



Integration von innerstädtischen Stadtbahnhaltestellen

Ideenwettbewerb mit Mehrfachbeauftragung

Städtebauerneuerungsmaßnahmen im
Bayerischen Städtebauförderungsprogramm „Innenstädte beleben“





Regensburgs Bevölkerung wächst kontinuierlich. Auf der einen Seite ist das ein Grund zur Freude, auf der anderen Seite stellt uns dieses Wachstum beispielsweise im Bereich der Mobilität vor große Herausforderungen. Schon heute stoßen die Verkehrsinfrastruktur und das bestehende Busangebot trotz hoher Taktung vielfach an ihre Kapazitätsgrenzen.

Darüber hinaus ist es unser großes Ziel, die Mobilität im städtischen Raum Regensburg vollständig klimaneutral zu gestalten. Zum Erreichen dieses Ziels wird die Stadtbahn durch ihren emissionsfreien Antrieb einen wichtigen Beitrag leisten.

Um dieses umweltfreundliche Verkehrsprojekt umzusetzen, können wir auf finanzielle Unterstützung zählen: Denn zusätzlich zu den bekannten Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fördert der Freistaat Bayern durch das Programm „Innenstädte beleben“ konkret die Suche nach zeitgemäßen und angemessenen Stadtbahnhaltestellen in der Innenstadt.

Die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs zeigen, was alles möglich ist und wie innovativ moderne Haltestellen in den Stadtraum integriert werden können.

Auch wenn bis zur Realisierung der Stadtbahn noch ein paar Jahre vergehen werden, können wir uns schon jetzt auf eine Stadtbahn freuen, die unser aller Leben leichter und lebenswerter macht.

Damit die Stadtbahn letztlich auch optisch überzeugt, lade ich alle Regensburgerinnen und Regensburger herzlich dazu ein, an der Gestaltung unserer zukünftigen Stadtbahn weiter mitzuwirken.

Ihre 

Getrud Maltz-Schwarzfischer
Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg



Foto: Bilddokumentation Stadt Regensburg

Mit dem Stadtratsentscheid vom 28. Juni 2018 nimmt die Stadt Regensburg die Planungen für ein neues Verkehrsmittel auf. Es ist eine Stadtbahn, letztlich eine Straßenbahn, die leistungsfähiger und zeitgemäßer als die in den 1960-er Jahren stillgelegte Straßenbahn sein wird. Die meisten Städte Deutschlands und anderer europäischer Länder, die eine vergleichbare Größe zu Regensburg haben, aber auch kleinere Städte, betreiben heute schon eine Straßenbahn als Rückgrat ihres öffentlichen Nahverkehrs-Netzes.

Die Stadtbahn wird dazu beitragen, die Innenstadt von Regensburg zugänglicher zu machen. Sie stärkt damit die wirtschaftliche Basis von Einzelhandel, Gastronomie, Hotellerie und trägt dazu bei, die wirtschaftliche Grundlage für den Erhalt des historischen Zentrums und des Weltkulturerbes Altstadt Regensburg und Stadtamhof zu sichern. Ihre Haltepunkte, aber auch die Integration der Trasse in die Altstadt sollen Teil einer beispielhaften Stadtgestaltung werden. Die Stadtbahnstationen verleihen dem kommenden modernen Verkehrsmittel gestalterischen Ausdruck und geben gleichzeitig Zeugnis von sensiblem Umgang mit dem Welterbe. Der Freistaat Bayern fördert mit dem Programm „Innenstädte beleben“ den Ideenwettbewerb, der die Suche nach zeitgemäßen, funktional perfekten und angemessenen Stadtbahnhaltestellen in der Innenstadt unterstützt.

Regensburg hat eine großartige bauliche Tradition. Es gelang in der Vergangenheit – und es wird in der Zukunft eine wichtige Aufgabe sein – das historische Erbe zu sichern, aber eben auch mit Leben zu füllen, denn nur so kann die ökonomische Basis für den Erhalt des Welterbes gesichert werden. Gleichzeitig ist Regensburg mit seinem Weltkulturerbe eine moderne Stadt. Unternehmen und Betriebe sowie die Hochschulen, die Universität und die OTH machen die Stadt lebendig und zukunftsfähig. Ein zeitgemäßes, umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs muss auch diesen Blick in die Zukunft gestalterisch wahrnehmbar machen. Eine moderne Gestaltung für die Haltestellen der Stadtbahn ist auch aus diesem Grunde kein Widerspruch zur Gestalt der Altstadt.

Die Suche nach einer guten Form für die Stadtbahnhaltestellen unterstützt auch den Wunsch und das Ziel, dass sich die Bürgerinnen und Bürger Regensburgs mit dem neuen Verkehrsmittel identifizieren und es sich für ihr tägliches Leben aneignen mögen.

Ihre 

Christine Schimpfermann, Planungs- und Baureferentin

Inhalt

Ausgangsposition	6
Plangebiet	7
Streckenverlauf	7
Streckenverlauf im Gebiet der Altstadt und des Weltkulturerbes	8
Altstadt Regensburg – Denkmalensemble und Weltkulturerbe	8
Baudenkmäler im Bereich der Altstadt	10
Aufgabenstellung	13
Altstadtgestaltung und Welterbe	13
Fahrzeug	13
Anforderungen an die Stationen	15
Fotografische Aufnahmen der Straßen und Plätze	18
Verfahrensablauf	20
Preisgericht und Preisgerichtsempfehlung	21
Bewertung der Beiträge	25
Erster Rang: Dömges Architekten AG, Regensburg	25
Zweiter Rang: MORPHO-LOGIC, Architekten BDA Stadtplaner, München	28
Dritter Rang: prpm Architekten + Stadtplaner GmbH, München	32
Ausblick	34

Impressum

Herausgeber:	Stadt Regensburg, Amt für Stadtbahnneubau, Regiebetrieb der Stadt Regensburg, Hemauerstraße 1, 93047 Regensburg
Redaktion:	Dr.-Ing. Jürgen Rauch, Architekt – Stadtplaner – Planer für Verkehrsinfrastruktur Helene-Weber-Allee 15, 80637 München Amt für Stadtbahnneubau, Regiebetrieb der Stadt Regensburg
Gestaltung:	punktX grafik.content.konzepte, Pielmühler Straße 5, 93138 Lappersdorf
Titelbild:	Dömges Architekten AG
Druck:	printzipia eine Marke der bonitasprint gmbh, Max-von-Laue-Straße 31, 97080 Würzburg
Auflage:	500 Exemplare

Stadt Regensburg, März 2023

Ausgangsposition

Der Stadtrat der Stadt Regensburg hat am 28. Juni 2018 beschlossen, eine Stadtbahn als neue und nachhaltige Hauptachse des öffentlichen Nahverkehrs zu planen. Im Vorfeld zu dieser Entscheidung wurden Studien angefertigt, darunter eine Machbarkeitsstudie, die unter anderem die Systementscheidung für eine schienengebundene Stadtbahn sowie eine Aussage zu Kosten und Nutzen zum Inhalt hat. Bereits im Jahr 2016 starteten Beteiligungsverfahren. Mit den vorangegangenen Verfahren wurde u. a. der Systementscheid für eine Stadtbahn argumentativ untermauert. Basierend auf dem Stadtratsbeschluss vom 28. Juni 2018 plant die Stadt Regensburg die Einführung eines Stadtbahnsystems im Stadtgebiet. Regensburg unternimmt damit ein Großprojekt, welches in Deutschland derzeit einmalig ist: den vollständigen Neuaufbau eines Straßenbahnnetzes innerhalb des bestehenden Verkehrssystems.

Das Kernnetz wurde als verbindlich beschlossen. Von diesem darf nicht abgewichen werden, es sei denn, es würde durch die Planung hinreichend begründet und die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes nicht in Frage gestellt werden. Auch die Trassenführung wurde den teilnehmenden Büros zur Kenntnis übergeben – sie war für die Entwurfsaufgabe gegeben.

Die vorliegende Mehrfachbeauftragung, durch das Preisgericht beurteilt am 18. Juli 2022, initiiert eine hohe Qualität der Stationen in der Regensburger Innenstadt. Die Stationen sollen sich in das vorhandene Stadtbild einfügen. Sie sollen zusammen mit den Fahrzeugen Identifikationsobjekte für die Stadtbahn werden und möglichst viele Menschen zur Nutzung des neuen Verkehrsmittels bewegen.

Wie zahlreiche deutsche und bayerische Städte hat Regensburg um die Jahrhundertwende des 19. zum 20. Jahrhundert, also vor etwa 120 Jahren, begonnen, eine Straßenbahn zu bauen und zu betreiben, ab 1903 erfolgte in Regensburg der elektrische Betrieb. Während die meisten deutschen Städte ihre Straßenbahn erhielten oder sogar weiter ausbauten, größere Städte auch zusätzlich U-Bahnen errichteten und betrieben, stellte Regensburg den Betrieb der Straßenbahn nach etwas mehr als 60 Jahren wieder ein. Der öffentliche Nahverkehr wurde mit Bussen gestaltet. Die Enge und Komplexität der Stadt macht den öffentlichen Verkehr nur mit Bussen zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr zunehmend schwieriger. Die Stadt mit ca. 168.500 Einwohnerinnen und Einwohnern (Quelle: Stadt Regensburg, 2022) und über 350.000 Menschen in der dicht besiedelten und wirtschaftlich erfolgreichen Stadtregion stellt sich heute anders dar als 1964, als der Straßenbahnverkehr durch Busse ersetzt worden ist. Heute pendeln über 100.000 Menschen täglich in Stadt und Verdichtungsraum, viele davon mit dem privaten Kraftfahrzeug. Eine noch höhere Zahl von Pendlern scheint kaum machbar, die erhoffte Verkehrswende hin zu wesentlich höherer ÖPNV-Nutzung scheint mit den gegebenen Kapazitäten kaum möglich zu sein.

Die Wiedereinführung einer Stadtbahn ist daher ein hervorragender Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt. Regensburg reiht sich damit in die Reihe der bayerischen Städte mit Straßenbahnsystemen ein, die sowohl im größeren Augsburg wie auch im kleineren Würzburg (ca. 127.000 Einwohnerinnen und Einwohner) erfolgreich sind.

In Deutschland haben Städte vergleichbarer Größe und Struktur, zum Beispiel Heidelberg mit rund 158.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, aber auch kleinere Städte wie Schwerin (ca. 95.000 Ew.), Nordhausen (ca. 40.560 Ew.), Halberstadt (ca. 39.000 Ew.) oder Gotha (ca. 45.000 Ew.) gut funktionierende und für das Verkehrssystem der Stadt wichtige Straßenbahnlinien. Heilbronn mit ca. 126.500 Ew. betreibt eine neue Straßenbahn seit 2001, nachdem die frühere Straßenbahn im Jahr 1955 stillgelegt wurde.

Plangebiet

Streckenverlauf

Derzeit laufen Untersuchungen und Planungen zu Strecke, Fahrzeug und Betrieb. Das Kernnetz ist dabei verbindlich festgelegt (Stadtratsbeschluss vom 28. Juni 2018).

Das rund 15 Kilometer lange Kernnetz der Stadtbahn wird in einem ersten Schritt die Haltepunkte Burgweinting, Wutzlhofen sowie das Universitätsklinikum über den zentralen Umsteigepunkt am Hauptbahnhof verbinden. Eine spätere Erweiterungsmöglichkeit in den Landkreis wird in den Planungen berücksichtigt. Zwischen Galgenbergbrücke / Hauptbahnhof und Nordgaustraße verläuft eine Stammstrecke beider geplanter Linien A (Regensburg-Wutzlhofen – Sandgasse – Nordgaustraße – Eiserne Brücke – Dachauplatz – Hauptbahnhof – Universität – Universitätsklinikum) und B (Nordgaustraße – Eiserne Brücke – Dachauplatz – Hauptbahnhof – Krankenhaus St. Josef – Landshuter Straße – Regensburg-Burgweinting). Auf dieser Stammstrecke ergeben sich durch die Fahrten beider Linien ein engerer Takt und damit eine Erhöhung der Beförderungskapazität.

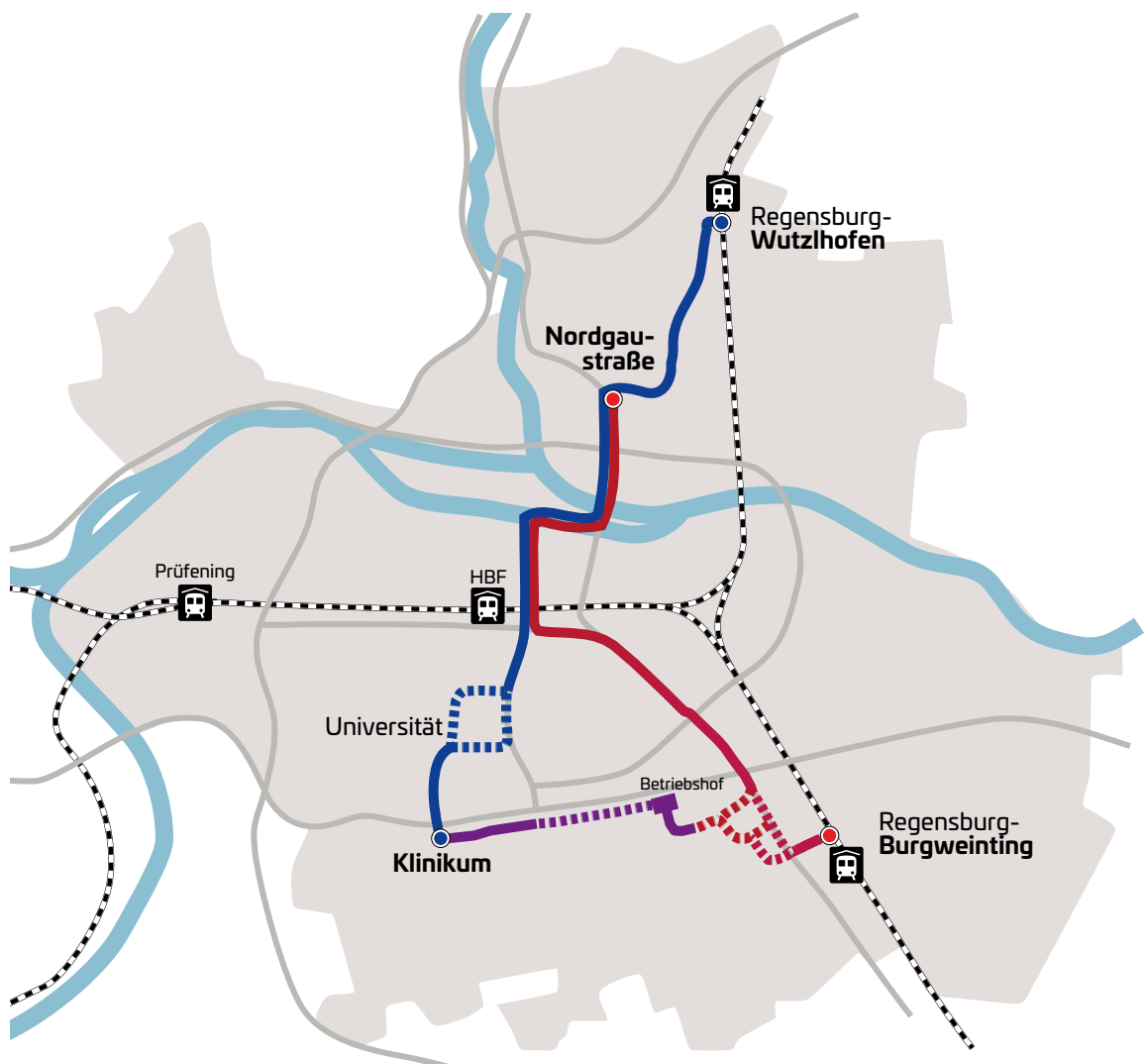


Abb. 1: Kernnetz Stadtbahn Regensburg, Quelle: Amt für Stadtbahnneubau

Streckenverlauf im Gebiet der Altstadt und des Weltkulturerbes

Die Trasse der zentralen Strecke führt in Nord-Südlicher Richtung im Bereich D.-Martin-Luther-Straße / Eiserne Brücke durch die historische Altstadt. Das Gebiet der Altstadt mit Stadtamhof wurde am 13. Juli 2006 Welterbe der UNESCO. Regensburg gehört darüber hinaus als einer von 77 Orten zum Donaulimes, der im Juli 2021 in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen worden ist.

Aufgrund der überragenden Bedeutung der Altstadt von Regensburg und der das Stadtzentrum umgebenden Randzonen ist es von großer Wichtigkeit, die Stationen der Stadtbahn so zu gestalten, dass sie sich in das städtebauliche Umfeld einfügen. Auch müssen die Trassen so gelegt, so integriert und so gestaltet werden, dass eine gute städtebauliche Wirkung und die Zugänglichkeit wie auch Passierbarkeit der Straßen und Plätze für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen gewährleistet ist. Gleichzeitig wird die Zugänglichkeit der Innenstadt durch die Stadtbahn gewährleistet und entscheidend verbessert, dies ist im Sinne des Förderprojektes „Innenstädte beleben“.

Nicht nur durch die Krise infolge der Pandemiebeschränkungen, sondern schon zuvor war es für die Geschäftswelt in der Innenstadt nicht einfach, in 1 B-Lagen war vereinzelt sogar Leerstand zu verzeichnen. Die wirtschaftlich rentable Nutzung von Häusern und Denkmälern in der Altstadt, vielfach in Privatbesitz, ist aber der beste Garant für den Erhalt der Gebäude. Ein Betreiberunternehmen eines Einkaufszentrums am Stadtrand könnte diesen Beitrag zum Leben in einer Innenstadt und dem Erhalt der historischen Gebäude nicht leisten. Die Investitionen pro qm Verkaufsfläche sind bei einem großflächigen Einzelhandel im Bereich außerhalb der Innenstädte um ein Vielfaches geringer als im Inneren der Stadt, vor allem in ihren historischen Gebäuden. Aus diesem Grunde ist die Förderung der Altstadt und ihres Wirtschaftslebens in vielfacher Hinsicht geboten.

Folgende Straßen und Plätze Regensburgs werden mit den Linien der künftigen Stadtbahn angebunden (Auflistung von Süden nach Norden): Galgenbergbrücke, *D.-Martin-Luther-Straße*, *Dachauplatz*, *Schwanenplatz*, *Adolph-Kolping-Straße*, *St.-Georgen-Platz*, *Eiserne Brücke*, *Wöhrdstraße*, *Nibelungenstraße*, *Nordgaustraße* (die kursiv geschriebenen Straßen und Plätze befinden sich im Umgriff des Weltkulturerbes).

Altstadt Regensburg – Denkmalensemble und Weltkulturerbe: Geschichte der Stadt Regensburg unter besonderer Berücksichtigung der Altstadt

Regensburg, Hauptstadt des bayerischen Regierungsbezirks Oberpfalz, ist kreisfreie Stadt und mit 168.466 Einwohnerinnen und Einwohnern (Regensburg in Zahlen, 2022) die viertgrößte Stadt Bayerns. Regensburg war in der Geschichte in einer sehr viel wichtigeren Stellung in Deutschland als ihr heutiger Rang – gezählt nach Einwohnern – es vermuten ließe. Regensburg und seine Umgebung zeigen älteste Siedlungsspuren aus der Zeit um 5000 vor Christi Geburt, keltische Gräber datieren aus der Zeit um 400 v. Chr.



Altstadt Regensburg und Steinerne Brücke, Foto: Bilddokumentation Stadt Regensburg

Um 179 n. Chr. erfolgte der Bau eines römischen Heerlagers bzw. Legionslagers mit dem Namen „Castra Regina“ an der geographisch nördlichsten Stelle des Verlaufes der Donau, genauer an der Stelle der heutigen Altstadt. Teile des Lagers und die Mauer um das Lager sind Steinbauten, die Mauer um das Lager ist heute noch gut zu erkennen.

Ab dem 5. nachchristlichen Jahrhundert wird die militärische Position aufgegeben – fortan besteht eine mauerbewehrte Zivilsiedlung auf dem Gelände des Militärlagers. Im frühen Mittelalter war Regensburg, damals „Ratisbona“ genannt, in den Jahren 500 bis 788 Hauptsitz der Herzöge der Bajuwaren. Regensburg ist zugleich eines der ältesten Bistümer Deutschlands. Im Jahre 739 wird es von Bonifatius dem Kanonischen Recht und somit fortan dem Bischof von Rom (also dem Papst) unterstellt. Um 1050 war Regensburg mit circa 40.000 Einwohnern die größte Stadt des Reiches.

Am 10. November 1245 verleiht Kaiser Friedrich II. der Stadt Regensburg das Recht zur Selbstverwaltung. In der Folge entwickelt sich ein reiches Bürgertum mit einem Patriziat, bestehend aus den Oberhäuptern von etwa 50 bis 60 Familien. Davon zeugen noch heute Geschlechtertürme in der Altstadt. Bis 1259 ist Regensburg Residenzort der Herzöge von Wittelsbach. An den Rändern der damaligen Stadt und heutigen Altstadt entstehen die Klöster und Kirchen der Predigerorden und Bettelordenskirchen, die Dominikanerkirche St. Blasius sowie die Kirche des Minoritenordens, die unmittelbar neben der geplanten Stadtbahntrasse steht.

Um 1273 beginnt der Dombau. 1496 entsteht die Siedlung „Am Hof“. Diese – Stadthof – wurde bayerische Landstadt, während Regensburg selbst, 1486 bis 1496 beim Herzogtum Bayern, wieder Reichstadt wurde. 1542 wird die Reichstadt Regensburg protestantisch, bleibt aber katholischer Bischofssitz.

1663 bis 1806 war Regensburg Ort des Immerwährenden Reichstags. Am 1. August 1806 fand der letzte Reichstag in Regensburg statt. Am 22. Mai 1810 kam das Fürstentum Regensburg an das Königreich Bayern. 1859 erfolgte der Anschluss Regensburgs an das Eisenbahnnetz.

Im Zuge der Modernisierung, während der Amtszeit des Bürgermeisters von Stobäus 1868 – 1903, erfolgte der Abriss der mittelalterlichen Stadtbefestigungsanlagen. Es entstanden neue Straßen wie die D.-Martin-Luther-Straße und die Reichsstraße.

Ein Elektrizitätswerk, 1900 in Betrieb genommen, war die Voraussetzung für den Betrieb der schon länger geplanten Straßenbahnlinie von Regensburg im Jahr 1903. Die Straßenbahn, mit 14 Motorwagen, Meterspur und 6-Minuten-Takt in der Spitzenzeit hatte zu Beginn des Zweiten Weltkrieges eine Streckenlänge von 12,3 Kilometern, nach dem Kriege noch ein Netz von 10,4 Kilometern. Der Betrieb der Straßenbahn wurde zum 1. August 1964 eingestellt.

Die Regensburger Altstadt wurde im Zweiten Weltkrieg kaum beschädigt. Der historische Stadtkern mit engen Gassen, zahlreichen Patrizierhäusern und Kapellen, Kirchen und Klöstern aus allen Kunstepochen des Mittelalters konnte, auch unter Berücksichtigung der nach 1955 beginnenden und von der Bevölkerung mitgetragenen Stadtsanierungsmaßnahmen, trotz einiger Verluste weitestgehend erhalten werden. Damit ist der Stadtkern mit einem Bestand von über 1.000 geschützten Denkmälern heute die größte mittelalterliche Altstadt Deutschlands. In der Altstadt findet sich in die größte Anzahl von Geschlechtertürmen nördlich der Alpen.

Der Erhalt der Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg war jedoch nicht selbstverständlich. Das Bayerische Denkmalschutzgesetz trat erst 1973 in Kraft. Es wurde aber schon 1967 erkannt, dass für die Altstadt die Gefahr bestand, dauerhaft durch die Anforderungen des Straßenverkehrs und der neuen Wohnstandards beschädigt zu werden.

Am 13. Juli 2006 wurde die Regensburger Altstadt mitsamt Stadtamhof von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannt.

Mit den Eingemeindungen in den Jahren von 1971 bis 1983, begonnen mit der Gemeindegebietsreform von 1971, mit dem Bau des Osthafens 1960, der Grundsteinlegung zur Universität 1965, dem Beginn der Lehre im Jahre 1970, mit der Gründung und dem Aufbau der Fachhochschule, heute OTH, waren die Voraussetzungen für eine dynamische Entwicklung geschaffen. Regensburg siedelte große Industriebetriebe an. Somit ist nachzuvollziehen, dass sich Regensburg zu einer Stadt mit großen Wachstumsraten entwickelte.

Regensburg zählt heute mit Umland ca. 350.000 Menschen, die im Verdichtungsraum leben und arbeiten. Mit etwa 168.500 Einwohnern nimmt die Stadt Rang 4 der Städte in Bayern ein. Von über 100.000 Menschen, die in Stadt und Verdichtungsraum pendeln, sind 80.000 Ein- und 20.000 Auspendler.

Baudenkmäler im Bereich der Altstadt

Zusammenstellung der Liste: Auswahl der im Trassenbereich relevanten Denkmäler durch das Amt für Stadtbahnneubau, Regiebetrieb der Stadt Regensburg, auf der Grundlage der Denkmalliste der Stadt Regensburg, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

D-3-62-000-1058 Schwanenplatz 1. Wohnhaus, dreigeschossiges und traufständiges Satteldachhaus mit Loggia und figürlicher Bauplastik, frühgotisch, Anfang 14. Jh., um 1700 aufgestockt.

- D-3-62-000-1059** **Schwanenplatz 3.** Gasthaus „Goldener Ochs“, dreigeschossiges und giebelständiges Satteldachhaus mit Treppengiebel und turmartigem Kernbau, frühgotisch, 13. Jh., Mitte 19. Jh. aufgestockt.
- D-3-62-000-1060** **Schwanenplatz 4.** Wohnhaus, dreigeschossiger und traufständiger Satteldachbau mit frühgotischem Keller der 2. Hälfte 13. Jh., heutige Gestalt von 1865 aus der Zusammenfassung zweier Häuser.
- D-3-62-000-383** **Erhardigasse 1; Erhardigasse.** Büro- und Wohngebäude, dreigeschossiges und traufständiges Satteldachhaus mit Treppengiebel, im Kern spätgotisch, durchgreifende Umbauten 1889 und 1954, dabei als Westteil in den Neubau des Kolpinghauses (1953/55) einbezogen; Reststück der Römermauer von der Nordost-Ecke des ehemaligen Kastells in der Ostwand des Kellers, Quadermauerwerk, um 179 n. Chr.; Erhardikapelle, dreischiffige kryptaähnliche Saalkirche mit Pfeilern, 2. Hälfte 10. Jh., Vorhalle neuromanisch, zum Teil unter Verwendung von Spolien aus St. Jakob, 1889, 1954 überbaut; vor der Westseite sog. Erhardibrunnen, ehemaliger Ziehbrunnen, bez. 1581.
- D-3-62-000-384** **Erhardigasse 3.** Bürogebäude, dreigeschossiges und traufständiges Satteldachhaus, spätgotisch, 1782 umgebaut, mit gewölbtem Erdgeschoss, zusammen mit Nr. 5; an der Rückseite Römermauer, um 179 n. Chr. und Teil der arnulfischen Stadtmauer, um 920
- D-3-62-000-388** **Nähe Erhardigasse; Erhardigasse 9.** Profanierte Kirche St. Peter und Paul, ehemalige Pfarrkirche des Stifts Niedermünster, Saalbau mit der römischen Mauer überragendem Rechteckchor, Walmdach und Chorflankenturm, 2. Viertel 13. Jh., Umgestaltungen um 1510 und Mitte 17. Jh.; westlich Wohnhaus, viergeschossiger und traufständiger Frackdachbau, 16. Jh.; Mauerstück der römischen Legionslagermauer, 179 n. Chr.
- D-3-62-000-390** **Erhardigasse 11.** Wohn- und Geschäftshaus, ehemaliger Aufhauser Hof, viergeschossiger und traufständiger Satteldachbau mit Fassadenknick, 1784, große Wappentafel bez. 1784; an der Rückseite Reste der Römermauer, um 179 n. Chr.
- D-3-62-000-391** **Erhardigasse 13.** Wohn- und Geschäftshaus, ehemaliger Gasthof „Straubinger Herberge“ bzw. „Im Pflug“, dreigeschossiger Walmdachbau in Ecklage, im Kern 17. Jh., Umbau 19. Jh.; an der Rückseite Römermauer, um 179 n. Chr., und mittelalterliche Stadtbefestigung von 920.
- D-3-62-000-40** **Alter Kornmarkt 6.** Klosterkirche St. Josef der Unbeschuhten Karmeliten, zum Platz Schaufassade mit Pilastergliederung, Figureschmuck und Dreiecksgiebel, Satteldach und seitliche Pultdächer, südöstlicher Turm mit Zwiebelhaube, tonnengewölbte Wandpfeilerkirche mit Querhaus und gerade schließendem Chor, mit Werksteingliederungen, Hochbarock, 1660–73 anstelle des Freisinger Hofes, Turm 1681 vollendet, Giebelfiguren 1740 hinzugefügt; mit Ausstattung.
- D-3-62-000-41** **Alter Kornmarkt 7.** Kloster St. Joseph der Unbeschuhten Karmeliten, Mehrflügelanlage südlich und östlich der Karmelitenkirche, um zwei Höfe angeordnete dreigeschossige Sattel- und Walmdachbauten: Pfortentrakt, zum Alten Kornmarkt traufständiger Satteldachbau; Konventbau, langgestreckter Walmdachbau mit Kreuzgang; Sakristeitrakt, dreigeschossiger Verbindungstrakt zwischen Konventbau und Chor mit Sommer- und Wintersakristei und integriertem Kirchturm; Fabrikbau, dreigeschossiger Walmdachbau an der Ostseite, 1641 Grundsteinlegung, 1653–55 anstelle des älteren Freisinger Hofes errichtet, bez. 1654; Sakristeitrakt 1676, mit älteren Bauteilen, wohl 13. Jh.



Welterbezone Altstadt von Regensburg mit Stadtamhof, Foto: Bilddokumentation Stadt Regensburg

- D-3-62-000-264** **Dachauplatz 2.** Ehemalige Bettelordenskirche St. Salvator (Minoritenkirche), heute Teil des Museums der Stadt Regensburg, dreischiffige, flachgedeckte Basilika mit gewölbtem polygonalem Saalchor, Hauptschiff 2. Hälfte 13. Jh., Chor 2. Viertel 14. Jh.
- D-3-62-000-265** **Dachauplatz 4.** Ehemaliges Minoritenkloster St. Salvator, seit 1931 Museum der Stadt Regensburg, zwei- und dreigeschossiger Gebäudekomplex um zwei Innenhöfe, mit Walmdächern, 1933–36 Ausbau und Erweiterung zum Museum unter Einbeziehung der erhaltenen Teile des ehemaligen Minoritenklosters St. Salvator: fünfjochiger Ostflügel des kleinen Kreuzgangs 2. Hälfte 13. Jh., mit Sternrippengewölbe des 15. Jh., großer Kreuzgang, kreuzrippengewölbter Nord- und Westflügel und ein Joch des Südflügels, Anfang 15. Jh., große Sakristei, zweischiffige, kreuzrippengewölbte Halle, um 1300, ehemaliges Refektorium bzw. Paulsdorfferkapelle, Saalraum, vor 1299, mit Renaissancedecke, spätes 16. Jh., Keller um 1200, sonst hoch- und spätgotisch.
- D-3-62-000-298** **D.-Martin-Luther-Straße 7.** Wohnhaus, ehemaliges Direktionsgebäude der Maschinenfabrik Sinz, fünfgeschossiger Walmdachbau, Mittelrisalit mit Pyramidendach, Neubarock, 1909/10 von Joseph Koch und Franz Spiegel; Erweiterungsbau siehe Haus Nr. 9.
- D-3-62-000-299** **D.-Martin-Luther-Straße 8.** Ehemalige Klarenangerschule, dreigeschossige Zweiflügelanlage mit Walmdach in Ecklage, Werkstein- und Putzgliederungen in Formen der Neurenaissance, 1869 von Eduard Pahl und Joseph Negele, 1983 entkernt; südlich des Gebäudes Reste der römischen Legionslagermauer, um 179 n. Chr.
- D-3-62-000-300** **D.-Martin-Luther-Straße 9.** Mietshaus, fünfgeschossiger Walmdachbau, die südlichen drei Achsen mit geschweiftem Zwerchgiebel und Erker, Neubarockdekor mit Jugendstilelementen, 1912 von Joseph Koch und Franz Spiegel als Ergänzung zu Haus Nr. 7.

Aufgabenstellung

Um Lösungsansätze für die gestalterisch und funktional gute Integration der Trassenführung über den Straßenraum der Innenstadt und die Plätze zu finden, wurde ein Ideenwettbewerb unter vorausgewählten Büros der Stadtplanung bzw. Freiraumplanung durchgeführt. Der Ideenwettbewerb wurde als Mehrfachbeauftragung konzipiert.

Ziel der Mehrfachbeauftragung war ein Entwurfskonzept für eine Haltestelle der geplanten Stadtbahn im Bereich der historischen Altstadt Regensburgs, welche die funktionale Aufgabe eines leichten, barrierefreien Ein- und Ausstiegs in und aus den Fahrzeugen der Stadtbahn löst, wie auch den Wetterschutz ein- und aussteigender bzw. wartender Fahrgäste.

Die Baulichkeiten der Haltestellen sollen sich in den Straßenraum bzw. Platzraum der Haltepunkte entlang der Trasse der Stadtbahn einfügen. Sie bilden ein harmonisches Ganzes mit den Straßen und Plätzen wie auch den umliegenden Gebäuden, von denen eine Vielzahl denkmalgeschützt ist. Sie fügen sich in den Bereich des Ensembles der Regensburger Altstadt und des Weltkulturerbes der Altstadt Regensburg mit Stadtamhof ein.

Die Haltestellen sollen im Straßenraum als Haltestellen eines schienengebundenen Verkehrsmittels erkennbar sein, von den Menschen, die das Verkehrsmittel nutzen möchten, leicht als Haltestelle zu „lesen“. Sie dienen der Identifikation der Bürgerinnen und Bürger der Stadt mit dem Verkehrsmittel.

Da sich die Stadtbahn noch in Planung befindet, ist bei Ausgabe der Aufgabenstellung an die teilnehmenden Büros noch offen, in welcher Form ein Gewinner der Mehrfachbeauftragung in die Gesamtheit der planenden Unternehmen für die Errichtung der Infrastruktur der Stadtbahn integriert wird.

Altstadtgestaltung und Welterbe

Mit dem Eintrag der Altstadt von Regensburg mit Stadtamhof in die Welterbeliste der UNESCO geht die Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Gebietskörperschaften, in deren Territorium das Welterbe liegt, vor der Staatengemeinschaft einher, dem Schutz und der Pflege des Denkmalbestandes höchste Priorität einzuräumen. Gleichmaßen sind die heutigen Anforderungen mit dem Erhalt des Welterbes in Einklang zu bringen. Dies gilt in besonderem Maße für die Haltestellen einer modernen Stadtbahn.

Fahrzeug

Zu einem künftigen Fahrzeug für die Stadtbahn existiert u.a. eine Studie zum Bemessungsfahrzeug (vorgelegt durch die Ingenieurberatungsgesellschaft Rambøll), welche Grundlage für eine Ausschreibung im Markt der Hersteller von Schienenverkehrsfahrzeugen ist. Weiterhin besteht eine Fahrzeug-Designstudie, vorgestellt im Sommer 2022 vom Stadtwerk Regensburg.

Vorgesehen ist ein Niederflurfahrzeug (barrierefrei an allen Türen) mit 2,65 Meter Fahrzeugbreite. Es soll ein Zweirichtungsfahrzeug mit Türen auf beiden Seiten entwickelt und ausgeschrieben werden.

Auf hohen Fahrkomfort mit gleichmäßiger und ruckfreier Fahrt in Gleisbögen wird Wert gelegt, dies determiniert unter anderem Radien von mindestens 25 Metern. Geringer Verschleiß an Fahrzeug und Infrastruktur soll unter anderem dadurch erreicht werden, dass die Radachsen durchgehen. Empfehlung ist daher für das Fahrzeugkonzept die Technik des Drehgestellwagens. Dies determiniert wiederum die Wagenbodenhöhe von 350 mm. Zum barrierefreien Einstieg ist daher eine Bordhöhe von 300 mm bzw. 30 cm erforderlich.

Durch die Innenstadt/Bereich des Weltkulturerbes ist ein oberleitungsloser Abschnitt geplant. Dies kann im Batteriebetrieb mit Kondensatorpufferung gewährleistet werden. Die Spurweite der Gleise beträgt 1.435 mm (Regelspur, wie Spurweite der Eisenbahn) mit der Option für einen möglichen späteren Regionalstadtbahnbetrieb.

Die Länge einer Haltestelle soll 60 Meter betragen. Das Mindestmaß der nutzbaren Bahnsteiglänge beträgt 56 Meter. Mit den jeweiligen Rampenbereichen an den Enden der erhöhten Haltestelleborde bzw. Bahnsteige von je ca. 5 Metern entsteht eine Entwicklungslänge von 70 Metern. An besonders engen Stellen ist es denkbar, dass 48 Meter Haltestellenlänge mit jeweils 5 Metern Rampe, also gesamt 58 Meter, ausreichen, da die Türbereiche in die Stadtbahnwagen je 3 Meter in der Wagenlänge zurückversetzt angeordnet werden können.

Abb. 2: Fahrzeugdesign, Grafik: Panik Ebner Design



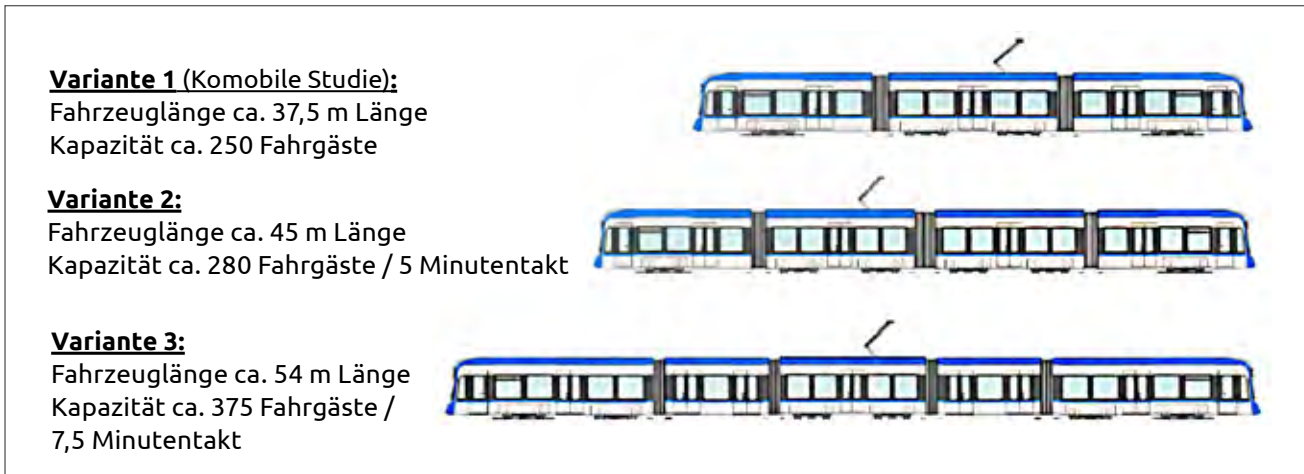


Abb. 3: Kombinationsvarianten der Fahrzeuge – die leistungsfähigste ist Variante 3, Quelle: Stadler

Die in der Abbildung gezeigte Variante 3 kann bei einer Fahrzeuglänge von circa 54 Metern 375 Fahrgäste aufnehmen. Dies bedeutet bei einem 7,5-Minuten-Takt acht Fahrten pro Stunde mit jeweils 375 Fahrgästen und somit insgesamt 3.000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung.

Anforderungen an die Stationen

Die Regensburger Altstadt ist wichtiges Ziel von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt und der Region wie auch von Besucherinnen und Besuchern. Die geplante Führung der Stadtbahntrasse in Nord-Süd-Richtung durch die Altstadt und damit durch das seit 2006 erklärte UNESCO-Welt-erbe ist essenziell für das Funktionieren des Stadtbahnnetzes. Wichtige Ziele im Bereich der Nord-Süd-Trasse sind (von Norden her benannt): das Haus der Bayerischen Geschichte am St.-Georgen-Platz, das Kolpinghaus Regensburg, der Schwanenplatz mit Reisebushalt für Museen und das Haus der Bayerischen Geschichte, der Dachauplatz mit Bushaltestelle für zahlreiche Linien, die durch die Altstadt verlaufen bzw. die Altstadt erschließen, wichtige Einzelhandels-geschäfte, auch Einzelhandel mit größeren Flächen, und Gastronomiebetriebe in der Altstadt, Parkhaus Dachauplatz (circa 750 Stellplätze), das Historische Museum, das Neue Rathaus/ Behörden der Stadtverwaltung der Stadt Regensburg, der Ernst-Reuter-Platz als südliches Tor zur Altstadt und der Hauptbahnhof mit Bahnhofsareal und zentralem Omnibusbahnhof (ZOB, derzeit: Interims-ZOB).

Wichtig für die Gestaltung der Stadtbahnhaltestellen sind:

- hohe Aufenthaltsqualität
- Belebung für das Umfeld
- Erzeugen von Aufmerksamkeit für das Verkehrsmittel Stadtbahn und den öffentlichen Verkehr im Allgemeinen
- städtebauliche Wirkung

Die Trasse soll so gelegt und gestaltet werden, dass die städtebauliche Wirkung der Stationen und ebenso die Zugänglichkeit und Passierbarkeit für Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad gewährleistet ist. Die zentralen Geschäftslagen der Altstadt sind einerseits über die Fläche der Altstadt und ihre wesentlichen Straßen und Plätze verteilt, andererseits sind sie über die westlich parallel liegende Maximilianstraße sowie Drei-Kronen-Gasse, Königstraße und Neupfarrplatz konzentriert. Die Geschäftslagen befinden näher am Dachauplatz, während sich der Schwanenplatz in der Nähe von Dom und Domplatz, Donau und das Museum Haus der Bayerischen Geschichte befindet.

Zur Zeit der Aufgabenstellung für die Mehrfachbeauftragung gibt es zwei Standortvarianten:

- **Variante A:** Haltestelle am Schwanenplatz
(siehe Abb. 5)
- **Variante B:** Haltestelle in Seitenlage am Dachauptplatz Nord und Süd
(siehe Abb. 6)

Ein weiterer Halt der Stadtbahn wird am Hauptbahnhof errichtet werden. Er ist nicht Gegenstand dieser Planungsaufgabe/Mehrfachbeauftragung.

Anforderungen im Detail: Spurweite der Gleise: 1.435 mm, Bordhöhe von 300 mm, Länge der Haltestelle 60 Meter. Mit den jeweiligen Rampenbereichen an den Enden der erhöhten Haltestellenborde bzw. Bahnsteige von je circa 5 Metern Länge entsteht eine Gesamtentwicklungslänge von 70 Metern.

Variante 3: 60 Meter Außenbahnsteige mit Rampen (30 cm Höhe)

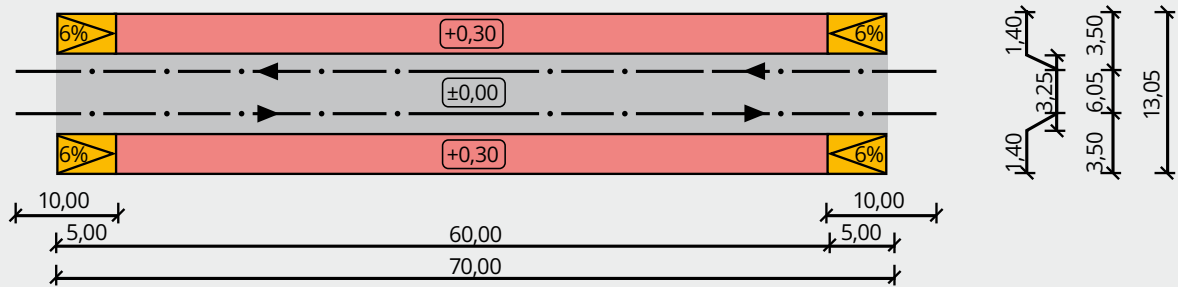


Abb. 4: Konfiguration der Bahnsteige der Stadtbahnhaltestelle, Quelle: Amt für Stadtbahnneubau

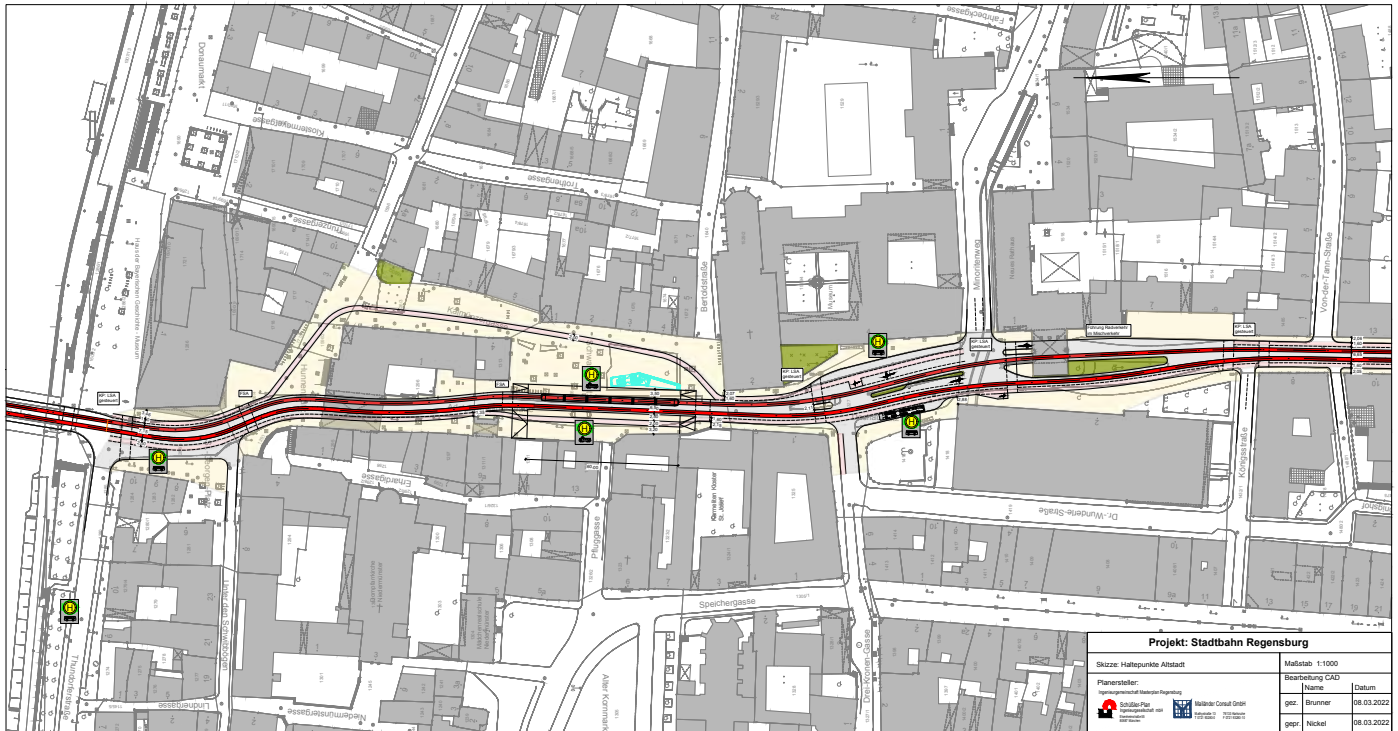


Abb. 5: Variante A mit Haltestelle am Schwanenplatz (Hinweis: Norden ist links im Plan), Quelle: Amt für Stadtbahnneubau

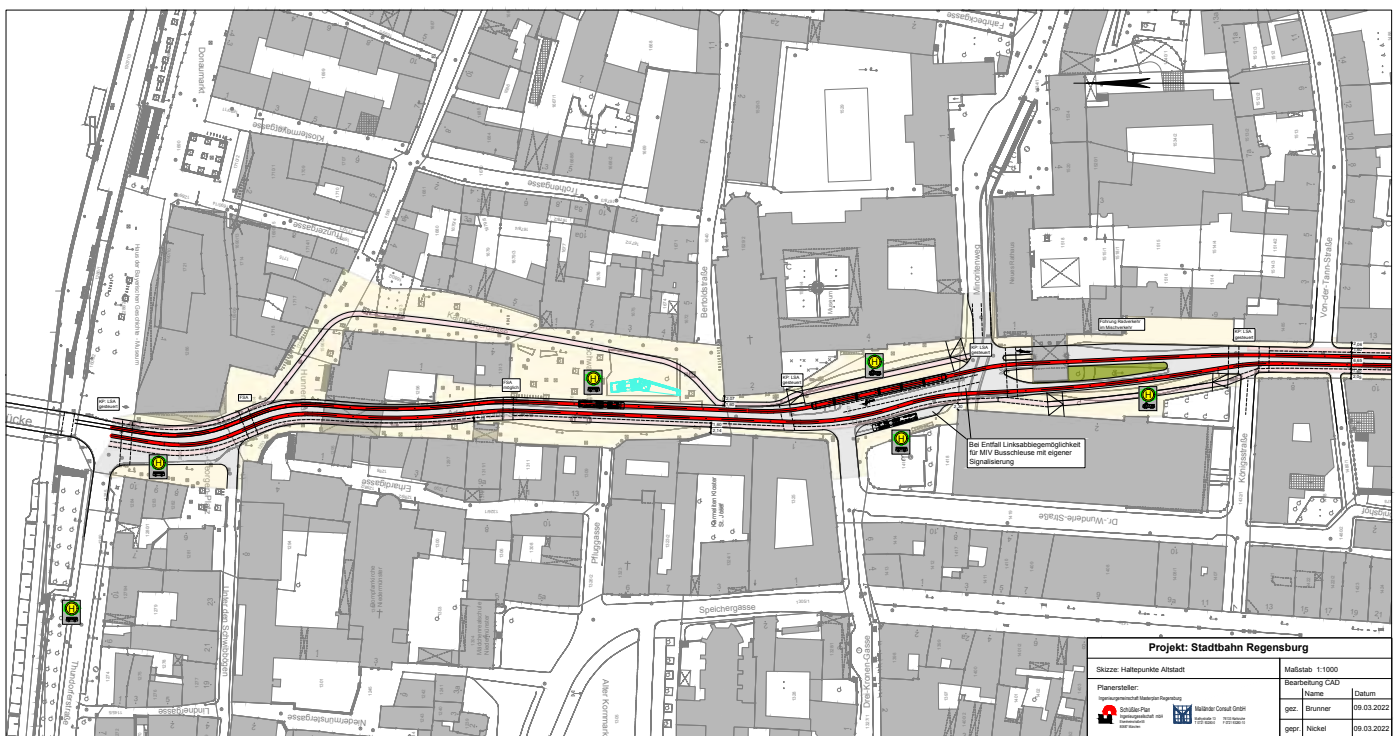


Abb. 6: Variante B mit Haltestelle in Seitenlage am Dachauptplatz Nord & Süd, Quelle: Amt für Stadtbahnneubau

Fotografische Aufnahmen der Straßen und Plätze



Schwanenplatz Blick nach Süden



Schwanenplatz Blick nach Norden

Fotos (6): Amt für Stadtbahnneubau



Durchfahrt Neues Rathaus



Dachauplatz Nord mit Blick nach Norden



Dachauplatz Süd mit Blick nach Norden



Dachauplatz Süd mit Blick nach Süden

Verfahrensablauf

Auslober bzw. Auftraggeber der Mehrfachbeauftragung ist die Stadt Regensburg, Amt für Stadtbahnneubau. Das Amt für Stadtbahnneubau ist ein Regiebetrieb der Stadt Regensburg, mit Sitz in der Hemauerstraße 1, 93047 Regensburg.

Die Verfahrensbetreuung übernahm Dr.-Ing. Jürgen Rauch, Architekt–Stadtplaner–Planer für Verkehrsinfrastruktur, Helene-Weber-Allee 16, 80637 München.

Geplant werden sollten die Haltstellen, d.h. Überdachung, Hochbord, Flächen der Warterespektive Ein- und Ausstiegsbereiche mit Rampen, ggf. Treppenstufen mit den dafür ausgewählten Materialien und Konstruktionen. Als grobe Schätzzahl wurde eine Summe von 1,5 bis 2 Mio. Euro für eine innerstädtische Haltestelle angenommen.

Die ausgewählten Büros wurden Ende März 2022 beauftragt. Die erforderlichen Unterlagen der Mehrfachbeauftragung wurden jedem Büro, das seine Teilnahme verbindlich zugesagt hatte, per Download zur Verfügung gestellt.

Es wurden Entwurfsvorschläge für beide Varianten der Haltestellen A und B, Schwanenplatz und Dachauplatz, erwartet. Dabei war eine Variante im Detail darzustellen. Die entwerferische Ausformung konnte für beide Varianten ähnlich oder entsprechend, aber auch verschieden sein.

Mit den Materialien, welche die teilnehmenden Büros erhielten, wurden auch folgende Dokumente kommuniziert:

- Managementplan UNESCO-Welterbe „Altstadt Regensburg mit Stadtamhof“
- Gestaltungshandbuch Altstadt September 2009 (ISBN 978-3-935052-76-4)
- Altstadtschutzsatzung vom 4. Dezember 2007 (AMBl. Nr. 50 vom 10. Dez. 2007)

Nicht alle Punkte in diesen Dokumenten waren relevant für die Aufgabe der Mehrbeauftragung, doch war die Intention daraus zu lesen, dass auf den historischen Baubestand einschließlich Maßstäblichkeit Rücksicht genommen werden muss. Für die Bauaufgabe der Haltestellen wurden in gleicher Weise die Rücksichtnahme auf den Bestand sowie eine Antwort aus der heutigen Zeit erwartet.

Die Entwurflösungen waren in Lageplänen im Maßstab 1:500 und 1:200 darzustellen. Einzutragen waren:

- das gestalterische Gesamtkonzept der Haltestellen im öffentlichen Raum mit den umliegenden Gebäuden
- die Darstellung des öffentlichen Straßenraumes (Frei- und Verkehrsflächen) mit Angaben zum fließenden und ruhenden Verkehr, Übernehmen der geplanten Trasse, Darstellung der erforderlichen Abmessungen der Haltestellen
- und die Dachansicht der Haltestellen, insbesondere der Dächer der überdachten Bereiche

Für die detaillierte Durcharbeitung war ein Systemschnitt 1:100 (Längsschnitt) gefordert, um exemplarisch einen Schnitt durch die Haltestelle mit den umliegenden Bereichen zu zeigen. Die entwerferischen Aussagen wurden durch einen Systemschnitt 1:50 mit detailliertem Bereich 1:20 (Detail der Konstruktion) vertieft. Darüber hinaus enthalten die Lösungen der teilnehmenden Büros eine oder mehrere perspektivische Skizzen innerhalb der Abgabepäne. Die Entwurfsidee, die gewählten Materialien, die Konstruktionsart sollte beschrieben werden.

Die Mehrfachbeauftragung wurde anonym durchgeführt. Erst am Ende der Sitzung des Preisgerichts mit Festlegung der Rangfolge wurden formlose Erklärungen mit Nennung der Teilnehmer/innen in aus verschlossenen Umschlägen genommen und verlesen.

Die geforderten Leistungen waren jeweils folgendermaßen abzugeben:

- Plots der Größe DIN A 0 im Hochformat (in 2-facher Ausfertigung für das Preisgericht und die Ausstellung),
- zusätzlich Plots DIN A 3 für das Preisgericht (Tischvorlage),
- PDF-Dateien und DWG/DXF-Dateien für Vorprüfung und Dokumentation
- sowie Dateien im jpg-Format oder tiff-Format als niedrig auflösende Datei für die Vorprüfung und als hochauflösende Datei für spätere Veröffentlichungen.

Rückfragen waren bis 22. April 2022 beim Verfahrensbetreuer einzureichen, die Beantwortung erfolgte zum 29. April 2022. Einlieferungstermin für die Planunterlagen war der 30. Juni 2022.

Zur Beurteilung zugelassen wurden diejenigen Arbeiten, die termingerecht eingegangen bzw. abgesandt wurden, den formalen Bedingungen entsprachen, keine Verstöße gegen den Grundsatz der Anonymität aufwiesen und in den wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprachen. Über die Zulassung entschied das Preisgericht. Alle Arbeiten wurden vom Preisgericht zugelassen.

Preisgericht und Preisgerichtsempfehlung

Das Preisgericht trat am 18. Juli 2022 um 13 Uhr im Besprechungsraum des Amtes für Stadtbahnneubau, Hemauerstraße 1 (EG) in Regensburg zusammen und tagte bis 17.10 Uhr.

Fachpreisrichter und Fachpreisrichterinnen mit und ohne Stimmrecht

Christine Schimpfermann	Architektin/Stadtplanerin, Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg (mit Stimmrecht)
Thomas Feig	Leiter des Amtes für Stadtbahnneubau (stellvertretend, daher ohne Stimmrecht)
Tanja Flemmig	Leiterin des Stadtplanungsamtes der Stadt Regensburg (mit Stimmrecht)
Frank Steinwede	Leiter Strategische ÖPNV-Planung, das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH, stellvertretend für Herrn Manfred Koller, das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH (mit Stimmrecht)
Friedrich Bär	Architekt, Mitglied des Gestaltungsbeirats der Stadt Regensburg (mit Stimmrecht)

Sachpreisrichter und Sachpreisrichterinnen mit und ohne Stimmrecht

Gertrud Maltz-Schwarzfischer	Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg (mit Stimmrecht)
Monir Shahedi	Stadträtin, Bündnis 90 / Die Grünen (mit Stimmrecht)
Dr. Klaus Rappert	Stadtrat, SPD (stellvertretend, daher ohne Stimmrecht)
Dagmar Schmidl	Stadträtin, CSU (mit Stimmrecht)

Damit waren sieben stimmberechtigte Mitglieder des Preisgerichts anwesend. Architekt Friedrich Bär wurde zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt.

Vorprüfung

Dr.-Ing. Jürgen Rauch
Stadtplanungsamt
Amt für Stadtbahneubau

Protokollführung

Dr.-Ing. Jürgen Rauch
Amt für Stadtbahneubau



Vorstellung der Arbeiten durch die Vorprüfung im Preisgericht, Fotos (3): Bilddokumentation Stadt Regensburg



Vom Preisgericht wurden zur Bewertung der Arbeiten folgende Bewertungskriterien nach der Aufgabenstellung übernommen:

- Grundsätze der städtebaulichen Planung, der städtebaulichen Qualität, der ästhetischen Gestaltung der Haltestellen, der Funktionalität und Barrierefreiheit, der Sicherheit für Fahrbetrieb und Fahrgäste, der Einfügung in das Stadtbild, der konstruktiven Realisierbarkeit und der Wirtschaftlichkeit.
- Funktionalität und Gestaltung
- Lesbarkeit der Haltestelle aus dem Umfeld heraus.
- Angemessener Umgang und Einfügung in den stadtbildprägenden und historischen Kontext des Weltkulturerbes
- Angemessenheit der gestalterischen Mittel und der Materialwahl

Im ersten Rundgang waren folgende Bewertungskriterien wichtig:

- Erscheinungsbild der Stadtbahn
- Einfügung in den Kontext der historischen Stadt, Einfügung in den Kontext speziell des Straßenzuges D.-Martin-Luther-Straße/Adolph-Kolping-Straße
- Querungsbeziehungen und Querungsmöglichkeiten am Dachauplatz und am Schwanenplatz
- Materialität, Wirtschaftlichkeit, Angemessenheit





Diskussion der Arbeiten im Preisgericht, Foto: Bilddokumentation Stadt Regensburg

Im zweiten Rundgang kamen folgende Bewertungskriterien hinzu:

- Gestalterische und räumliche Qualität
- Angemessener Umgang mit dem historischen Kontext
- Maßstäblichkeit, Orientierbarkeit, Funktionalität
- Frage eines emblematischen futuristischen Konzeptes, Einfügung durch Minimum an Angleichung
- Funktionalität der einzelnen Lösungen
- Wirtschaftlichkeit, vermutliche Unterhaltskosten
- Reproduzierung der Haltestellen, besondere Altstadtaltestelle
- Nachhaltigkeit in Erstellung und Betrieb

Es zeigte sich, dass von den beiden Alternativen für die Position der Haltestelle, Schwanenplatz und Dachauplatz, eher der Dachauplatz intensiver bearbeitet wurde. Auf dem Dachauplatz besteht auch städtebaulich eher ein Umgestaltungsbedarf. Auch ist der Zugang zur Altstadt durch die heutige Lage der Bushaltestellen bereits geprägt und gelernt.

Nach den beiden Bewertungsrunden und eingehender Diskussion des Preisgerichts legte das Preisgericht die Rangfolge fest und sprach sich dafür aus, dass das mit Rang 1 belegte Büro seinen Entwurf vertiefend weiterbearbeiten soll.

Folgende Empfehlungen wurden dazu gegeben:

„Das Preisgericht empfiehlt, die Arbeit des Büros Dömges AG, Regensburg als Grundlage zur weiteren Entwicklung einer Stadtbahnhaltestelle zu verwenden.

- In einer Überarbeitung wären dafür Wind- und Regenschutz zu ergänzen, im Zusammenhang mit den Sitzbänken (z. B. Kombination Lehnen/Windschutz, circa 1 Meter hoch, gemessen ab Sitzfläche).
- Des Weiteren sollte noch mehr auf die Durchgängigkeit in der Materialität geachtet werden.
- Schließlich wäre die Frage zu klären, ob Fahrgastinformation in die vorgeschlagenen Baulichkeiten integrierbar wäre oder separat aufgestellt werden müsste.
- Neben der Frage der Integrierung der Sekundärinformationselemente sollten noch Aussagen zur Skalierbarkeit des Entwurfs/Konzeptes getroffen bzw. auf andere Haltestellenstandorte erarbeitet werden (für kleinere, außenliegende Haltestellen, also außerhalb der Innenstadt/Altstadt liegende Haltestellen).“

Bewertung der Beiträge

Erster Rang: Dömges Architekten AG, Regensburg

Büroinhaber: Thomas Eckert, Dipl.-Ing. Architekt BDA, Stadtplaner Eric Fischer, Architekt D.P.L.G BDA

Mitwirkende: Andreas Münzhuber, Dipl. Ing. (FH), Architekt
Ulrich Renger, Dipl.-Ing. M.A. Architekt
Tim Flatau, Staatl. gepr. Raum- und Objekt designer, M.A. Architektur
Vincent Freimann, M.Sc. Stadtplaner
Sarah Jankowski, M.Eng. Landschaftsarchitektin



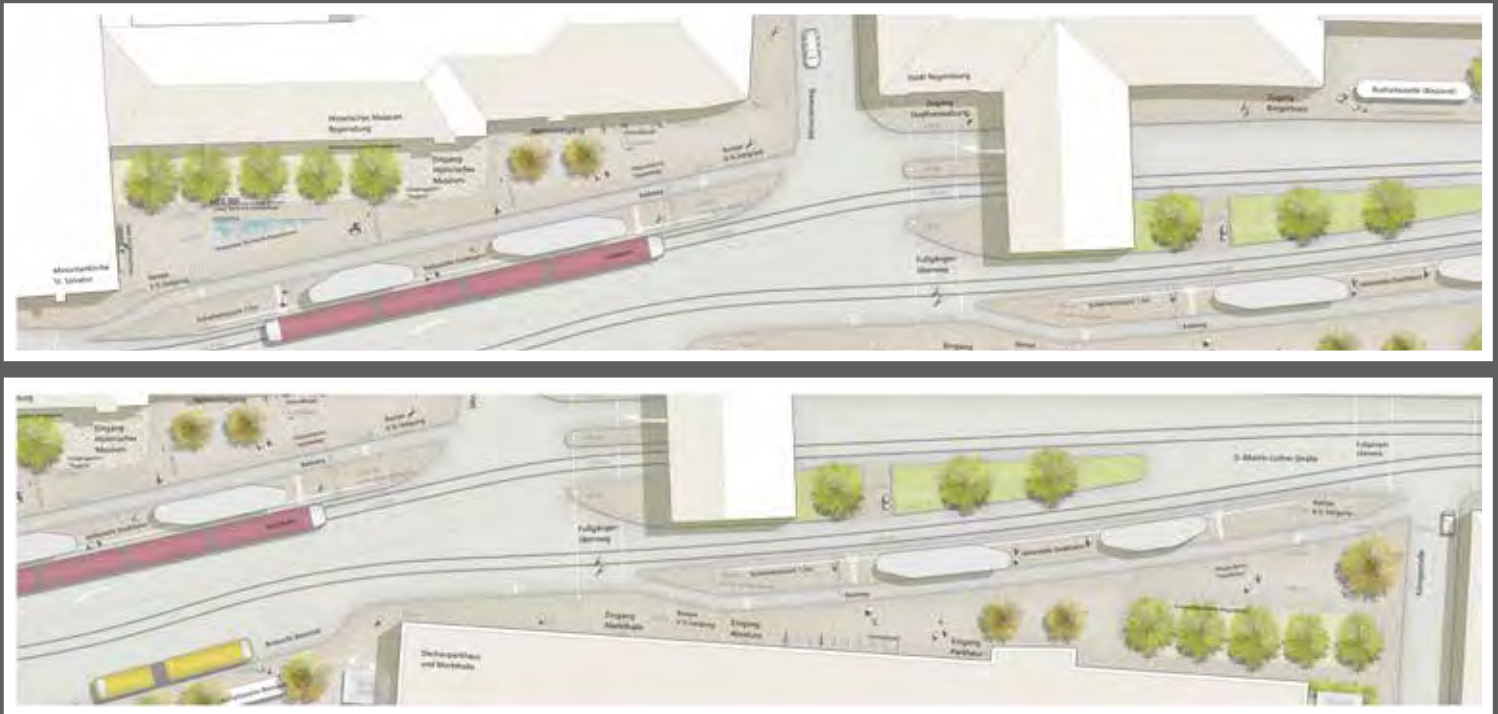
Perspektivische Darstellung, Dömges Architekten AG

Entwurfskonzept

Die Regensburger Altstadt ist im Wesentlichen geprägt von der historischen Bausubstanz von hoher Qualität mit meist romanischem und gotischem Kern.

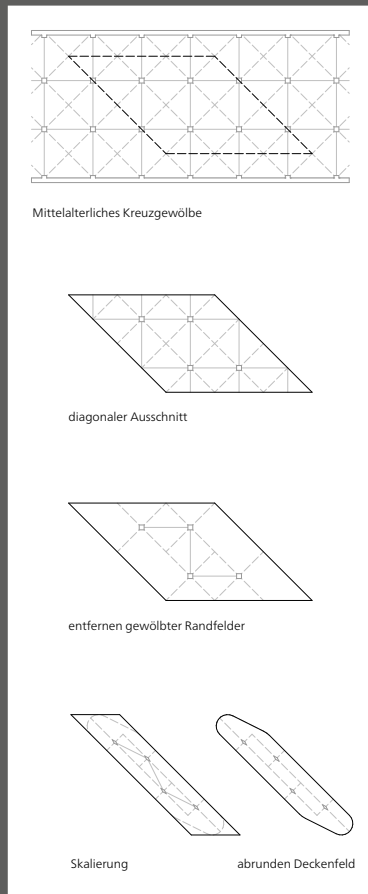
Der Bogen als architektonisches und konstruktives Element schafft die Verbindung zum historischen Kontext. Ein eleganter, flacher Bogen versammelt den Ort unter dem Dach der Haltestelle, erinnert an Kreuzgratgewölbe und interpretiert das alte Konstruktionsprinzip neu.

Je nach Ort und Umfeld kann die Ausführung in hochfesten Carbonbeton-Fertigteilen oder in Stahl mit reflektierender Edelstahlbekleidung erfolgen: Materialität des Betons im historischen



Lageplan Variante B – Ausschnitt Museum (oben) und Ausschnitt Parkhaus (unten), Dömges Architekten AG

Entwurfsherleitung,
Dömges Architekten AG



Umfeld der Kernstadt, schimmernde Reflexion am Fluss (Georgen-Platz, Eiserne Brücke und Wöhrdstraße).

Der Bodenbelag läuft ohne Schwelle unter dem Dach durch, lediglich die Stadtbahnkante markiert den Einstieg. Die diagonal versetzten Stützen ermöglichen einen räumlichen Rhythmus der notwendigen Möblierung und schaffen Buchten für geschützte Aufenthaltsräume.

Durch das unterseitig angestrahlte Dach entsteht auch nachts ein angenehmer und sicherer Aufenthaltsbereich, der gut sichtbar im Stadtraum für die Stadtbahn einen positiven Ort schafft.

Beurteilung des Preisgerichts

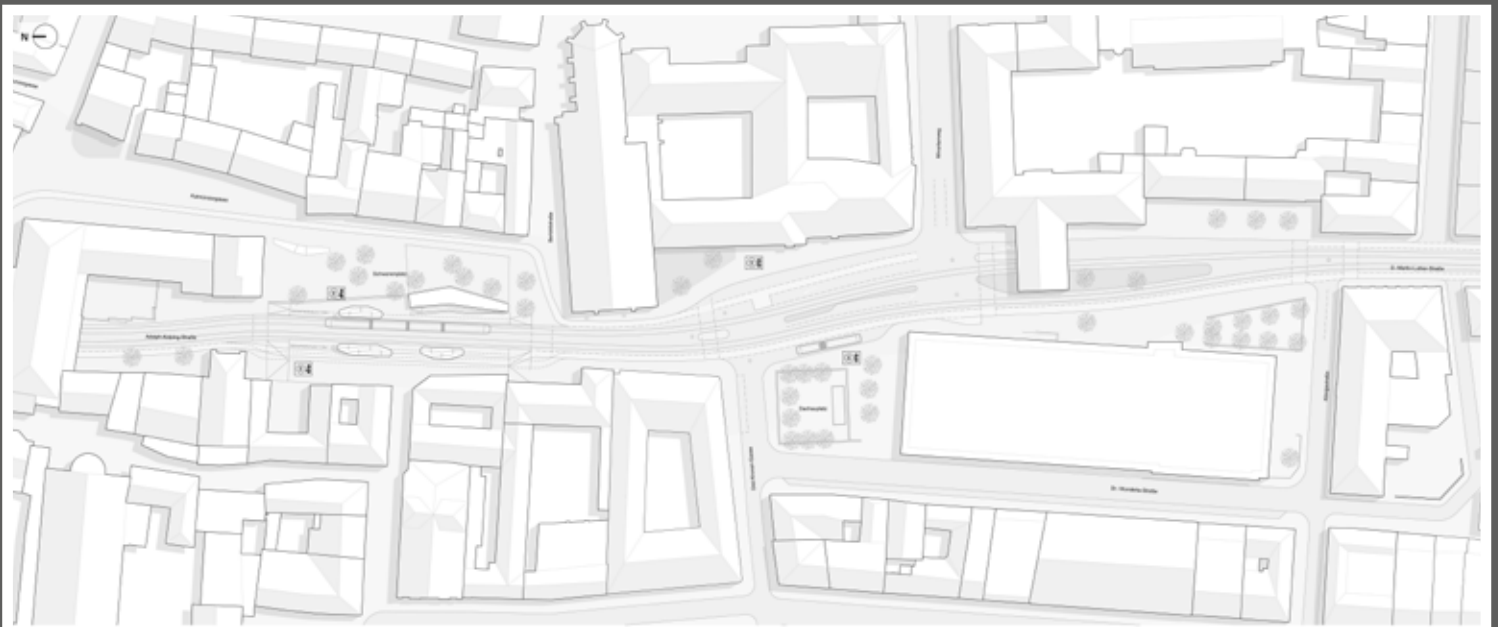
Das Konzept für die Stadtbahnhaltestellen sieht pro Haltepunkt jeweils zwei ähnlich konzipierte Grundelemente vor, welche dadurch eine angenehme Durchlässigkeit bieten.

Durch die weitgehend symmetrische, abgerundete Grundform entstehen keine Rückseiten und unnötigen Barrieren. So kann auch der Vorschlag am Stadtmuseum (Historisches Museum) den Blickbezug zum Haupteingang offenhalten. Gleichzeitig entstehen kurze Wege beim Verlassen der Stadtbahn, da man immer problemlos aus der Überdachung heraustreten kann. Das Gestaltungskonzept lebt von der Reduktion der Elemente: die wenigen Stützen in der Dachmitte stören nicht, punktuelle Bänke sind zwischen den Stützen möglich. Vermisst wird ein seitlicher Regen- und Windschutz, dessen Entwurfsintegration noch herausfordernd sein dürfte, ohne die

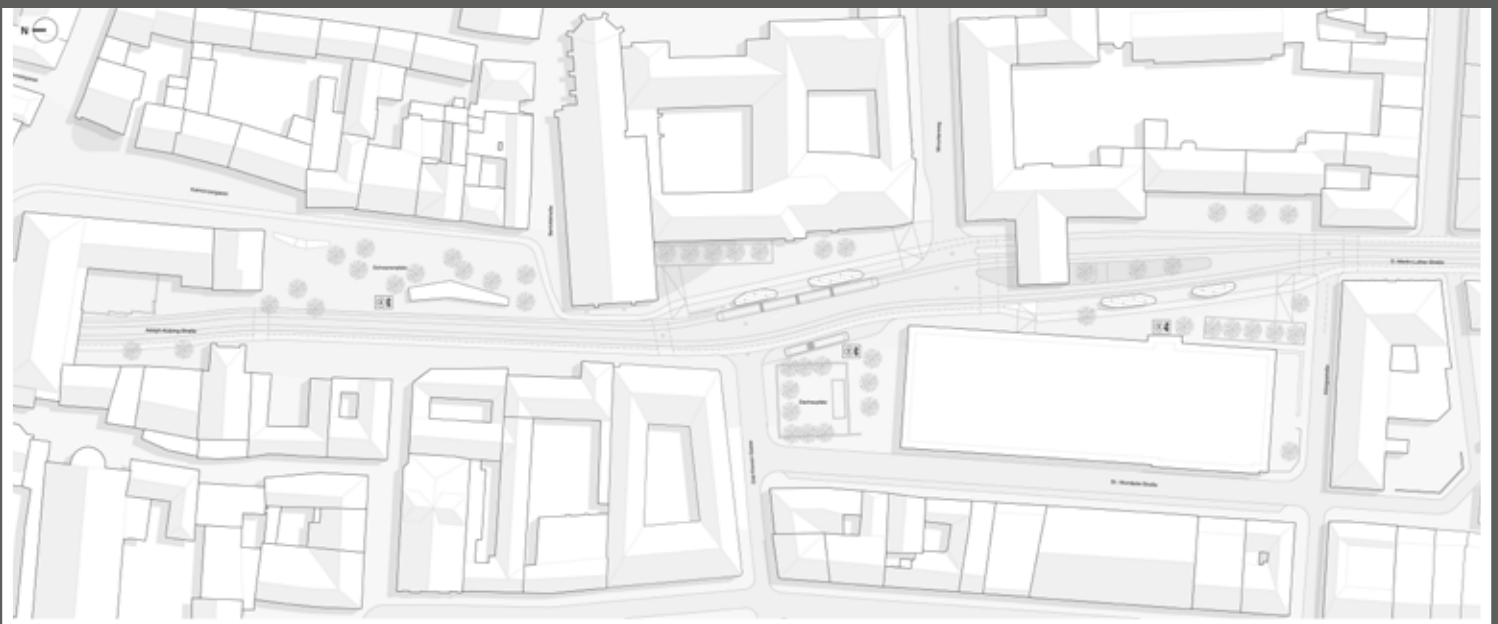
Qualitäten des Konzepts zu sehr einzuschränken. Fraglich ist auch die Notwendigkeit zweier Grundformen, ggf. ist eine 4-stützige Variante ausreichend.

Der Entwurf wird in zwei Konstruktionsvarianten angeboten. Dabei scheint die Stahlkonstruktion wirtschaftlicher und flexibler realisierbar. Sowohl die Stütze als auch das Dach sollten dabei einheitlich aus Stahl sein.

Insbesondere gefällt das Unterleuchten (indirekte Beleuchten) der „Schirme“, da hierdurch mit einfachen Mitteln eine ausreichende städtebauliche Präsenz in der Dunkelheit unterstützt wird.



Lageplan Variante A, Dömges Architekten AG



Lageplan Variante B, Dömges Architekten AG

Zweiter Rang: MORPHO-LOGIC, Architekten BDA Stadtplaner, München

Büroinhaber: Michael Gebhard, Dipl.-Ing. M.Sc., Architekt und Stadtplaner
Prof. Ingrid Burgstaller, Dipl.-Ing. M.Sc., Architektin und Stadtplanerin

Mitwirkende: Niloufar Rashid Zadeh, Eva-Maria Stiegler



Längsansicht Variante B, MORPHO-LOGIC | Architektur + Stadtplanung



Lageplan Variante B, MORPHO-LOGIC | Architektur + Stadtplanung

Entwurfskonzept

Die neuen Stadtbahnhaltestellen im Altstadtbereich von Regensburg sollen formal zurückhaltend sein und durch die Qualität und Optik der Materialien und deren Fügung den hohen gestalterischen Anforderungen im Altstadtbereich gerecht werden. Cortenstahl als kennzeichnendes Material setzt mit seiner changierenden Patinafarbigkeit die notwendigen Akzente und sorgt für eine angemessene Signetwirkung.

Das konstruktive Konzept für die Stadtbahnhaltestellen geht von einem modularen System aus, das in unterschiedlichen Längen hergestellt und platziert werden kann. Winkelförmige Trägerprofile aus Cortenstahl bilden Stützen und Hauptträger des Daches. Sie können als Elemente in Modulgrößen (Achismaß 4 Meter) fertig auf die Baustelle geliefert und dort verbaut werden. Schweißverbindungen werden minimiert, sodass eine einfache Rückbaubarkeit gewährleistet ist.

Das Dach wird mit Glasplatten ausgebildet. Diese enthalten integrierte PV-Zellen und können so zur Stromversorgung der Haltestellen beitragen. Der Lichteinfall wird durch untergehängte Lamellen aus Cortenstahl gebrochen und gefiltert.

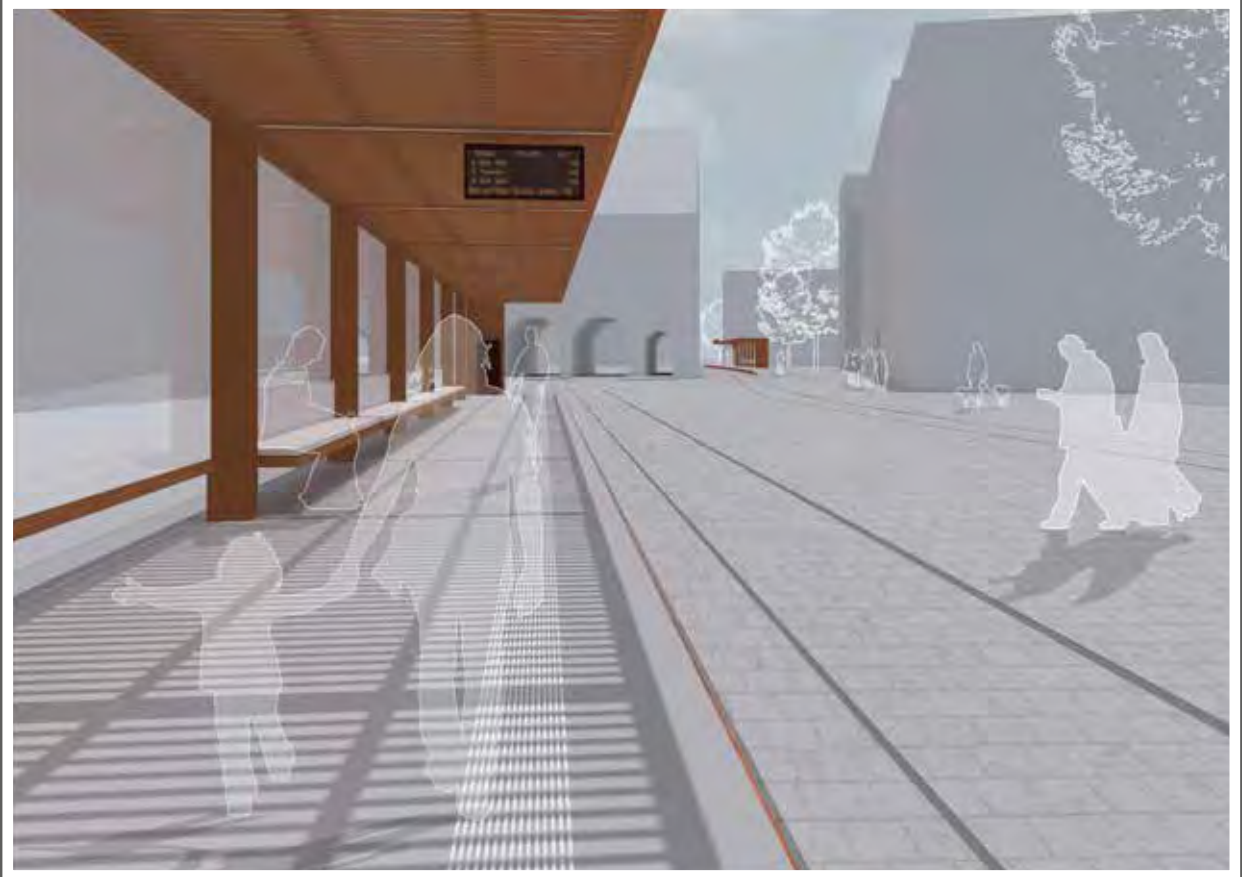
Die Entwässerung erfolgt über die entlang der Rückseite verlaufenden Rinne. Das Wasser wird in circa zwei bis drei der Hohlprofile der Stützen abgeführt.

Im Mittelbereich der Dachanlage werden Sitzmöglichkeiten angeboten. Sie bestehen aus Holzkompositplatten, die die angenehme Haptik von Holz mit großer Robustheit verbinden. Die Rückseite der Überdachung wird mit Glasplatten geschlossen, um einen guten Witterungsschutz zu erzielen.

Die Beleuchtung erfolgt durch LED-Bänder, die in den Fugen, zwischen Modulelementen, als lineare Linien sichtbar werden. Moderne LEDs sind in der Lage, trotz kleinster Größe große Bereiche gut auszuleuchten.

Beurteilung des Preisgerichts

Bei der Arbeit fällt auf, dass durch die strenge modulare Anordnung insbesondere am Schwanenplatz der Stadtraum eher geteilt wird. Die Trennwirkung kann nur durch deutliche Kürzung der Module gemindert werden. Die Durchlässigkeit und Sichtbeziehung auf den Eingang des Historischen Museums ist an der östlichen Haltestelle am Dachauplatz ebenfalls gestört. Das Preisgericht schlägt daher vor, zu überprüfen, ob bei einer Weiterverfolgung der Idee die Haltestelle in Richtung Süden, wie vom Verfasser vorgeschlagen, vor dem Parkhaus Dachauplatz angeordnet werden kann, die Haltestelle Richtung Norden jedoch am Schwanenplatz. Hier ist eine städtebaulich sinnvolle Anordnung der Module im Zusammenhang mit der gesamten Parkplatzgestaltung zu überdenken. Für die weitere Bearbeitung wird vorgeschlagen, die Westseite des Schwanenplatzes höhengleich zu führen und die 30 Zentimeter hohe Kante an der Stadtbahnhaltestelle nur auf der Ostseite auszuführen. Dabei ist das gerade fertiggestellte Infrastrukturgebäude zu berücksichtigen.



Variante B mit Blick nach Süden, MORPHO-LOGIC | Architektur + Stadtplanung



Lageplanvariante A.2, MORPHO-LOGIC | Architektur + Stadtplanung



Variante B mit Blick nach Süden, MORPHO-LOGIC | Architektur + Stadtplanung

Die Gestaltung der Warteanlagen ist eher unspektakulär, birgt aber eine Reihe interessanter Details. So wird der Vorschlag, PV-Elemente zur Stromerzeugung in die Dächer zu integrieren, positiv gesehen. Die senkrecht gestellten Lamellen in der Dachkonstruktion bieten Schattenwurf und interessante Lichtreflexe. Die modulare Konstruktion führt zu einer hohen Flexibilität und könnte auch an anderen Standorten zur Ausführung kommen. Die Materialwahl (Cortenstahl) ist noch einmal zu überdenken.

Die zurückhaltende Gestaltung tritt nicht in Konkurrenz zu den historischen Fassaden im Bereich Historisches Museum/Minoritenkirche/Schwanenplatz, sodass sich die Wartehallen eher unterordnen. Die Konstruktion ist zweckmäßig und einfach zu realisieren. Der Entwurf ist voraussichtlich sehr wirtschaftlich umzusetzen.

Im Hinblick auf die Funktionalität sind alle Anforderungen an eine Warteanlage einer Stadtbahnhaltestelle erfüllt. Regen- und Windschutz, eine ausreichende Anzahl an Sitzmöglichkeiten, sowie eine Beschattung der Sitzbänke. Die geradezu klassische Anordnung der Elemente lässt einen hohen Komfort für die Nutzer erwarten.

Um den Aspekt der Nachhaltigkeit zu fördern, wird empfohlen, neben der Materialität auch über den Einsatz von Teilbegrünungen auf den Haltestellendächern in Kombination mit den PV-Elementen nachzudenken.

Dritter Rang: prpm Architekten + Stadtplaner GmbH, München

Bevollmächtigter Vertreter: Oliver Stuke, Dipl.-Ing. Architekt

Mitwirkende: Daniel Feifel, Dominykas Marcinonis

Sonstige: Visualisierung Perspektive 2 Dachauplatz Süd: Paul Trakies, Illustrator, Freising
Beratung Tragwerksplanung: Zilch + Müller Ingenieure, München
Beratung Begrünung: Dr. Reinhard Witt, Regensburg



Längsschnitt Dachauplatz, prpm Architekten + Stadtplaner GmbH



Grundriss: Variante A (unten) und B (oben), prpm Architekten + Stadtplaner GmbH



Perspektivische Darstellung,
prpm Architekten + Stadtplaner GmbH

Entwurfskonzept

Die Stadt Regensburg wirkt durch den großen spürbaren historischen Kontext, der sich in ihren vielen – meist steinernen – Denkmälern manifestiert. Im Zentrum dieser Umgebung wird eine neue Struktur etabliert, die einen sowohl integrativen als auch identitätsstiftenden Charakter hat.

Die angrenzenden Bebauungen gebieten eine zurückhaltende und vor allem nicht konkurrierende Architektur- und Formensprache. Gleichwohl erzielen die Haltestellen durch ein hohes Maß an Eigenständigkeit die gewünschte zeitgemäße moderne Wirkung.

Zur Umsetzung der Anforderungen schlägt der Entwurf filigrane Einzeldächer auf Einzelstützen vor. Diese Dächer haben verschiedene Höhen und gruppieren sich teilweise überlappend im Bereich der jeweiligen Haltestellen, wodurch Inselgruppen – ähnlich kleiner städtischer Oasen – gebildet werden. Dabei scheinen die Dächer dzunächst wie herabfallende Blätter fast beliebig im Raum verstreut zu sein, bei genauerem Hinsehen definieren und öffnen sie durch ihre Form und Richtung jedoch Wege und Blickbeziehungen. Die gerichtete Grundform der Einzeldächer in Verbindung mit der Drehung im Raum erzeugt den Eindruck des „Nachgebens“ gegenüber den imaginären Einflüssen der städtischen Verkehrsströme und der umgebenden Gebäude. Die Gruppierung ermöglicht das Setzen von Schwerpunkten im Stadtraum entsprechend dem Verlauf und der Richtung der Haltestelle. Durch die Auflösung und Höhenstaffelung der Gruppen wird eine riegelartige Wirkung der Haltestelle vermieden, der stadträumliche Kontext und die umgebende Bebauung bleiben für Passanten überall sichtbar und erlebbar. Die Größe der Dächer ist dabei bewusst so gewählt, dass zur besseren Auffindbarkeit und Ablesbarkeit auch eine Fernwirkung in den Stadtraum hinein ermöglicht wird.

Als zweites wesentliches Element ergänzen amorphe, grüne Inseln die Struktur. Diese unterstützen in Lage, Form und Aussage die Eigenständigkeit und Zusammengehörigkeit der Haltestellendächer. Die Dächer werden ihrerseits intensiv begrünt und bilden so in Verbindung mit den Inseln städtische Biotope. Hinzu kommen Einzelbäume in den Grüninseln, die als erweiterte „grüne Dächer“ ebenfalls Schatten spenden und so zur Atmosphäre der Haltestelle wesentlich beitragen.

Insgesamt entstehen individuelle Haltestellenorte, die im Stadtbild präsent in Erscheinung treten und mitprägend wirken. Dadurch gelingt es auch, die gewünschte positive Identifikation mit der neuen Stadtbahn zu erzeugen.

Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit versucht, durch die Ausbildung aufgeständerter Grüninseln einen Kontrapunkt zur Altstadt zu setzen. Allerdings sind diese Pflanzinseln in ihrer Höhe und Ausdehnung zu groß, um als „Stadtmobiliar“ in Wirkung zu treten, daher befinden sie sich stadträumlich in Konkurrenz zu den historischen Gebäuden.

Das Zusammenspiel von regengeschützten Wartebereichen und den Pflanzinseln funktioniert nur eingeschränkt, da die Sitzflächen zum Teil nicht überdacht sind. Dort, wo eine Überdachung vorhanden ist, befindet sich die Überdachung zu hoch oben, um eine Wirkung entfalten zu können. Um einen Windschutz für die Wartenden zu gewährleisten, müssen zusätzliche Windschutzelemente angeordnet werden. Gleiches gilt für die Beleuchtung, sodass sich am Ende eine Vielzahl von Einzelelementen ergibt.

Grundsätzlich positiv sind die Pflanzinseln zu werten, die als Rücken für die Sitzmöbel wirken. Die Konstruktion der Grüninseln, die als nachhaltiges Stadtmöbel angedacht sind, ist aufwändig und wird sicher in der Durchführung nochmals an Materialstärke gewinnen. Bereits jetzt wirkt die Konstruktion von der Unterseite (her) sehr schwer. Die Einspannung in den Boden bedingt tiefe Eingriffe in den Boden, was einen erhöhten archäologischen Aufwand bedeutet.

Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit liegt diese Arbeit sicher an der oberen Grenze, da die Herstellung der Pflanzinseln mit einem enormen Aufwand verbunden ist, zudem bedarf die innenliegende Grünfläche eines erhöhten Pflege- und Wartungsaufwandes.

Die Arbeit setzt mit ihrer Idee von viel Grün und zum Teil auch bei der Materialwahl auf Nachhaltigkeit. Dagegen stehen hier der Konstruktions- und der zu erwartende Pflegeaufwand in keinem Verhältnis.

Die Idee, als Kontrapunkt zur Altstadt grüne Warteinseln zu schaffen, wird grundsätzlich sehr begrüßt. Die gewählten Formen und Konstruktionen sind dafür aber die falsche Antwort.

Ausblick

Der Auslober bzw. Auftraggeber hat das Ergebnis des Wettbewerbs den Teilnehmern nach der Preisgerichtssitzung mitgeteilt. Der Ausschuss des Stadtrates von Regensburg für den Neubau einer Stadtbahn wurde in seiner Sitzung vom 5. Oktober 2022 über das Ergebnis des Ideenwettbewerbs respektive der Mehrfachbeauftragung informiert.

Das Preisgericht hat empfohlen, die mit Rang 1 dotierte Arbeit als Grundlage zur weiteren Entwicklung einer Stadtbahnhaltestelle zu verwenden. In der Zwischenzeit erfolgte eine Überarbeitung durch das Büro Dömges AG. Hierbei wurden Wind- und Regenschutz ergänzt, die Durchgängigkeit der Materialien verbessert und Möglichkeiten zur Integration der Fahrgastinformation gefunden. Aussagen zur Skalierbarkeit des Entwurfes und die Übertragbarkeit auf weitere Haltestellenstandorte außerhalb der Innenstadt/Altstadt wurden erarbeitet.



Dieses Projekt wird im Bayerischen Städtebauförderungsprogramm „Innenstädte beleben“ mit Mitteln des Freistaats Bayern gefördert. Die Mehrfachbeauftragung wurde im Rahmen des Förderungsprogramms „Innenstädte beleben“ mit Förderbescheid vom 24. November 2021 bewilligt.

Gefördert durch
Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

