

Stadtraum

gemeinsam

gestalten

FÜR ALLE

LEBENDIG

GRÜNLEBENSWERT

ALT UND JUNG

GROSS UND KLEIN SKIZZIEREN FORMEN

VERWEILEN ANKOMMEN

PLANEN

AUSARBEITEN

FARBIG

URBAN FREI
BUNT

ENTWICKELN
ENTWERFEN
ENTWURFEN
ENTSPANNEN

Inhalt

Einleitung	3
Stadtraum	
Planungsgebiet und Aufgabenstellung	5
Funktionen des Stadtraums	6
Schwächen und Stärken differenzieren	7
Die Ideenstudie: eine Aufgabe mit vier Bausteinen	8
Grundlagen, Planungen und Konzepte	9
gemeinsam	
Ideenwerkstatt und Mitwirkende	11
Projekt- und Arbeitsstruktur	12
Vorbereitungs- und Arbeitstreffen	13
Aktivierung zur Teilnahme	14
1. Ideenwerkstatt	16
2. Ideenwerkstatt	26
gestalten	
Zusammenführung der Ergebnisse	35
Varianten zur Entwicklung des Stadtraumes	36
Mobilität	37
Regensburger Kultur- und Kongresszentrum (RKk)	45
Öffentlicher Raum	50
Ausblick	58

Einleitung

Stadtraum gemeinsam gestalten

Im Bereich zwischen Hauptbahnhof/Friedenstraße und Altstadt sollen ein neuer, leistungs- und zukunftsfähiger Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB), eine Trasse (Fahrspur) für ein höherwertiges ÖPNV-System für Straßenbahn oder Bus und das Regensburger Kultur- und Kongresszentrum (RKK) entstehen. Zudem sollen die öffentlichen Freiräume in dem Stadtraum neu gestaltet werden.

Dies alles stadtverträglich umzusetzen bedeutet, sich den Herausforderungen sehr komplexer Planungsaufgaben zu stellen. Die Errichtung sowie der Erhalt eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs ist eine kommunale Aufgabe der Stadt Regensburg. Aufgrund der erheblichen Wechselwirkungen untereinander werden jedoch alle den Stadtraum betreffenden Projekte gemeinsam gedacht. Nur so können die Wechselbeziehungen und mögliche Lösungswege aufgezeigt werden. Das RKK kann beispielsweise erst dann errichtet und erschlossen werden, sobald der Bushalt in der Albertstraße an einen anderen Standort verlagert wurde. Die Planungsansätze für den öffentlichen Verkehr (ZOB und ÖPNV-Trasse) und für das RKK sollen einen schonenden Umgang mit den Baumbestand beinhalten.

Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensgruppen und Aufgabenträgern möchte die Stadt Regensburg diese Aufgaben angehen und noch im Jahr 2017 die Weichen für den Neuanfang stellen. Denn es besteht dringender Handlungsbedarf. Einige Flächen für wartende Fahrgäste sind zu gering dimensioniert. Weitere Sicherheitsmängel entstehen durch die Dominanz des Autoverkehrs, die gleichzeitige Nutzung der Haltestellen durch wartende, an- und abfahrenden Busse sowie Anlieferverkehr auf bereits stark

genutzten Flächen, wie dem Bahnhofsvorplatz. Vielerorts ist zusätzlich die Barrierefreiheit nicht gegeben. Die Stärkung von Fuß- und Radverkehrsangeboten sowie der öffentlichen Verkehrsmittel soll positive Veränderungen im Stadtraum bewirken.

Hierfür waren alle Beteiligten sowie die interessierte Öffentlichkeit eingeladen, sich am Ideen- und Planungsprozess »Stadtraum gemeinsam gestalten« zu beteiligen und sich aktiv mit ihren Vorstellungen und Meinungen einzubringen.

Unterstützt wird die Stadt dabei von zwei interdisziplinär aufgestellten Planungsteams aus den Bereichen Verkehrsplanung, Architektur, Stadtplanung und Landschaftsarchitektur. Zudem wurde der Bürgerbeteiligungsprozess von einem externen Kommunikationsbüro konzipiert und moderiert.

Zum direkten Austausch mit der Öffentlichkeit fanden zwei mehrtägige Ideenwerkstätten statt. In der ersten Ideenwerkstatt vom 21. bis 23. März wurden Beiträge, Ideen und Vorschläge der Bürger und Interessensgruppen gesammelt. Bei der zweiten Ideenwerkstatt vom 3. bis 5. Mai stellten beide Planungsteams erste Vorschläge zur Diskussion. Die Regensburgerinnen und Regensburger waren eingeladen, die Ideen gemeinsam mit den Planungs- und Kommunikationsexperten zu diskutieren und Vorschläge zu erarbeiten.

Die daraus erarbeiteten Lösungsansätze wurden in den folgenden Wochen durch die Planungsbüros weiter präzisiert. Am 20. September 2017 werden sie der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Rahmen einer mehrwöchigen Bürgerbefragung, die Ende Oktober versandt wird, können die Regensburgerinnen und Regensburger aufzeigen, wie sie sich eine Weiterentwicklung dieses Stadtraums wünschen. Auf Basis der Ergebnisse der Befragung entscheidet der Stadtrat anschließend

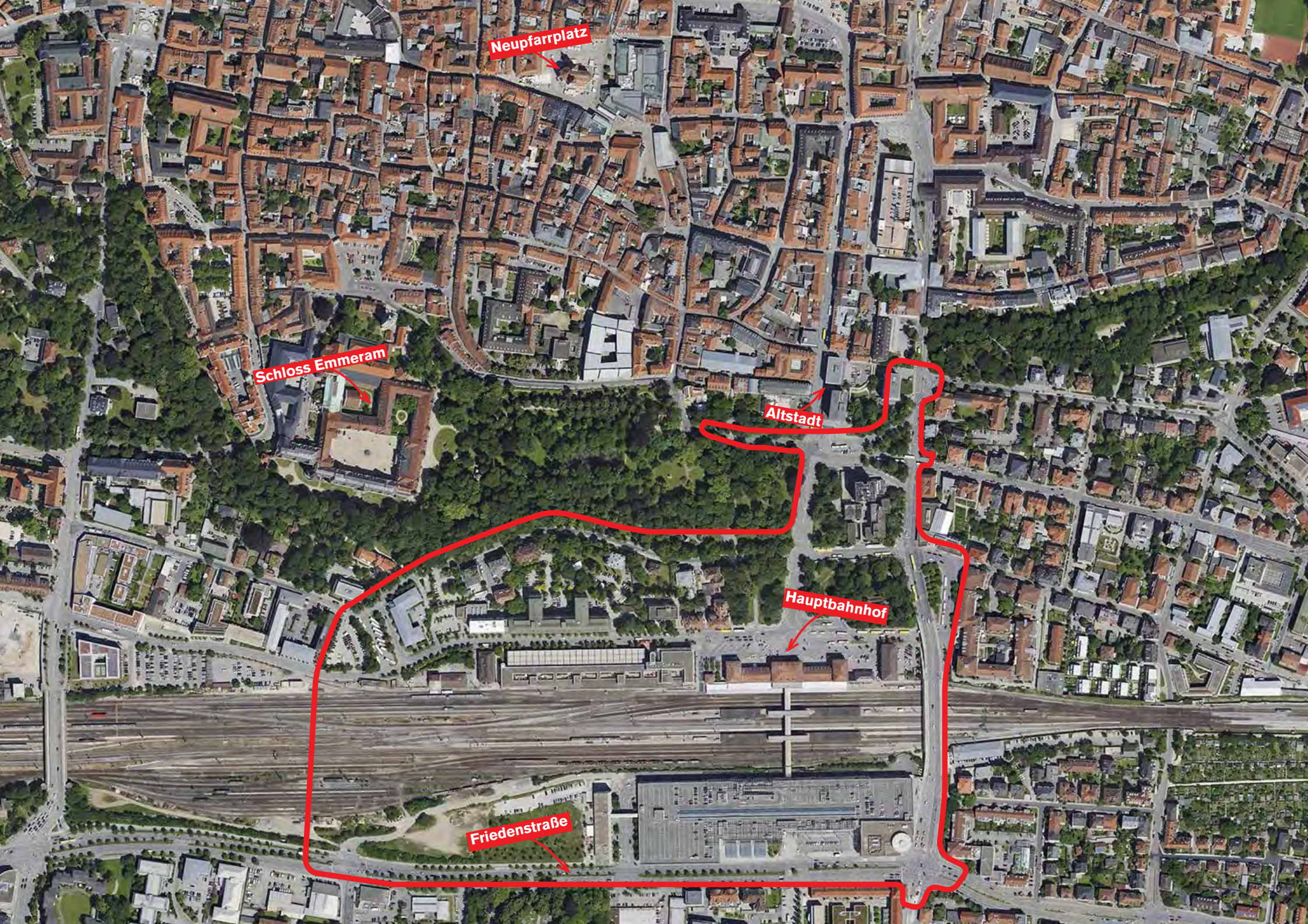
über das weitere Vorgehen.

Diese Dokumentation zeigt die wesentlichen Arbeitsergebnisse aus beiden Ideenwerkstätten zum Planungs- und Beteiligungsprozess »Stadtraum gemeinsam gestalten«. Die Ergebnisse wurden auch bei der Abschlusspräsentation am 5. Mai im Parkside vorgestellt. Die Darstellungen und Grafiken zeigen planerische Ansätze bzw. Ideen zu einer möglichen zukünftigen Gestaltung. Sie sind keine finalen Planungen.

Auf der Projekthomepage www.stadtraum-gestalten.de sind die eingegangenen Beiträge, die Abschlusspräsentation der zweiten Ideenwerkstatt sowie Informationen zum weiteren Prozess zu finden.

In dieser Dokumentation wird eine Mischform weiblicher und männlicher sowie geschlechtsneutraler Sprachformen verwendet.

Impressum	
Herausgeber	Stadt Regensburg Postfach 11 06 43 93019 Regensburg
Produktion und Text	Anne Krämer, nonconform, Wien Andreas Paul, Büro für urbane Projekte, Leipzig
Bildnachweise Fotos:	Stadt Regensburg, nonconform, Büro für urbane Projekte Lufbilder: AEROWEST GmbH
Grafiken/Skizzen	Team Nord: StetePlanung, Scheffler+Partner Architekten BDA, Bauer.Landschaftsarchitekten, Kaczmarek Städtebau und Stadtplanung Team Süd: mahl.gebhard.konzepte, Obermeyer Planen und Beraten GmbH, Dietrich Untertrifaller Architekten ZT GmbH 06. September 2017 © Stadt Regensburg, alle Rechte vorbehalten
Stand	



Neupfarrplatz

Schloss Emmeram

Altstadt

Hauptbahnhof

Friedenstraße

Stadtraum gemeinsam gestalten

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Planungsgebiet und Aufgabenstellung

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

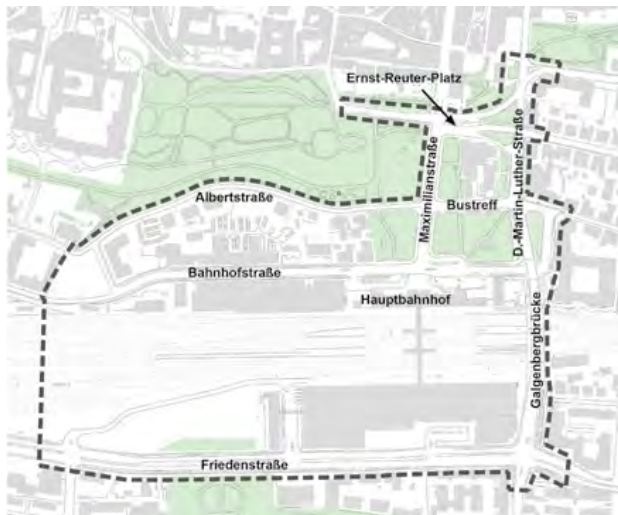
Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Funktionen des Stadtraums

Gegenstand des Planungs- und Beteiligungsprozess ist der Stadtraum zwischen Hauptbahnhof/Friedenstraße und Altstadt. Er ist Drehscheibe für verschiedenste Nutzergruppen:

- Pendler steigen um, wechseln zwischen Bus, Bahn oder Fahrrad,
- Gäste machen sich auf den Weg in die Altstadt,
- Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger queren den Stadtraum.

Entsprechend erfüllt dieser Ort wichtige Funktionen im gesamtstädtischen Kontext. Häufig ist er der erste und letzte Eindruck für Bahnreisende und Aufenthaltsort für zahlreiche Wartende.



Über diese Flächen innerhalb des umgrenzten Stadtraums wurde während des Planungs- und Beteiligungsprozesses diskutiert.



Schrägluftfoto über der Friedenstraße Richtung Altstadt mit »O-Ton« Aussagen aus dem Ideenbüro zur Beschreibung des Stadtraums

Schwächen und Stärken



Die Ideenstudie: eine Aufgabe mit vier Bausteinen

Um eine gemeinsame Zukunftsvision für diesen wichtigen Ort in Regensburg zu entwickeln, begann die Stadt 2016 mit den Vorbereitungen für eine sogenannte »Ideenstudie«.

Die Aufgabe war es und wird es auch zukünftig sein, den Stadtraum gemeinsam zu gestalten. Es gilt, Ideen zur zukünftigen Entwicklung des Stadtraums zwischen südlichem Altstadteingang und Friedenstraße (im Süden der Bahnleise) zu erarbeiten, die folgende vier Bausteine miteinander verknüpfen:

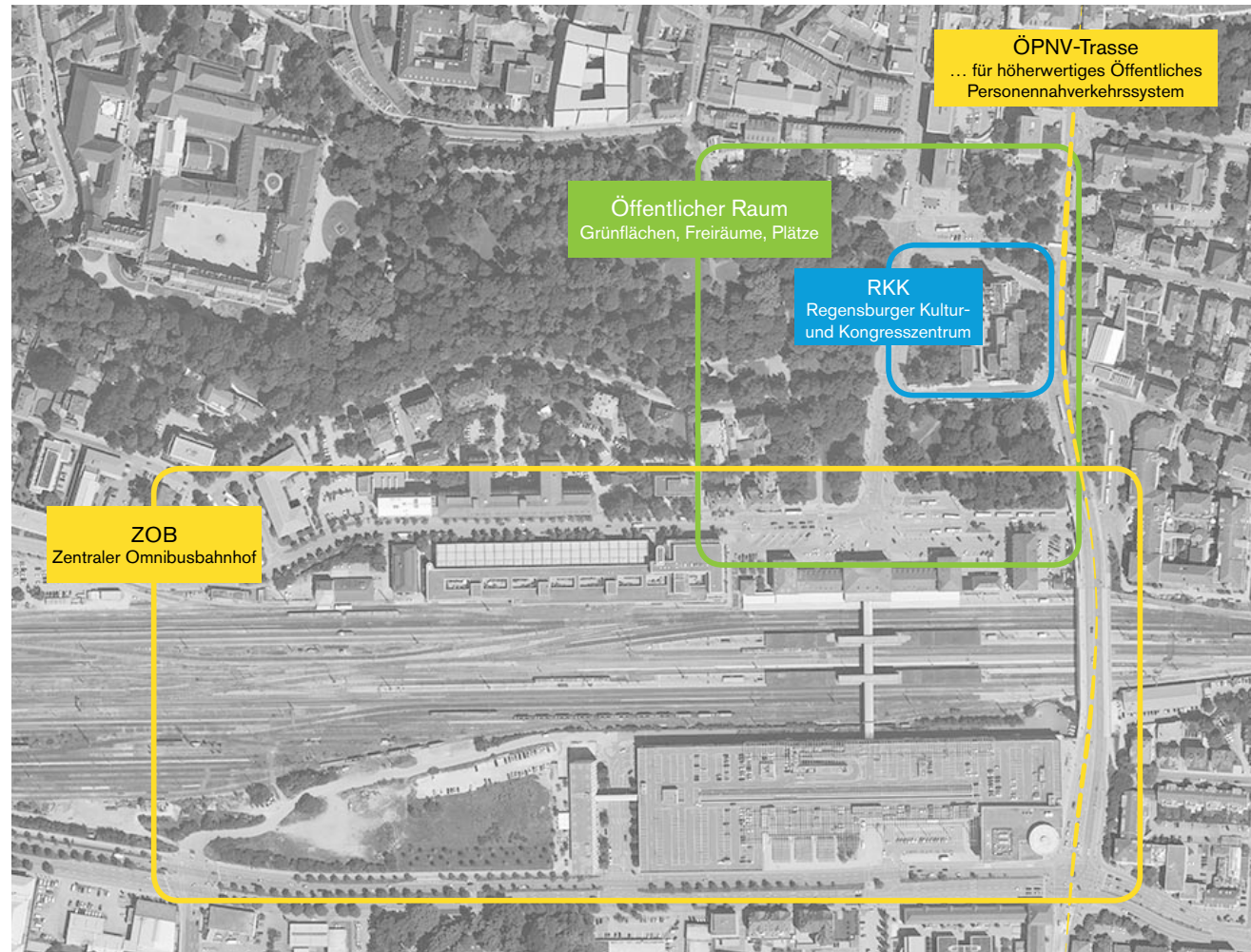
- Neuorganisation zu einem **Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)**
- Schaffung einer **ÖPNV-Trasse** (Fahrspur) für ein höherwertiges Öffentliches Personennahverkehrssystem für Straßenbahn oder Bus
- Gestaltung des **öffentlichen Raums**
- Errichtung des **Regensburger Kultur- und Kongresszentrums (RKK)**

Der ZOB und die ÖPNV-Trasse werden aufgrund enger Abhängigkeiten in der weiteren Darstellung unter dem Überbegriff »Mobilität« mit weiteren Verkehrsthemen (Auto-, Fuß- und Radverkehr) zusammengeführt.

Alle Bausteine sollen innerhalb der rechts jeweils dargestellten Räume/Bereiche verwirklicht werden. Sie stehen in Wechselwirkung zueinander und werden daher gemeinsam gedacht, besprochen und entwickelt.

Sämtliche Baumaßnahmen sollen möglichst in Einklang mit dem Baumbestand entwickelt werden. Eine direkte Abhängigkeit besteht in der Verlagerung des Bushaltes in der Albertstraße und der Möglichkeit der Erschließung des RKK.

Eine genauere Darstellung der Zusammenhänge und der dazu erarbeiteten planerischen Ansätze erfolgt in den Kapiteln »Mobilität«, »RKK« und »Öffentlicher Raum«.



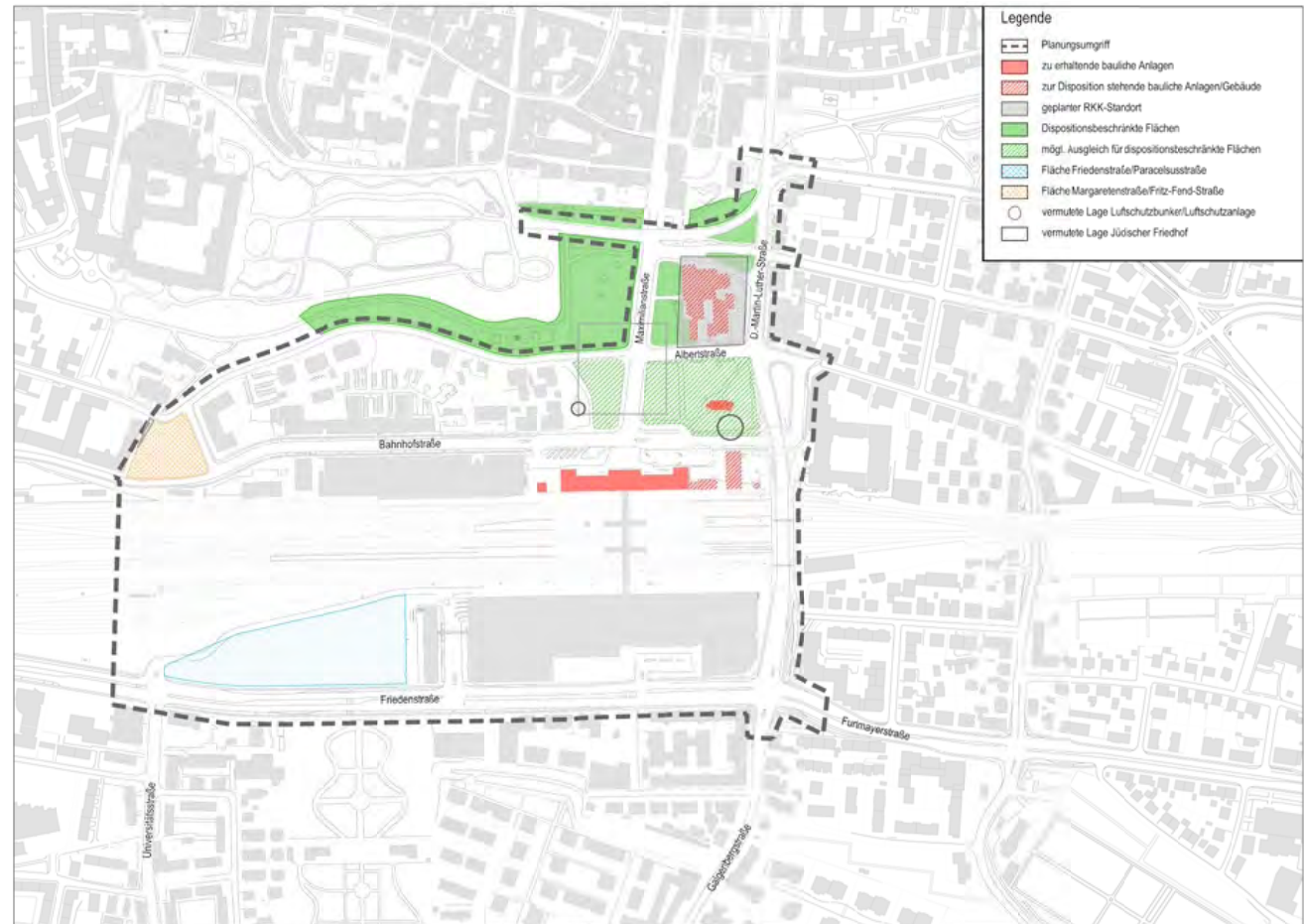
Die schemenhafte Zuordnung der Standorte zeigt bereits räumliche Überlagerungen und Berührungspunkte der vier Projektbausteine.

Grundlagen, Planungen und Konzepte

Maßgabe für den Planungs- und Beteiligungsprozess »Stadtraum gemeinsam gestalten« ist eine offene, transparente Herangehensweise.

Planungsansätze für diesen Stadtraum müssen sehr sensibel auf den Bestand und bereits bestehende öffentliche Diskussionen reagieren. Durch die Lage zur Altstadt und im Alleengürtel sowie die Funktion als Verkehrsknotenpunkt können Planungsansätze in diesem Stadtraum nicht »auf weißem Papier« erfolgen. Sie erfordern genaue Kenntnis zum aktuellen Bestand (Grünraum, Verkehrsanlagen/-abwicklung, Gebäude, Funktionen) sowie zu bestehenden Planungen und Konzepten. Denkmalpflegerische Aspekte wie die Lage eines unterirdischen jüdischen Friedhofs sowie die Erfordernisse bei eventuellen Eingriffen in den Baumbestand müssen zur Entwicklung machbarer Ansätze und für den Abwägungsprozess bekannt sein.

Die nebenstehende Darstellung beinhaltet lediglich zentrale Aussagen zu den Flächen und Gebäuden. Eine abschließende Erläuterung aller Rahmenbedingungen kann in dieser Dokumentation nicht erfolgen. Im Zuge eines intensiven Einarbeitungs- und Vorbereitungsaustauschs wurden den Planungs- und Kommunikationsbüros alle relevanten Informationen vermittelt.



Erläuterung zu den Flächen im Planungsgebiet



Teil 1: Sie Ihre Ideen mit uns!

Das KKK muss auch von den Regierenden benützt werden -

- Vermittlung, Team, -
- Synergien
- 2017

www.stadtrund-geplante.de

Teil 1: Sie Ihre Ideen mit uns!

www.stadtrund-geplante.de

Teil 1: Sie Ihre Ideen mit uns!

Teil 2: Sie Ihre Ideen mit uns!

Teil 3: Sie Ihre Ideen mit uns!

www.stadtrund-geplante.de

Teil 1: Sie Ihre Ideen mit uns!

www.stadtrund-geplante.de

Stadtraum **gemeinsam** gestalten

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Ideenwerkstatt und Mitwirkende

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Projekt- und Arbeitsstruktur

Gesamtprojektstruktur

Die Planungsaufgabe ist komplex. Um den schönsten gemeinsamen machbaren Nenner zu finden, sollte sie mit der Öffentlichkeit diskutiert und weiterentwickelt werden.

Zur Vorbereitung, organisatorischen Begleitung und Durchführung des Planungs- und Beteiligungsprozesses waren personelle Ressourcen sowie spezielle inhaltliche Kompetenzen notwendig. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Bereichen Planung und Kommunikation unerlässlich. Um das zu gewährleisten, wurde seitens der Stadtverwaltung eine **Lenkungsgruppe** als zentrales Steuerungselement und ein **Projektteam**, bestehend aus Mitarbeitern aus dem Planungs- und Baureferat sowie aus den Bereichen Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit, installiert.

Mehrere Treffen der für den Planungsprozess relevanten städtischen und externen **Fachstellen** und den **Planungs- und Kommunikationsbüros** boten Gelegenheit, die Ideen und planerischen Ansätze gemeinsam zu diskutieren und auf die jeweils nächsten Schritte hin zu prüfen.

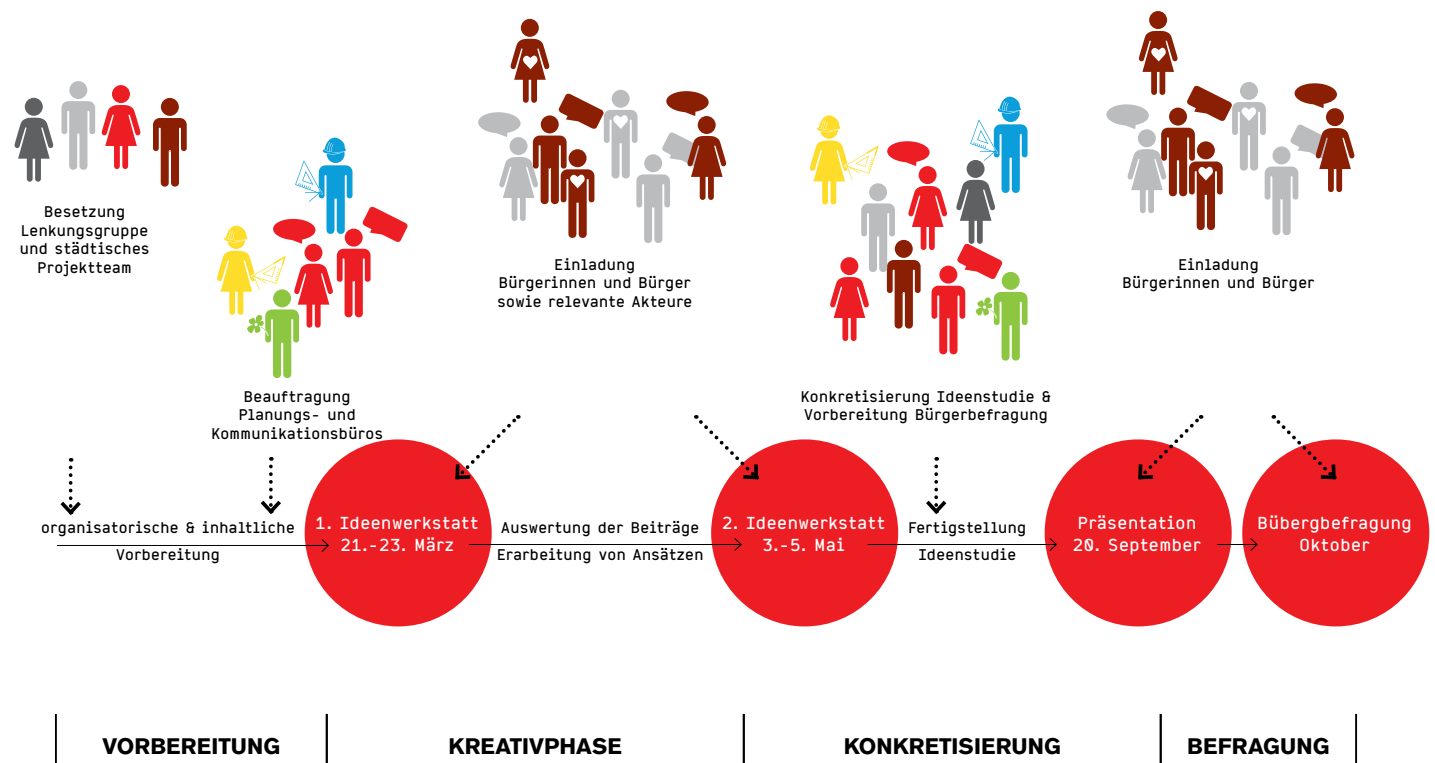
Entsprechend der geografischen Lage ihrer Büros nannten sich die beiden interdisziplinären Planungsteams »Team Nord« und »Team Süd«.

»Team Nord« wird vertreten durch die Büros

- StetePlanung, Darmstadt
- Scheffler+Partner Architekten BDA, Frankfurt
- Bauer.Landschaftsarchitekten, Karlsruhe
- Kaczmarek Städtebau und Stadtplanung, Darmstadt

»Team Süd« wird vertreten durch die Büros

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



Vorbereitungs- und Arbeitstreffen

Auftakttreffen

Mit einem Auftakttreffen im Januar 2017 begann die Organisation und inhaltliche Vorbereitung für die Durchführung des Beteiligungsprozesses.

Im Austausch mit Planungs- und Baureferentin Christine Schimpfermann, dem städtischen Projektteam sowie den Planungs- und Kommunikationsbüros wurde die Aufgabenstellung konkretisiert sowie eine maßgeschneiderte Kommunikationsstrategie erarbeitet und abgestimmt.



Fachstellengespräche

Im Februar 2017 trafen sich die beteiligten Fachstellen mit den Planungsteams, um bestehende Planungen, Konzepte und grundlegende Informationen für ihre Planungsaufgabe vorzustellen. Eine Begehung im Plangebiet bot Gelegenheit für Rückfragen und den Austausch weiterer Informationen. Im Anschluss wurde die Diskussion in drei Arbeitsgruppen vertieft:

- Mobilität
- Öffentlicher Raum
- Städtebau und Regensburger Kultur- und Kongresszentrum

So erhielten die Planungsteams einen intensiven Einblick in alle Grundlagen und Zusammenhänge.

Der Austausch wurde im Rahmen weiterer Fachstellentermine während und nach den Ideenwerkstätten fortgeführt.



Treffen der Planungsteams

Die beiden Planungsteams arbeiteten kooperativ miteinander. Vor und zwischen den Ideenwerkstätten trafen sie sich zum Austausch ihrer jeweiligen Überlegungen und planerischen Ansätze.

Auch nach der zweiten Ideenwerkstatt blieben die Planungs- und Kommunikationsbüros im intensiven Austausch, um die Ansätze weiterzuentwickeln und die Bürgerbefragung vorzubereiten.



Aktivierung zur Teilnahme

Jeweils zwei Wochen vor den Ideenwerkstätten begann die Aktivierungsphase. Um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zu erreichen und zu den Ideenwerkstätten einzuladen, wurden zahlreiche Informationskanäle genutzt.

- Projekthomepage **www.stadtraum-gestalten.de**
Die Projekthomepage wird während des gesamten Prozesses mit aktuellen Informationen zum Beteiligungs- und Planungsprozess regelmäßig aktualisiert.
- **Plakate** an vielen Orten in ganz Regensburg, beispielsweise den Haltestellen im Planungsgebiet
- **CityCards** in Altstadtkneipen
- **Ideenboxen** mit **Ideenzetteln** für Notizen und Skizzen
Die Standorte der Ideenboxen waren über das Stadtgebiet verteilt.
- **Schriftzüge mit Kreide** auf den Gehwegen im Planungsgebiet
- **Banner** mit Homepageadresse, Datum und Ort der Ideenwerkstatt an den Balkonen des Studentenwohnheims
- **Aufkleber mit Informationen** zum Planungsgebiet und **Aussagen aus der ersten Ideenwerkstatt**
- **direktes Gespräch mit Passanten**
Das Kommunikationsteam erhielt einen direkten Eindruck zur Wahrnehmung des Stadtraums. Die Passanten äußerten zum Teil erste konkrete Anregungen.
- **Informationstermine für Interessensgruppen**
Sie wurden über den Beteiligungsprozess informiert und sollten als Multiplikatoren in ihrem Bereich für eine Mitwirkung am Prozess werben.



Pressekonferenz zum Start der Aktivierungsphase: Bürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer, Bürgermeister Jürgen Huber und das Kommunikationsteam stellen der Presse die verschiedenen Aktivierungsmaßnahmen für den anstehenden Beteiligungsprozess vor.



Aufkleber mit Informationen zum Stadtraum weckten Neugier



LED-Screen am Dallmeier-Gebäude direkt am Bahnhof





Sprühkreidesymbole als »Informations-Stolperfalle«



Bereits vor der 1. Ideenwerkstatt machte sich das Kommunikationsteam einen Eindruck vom Stadtraum und sprach mit Passanten über ihre Wünsche und Meinungen. Die Bushaltestellen wurden zur temporären Meinungswand.



In über 30 Ideenboxen in Regensburg konnten die Beiträge und Ideen eingeworfen werden. Im Ideenbüro wurden sie ausgewertet.



Nicht zu übersehen: Banner am Studentenwohnheim



Rote Bänder weckten die Neugierde und erinnerten mit dem Slogan an die nahende Ideenwerkstatt.



Mit 0-Tönen der 1. Ideenwerkstatt wurde zur 2. Ideenwerkstatt eingeladen.

1. Ideenwerkstatt

Für die Abendveranstaltungen wurden geeignete Formate gewählt, um von Abend zu Abend neue Entwicklungsschritte zu erreichen und gleichzeitig erstmaligen Teilnehmern den »Neueinstieg« zu ermöglichen. Tagsüber konnte ein offenes Ideenbüro besucht werden.

Für beide Ideenwerkstätten wurde ein individueller Ablauf geplant. Dieser war jeweils so konzipiert, dass sich alle Interessierten einbringen konnten.

Ziel der 1. Ideenwerkstatt war es, ein breites Meinungsbild aus der Bevölkerung zu dem Stadtraum zu erhalten und bereits bestehende Ideen zu seiner Entwicklung und Neugestaltung zu diskutieren.

Die Ideenwerkstätten wurden filmisch begleitet. Ein Videorückblick auf beide Ideenwerkstätten kann unter www.stadtraum-gestalten.de angesehen werden.

Vorbereitung und Aktivierung

- Vorbereitungsworkshops und Begehung des Stadtraums mit Planungs- und Kommunikationsbüros, städtischem Projektteam, Fachstellen
- Erarbeitung und Abstimmung des auf die Planungsaufgabe zugeschnittenen Ablaufs der Ideenwerkstatt, inkl. Aktivierung
- Abstimmung und Durchführung der Aktivierungsmaßnahmen, inkl. Entwicklung eines auf die Aufgabe zugeschnittenen Slogans und Logos
- Erstellen der Projektwebseite www.stadtraum-gestalten.de
- Suche nach geeigneten Räumlichkeiten für ein offenes Ideenbüro in Altstadtnähe

Tag 1, Dienstag 21. März

15 - 19 Uhr

Offenes Ideenbüro

19 Uhr

»Bühne frei für Ihre Idee!«
Am ersten Abend präsentierten Bürger und Interessengruppen erste Beiträge und Ideen öffentlich.
Damit alle zu Wort kamen galt:
3 Minuten pro Beitrag

Tag 2, Mittwoch 22. März

10 - 19 Uhr

Offenes Ideenbüro

19 Uhr

Austausch von Meinungen und Beiträgen im
»Karussell der Ideen«

Tag 3, Donnerstag 23. März

10 bis 13 Uhr

Offenes Ideenbüro

19 Uhr

Abschluss 1. Ideenwerkstatt mit
Präsentation und Ausblick auf die
2. Ideenwerkstatt im Mai

Auswertung

- Aufbereitung der Ideensammlung und Beiträge durch die Kommunikationsbüros
- Übersetzung der Beiträge der Bürgerinnen und Bürger in planerische Ansätze durch die Planungsteams

Offenes Ideenbüro

Vom 21. bis 23. März 2017 war im Parkside ein offenes Ideenbüro eingerichtet.

Im offenen Dialog konnte jederzeit und ohne Voranmeldung gemeinsam mit Planungsteams an Ideen gearbeitet, Varianten hinterfragt und Szenarien weiterentwickelt werden.

Es kamen interessierte Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Interessensgruppen, Vertreter der relevanten Fachstellen, Stadtpolitik und Planungsteams zusammen. Zahlreiche Interessierte nutzten die Chance, ihre Belange und Vorstellungen zur Entwicklung des Stadt-raums mit den Planern im Ideenbüro zu teilen und zu diskutieren.

Auch direkt vor Ort konnten noch Beiträge in Ideenboxen eingeworfen werden. Diese wurden im Ideenbüro ausgewertet und in verschiedene Themenbereiche geclustert. So konnten sich die Teilnehmer der Ideenwerkstatt und die Planungsteams einen übersichtlichen Einblick verschaffen.



Interessensgruppen und Fachakteure

Die Einbindung relevanter **Fachakteure** zu diesem frühen Stadium ist für eine umsetzungsorientierte Planung wichtig. Neben den Fachstellen der Stadtverwaltung waren u. a. folgende Entscheidungs- und Aufgabenträger zu Abstimmungsgesprächen im Ideenbüro:

- Deutschen Bahn AG
- Regensburger Verkehrsverbund (RVV), (ohne Foto)
- Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH (RVB), (ohne Foto)
- Busunternehmen vertreten durch die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GfN)
- Polizeipräsidium (ohne Foto)

Bei Gesprächen mit den Vertretern der Deutschen Bahn AG ging es u. a. um die Nutzung von Flächen im Bahneigentum, bei RVV, RVB, GfN sowie der Polizei standen die Abwicklung des Busverkehrs sowie Nutzungsbedarfe im Fokus.

Interessensgruppen sind freiwillige Zusammenschlüsse zu bestimmten Themen. Im Ideenbüro nutzten u. a. folgende Gruppen die Gelegenheit, ihre Ideen zum Stadtraum vorzutragen:

- Hoteliers
- Jugendbeirat
- Faszination Altstadt e.V.
- Freunde der Regensburger Altstadt e.V.
- Seniorenbeirat

Der Blick der jüngeren Generationen war zudem durch die Realschule am Judenstein und das Pindl-Gymnasium vertreten. Kinder zwischen acht und zwölf Jahren, markierten mit roten Luftballons im Planungsgebiet Stellen, die sie gerne anders nutzen würden.



Deutsche Bahn AG



Jugendbeirat



Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GfN)



Hoteliers



Rundgang mit Kinderberatern



Faszination Altstadt e.V.



Seniorenbeirat



Realschule am Judenstein



Pindl-Gymnasium



Freunde der Regensburger Altstadt e. V.

»Bühne frei für Ihre Ideen«

Am ersten Abend der 1. Ideenwerkstatt bekamen alle die wollten, die Gelegenheit, in drei Minuten vor dem Plenum Anregungen und Ideen vorzutragen. In 18 Beiträgen nahmen Bürgerinnen und Bürger dieses Angebot wahr.

Entsprechend der Planungsaufgabe waren die Inhalte der Beiträge breit gefächert. Es wurden konkrete Anregungen und Ideen zu allen Bausteinen präsentiert. Ebenso gab es konkrete Rückfragen, mit der Bitte hierauf im Laufe des Prozesses eine Antwort zu erhalten. Dabei wurden auch Schwierigkeiten im Zusammenspiel der Bausteine auf der begrenzten Fläche des Stadtraums thematisiert.



Die wesentlichen Aussagen der Beiträge wurden festgehalten.





18 dreiminütige Beiträge von Bürgern und Interessensvertretern

»Karussell der Ideen«

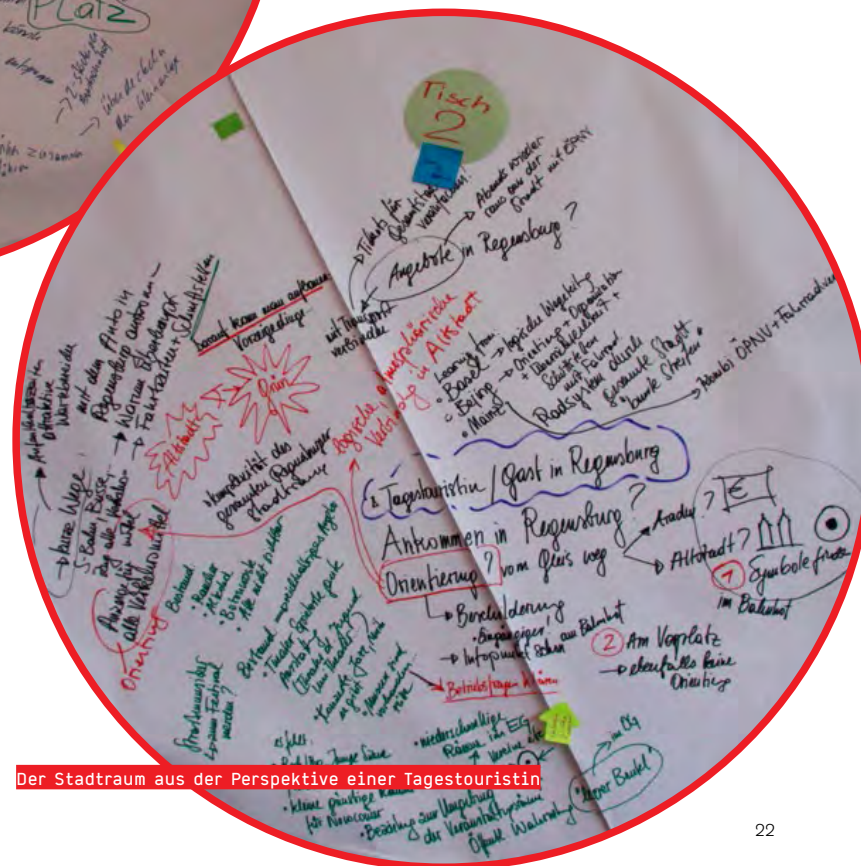
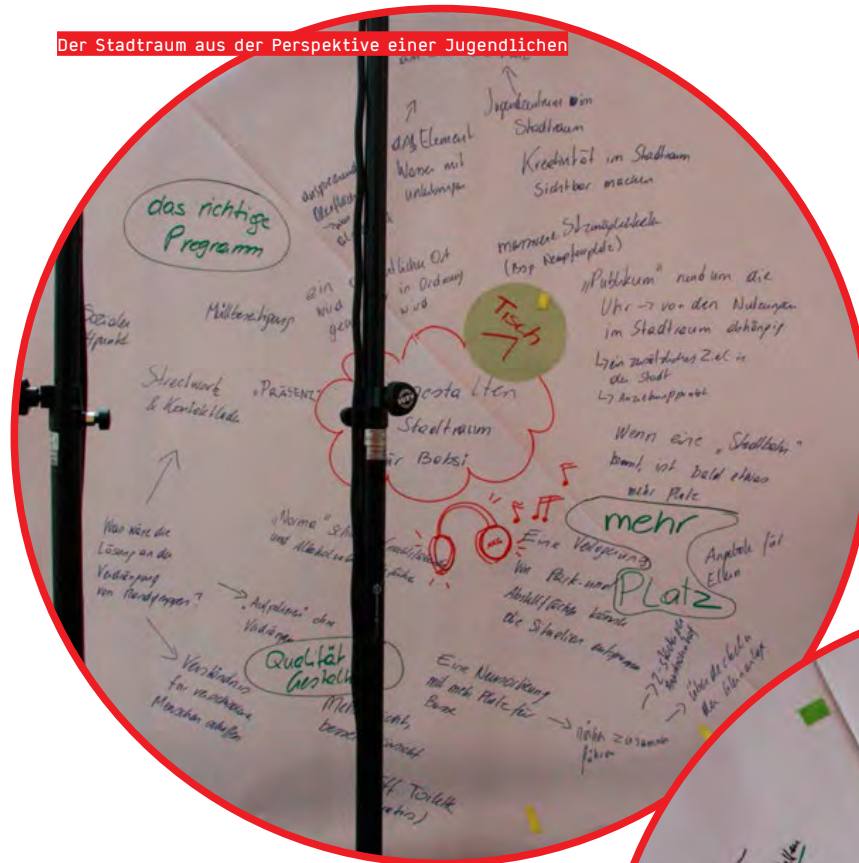
Am zweiten Abend schlüpfte das Team des Kommunikationsbüros in Rollen. An fünf Arbeitstischen wurde in verschiedene Perspektiven eingetaucht und das Areal durch die Brille anderer Personen gesehen:

- Eine **Jugendliche** erlebt den **Stadttraum als Angstraum** und wartet ungern auf den Bus. Am Abend erlauben ihre Eltern ihr nicht, sich dort aufzuhalten.
- Eine **Einzelhändlerin** freut sich auf **mehr Kundschaft** nach Eröffnung des Kultur- und Kongresszentrums **RKK**.
- Ein **Altstadtbewohner** **fürchtet** dagegen **noch mehr Unruhe** in der Innenstadt zu seinen Schlaf- und Ruhezeiten.
- Eine **Tagestouristin** **wünscht** sich noch **mehr Kultur** in Regensburg. Sie kommt jetzt schon monatlich, aber lieber mit dem Auto, denn der Busbahnhof ist ihr zu unübersichtlich.
- Ein **Pendler äußert Kritik** an der **Anordnung der Bushaltestellen**. Auch der Wechsel von Rad auf die Bahn könnte besser funktionieren.

Ein bunter Zettel unter dem eigenen Stuhl verriet den Besuchern der Ideenwerkstatt, an welchem Tisch sie zuerst mitdiskutieren. So ergaben sich neue Gesprächsrunden mit bisher unbekannten Personen und die Gesprächsteilnehmer hatten Gelegenheit, den Stadtraum aus der Perspektive anderer Interessensträger zu sehen.

Drei mal wurde nach jeweils 40 Minuten gewechselt. Zum Schluss gab es eine Zusammenfassung aller Perspektiven sowie erster Lösungsansätze für die jeweiligen Bedürfnisse.

Auch die Mitschriften und Ergebnisse der fünf Arbeitstische wurden dokumentiert. Die Gespräche lieferten den Kommunikations- und Planungsbüros einen intensiven Einblick in die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer des Stadtraums.



Der Stadtraum aus der Perspektive eines Pendlers

[illegible]

Auswerten und Clustern der Beiträge

Alle Beiträge, die in die Ideenboxen geworfen oder im Ideenbüro abgegeben wurden, hat das Kommunikationsteam gesichtet und nach Themen sortiert.

Es konnte anschaulich dargestellt werden, zu welchen Themen Beiträge eingegangen sind. Wiederkehrende Aussagen wurden vom Kommunikationsteam als »O-Ton« zusammengefasst. So gelang es für die Planungsteams und die Besucher des Ideenbüros, einen übersichtlichen Einblick in die bisherigen Beiträge zu schaffen.

Alle Beiträge sind auf der Website www.stadtraum-gestalten.de zu finden. Namensangaben wurden aus Gründen des Datenschutzes geschwärzt.



Schritt 1: Sichtung aller eingegangenen Ideen



Schritt 2: Überblick verschaffen



Schritt 3: Austausch im Kommunikationsteam



Schritt 4: Clusterung sichtbar machen



Schritt 5: neue Beiträge einsortieren



Schritt 6: Überblick für Alle

Interviews mit den Planungsteams

Nach einem dreitägigen intensivem Austausch stellten die Planungsteams am Abschlussabend ihre Eindrücke aus der 1. Ideenwerkstatt vor und gaben einen Ausblick auf das weitere Vorgehen.

Im Interviewgespräch wurde der Mehrwert des Gehörten für die Aufgabe aus Sicht der Verkehrsplanung und Landschaftsarchitektur, Architektur und Stadtplanung diskutiert. Das Interview wurde entsprechend der Aufgabenbausteine in Planungsdisziplinen aufgeteilt.

Im **Interview zu Mobilität und Verkehr** gab es neben den Erkenntnissen aus der 1. Ideenwerkstatt auch den Hinweis, dass alle Verkehrsmittel (Auto, Bus, Rad, Fußgänger) zusammen gedacht werden müssen, um die zahlreichen Konfliktsituationen auflösen zu können.

Im **Interview zum öffentlichen Freiraum** wurde die Notwendigkeit einer Gestaltung der Plätze, Straßen und Grünräume (Angstraum, Orientierung) ebenso deutlich wie die besonderen Qualitäten dieses Ortes (Alleengürtel, Ankommen im Grün).

Im **Interview zu den Themen Städtebau und RKK** wurde die Rolle der kleineren (Peterskirchlein, Haltestellengestaltung) und größeren Bauwerke (zukünftiges RKK) sowie ihr Zusammenspiel im Stadtraum besprochen.

Es folgten ein Ausblick auf das weitere Vorgehen im gemeinsamen Planungsprozess und die Einladung zur Teilnahme an der 2. Ideenwerkstatt, die bereits sechs Wochen später stattfand.



Zahlreiche Interessierte erwarteten die Vorstellung der Erkenntnisse aus der 1. Ideenwerkstatt.



Zum Thema Öffentlicher Freiraum: Christian Theißen, Stephan Kazcmarek und Willi Hildebrand im Interview mit Wolfram Georg.



Zum Thema Mobilität: Wilhelm Pahls [links] und Gisela Stete im Interview mit Andreas Paul.



Zum Thema Städtebau und RKK: Patrick Stremmer [2. v.l.] und Günther Prechter [rechts] im Interview mit Caren Ohrhallinger und Björn Teichmann.

2. Ideenwerkstatt

In der 2. Ideenwerkstatt vom 3. bis 5. Mai 2017 wurden die, auf Grundlage der Beiträge der 1. Ideenwerkstatt erarbeiteten, planerischen Ansätze der Planungsbüros präsentiert und diskutiert.

Ziel der 2. Ideenwerkstatt war es, gemeinsam mit der Bevölkerung, diese planerischen Ansätze weiterzuentwickeln und eine Fokussierung für die weitere Bearbeitung dieser herauszuarbeiten.

Die Ideenwerkstätten wurden filmisch begleitet. Alle Videos der einzelnen Tage und der Abschlusspräsentation können auf der Projekthomepage www.stadtraum-gestalten.de angesehen werden.

Aktivierung und Vorbereitung

- Gemeinsames Arbeitstreffen der Planungs- und Kommunikationsbüros: Diskussion der planerischen Ansätze und Darstellung
- Erarbeitung und Abstimmung des Ablaufs der 2. Ideenwerkstatt, inkl. Aktivierung
- Pflege der Projektwebseite www.stadtraum-gestalten.de
- Abstimmung und Durchführung der Aktivierungsmaßnahmen

Tag 1, Mittwoch 3. Mai

ab 18 Uhr

»Bühne frei« Vorstellung der erarbeiteten Ideen

Die Planungsteams stellten die Ergebnisse ihrer Arbeit seit der 1. Ideenwerkstatt im März vor

Tag 2, Donnerstag 4. Mai

10 - 19 Uhr

Offenes Ideenbüro

19 Uhr

»Szenarien auf dem Prüfstand«

Die Szenarien wurden diskutiert und weiterentwickelt«

Tag 3, Freitag 5. Mai

10 bis 13 Uhr

Offenes Ideenbüro

19 Uhr

Schlusspräsentation mit Ausblick auf das weitere Vorgehen und Ausklang

Dokumentation

- Ergänzung der Projekthomepage
- Überarbeitung der Abschlusspräsentation, um die Verständlichkeit für Personen, die nicht an den Ideenwerkstätten teilgenommen haben, zu gewährleisten.

Offenes Ideenbüro

Auch bei der 2. Ideenwerkstatt gab es untertags im Rahmen des offenen Ideenbüros die Möglichkeit zum Austausch mit den Planungsbüros ansehen und direkt mit den Vertretern der Teams Meinungen austauschen und Nachfragen klären.

Interessierte konnten sich dort die planerischen Ansätze der Planungsbüros ansehen und direkt mit den Vertretern der Teams Meinungen austauschen und Nachfragen klären.

Viele waren auch neugierig auf die Ideen und Beiträge der 1. Ideenwerkstatt. Diese lagen in Mappen entsprechend der geclusterten Themen übersichtlich zusammengefasst bereit.



Interessensgruppen und Fachakteure

Zur 2. Ideenwerkstatt haben die Interessensgruppen sowie Fachakteure der 1. Ideenwerkstatt (vgl. S. 18-19) wieder ihre Teilnahme angekündigt und gezielt Termine im offenen Ideenbüro vereinbart. Viele haben außerdem die aktive Teilnahme an den Abendveranstaltungen genutzt, um die Planungsansätze kennenzulernen und in Austausch zu kommen.

Diesesmal nahmen die Gruppen die Entwürfe der Planungsteams genauer unter die Lupe. Es wurde konkret besprochen, welche Anliegen aus der 1. Ideenwerkstatt aufgenommen oder warum auch manche Ideen verworfen wurden.

U. a. folgende Entscheidungs- und Aufgabenträger gaben den Fachplanern eine erste Einschätzung zur Machbarkeit der planerischen Ansätze:

- Deutschen Bahn AG
- Regensburger Verkehrsverbund (RVV)
- Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH (RVB)
- Busunternehmen vertreten durch die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GfN)
- Polizeipräsidium (ohne Foto).

Bei der 2. Ideenwerkstatt nahmen zudem eine Studierendengruppe der Ostbayerischen Technischen Hochschule Regensburg OTH sowie der Architekturkreis teil. Während der 1. Ideenwerkstatt entstand seitens der Planer der Wunsch den Blick sogenannter »sozialer Randgruppen« auf den Stadtraum kennenzulernen. Der Besuch bei DrugStop Drogenhilfe Regensburg e.V. ermöglichte das Kennenlernen dieser neuen Perspektive zur 2. Ideenwerkstatt.



Deutsche Bahn AG



Architekturkreis



Regensburger Verkehrsverbund (RVV)
Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH (RVB)
Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen
Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GfN)



Besuch bei DrugStop Drogenhilfe Regensburg e.V.



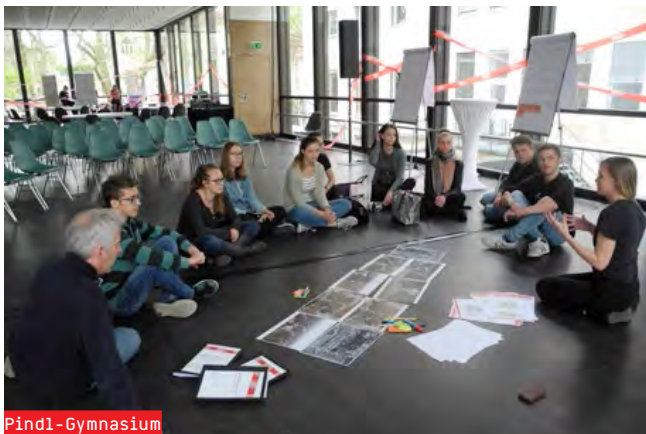
Hoteliers



Realschule am Judenstein



Seniorenbeirat



Pindl-Gymnasium



Freunde der Regensburger Altstadt e. V.



Studierendengruppe der
Ostbayerischen Technischen Hochschule Regensburg OTH

»Bühne frei« - Vorstellung der erarbeiteten Ideen

Vorstellung der planerischen Ansätze

Sechs Wochen hatten die Planungsteams zwischen beiden Ideenwerkstätten Zeit, um aus Beiträgen der 1. Ideenwerkstatt planerische Ansätze abzuleiten. Diese stellten beide Teams vor.

Im Zentrum standen dabei die Kernfragen: Wie kann der Busbahnhof neu organisiert werden? Welche Funktionen sollte ein modernes Kultur- und Kongresszentrum erfüllen? Wie könnte das in diesem Stadt- raum funktionieren? Wie kann die Qualität der öffentlichen Freiräume gestaltet und entwickelt werden?

Erstes Feedback zu den Ergebnissen

Viele Interessierte kamen und hörten sich die Präsentationen und die kurze Gegenüberstellung unterschiedlicher Lösungsvorschläge zu gleichen Zielen durch die Moderation an. Am Abend wurden die unterschiedlichen Lösungsvorschläge vorgestellt und die Besucher hatten Gelegenheit diese zu beurteilen.

Zusätzlich zur Präsentation konnten die Ansätze der Planungsteams auf anschaulichen Plakaten in Ruhe nachgelesen werden. Im Anschluss an die Abendveranstaltung nahmen hier die Vertreter der Planungs- und Kommunikationsteams direkte Rückmeldungen, Fragen und Hinweise auf.



Bürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer und Planungs- und Baureferentin Christine Schimpfermann begrüßen die Interessierten zur 2. Ideenwerkstatt.



Das Kommunikationsteam gab einen Einblick in die Auswertung der Beiträge aus der 1. Ideenwerkstatt.



Team Nord stellte eine erste Variante zur Diskussion.



Eine zweite Variante folgte von Team Süd.



Bewusst haben beide Teams unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Eine erste Gegenüberstellung der Unterschiede und Gemeinsamkeiten folgte durch das Kommunikationsteam.



Direkt im Anschluss nutzten Viele die Möglichkeit, Feedback zu dem Gehörten zu geben. Hier nahm das Kommunikationsteam Meinungen und Anregungen zum Thema Mobilität entgegen.

Plakate mit planerischen Ansätzen

Die Plakate mit den planerischen Ansätzen zeigten auch Referenzbeispiele oder Handskizzen. Sie waren thematisch gemäß der Kerninhalte Mobilität, Städtebau und RKK sowie Freiraum sortiert.

Alle Mitwirkenden und Gäste des Offenen Ideenbüros konnten auf Stellwänden direkt ihre Meinungen und zusätzlichen Anregungen einbringen. Zur Hilfestellung und besseren Übersicht standen hier die Fragen:

- Was gefällt Ihnen?
- Was fehlt Ihnen?
- Haben Sie noch Fragen?

Auch im direkten Gespräch mit den Planungs- und Kommunikationsbüros konnte ein persönliches Feedback zu den Planungsansätzen gegeben werden.



Die Plakate gaben einen Einblick in die Planungsansätze. Die Inhalte wurden diskutiert und vom Kommunikationsteam zusammengefasst.



Zu den drei Themen wurde über alle drei Tage hinweg Feedback an Stellwänden gesammelt, eine wichtige Grundlage für die weitere Bearbeitung der Entwürfe.

»Szenarien auf dem Prüfstand«

Die Abschlussveranstaltung des zweiten Tages begann mit einer Zusammenfassung des ersten Abends: einer Kurzpräsentation der planerischen Ansätze beider Teams. Das Kommunikationsteam hatte hierzu die Unterschiede der Varianten herausgearbeitet und zu Beginn vorgestellt. So konnten auch Personen, die das erste Mal bei der Ideenwerkstatt waren, in der anschließenden Diskussion ihre Meinungen und Anregungen einbringen.

Das Beratungsunternehmen ghh consult stellte anschließend die Zwischenergebnisse der Anfang 2017 beauftragten **Aktualisierung der Marktanalyse für ein RKK** vor und beteiligte sich auch an der anschließenden Diskussionsrunde.

Diese fand im Anschluss an die Präsentationen statt und wurde nach dem Fishbowl-Prinzip (siehe unten) durchgeführt. Dabei ist es möglich, mit vielen Personen über ein Thema zu diskutieren und gleichzeitig in den direkten Dialog zu treten.

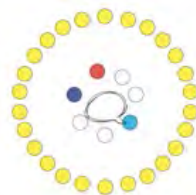
Zur Wahl stand die Diskussionsrunde zum **Thema »Mobilität«** oder zum Thema **»Freiraum und Städtebau« (inkl. RKK)**.



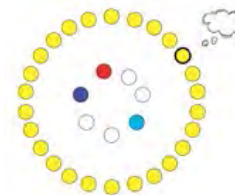
Arbeitsgruppe »Freiraum und Städtebau«



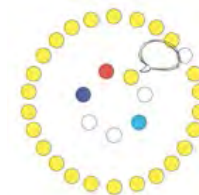
Arbeitsgruppe »Mobilität«



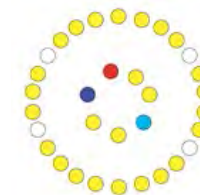
Innenkreis: Moderation und Fachplaner beginnen den Dialog.



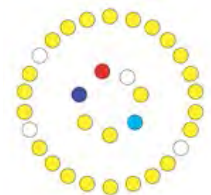
Außenkreis: Ein Zuhörer möchte einen Gedanken teilen.



Der Zuhörer nimmt auf einem leeren Stuhl Platz und steigt in das Gespräch ein.



Alle leeren Stühle stehen für Interessierte bereit.



Sobald alles besprochen wurde, wird der Stuhl für andere Interessierte freigegeben.

Abschluss und Ausblick

Am dritten und letzten Abend der 2. Ideenwerkstatt hatten zunächst die Planungsteams das Wort und stellten ihre Erkenntnisse nach den drei Tagen sowie das weitere Vorgehen vor.

Die Planer hatten sich in der Ausarbeitung jeweils auf einen der Bausteine fokussiert:

- Mobilität
- öffentlicher Raum
- Städtebau und RKK

Das Resümee der Ideenwerkstatt zeigte deutlich, dass der Anspruch, den Stadtraum als ein Ganzes zu sehen und weiterzudenken, von allen Beteiligten wahrgenommen und eingelöst wird.

Anschließend folgte eine **zusammenfassende Präsentation der planerischen Ansätze** durch die beiden Moderatoren. Sowohl der Videomitschnitt als auch die Folienpräsentation des Abschlussabends sind auf der Homepage www.stadtraum-gestalten.de einzusehen.



Verkehrsplaner
Wilhelm Pahlis



Landschaftsarchitekt
Willi Hildebrand ...



Verkehrsplanerin
Gisela Stete wurde am
Abend durch ihr Team
vertreten



Stadtplaner
Stephan Kaczmarek



Architekt & Stadtplaner
Günther Prechter



Landschaftsarchitektin
Andrea Gebhard wurde am
Abend durch ihr Team
vertreten



Architekt
Ulli Scheffler



Landschaftsarchitekt
Christian Theißen



Moderation
Andreas Paul



Architekt & Stadtplaner
Patrik Stremmer



Moderation
Anne Krämer



Stadtraum gemeinsam **gestalten**

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Zusammenführung der Ergebnisse

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Stadtraum
gemeinsam
gestalten

Varianten zur Entwicklung des Stadtraumes

Die beiden Planungsteams sind jeweils mit den Professionen Verkehrsplanung, Architektur, Stadtplanung und Landschaftsarchitektur **interdisziplinär** für diese Aufgabe aufgestellt. Sie wurden parallel beauftragt, um unterschiedliche Ideen für die komplexe Aufgabe zu erarbeiten und im Beteiligungsprozess zur Diskussion zu stellen.

In der **1. Ideenwerkstatt** verschafften sich die Planungsteams zunächst einen intensiven **Einblick in die Bandbreite der Interessen** aus der Bevölkerung und bereits **öffentlich diskutierte Ideen zu Lösungsansätzen**.

Im nächsten Schritt wurden mit dem Blick als Fachplaner **aus den eingegangenen Beiträgen mögliche Ideen** für die Bausteine Mobilität, öffentlicher Raum und RKK **entwickelt**.

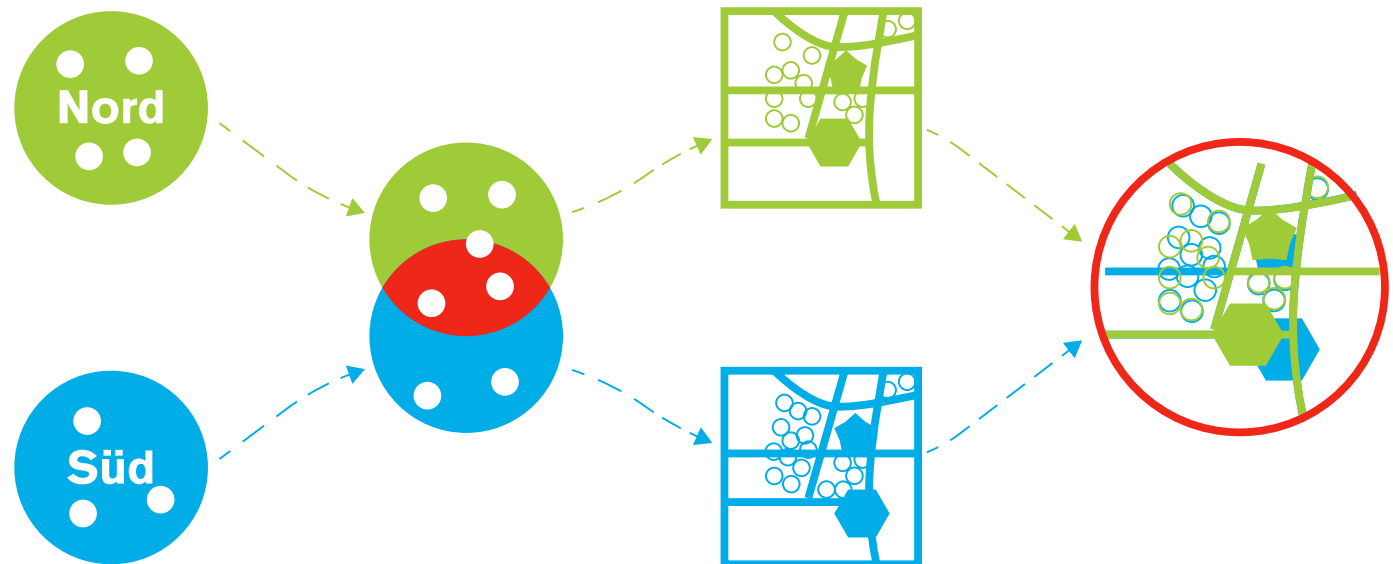
In gegenseitiger Abstimmung haben beide Planungsteams voneinander abweichende Varianten entwickelt, um möglichst viele Ideen auf ihre Machbarkeit hin überprüfen und eine große Bandbreite an geeigneten Vorschlägen zur Diskussion stellen zu können.

In der **2. Ideenwerkstatt** konnten anhand der Varianten die **Entwicklungsziele für den gesamten Stadtraum konkretisiert** werden. Die planerischen Ansätze beider Planungsteams rückten damit enger zueinander. Inhalt der vorliegenden Dokumentation sind die Ergebnisse der 2. Ideenwerkstatt. Diese werden im nächsten Schritt weiter ausgearbeitet.

Weiteres Vorgehen

Die diskutierten Planungsansätze werden gemäß der getroffenen Erkenntnisse präzisiert. Die Aussagen zu allen Projektbausteinen (Mobilität, Regensburger Kultur- und Kongresszentrum, öffentlicher Freiraum) werden in einem Plan für den gesamten Stadtraum zusammengeführt dargestellt, so dass Zusammenhänge sichtbar werden.

Für die Planungsansätze beider Planungsteams werden einheitliche grafische Darstellungen erstellt. Damit soll die Vergleichbarkeit vereinheitlicht werden.



Mobilität

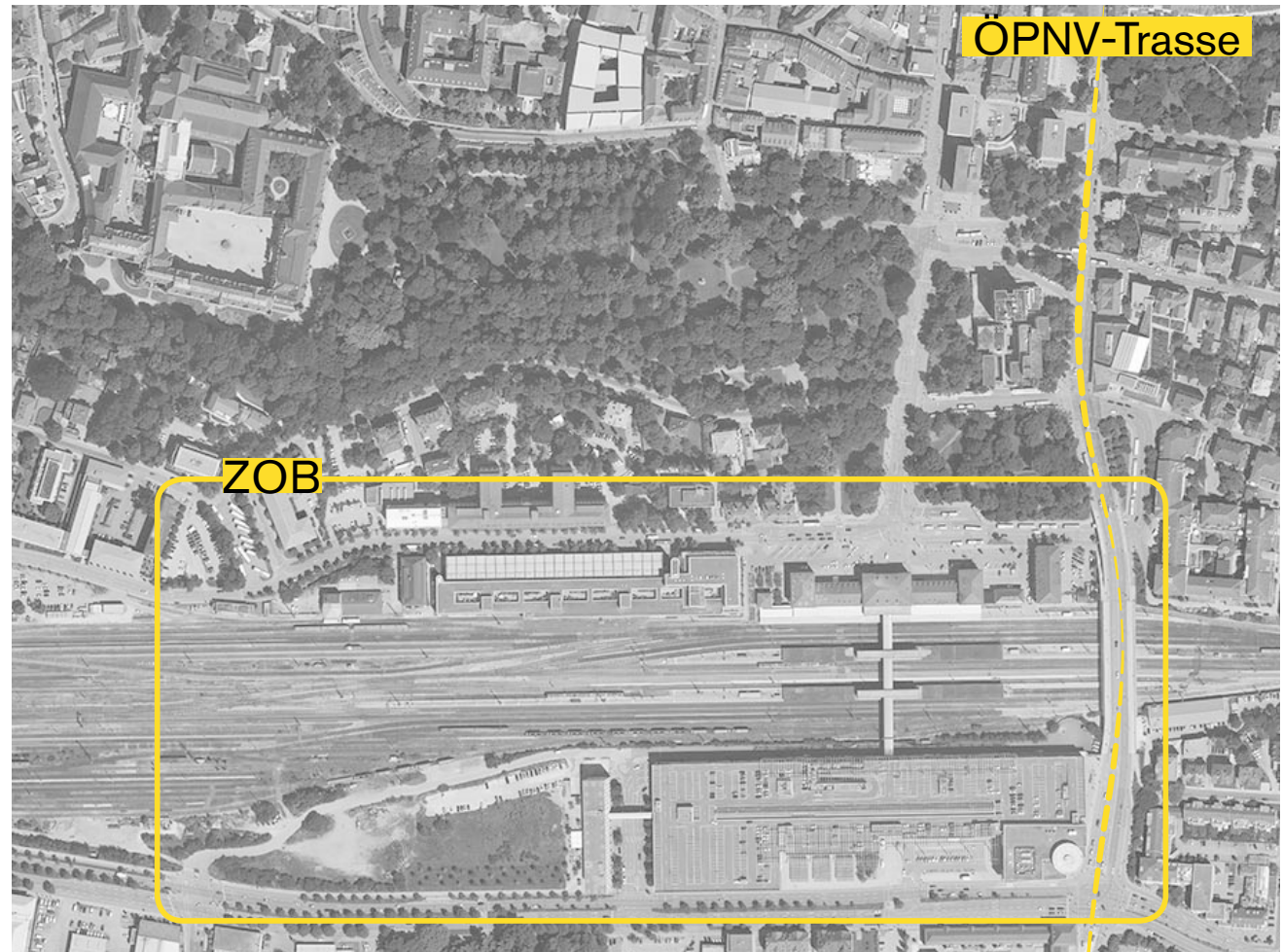
Aufgabenbausteine

Die Verkehrsströme der unterschiedlichen Mobilitätsarten (Radverkehr, Fußgänger, Autoverkehr, öffentlicher Verkehr) stehen in enger Wechselbeziehung und können nicht getrennt voneinander betrachtet und entwickelt werden. Daher werden sie in diesem Kapitel »Mobilität« gemeinsam mit den beiden Kernaufgabenbausteinen dargestellt.

Die beiden Bausteine **Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)** und **ÖPNV-Trasse für einen höherwertigen öffentlichen Personennahverkehr** sind dabei besonders eng miteinander verknüpft. Auf der Galgenbergbrücke und entlang der D.-Martin-Luther-Straße soll ein höherwertiges ÖPNV-System eingeführt werden. In einer separaten Studie werden derzeit eine Straßenbahn (Vorzug) sowie ein Bus-Rapid-System (Variante) untersucht. Die konkrete Planung (u. a. Wahl des Verkehrsmittels, Lage der Haltestellen) wird parallel durch ein weiteres Verkehrsplanungsbüro ausgearbeitet, welches aktiv in den Planungsprozess eingebunden ist. Es ist davon auszugehen, dass die Einführung des höherwertigen ÖPNV-Systems nach Fertigstellung des ZOB erfolgen kann. Das Umsteigen von Regionalbussen auf ein höherwertigen System bereits an den Stadtgrenzen ist attraktiver. Entsprechend müssen einige Regionalbusse dann nicht mehr in die Innenstadt fahren. Die Flächen des ZOB können in Folge der geringeren Haltestellenanzahl reduziert werden.

Die planerischen Ansätze beider Teams werden entsprechend in 2 Phasen dargestellt:

- **Phase 1:** vor Einführung des höherwertigen ÖPNV-Systems
- **Phase 2:** mit der Einführung des höherwertigen ÖPNV-Systems



Innerhalb der gelb markierten Fläche soll zukünftig der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) platziert werden. Ziel der Ideenstudie ist u. a. die Konkretisierung der Standortwahl.

Beiträge und Ziele

Die übersichtliche Anordnung von Haltestellen zur funktionalen Abwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs sowie des Fernbusverkehrs ist eine komplexe Aufgabe, die von zwei Verkehrsplanungsbüros bearbeitet wurde. Wichtig für deren Planungsansätze und die Standortdiskussion war es, den Blick der alltäglichen Nutzer genau kennenzulernen.

Die Beiträge zeigen eine deutliche Wechselwirkung mit dem öffentlichen Raum. Die Organisation des Verkehrs ist eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung von Freiraumqualität.

Aus den Beiträgen und der gemeinsamen Arbeit während der Ideenwerkstätten leiten sich folgende Ziele und Anforderungen ab:

Ziele

- Umstieg mit guter Orientierung, auch zwischen den Verkehrsmitteln (Bahn, Regional-/Stadtbus, Rad) ermöglichen
- Das Umsteigen kompakt und strukturiert organisieren
- Den ZOB zur Belebung des Stadtraums nutzen
- Sicherheit und Barrierefreiheit

Räumliche Anforderungen

- Lage des ZOB nördlich/nordöstlich des Hauptbahnhofes
- Reduktion des Autoverkehrs in diesem Stadtraum
- Mitdenken des Flächenrückbaus des ZOB in Phase 2



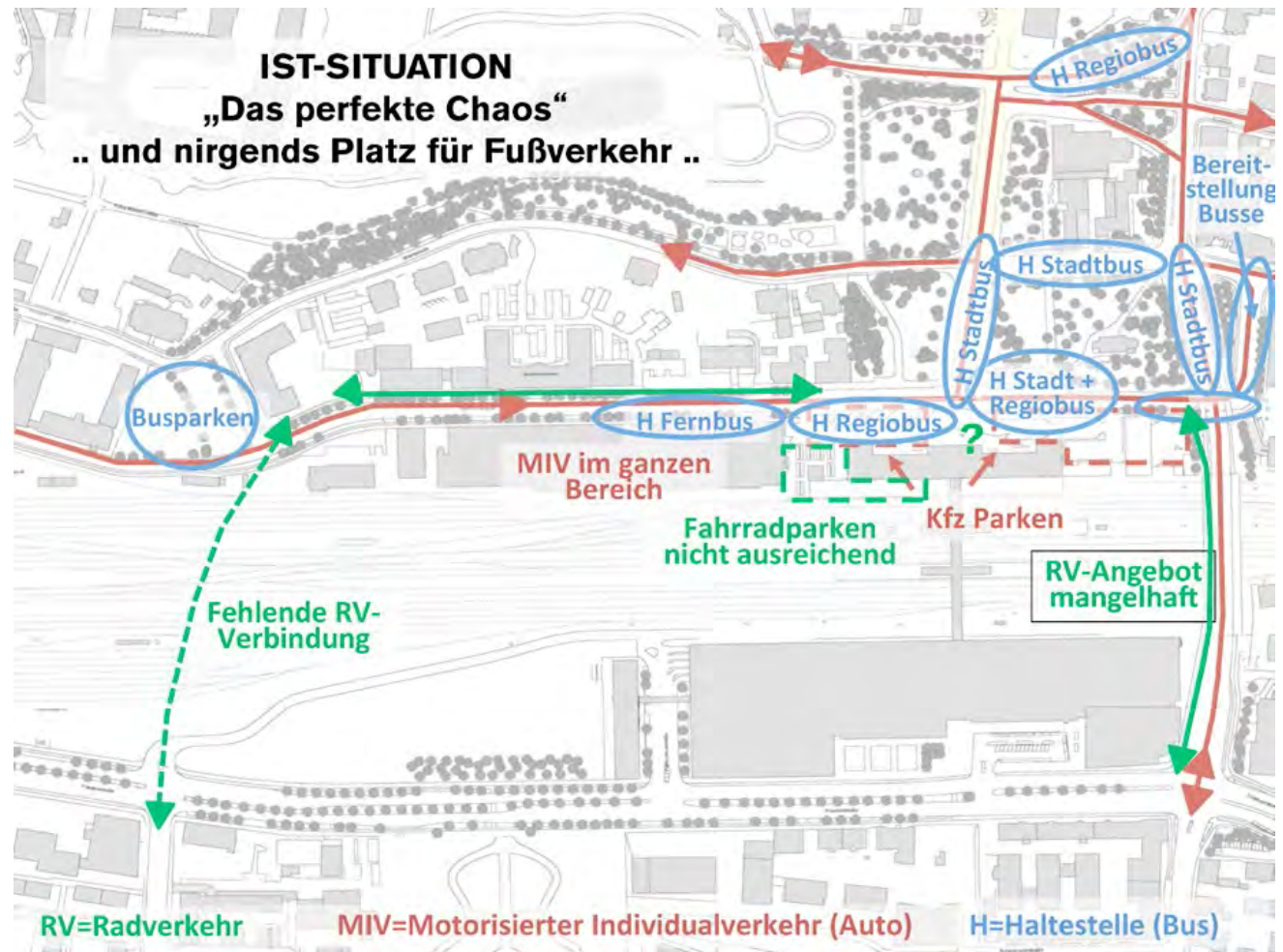
Ausgangssituation

Die Standorte für Bushaltestellen und Wartebereiche der Stadt-, Regional- und Fernbusse sind aktuell über den gesamten Stadtraum verteilt. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert auf fast allen Straßen das Bild. Für Radfahrer fehlen oftmals an entscheidenden Stellen direkte Wegeverbindungen (insb. zwischen Universität und Altstadt) sowie ausreichend Abstellmöglichkeiten in der Nähe des Bahnhofs. Wege für Fußgänger werden durch zahlreiche Kreuzungen oder großflächige Straßenräume unterbrochen. Zulieferverkehr erzeugt zusätzliche Frequenz auf dem intensiv genutzten Bahnhofsvorplatz.

Die Überlagerung der Verkehrsmittel zeigt einen deutlichen Verbesserungsbedarf auf den vielseitig genutzten Flächen auf.

Chance

Ein kompakter ZOB kann für eine Entzerrung der Verkehrssituation sorgen. Die Neuorganisation des Verkehrs in diesem Stadtraum wird als Entwicklungsschritt für die gesamte Stadt gesehen.

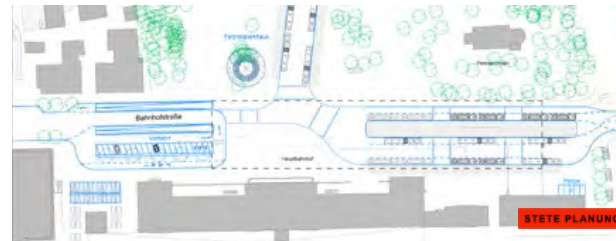
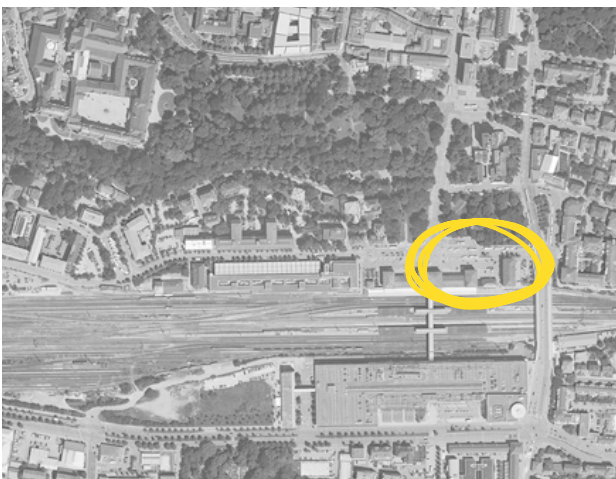


Aktuell ermöglicht die Zuordnung der Verkehrsflächen und Wegeverbindungen keine vernünftige Orientierung. Darstellung: Team Nord

Lage des ZOB

Die Klärung der Standortfrage des ZOB wird eine Schlüsselen-
scheidung für die weiteren Planungsschritte sein. Während der 2.
Ideenwerkstatt konnten die Verkehrsplaner im Dialog mit der Öff-
fentlichkeit, den Busunternehmen und Verkehrsbetrieben auf Basis
ihrer Planungsansätze eine räumliche Fokussierung für den Standort
herausarbeiten. Dabei handelt es sich um den Bereich nördlich des
Hauptbahnhofs.

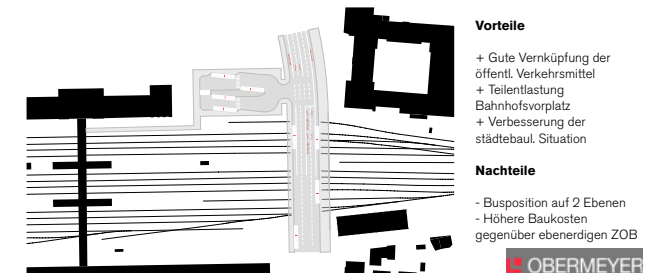
Durch Zusammenlegungen könnten Haltestellen eingespart und Um-
wege vermieden werden. Der Mehrwert ist eine bessere Orientierung
sowie mehr Raum für andere Nutzungen, wie den Fuß- und Radver-
kehr.



Team Nord: Ebenerdiger ZOB vor dem Bahnhof

Ein ebenerdiger ZOB zwischen Bahnhof und Galgenbergbrücke
organisiert die Stadt- und Regionalbusse. Auf der Galgenbergbrü-
cke werden zudem Haltestellen für Stadtbusse, auf der wichtigen
Nord-Süd-Relation, eingerichtet. So kann der ZOB im Bahnhofsvor-
feld um Haltestellen reduziert werden.
In der südlichen Maximilianstraße sind lediglich Haltestellen zum Aus-
stieg (Endstation) angeordnet. Diese sind zur Orientierung (Auffinden
abfahrender Busse) wenig relevant.
Das Multifunktionshaus, ein Neubau zwischen Bahnhof und Gal-
genbergbrücke, soll eine attraktive Verbindung der Umsteigepunkte
schaffen. Auf seinem Dach soll ein Fahrradstellplatz mit direktem
Zugang zum Radweg entstehen.

Die Zufahrt zu einer geplanten Tiefgarage unter dem Bahnhofsplatz
erfolgt von Westen. In der Nähe werden Taxisstände, Parkplätze zur Ab-
holung sowie der Zulieferverkehr angeordnet. Konfliktreiche Situati-
onen zwischen Bussen am ZOB sowie ein- und ausparkender Autos
könnten mit dieser räumlichen Anordnung zum Teil vermieden werden.



Team Süd: Bushaus

In einem Bushaus östlich des Bahnhofs, direkt an der Galgenberg-
brücke, würde der ZOB auf zwei Etagen Platz für Busse bieten. Das
Bushaus soll direkt an die Galgenbergbrücke und die Bahnhofsstraße
angeschlossen sein, um Umwege zu vermeiden.
Auch in diesem Planungsansatz werden auf der Galgenbergbrücke
Haltestellen für Stadtbusse eingerichtet.

Das Bushaus soll zugunsten der Neuorganisation des Stadtraums als
Neubau entstehen. Es ist integriert in das sogenannte »Multifunkti-
onshaus«, das weitere an diesem Standort nachgefragte Nutzungen
beherbergen soll. In Phase 2 stünde zusätzlich das Erdgeschoss für
anderweitige Nutzungen zur Verfügung.

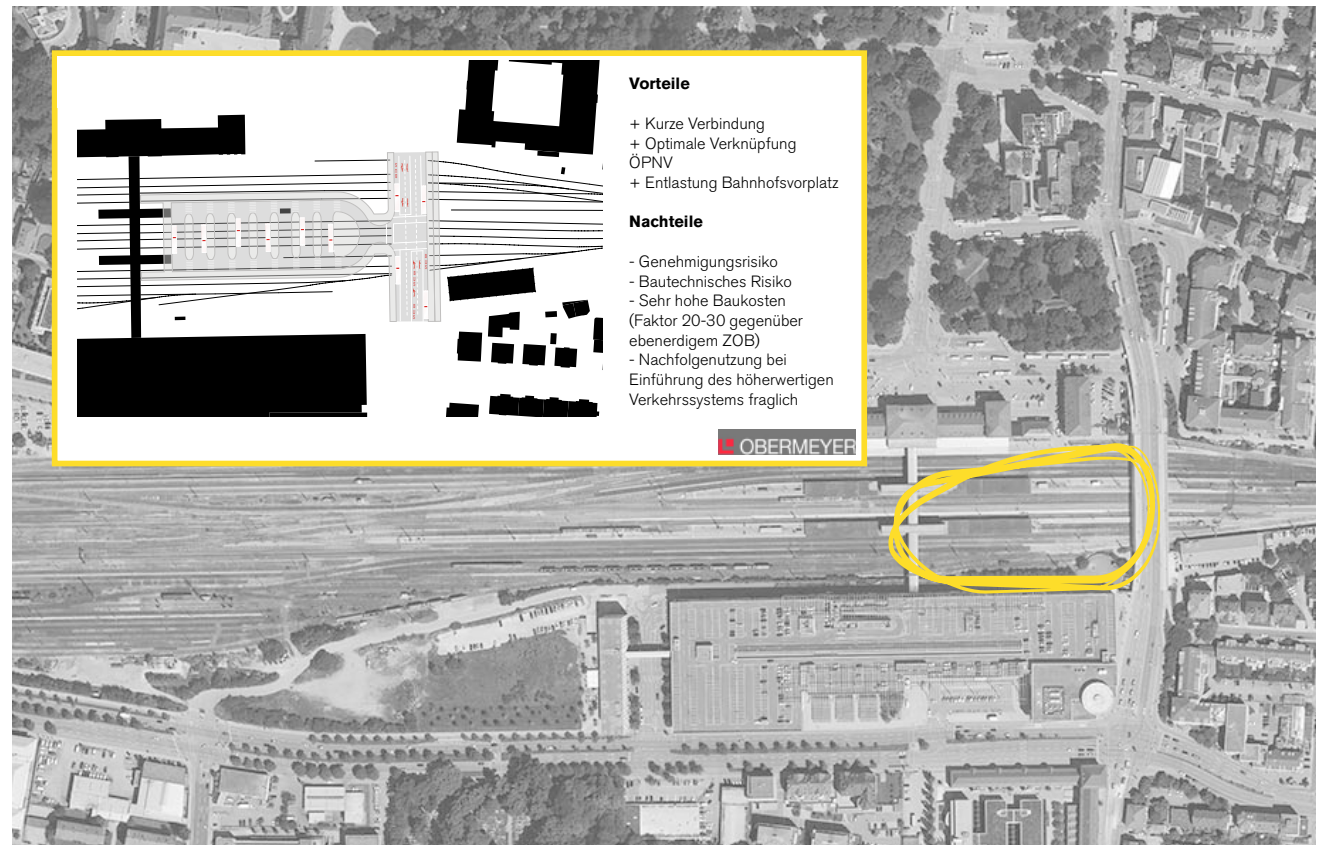
Für eine reibungslose Abwicklung des Verkehrsablaufs wäre eine
genaue Prüfung der Dimension des Bauwerks abgestimmt auf die
Bedarfe der Verkehrsführung zwingend notwendig.

Ausschluss Standort Deckel

Die Variante der Überdeckung der Bahngleise zur Schaffung neuer Flächen für einen ZOB wurde von den Verkehrsplanern des Teams Süd bewertet und mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt.

Ein **Vorteil** wären die kurzen Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln am und um den Bahnhof. Der Deckel wäre jedoch vor allem eine flächenmäßige Entlastung des Bahnhofsvorplatzes.

Allerdings zeigt die Prüfung der Überdeckung der Gleise **eine Reihe erheblicher Herausforderungen**: So ist u.a. eine Umsetzung nur möglich, wenn die Maßnahme im Rahmen umfangreicher und langjähriger Verfahren durch die Deutsche Bahn AG 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 schwer kalkulierbar. Mit Blick auf die Baukosten kann davon ausgegangen werden, dass sie um das 20- bis 30-fache höher ausfallen würden als bei der Errichtung eines ebenerdigen ZOB. 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).

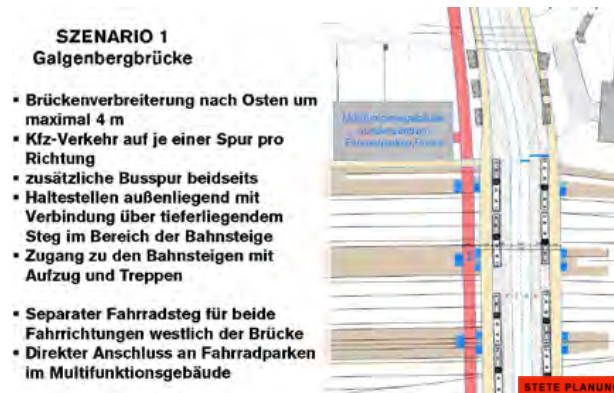


Galgenbergbrücke: Haltestellen und ÖPNV- System

Die Trasse für ein höherwertiges ÖPNV-System soll auf der Galgenbergbrücke und entlang der D.-Martin-Luther-Straße entstehen.

Die Verkehrsplaner stellten entsprechend der parallel laufenden Studie zum höherwertigen ÖPNV-System ihre Ansätze in beiden Phasen - vor und nach Einführung - dar. Wesentlich ist, dass nach der Einführung des höherwertigen ÖPNV-Systems die Zahl der Haltestellen und folglich die Flächen des ZOB reduziert werden können.

Die Eingriffe in den Baumbestand entlang der D.-Martin-Luther-Straße können durch die Reduzierung des Autoverkehrs und entsprechend geringerem Platzbedarf in diesem Stadtraum minimiert werden.



Team Nord: Phase 1

Solange das höherwertige ÖPNV-System noch nicht umgesetzt ist, könnte bereits ein Teil der Haltestellen für den Stadtbus auf der Galgenbergbrücke angelegt werden. Für eine parallele, funktionale Abwicklung von Bushalten und fließendem Autoverkehr ist eine Erweiterung des Brückenbaus vorgesehen.

Entsprechend dem Ziel, das Angebot für den Radverkehr auszubauen, sieht diese Variante einen separaten Fahrradsteg westlich der Brücke vor. Dieser würde eine attraktive und sichere Alternative zur Fahrt über die Galgenbergbrücke bieten. Im Anschluss erfolgt die Radverkehrsführung in Verlängerung des Radsteiges Richtung Innenstadt.



Team Nord: Phase 2

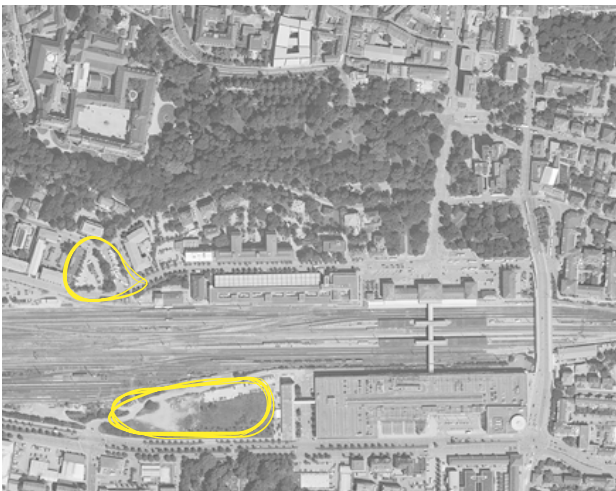
Die Trasse für ein höherwertiges ÖPNV-System könnte in den Mittelspur der erweiterten Galgenbergbrücke angeordnet werden. Der Autoverkehr wird auf den Spuren links und rechts geführt.

Die neue Lage der Bushaltestellen hätte deutliche Veränderungen der Umsteigewege zur Folge. Eine gute und konfliktfreie Umsteigebeziehung zwischen Galgenbergbrücke und ZOB ist ein wesentliches Kriterium für eine funktionsfähige Abwicklung der Verkehrsströme. Die tatsächliche Qualität ist eingehend zu prüfen.

Busparken in Bahnhof- und Friedenstraße

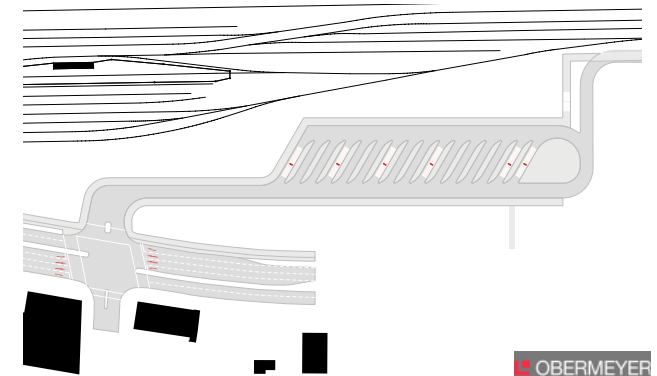
Das Ziel, mehr Freifläche zu schaffen, kann unter anderem dadurch erreicht werden, dass Busse bei längeren Halte- und Wartezeiten nicht mehr direkt am ZOB stehen. Sie können während dieser Zeiten angrenzende Flächen in der Frieden- oder möglicherweise entlang der Bahnhofstraße sowie den Parkplatz in der Fritz-Fend-Straße nutzen. Die Bushaltestellen am ZOB stehen somit den Bussen zur An- und Abfahrt zur Verfügung.

Staus und gefährliche Situationen zwischen Fußgänger und wartenden sowie an- und abfahrenden Bussen können somit verringert werden.



Team Nord

Für längere Wartezeiten sieht diese Variante Bereitstellungsflächen in der Friedenstraße und dem Parkplatz Margaretenstraße / Fritz-Fend-Straße vor.



Team Süd

Dieser Ansatz zeigt, dass Größe und Zuschnitt der brachliegenden Flächen in der Friedenstraße und Parcelsusstraße für die Abwicklung des Fernbusverkehrs und darüber hinaus für weitere Warteflächen der Regionalbuslinien genutzt werden könnten.

Das Grundstück befindet sich nicht im Eigentum der Stadt Regensburg. Für eine Umsetzung dieser Variante müsste die Stadt zunächst in Verhandlung über einen Erwerb oder die Nutzung treten.

Verkehrsberuhigung Maximilianstraße

Für die Organisation des Busverkehrs mit ZOB ist auch der Autoverkehr neu zu organisieren. Er soll im gesamten Stadtraum in einem verträglichen Maß reduziert werden, u. a. um Eingriffe in den Baumbestand reduzieren zu können und eine Stärkung des ÖPNV zu ermöglichen. Die südliche Maximilianstraße könnte in Folge der veränderten Verkehrsströme deutlich entlastet werden.

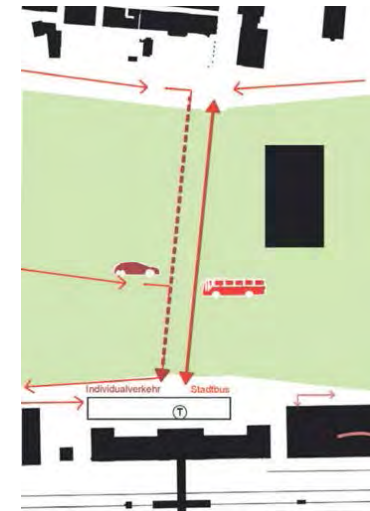
Die Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung auf die Qualität des öffentlichen Raumes werden im Kapitel öffentlicher Raum dargestellt.



Team Nord: Autoverkehr quert Maximilianstraße

In dieser Variante ist die Querung der Maximilianstraße für den Autoverkehr in Ost-West-Richtung zulässig.

Der Längsverkehr entlang der Maximilianstraße ist nur noch für Busse, Radfahrer und Fußgänger freigegeben. Damit würde sie deutlich verkehrsberuhigt.



Team Süd: rückläufige Verbindung

Die Führung des Autoverkehrs zum Hauptbahnhof sowie zum ZOB erfolgt bis zur Maximilianstraße rückläufig aus bzw. in Richtung Westen. Eine Ost-West-Querung der Maximilianstraße ist nicht möglich. Durch die Reduktion des Autoverkehrs und eine gestalterische Anpassung soll der Straßenraum weniger von Autos dominiert werden. Dieser Ansatz verfolgt die Gestaltung der Maximilianstraße in Form eines sogenannten »Shared Space«: alle Verkehrsteilnehmer nutzen den Straßenraum gleichrangig.

Das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer mit weniger Regeln benötigt vielerorts eine Eingewöhnungsphase. Die neu geschaffene Qualität kann sich danach dauerhaft etablieren.

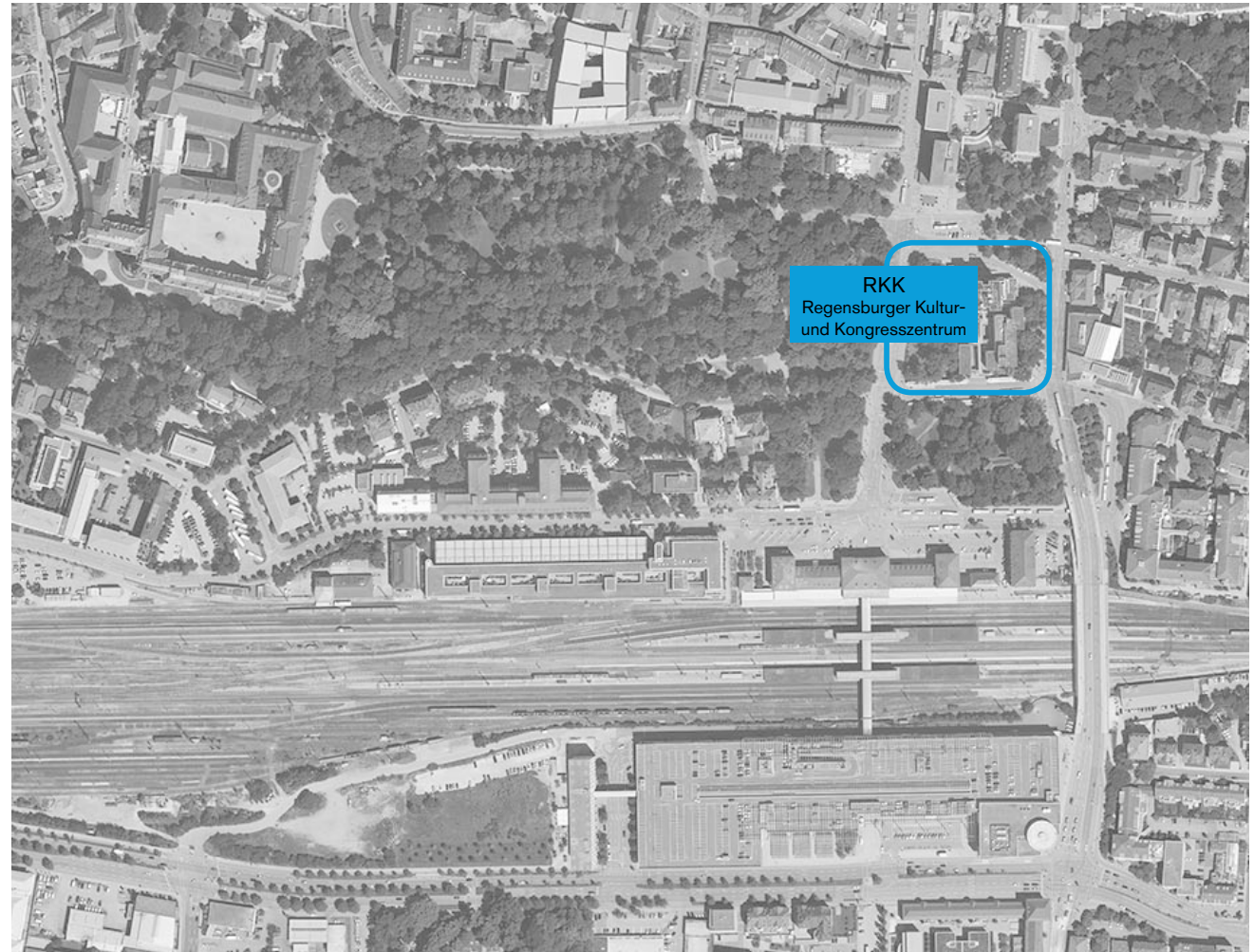
Regensburger Kultur- und Kongresszentrum (RKK)

Auf dem Kepler-Areal, gut angebunden an öffentliche Verkehrsmittel und in direkter Nähe zu Altstadt und Bahnhof, soll ein Kultur- und Kongresszentrum (RKK) entstehen.

Für die Erschließung und den Bau des RKK ist die Verlagerung des Bustreffs in der Albertstraße zwingend notwendig. Für die Umsetzung ist der Rückbau der heute vorhandenen Bestandsgebäude vorgesehen. Mit dem Bau des RKK soll eine architektonische Besonderheit geschaffen werden und eine spürbare Aufwertung des Standortes erfolgen.

Die Standortwahl erfolgte auf Grundlage einer umfangreichen Untersuchung und als Ergebnis langjähriger politischer sowie auch öffentlicher Meinungsprozesse. Zwischenergebnisse einer Marktanalyse für das Raumprogramm des RKK wurden während der 2. Ideenwerkstatt präsentiert. Die Ergebnisse flossen in die Arbeit der Planungsteams ein.

Ziel der Ideenstudie ist die Entwicklung einer städtebaulichen Lösung, mit der die Integration des Gebäudes in den Alleengürtel und den Stadtraum gelingt.



Auf dem Kepler-Areal soll das Regensburger Kultur- und Kongresszentrum (RKK) errichtet werden.

Beiträge und Ziele

Bereits seit einigen Jahren wird ein öffentlicher Diskurs zum RKK geführt. Die Anzahl der Beiträge sowie das Interesse an neuen, denkbaren Ansätzen war entsprechend groß. Einige Teilnehmer thematisierten auch die Notwendigkeit und Standortfrage. In Diskussionen zur Nutzung wurde deutlich, dass das Kulturzentrum für die Regensburger Bevölkerung Vorrang gegenüber einem Kongresszentrum haben sollte. Um dies aufzugreifen, wird das zweite »k« für Kongress hier klein geschrieben: RKK.

Die Nutzungen und die Architektur des Gebäudes sollen mit Strahlkraft in den direkt umliegenden öffentlichen Raum wirken und im Einklang zum Allengürtel stehen.

Aus den Beiträgen und der gemeinsamen Arbeit während der Ideenwerkstätten leiten sich folgende Entwicklungsziele ab:

Ziele

- Bürgernahes RKK
- Regionale Veranstaltungen
- Stadtraumverträglichkeit
- Funktionalität und Betriebswirtschaftlichkeit

Räumliche Anforderungen

- Offene Sockelzone mit Alltagsfunktionen und bürgernahen Nutzungen
- Baumbestandschonend
- Dezentrale Ausrichtung prüfen
- Charakter eines offenen, mit der Stadt vernetzten Hauses



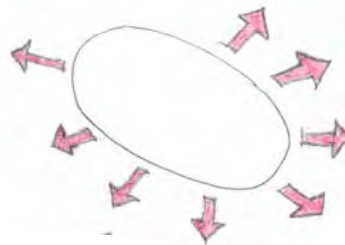
Funktionen

Das Kepler-Areal ist ein sehr urbaner Standort. Diese Lage bringt für ein Kultur- und Kongresszentrum Vorzüge wie eine gute Verkehrsanbindung, die Nähe zu Hotels und eine hohe Frequenz an Menschen mit sich. Ein Neubau an diesem Standort ist eine einmalige Gelegenheit für die Stadt Regensburg ihr Image und das Stadtbild weiterzuentwickeln.

Die Akzeptanz des Gebäudes durch die Besucher und die Bevölkerung ist entscheidend für einen erfolgreichen Betrieb. Die Architektur spielt dabei eine ebenso wichtige Rolle wie die Nutzungen.

Die Diskussionen im Zuge des Beteiligungsprozesses gingen deutlich über das Raumprogramm hinaus. Im Fokus stand die Frage, welche Anforderungen das RKK an genau diesem Standort erfüllen kann und soll. Die Skizzen zu den Funktionen und erste Aussagen zur Gestaltung geben einen Auszug zur Bandbreite der diskutierten Anforderungen (Skizzen Team Nord).

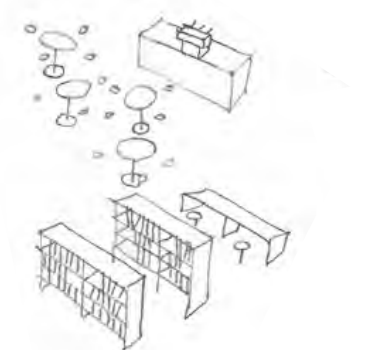
Die Architektur des RKK war nicht Inhalt dieser Ideenstudie. Sie wird erst in einem der nächsten Planungsschritte thematisiert. Um die künftige Entwicklung im öffentlichen Diskurs weiterzuführen kann beispielsweise ein Wettbewerbsprozess anvisiert werden.



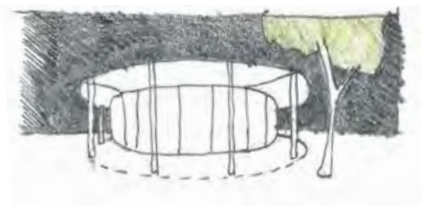
Das »Gebäude ohne Rückseite« soll sich zu allen Seiten hin orientieren und den Stadtraum beleben.



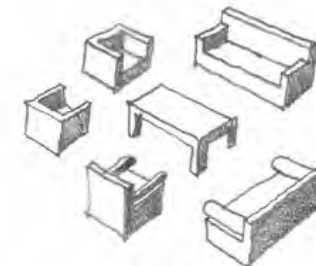
Eine Kolonnade soll **Regen- und Sonnenschutz** bieten und einen fließenden Übergang von Außen nach Innen gestalterisch aufgreifen.



Öffentliche Alltagsnutzungen wie Gastronomie, Geschäfte oder Dienstleister sollen das RKK aktiv mit dem Außenraum verbinden.



Nach Einbruch der Dunkelheit bietet ein beleuchtetes Gebäude **reale und gefühlte Sicherheit** für Wartende und Spazierende. Das RKK etabliert sich als Ankerpunkt im Stadtraum.



Informelle Treffpunkte sollen beim Warten auf den Bus einen geschützten Raum bieten.

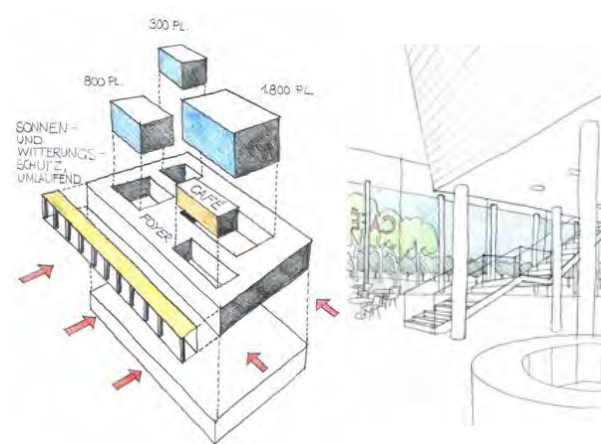
Bürgernahe RKK in attraktiver Umgebung

Damit das Gebäude auch Identifikations- und Aufenthaltsort für die Regensburger Bevölkerung wird, soll es mit der Umgebung gut vernetzt sein. Dies beginnt mit der Programmgestaltung. Mit kulturellen und regionalen Veranstaltungen ist ein Besuch auch für Einheimische interessant.

Das Gebäude soll offen und mit der Stadt vernetzt sein. Alltagsnutzungen in der Erdgeschosszone sollen es ganzjährig und zu allen Jahreszeiten beleben. Das Erdgeschoss sollte dafür öffentlich zugänglich und transparent gestaltet werden. Als Nutzungen wurden beispielsweise ein Café oder ein betreuter Aufenthaltsraum für wartende Schülerinnen und Schüler vorgeschlagen. Diese Ideen wurden von den Architekten zur 2. Ideenwerkstatt in Skizzen übersetzt. Die genaue Nutzungsmischung für eine offene Erdgeschosszone müsste zunächst geprüft werden.

Hier wurde auch diskutiert, ob ein Erhalt des aktuellen Bestandsgebäudes »Wirsinghochhaus« denkbar ist. Aktuell wird es als Studentenwohnheim genutzt. Als alternative oder teilweise Nutzung wurden kleine Wohnungen (z. B. Gästehaus der Universität) vorgeschlagen. In einem angegliederten Neubau könnte das RKK realisiert werden. Ein Mehrwert der Wohnnutzung wäre das Sicherheitsgefühl durch die Präsenz der Bewohner.

In diese Überlegungen miteinzubeziehen sind die Eigentumsverhältnisse sowie der bauliche Zustand der Gebäude. Die Bausubstanz weist Mängel auf, deren Ausmaß für eine Abwägung zwischen Neubau und Sanierung genauer zu prüfen wären.



Team Nord

Die skizzenhafte Studie zeigt die Bedarfe auf, die aktuell aus dem Raumprogramm und dem Bürgerbeteiligungsprozess an das RKK gestellt werden.

Eine Vorstellung zur Gestalt des Gebäudes zeigt die Darstellung des einsehbaren und öffentlich zugänglichen Foyers des RKK mit Blick in den öffentlichen Grünraum. Dabei handelt es sich nur um eine grobe erste Idee zur möglichen Architektur.

Die Ideenwerkstätten haben einige Neuerungen in der Diskussion zum RKK ergeben. Aussagen zur Architektur und der Programmierung des Gebäudes sind die nächsten Konkretisierungsschritte, nach der Bürgerbefragung im Herbst.



Team Süd

Auch diese Variante stellt mögliche bürgernahe Angebote in der Erdgeschosszone im zukünftigen Bauwerk schemenhaft dar.

Einen Eindruck zum Mehrwert eines offenen Gebäudes mit belebtem Erdgeschoss vermittelt die Darstellung aus der Fußgängerperspektive.

RKk mit mehreren Standorten

Das RKk soll auf dem Kepler-Areal errichtet werden. Im Dialog mit der Bevölkerung, auch im Zusammenhang mit der Standortdiskussion, entstand jedoch erstmalig die Idee, Teilnutzungen des RKk auf nahegelegene Flächen auszulagern.

Dahinter steht das Anliegen, mit einem geringeren Nutzungsdruck auf dem Kepler-Areal die Grundfläche des RKk und somit den Eingriff in den Baumbestand reduzieren zu können.

Im weiteren Verlauf wurde auch der Mehrwert dieses »dezentralen Ansatzes« für das Kongresswesen herausgearbeitet. Wird das Raumangebot auf zwei oder mehrere nahegelegene Gebäude verteilt, erhalten die Gäste innerhalb der offiziellen Tagesordnung bereits einen Eindruck von der Regensburger Altstadt.

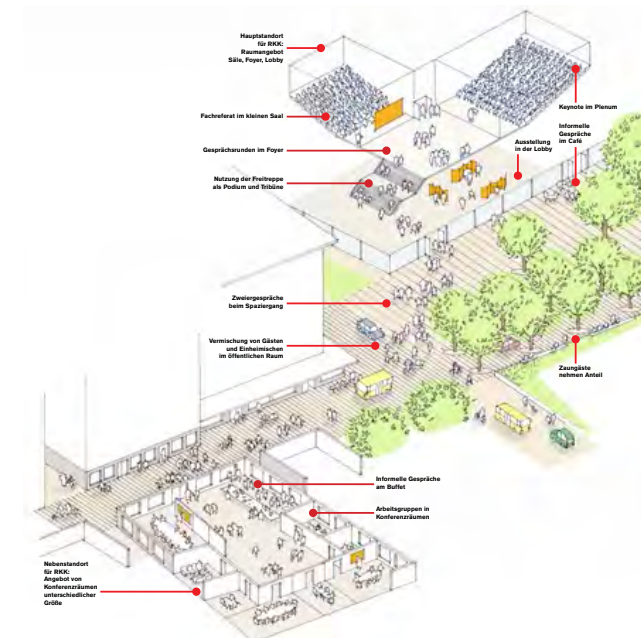
Ein Bestandsgebäude in der Maximilianstraße befindet sich im Eigentum der Stadt und wurde als mögliche Option für ein RKk mit mehreren Standorten diskutiert. Eine genauere Prüfung der auslagerbaren Flächen des RKk konnte innerhalb der Ideenstudie nicht erfolgen. Im weiteren Verlauf des Planungsverfahrens wäre dieser Ansatz zu prüfen. Das bereits anvisierte Vorhaben in der Maximilianstraße ein Hotel zu erreichen, müsste im Falle einer positiven Eignungsprüfung als dezentraler RKk-Standort neu verhandelt werden.

Die generelle Prüfung dezentraler Standorte sollte in engem Zusammenhang mit der Bedarfserhebung bürgernaher Angebote in der Sockelzone des RKk erfolgen, da diese Einfluss auf das Raumprogramm haben.



Team Nord

Durch den geringeren Raumbedarf am Hauptstandort Kepler-Areal könnte der Eingriff in den Baumbestand geringer gehalten werden.



Team Süd

Ein Folgeeffekt eines RKk mit mehreren Standorten wäre die Belebung der Maximilianstraße. Durch die Verkehrsberuhigung stünde ausreichend Aufenthalts- und Begegnungsfläche zur Verfügung.

Öffentlicher Raum

Die Neuorganisation des Verkehrs sowie die Reduzierung des Autoverkehrs wie im Kapitel »Mobilität« dargestellt, würde enorme Entwicklungsmöglichkeiten der öffentlichen Räume schaffen. Entsprechend haben die Landschaftsarchitekten und Stadtplaner die planerischen Ansätze der Verkehrsplaner in ihren Teams aufgegriffen und Möglichkeiten für die Entwicklung des öffentlichen Raumes und die Erhöhung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität erarbeitet.

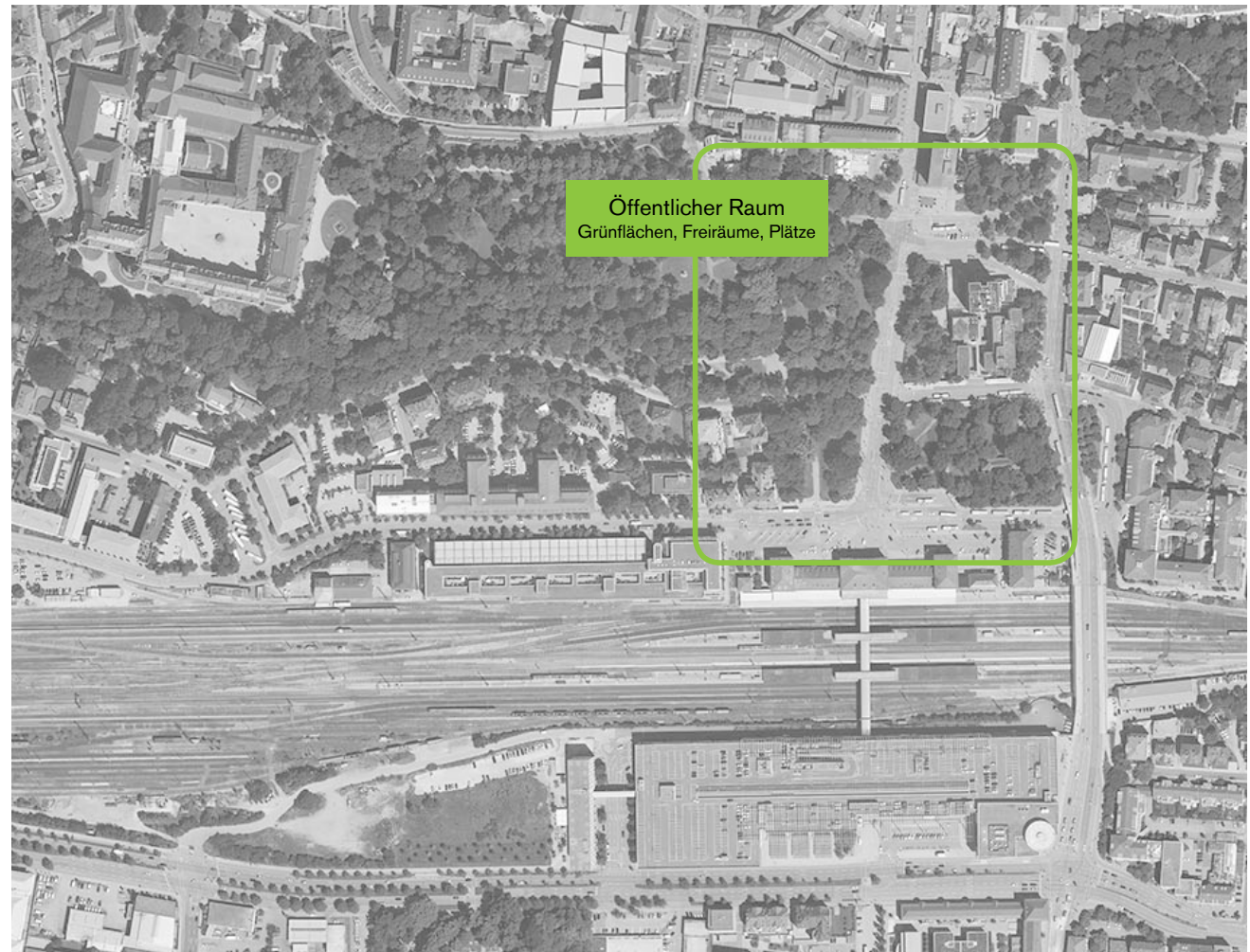
Diese Ansätze sollen neben einer höheren Aufenthaltsqualität auch der gesamtstädtischen Bedeutung des Stadtraums als

- Salon von Regensburg
- Wartesaal der Stadt
- Eingangstor

gerecht werden.

Von den Planungsteams wurden unterschiedliche Varianten entworfen, um diese im Rahmen der zweiten Ideenwerkstatt mit der Öffentlichkeit zu diskutieren.

Die folgenden Grafiken und Skizzen fassen die diskutierten Varianten zusammen.



Der öffentliche Raum umfasst den Grüngürtel, die Plätze Bahnhofsvorplatz und Ernst-Reuter-Platz sowie die Verkehrsflächen.

Beiträge und Ziele

Das Ankommen in Regensburg ist besonders. In nur wenigen Städten reicht der Blick vom Vorplatz des Hauptbahnhofes durch einen Grünraum Richtung Altstadt.

Das abgefragte Meinungsbild der Bürger beinhaltet den starken Wunsch nach Erhalt und Pflege des Grünraumes samt der dort lebenden Arten (Pflanzen und Tiere) und gleichzeitig den nach einer deutlich höheren Aufenthaltsqualität und mehr Sicherheitsgefühl. Für die Planungsteams bedeutet dies, gestalterische Eingriffe in den bestmöglichen Einklang zum Erhalt des Grünbestandes zu bringen.

Aus den Beiträgen und der gemeinsamen Arbeit während der Ideenwerkstätten leiten sich folgende Entwicklungsziele ab:

Ziele für den Stadtraum

- Hell und sicher gestalten
- Vielfältige Nutzbarkeit
- Erlebbarer Freiraum

Räumliche Anforderungen

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



Ausgangssituation

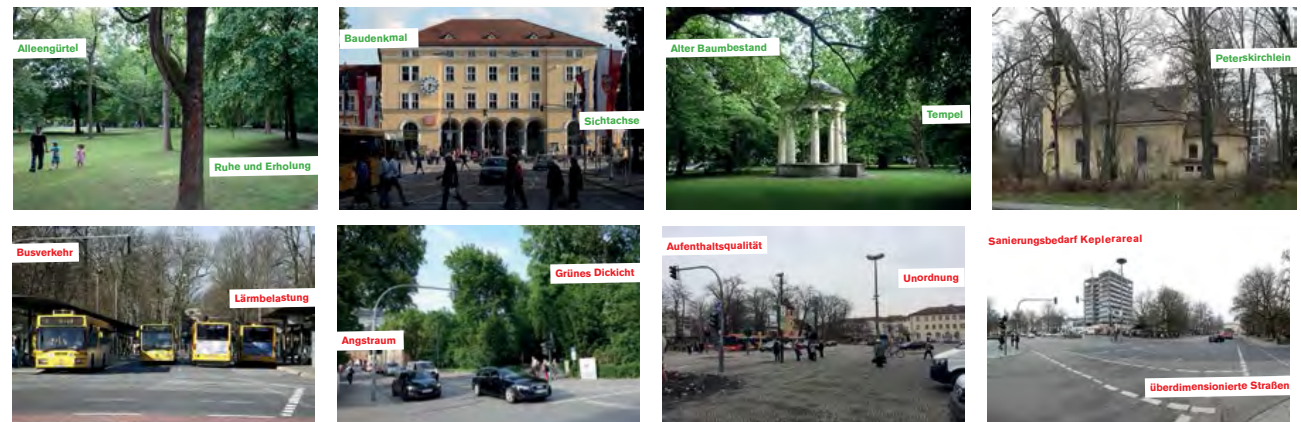
Fehlende Orientierung ist ein zentrales, bereits im Kapitel »Mobilität« benanntes Defizit, das sich auch in der Beschreibung des öffentlichen Raumes wiederfindet.

Die Orientierung fällt trotz der stark ausgeprägten Achse Maximilianstraße und des markanten Alleengürtels schwer. Ursachen sind viele Unterbrechungen der Wegverbindungen und Grünflächen sowie eine nicht der Nutzung entsprechende Gestaltung der Plätze. Fehlende Orientierung an ungestalteten Orten kann - ob begründet oder nicht - insbesondere bei jungen, älteren und ortsunkundigen Personen Angst- und Unsicherheitsgefühle erzeugen. Die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG sowie auch der abgesperrte Emmeram Park haben eine starke Trennwirkung im Stadtraum.

Chance

Den negativen Attributen stehen ebenso starke Qualitäten des Frei-raums gegenüber, die durch eine entsprechende Gestaltung hervor-gehoben werden können:

Der historische Alleengürtel erschließt die ganze Altstadt südlich der Donau mit Fuß- und Radwegen. Kleinere Bauwerke, wie das Petereskirchlein, der Obelisk und der Pavillon stehen noch unbemerkt im Grüngürtel. Bereits bestehende Sichtachsen können bei entsprechender Gestal-tung gute Orientierung bieten.

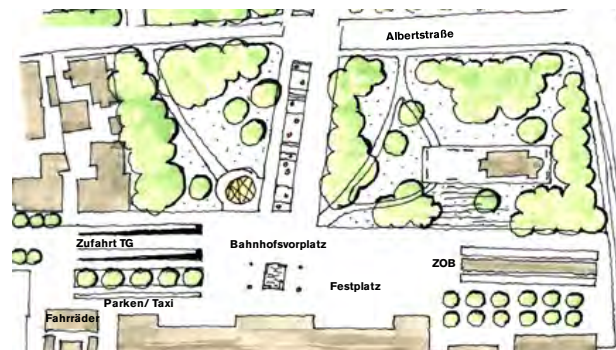
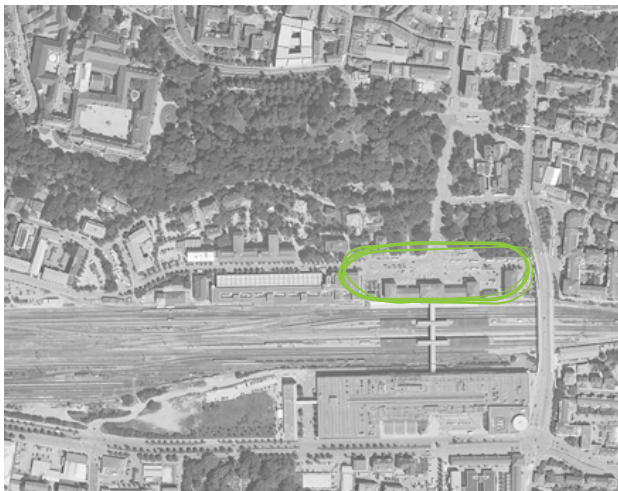


Die Freiräume im Stadtraum weisen zahlreiche Schwächen (rot) aber auch viele Qualitäten (grün) auf. Darstellung: Team Süd

Wartebereiche und Orientierung auf dem Bahnhofsvorplatz

Durch eine klare und verständliche Anordnung von Funktionen, Nutzungen und Gestaltungselementen soll die Orientierung auf dem Bahnhofsvorplatz erleichtert werden.

Die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer können durch eine Reduzierung des Autoverkehrs und eine attraktive Gestaltung gestärkt werden.



Team Nord: verständliche Anordnung der Funktionen

Der dargestellte Gestaltungsansatz baut auf die Umsetzung des ebenerdigen ZOB vor dem Bahnhof auf. Die klare Anordnung neuer Begrünungen lehnt sich an die Standorte der Haltestellen sowie der Tiefgaragenzufahrt an. Der Platz direkt vor dem Ausgang des Bahnhofs wird bewusst freigehalten. Ankommenden bietet der freie Blick Orientierung. Der nutzungsoffen gestaltete Platz könnte für Veranstaltungen wie Stadtfeste genutzt werden.

Ein sogenanntes »urbanes Band« soll den Blick Richtung Altstadt lenken.



Team Süd: klare Gestaltung

Diese Darstellung zeigt den Blick aus der Fußgängerperspektive auf die als »Shared Space« ausgestaltete Maximilianstraße Richtung Bahnhof. Auch Team Süd zeigt damit eine sehr klare Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Ein Brunnen direkt vor dem Bahnhof kann als Gegenstück zum bereits geplanten Brunnen auf dem Ernst-Reuter-Platz ausgestaltet werden.

Die Querung des Bahnhofsvorplatzes wäre durch eine niveaugleiche Gestaltung der Fläche ohne Barrieren möglich.

Verbindungsachse Maximilianstraße

Die Maximilianstraße ist die markanteste Achse im Stadtraum. Der Blick reicht vom Bahnhof bis zum südlichen Altstadteneingang. Mit der Verkehrsberuhigung der Maximilianstraße soll diese auch eine neue Aufenthaltsqualität erhalten.

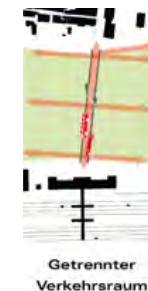
Die folgenden Varianten beider Planungsteams zeigen, wie die Maximilianstraße aussehen könnte. Durch eine kleinteiligere Zonierung der Achse würden neue Raumqualitäten geschaffen. Bislang stark separierende Elemente wie die Metallketten an den Gehwegen im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Maximilianstraße sollen zukünftig vermieden werden.



Team Nord: autofreie Straße

In dieser Variante ist eine Nutzung der Maximilianstraße nur noch durch den Bus-, Rad- und Fußverkehr zulässig.

Das »urbane Band« reduziert die Dominanz der breiten Achse und mindert die breite Schneise durch den Alleengürtel. Es lockert den breiten Straßenraum durch eine von der restlichen Verkehrsfläche abweichenden Gestaltung sowie Elemente für stadtraumbelebende Nutzungen auf. Es wird nur für die Querungen des Autoverkehrs in der Albertstraße sowie im St. Petersweg in den Kreuzungsbereichen unterbrochen.



Getrennter Verkehrsraum



Verzahnter Verkehrsraum



Gemeinschaftlicher Verkehrsraum

Team Süd: Shared Space

Für die Ausbildung als »Shared Space« (gleichwertige Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer) ist die Reduktion des Autoverkehrs eine wesentliche Voraussetzung. Mit einer Umsetzung würden der Aufenthalt und der Weg zu Fuß oder mit dem Rad deutlich sicherer und attraktiver werden.

Um das Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu begünstigen, soll die geradlinige Achse aufgelöst werden. Geschwungene Übergänge zwischen Grünraum und Straße bieten Ausweichmöglichkeiten. Unregelmäßige Neupflanzungen verhindern eine erhöhte Geschwindigkeit auf der gemeinsamen Verkehrsfläche und verbinden den Alleengürtel.

Altstadteingang am Ernst-Reuter-Platz

Die Planungsteams haben sich auf die Ausgestaltung der Funktion des Platzes als Bindeglied zwischen Stadtraum und Fußgängerzone konzentriert. Der in Planung befindliche »Römerastplatz« wurde von den Planungsteams berücksichtigt.

Beide Varianten führen die Gestaltung der verkehrsberuhigten Maximilianstraße auf dem Platz fort. Ebenfalls sehen beide Teams durch die jeweils veränderte Verkehrsführung vor, die Anzahl der Verbindungsstraßen zwischen Ernst-Reuter-Platz und D.-Martin-Luther-Straße zu reduzieren und mit Neupflanzungen die Lücke im Alleengürtel zu verringern.



Team Nord

Das letzte Element des »urbanen Bandes« befindet sich auf dem Ernst-Reuter-Platz und schafft damit die Verbindung vom Hauptbahnhof bis zum südlichen Altstadteingang.



Team Süd

Die niveaugleiche farbige Gestaltung der Maximilianstraße soll über den Ernst-Reuter-Platz hinweg auch einige Meter bis in die innerstädtische Fußgängerzone fortgeführt werden und so den Stadtraum optisch stärker mit der Innenstadt verbinden.

Belebung im RKK Umfeld

Eine Erkenntnis aus dem Beteiligungsprozess ist der Wunsch nach einem RKK, das den öffentlichen Raum ergänzt und belebt. Gelingen kann dies durch ein »Gebäude ohne Rückseite«. Durch seine Öffnung zu möglichst allen Seiten sollen die Aktivitäten im RKK in den öffentlichen Raum ausstrahlen.

Durch Nutzungen in der Sockelzone soll ein fließender Übergang zwischen Innen- und Außenräumen gelingen. Die hierdurch entstehende Belebung des Stadtraumes soll das Sicherheitsgefühl zusätzlich erhöhen.



Team Nord

Ein Café ist ein mögliches Nutzungsangebot für die Erdgeschosszone des RKK. Der kommunikative Austausch von Gästen, der Bevölkerung und unterschiedlichen Nutzergruppen soll durch solche Angebote gefördert werden.



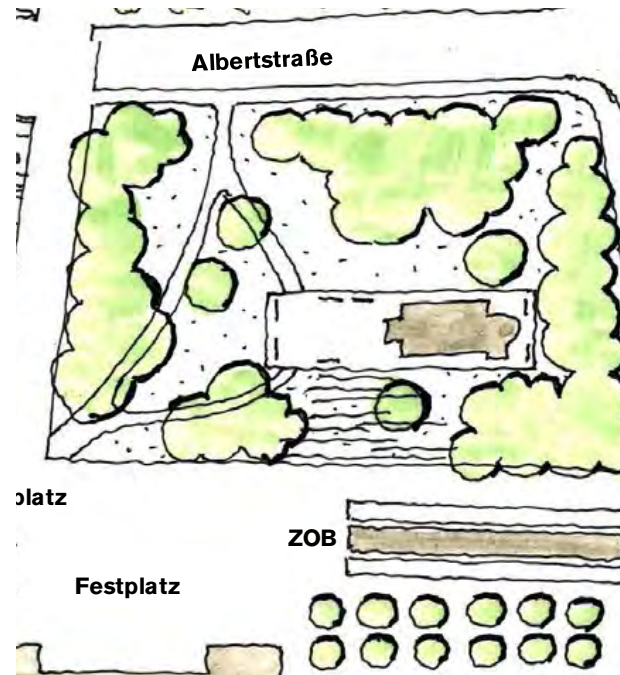
Team Süd

Dargestellt wurden Angebote explizit ohne kommerzielle Ausrichtung, wie eine Stadteibücherei oder einen Jugendtreff. Solche zentrums-nahmen, öffentlichen Orte und Angebote sind insbesondere für Jugendliche, aber auch wartende Personen von Interesse.

Wartebereiche am Peterskirchlein

Mitten im Grünraum, zwischen Albertstraße und Bahnhofsvorplatz, steht das Peterskirchlein. Die umliegende Grünraumgestaltung folgt aktuell keinem Konzept und der Pflanzenbewuchs ist dicht. Entsprechend fällt die ehemalige Friedhofskirche wenig auf.

Die beiden verschiedenen Gestaltungsvarianten resultieren aus den unterschiedlichen Lösungsansätzen hinsichtlich der Lage des ZOB.



Team Nord

Die Lage des ZOB nördlich des Bahnhofs erfordert Haltestellen mit ausreichend Wartebereichen in direkter Nähe. Für längere Wartezeiten, insbesondere in den warmen Monaten, könnten Sitzstufen zwischen dem Sakralbau und dem ZOB das Angebot in der Nähe erweitern und gleichzeitig die Wegeverbindung Richtung Altstadt aufgreifen. Der Blick über die Sitzstufen würde zusätzliche Aufmerksamkeit für das Peterskirchlein schaffen.



Team Süd

Die Wegeverbindungen würden auch in dieser Variante deutlich übersichtlicher ausformuliert werden - jedoch ohne eine markante Gestaltung des Kirchemfeldes.

Ausblick



»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



»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

Termine 2017

Die Planungsteams stellen die öffentlich erarbeiteten Ergebnisse vor.

Was?

Wann?

Wo?

Ergebnispräsentation

20. September 2017, 19 Uhr

Antoniushaus

Mühlweg 13

Regensburg

Was?

Wann?

Wie?

Bürgerbefragung

23. Oktober bis 19. November 2017

Stimmabgabe durch Rücksendung und Abgabe des Briefes oder im Internet

gemeinsam

gestalten

LEBENDIG

GRÜNLEBENS WERT

ENTWICKELN

PLANEN

AUSARBEITEN

URBAN W FREI
N

FARBIG

BUNT

TREFFEN ENTWERFEN WEITERDENKEN

ALT UND JUNG GROSS UND KLEIN SKIZZIEREN FORMEN

VERWEILEN $\approx$ ANKOMMEN

ENTSPANNEN

Werkstattprotokoll: 1. Ideenwerkstatt: 21.-23. März 2017 | 2. Ideenwerkstatt 3.-5. Mai 2017