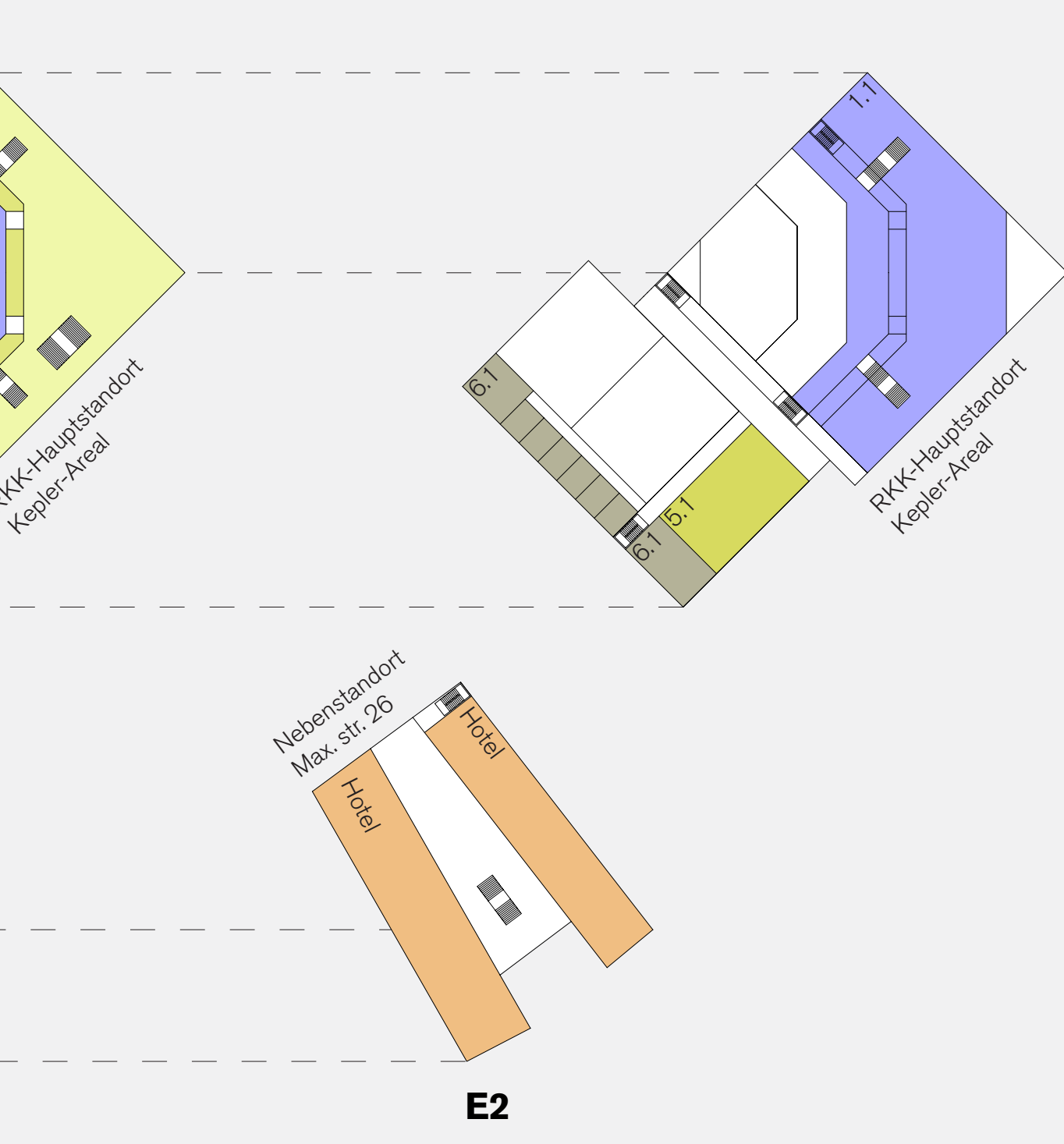
Lageplan 1:3000



E0 1:1000



E1



E2

Zur Programmierung eines zukünftigen RKK

Das Konzept eines all-inclusive-Kongreßzentrums im Kepler-Areal, wie es die Machbarkeitsstudie der PURE-Gruppe vorstellt und die Marktanalyse der ghh-Consult vom Mai 2017 bestätigt, ist im Rahmen der Ideenwerkstätten kritisch beurteilt worden. Die Regensburger Bürger wünschen, daß eine solche Einrichtung auch Alltagsnutzungen vorsieht, wird das Vorhaben doch das „Wohnzimmer“ der Stadt neu prägen. Die Vorschläge und Wünsche der Bürger, wie sie im Rahmen der Ideenwerkstätten geäußert wurden, legen daher nahe, das Programm eines zukünftigen RKK um die folgenden Punkte zu ergänzen:

1. Alltagsnutzungen im EG

Die Planerteams haben in den Ideenwerkstätten die Idee eines „ebenerdig offenen“ RKK entwickelt: Die Integration zusätzlicher, nicht-kommerzieller Nutzungen, die tägliche Publikumsfrequenz und Aufenthaltsqualität in und um das RKK erzeugen und dem RKK einen im Alltag verankerten Mehrwert geben, der auf das räumliche Umfeld ausstrahlt. Beispiele: Tagescafé, Büchereifiliale, soziale Einrichtungen.

Für ein solches Konzept, einen gebauten Nutzungsmix aus Hoch-/Fach- und Alltagskultur finden wir in Holland und Skandinavien Vorbilder: Ein neues Beispiel ist das „Tivoli“ in Utrecht (Architekt Hermann Hertzberger, 2014).

2. Dezentralität

Zusätzlich wurde untersucht, das Raumangebot der Kernnutzung, nämlich „Kultur und Kongreß“ auf mehrere Standorte zu verteilen. Seine Attraktivität gewinnt der Vorschlag aus Prognosen heutiger Kultur- und Kongreßveranstalter zugunsten eines dezentralen Raumbedarfs „zeitgemäßer“ und „zukünftiger“ Kongresse.

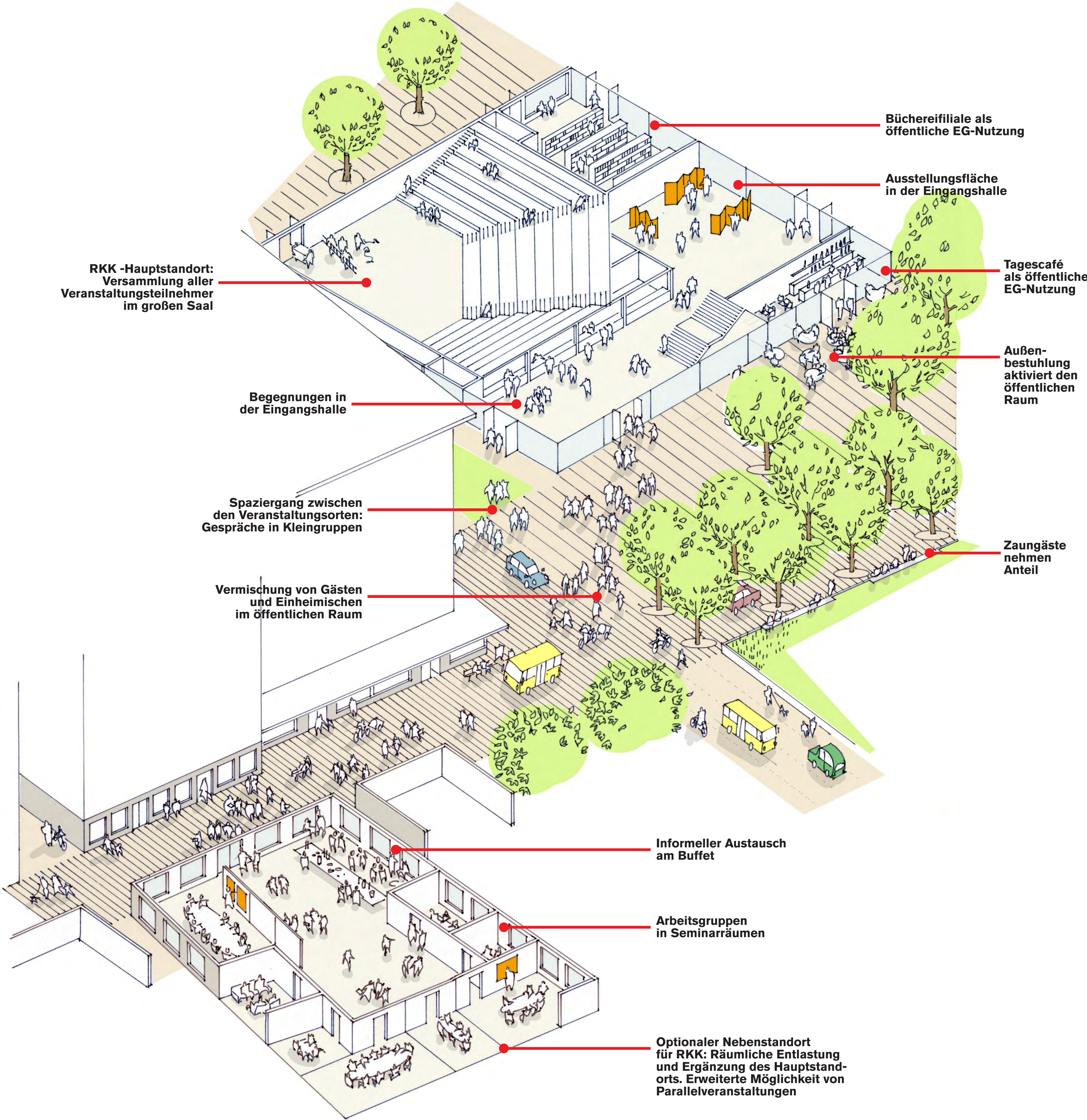
Ein „Kongreßcampus“, nämlich mehrere, in Sichtweite zueinander liegende Veranstaltungsorte, die bei Bedarf eine große oder mehrere kleinere Veranstaltungen aufnehmen können, verspricht eine wesentlich bessere stadträumliche Verträglichkeit als ein einziger Gebäudekomplex. Durch „sichtbare“ Veranstaltungsteilnehmer profitiert die Qualität des öffentlichen Raumes.

3. Weiternutzung des Studentenwohnheim-Turms

Als Variante der „zentralen“ wie der „dezentralen“ Raumorganisation sollte die Integrierbarkeit des Studentenwohnheim-Turms geprüft werden. Argumente: Wohnen im Kepler-Areal erhöht die Nutzerfrequenz, die soziale Kontrolle und damit die Sicherheit des umgebenden Stadtraums. Altstadtnahe studentisches Wohnen sollte aufrecht erhalten werden, um die Vernetzung von Universität und Stadt zu fördern und stadträumlichen Konzentrations- und Entflechtungstendenzen und sozialen Monokulturen entgegenzuwirken. Der bestehende Turm stellt ein volumetrisches „Kapital“ dar, das heute in so großer Nähe zum Weltkulturerbe nicht mehr genehmigungsfähig wäre. Es wird daher empfohlen, zu prüfen, ob der Studentenwohnheim-Turm baulich in das RKK integriert und seine Wohnnutzung aufrechterhalten werden kann. Seine qualitätvolle Architektur, geplant von Architekt Werner Wirsing und Gottfried Bauer (1965-68) legt eine solche Erhaltung auch in baukultureller Hinsicht nahe.

4. Auslagerung des Parkens in eine Bahnhof-TG

Die vorgeschlagene Auslagerung des Parkens aus dem Kepler-Areal in eine vergrößerte TG unter dem Bahnhofsvorplatz wird durch folgende Argumente gestützt: Die kurzen, oberirdischen Wegstrecken zwischen Veranstaltungsort und geparktem Auto erhöhen die Nutzerfrequenz des öffentlichen Raumes und damit die Sicherheit des Stadtraumes. Der Verzicht auf eine mehrstöckige Unterkellerung des RKK trägt zum Erhalt der Baumsubstanz bei. Die Zusammenlegung geplanter Parkgaragen reduziert die erforderliche Erschließungsinfrastruktur im öffentlichen Raum, wie Rampen, Zufahrten und Straßeneinmündungen.



Grundrisschema: RKK dezentral, kleiner Saal Maximilianstr. 26 Variante mit Turm

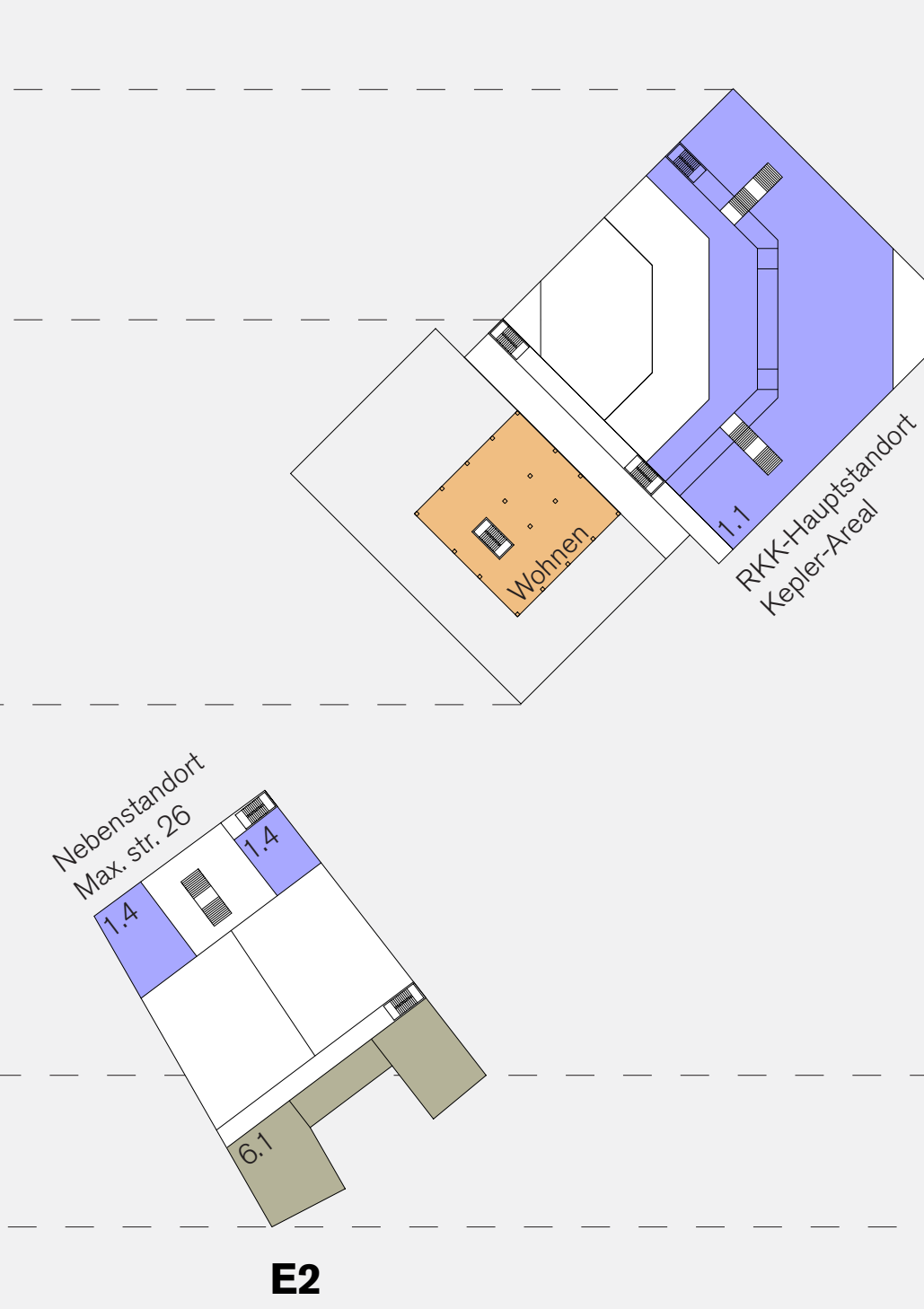
	Nutzfläche Vorgabe	Nutzfläche vorliegend
1.1 Großer Saal	1.650m²	1.835m²
1.2 Tagungssaal	750m²	725m²
1.3 Kl. Tagungsraum	305m²	295m²
1.4 Seminargruppe	150m²	130m²
2.1 Szenenfläche Gr. Saal	350m²	320m²
2.2 Nebenflächen der Szenenfläche	425m²	80m² + UG
2.3 Podium Tagungssaal	bei 1.2	-
2.4 Podest kl. Tagungsraum	bei 1.3	-
2.5 Podeste Seminargruppe	bei 1.4	-
3.1 Zugangsbereich	3.000m²	3.000m²
4.1 Regien, Lager	440m²	135m² + UG
5.1 Personalaufenthalt	170m²	100m²
6.1 Künstleraufenthalt	560m²	430m²
7.1 Küche	330m²	430m²
8.1 Management	220m²	200m²
9.1 Technikzentrale	1.000m²	UG
10.1 Außenbereich	-	-
11.1 Bibliothek	-	310m²
11.2 Café	-	120m²
11.3 Schulbetreuung	-	260m²



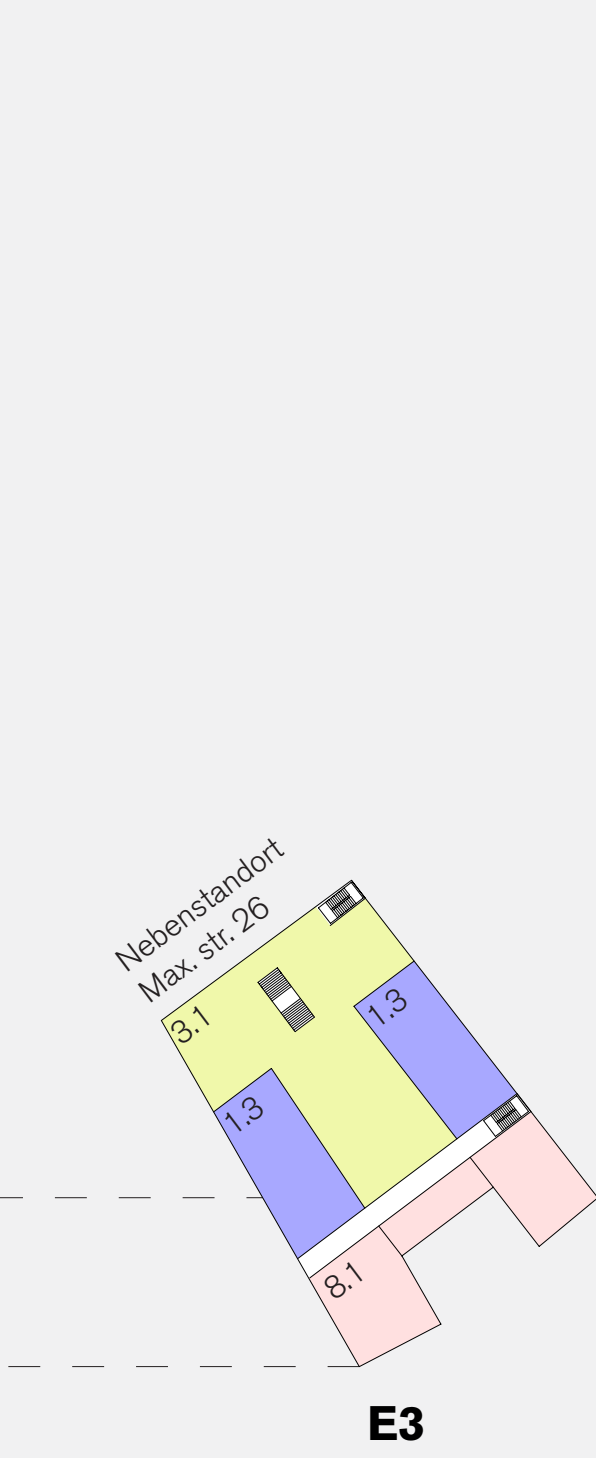
E0 1:1000



E1



E2



E3



## Zentrales RKK

Grundrisschema: Zentrales RKK mit Turm



	Nutzfläche Vorgabe	Nutzfläche vorliegend
1.1 Großer Saal	1.650m²	1.835m²
1.2 Tagungssaal	750m²	725m²
1.3 Kl. Tagungsraum	309m²	295m²
1.4 Seminargruppe	150m²	130m²
2.1 Szenenfläche Gr. Saal	350m²	320m²
2.2 Nebenflächen der Szenenfläche	425m²	80m² + UG
2.3 Podium Tagungssaal	bei 1.2	-
2.4 Podest Kl. Tagungsraum	bei 1.3	-
2.5 Podeste Seminargruppe	bei 1.3	-
3.1 Zugangsbereich	3.000m²	3.000m²
4.1 Regien, Lager	440m²	135m² + UG
5.1 Personalaufenthalt	170m²	100m²
6.1 Künstleraufenthalt	560m²	430m²
7.1 Küche	330m²	430m²
8.1 Management	220m²	200m²
9.1 Technikzentrale	1.000m²	UG
10.1 Außenbereich	-	-
11.1 Bibliothek	-	310m²
11.2 Café	-	120m²
11.3 Schulbetreuung	-	260m²

Grundrisschema: Zentrales RKK ohne Turm

