

Mobilität

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

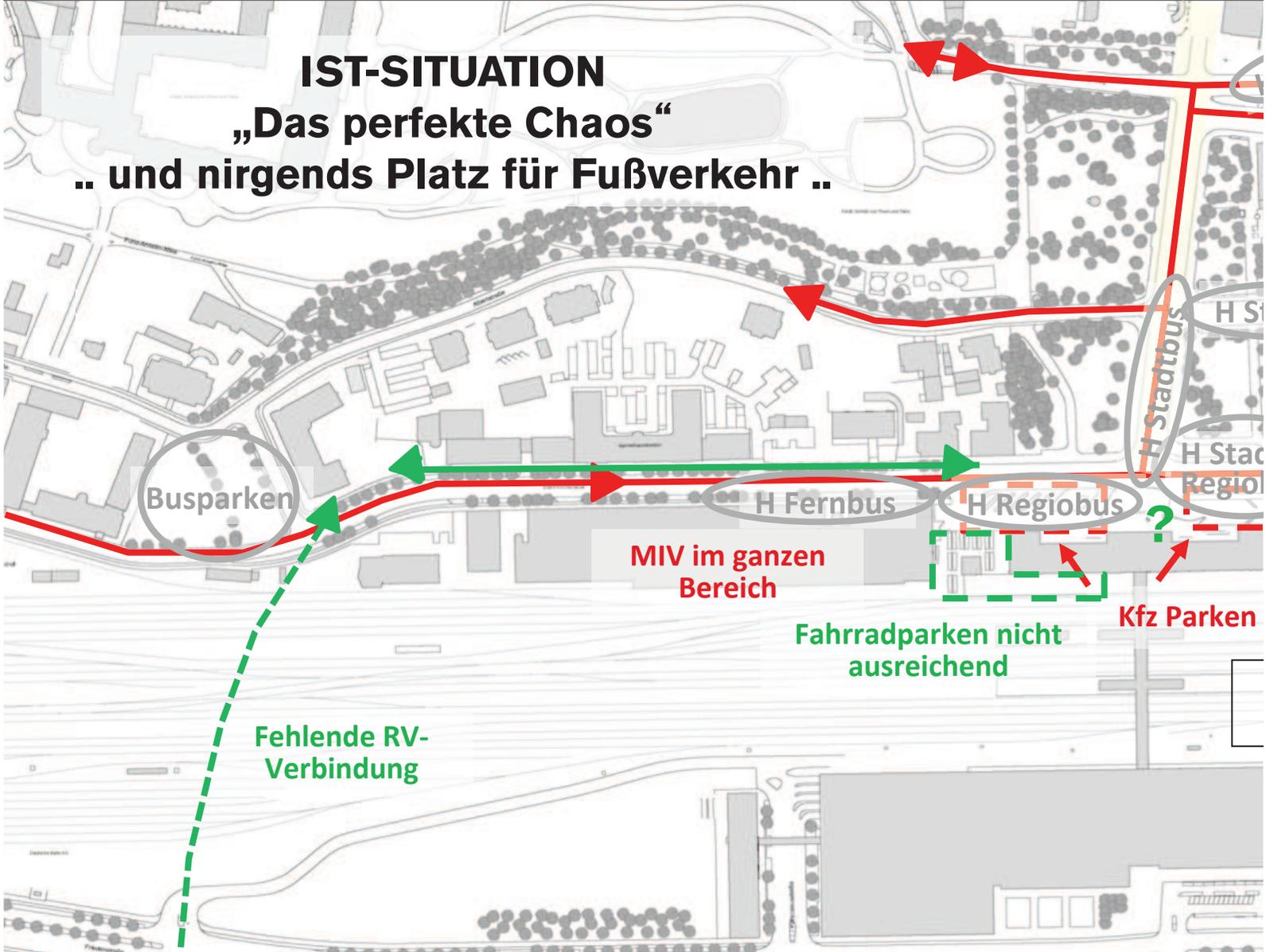
Sobald ein höherwertiges ÖPNV-System (z.B. Straßenbahn) auf der Galgenbergbrücke und der D.-Martin-Luther-Straße eingeführt ist, können Haltestellen im Bahnhofsvorfeld entfallen. Ein Teil der Regionalbusse muss dann nicht mehr in die Innenstadt fahren. Die Flächen des ZOB können in Folge reduziert werden.

Die Planungen beinhalten daher Varianten in 2 Phasen:

Phase 1: vor Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems

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

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



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

Busparken

H Fernbus

H Regiobus

H Stadtbus

H S

H Stac

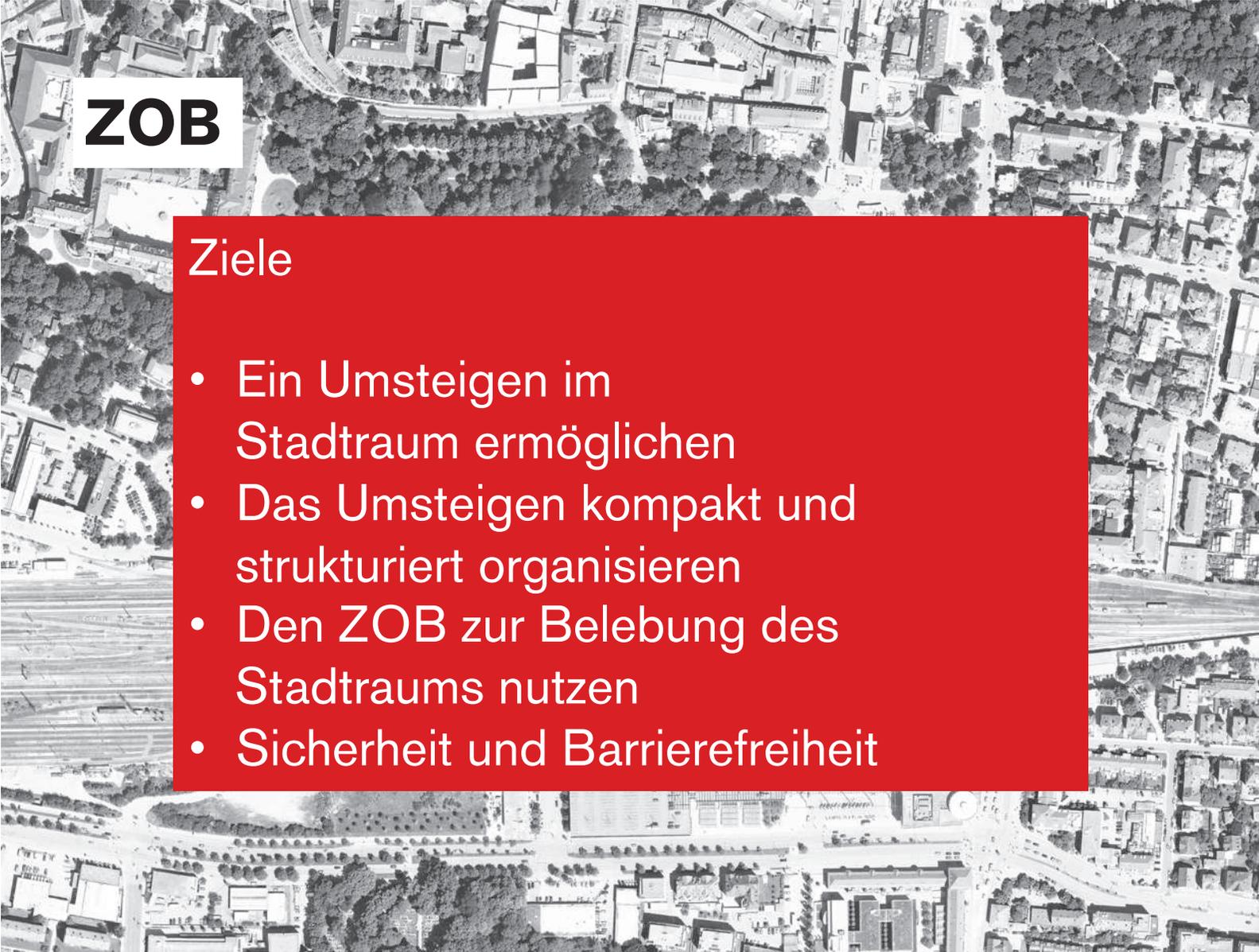
Regio

MIV im ganzen Bereich

Fahrradparken nicht ausreichend

Kfz Parken

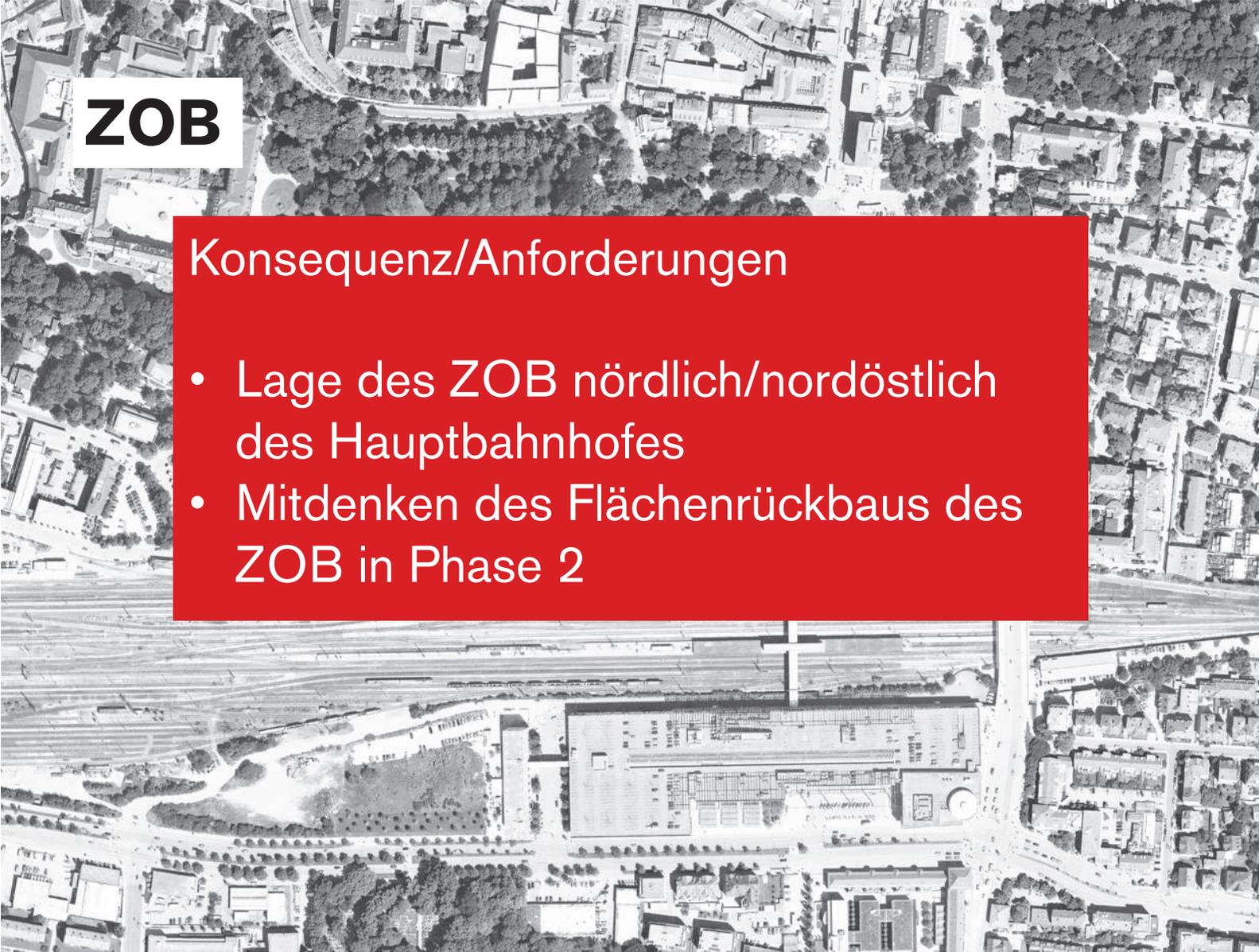
Fehlende RV-Verbindung

An aerial photograph of a city street intersection, showing buildings, trees, and a road. A red rectangular box is overlaid on the lower half of the image, containing white text. The text includes the acronym 'ZOB' in a white box at the top left, followed by the word 'Ziele' and a bulleted list of four points.

ZOB

Ziele

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



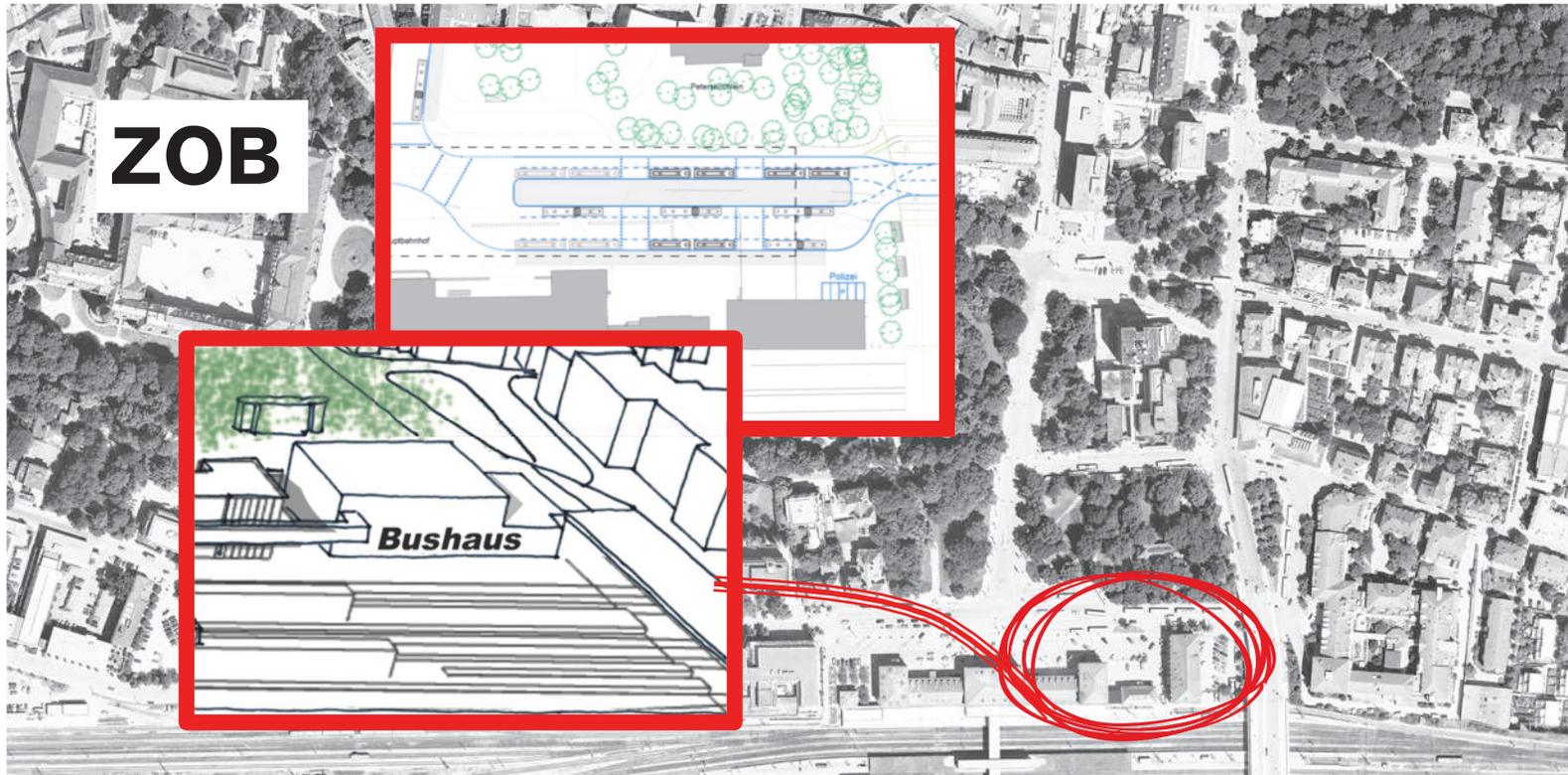
ZOB

Konsequenz/Anforderungen

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



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



Variante oben

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

Variante unten

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

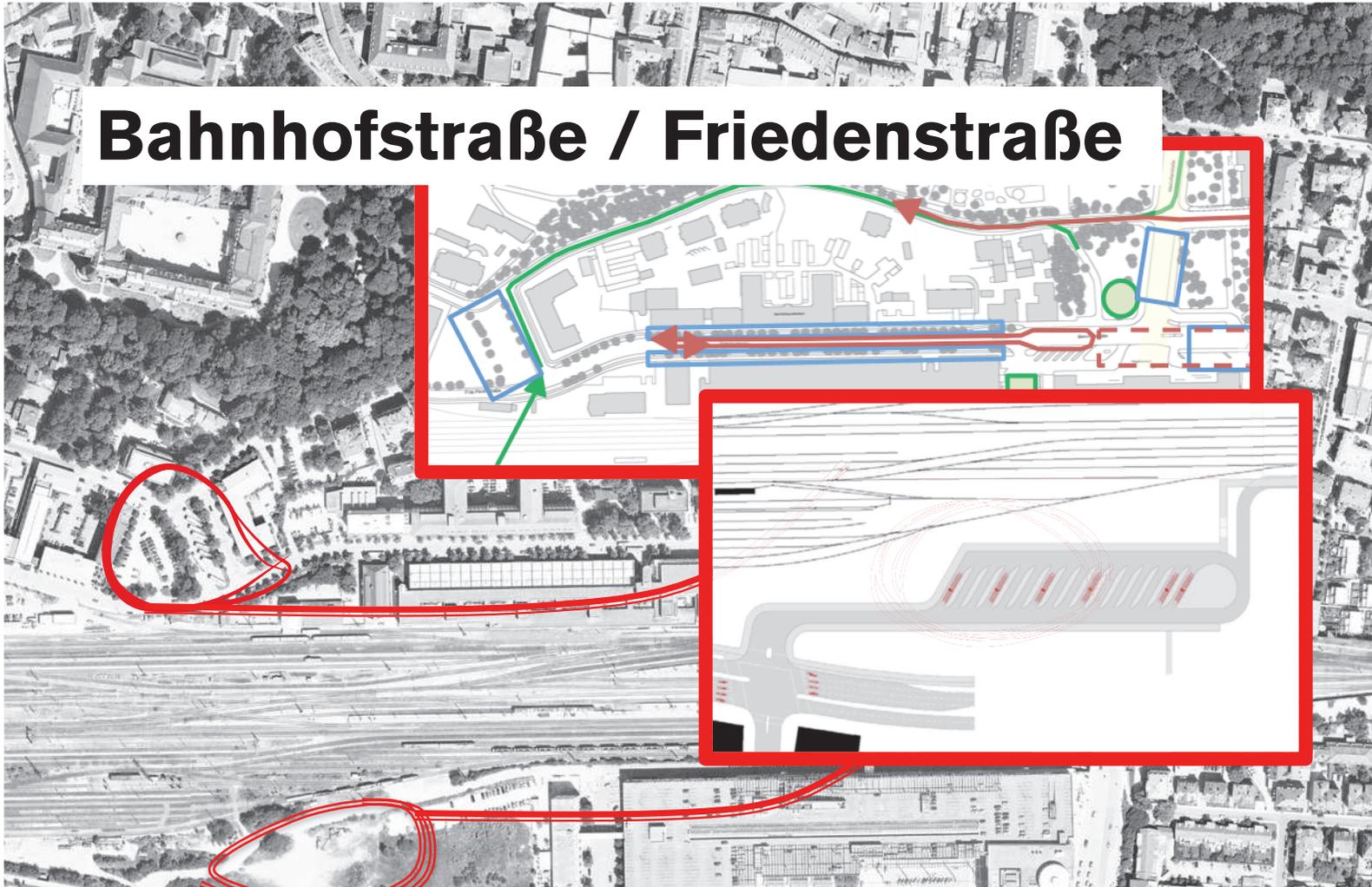
Der Deckel

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

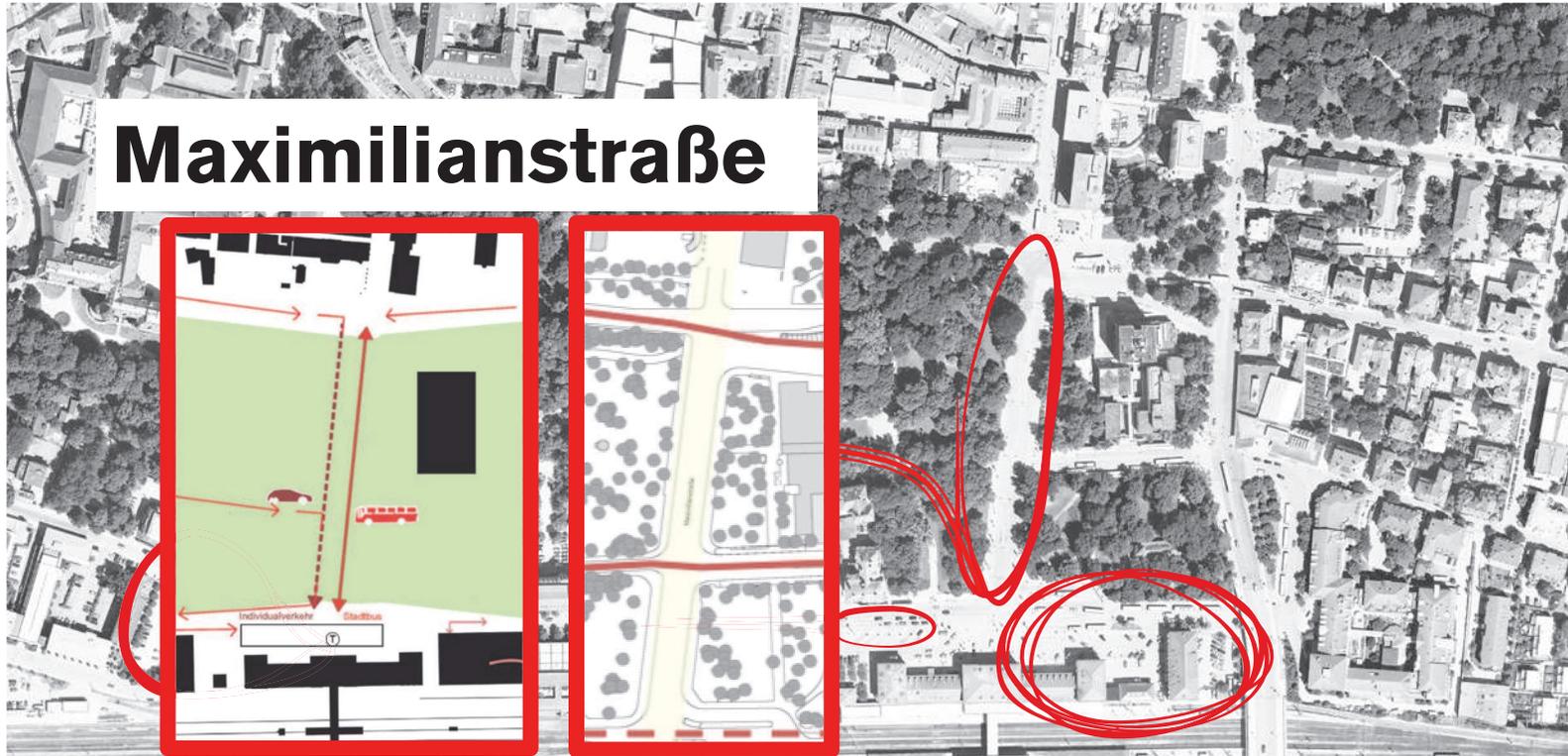
Ein **Vorteil** wären die kurzen Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln am und um den Bahnhof. Der Deckel wäre vor allem eine flächenmäßige Entlastung des Bahnhofsvorplatzes. Jedoch wirft die Prüfung der Überdeckung der Gleise **zahlreiche Fragen** auf: So ist u.a. eine Umsetzung nur möglich,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



Bahnhofstraße / Friedenstraße



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



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

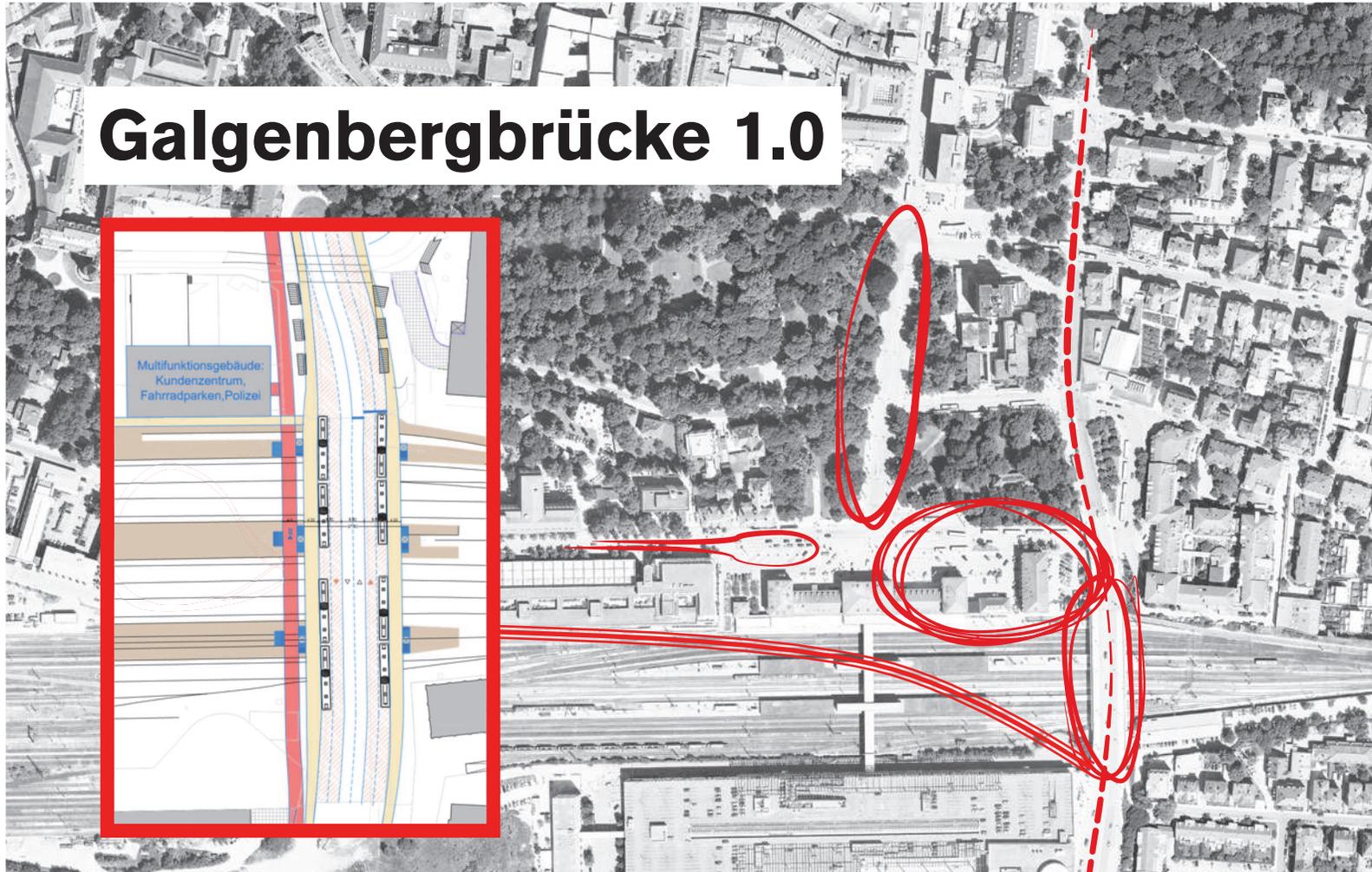
Variante Links

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

Variante Rechts

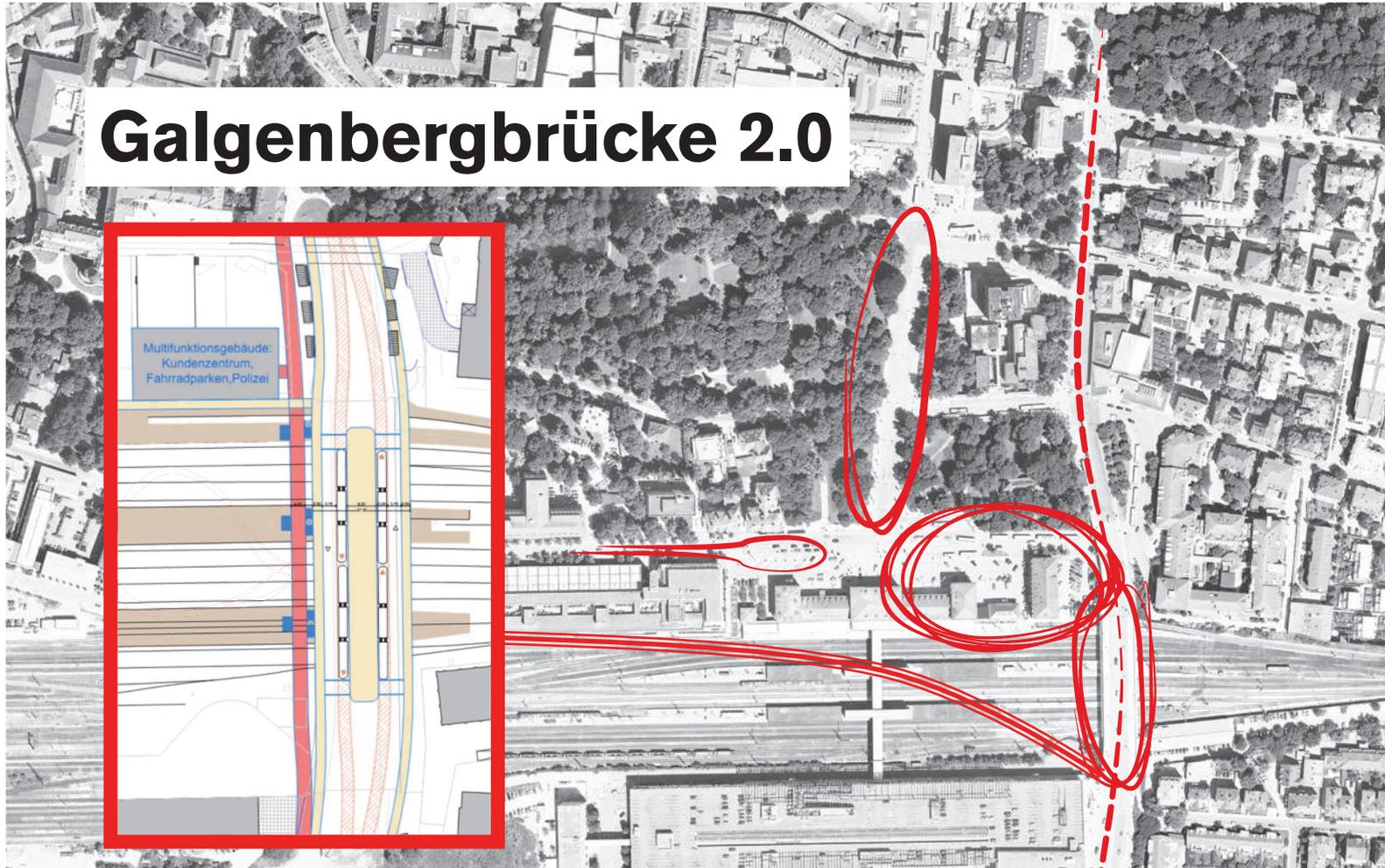
Der Autoverkehr kann weiterhin in Ost-West-Richtung funktionieren und kreuzt dabei die Maximilianstraße. Letztere selbst ist nur noch für Busse, Radfahrer und Fußgänger freigegeben.

Galgenbergbrücke 1.0



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

Galgenbergbrücke 2.0



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