

## Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/19/15243/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

### Gegenstand: Interims-ZOB - Planungsbeschluss

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

19.03.2019

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Zur Vorbereitung eines dauerhaft zu errichtenden ZOB zwischen Galgenbergbrücke und Bahnhofshauptgebäude sowie zur Neugestaltung der Bahnhofstraße mit Tiefgarage ist ein Interims-ZOB am Standort Ernst-Reuter-Platz (ehem. Kepler-Areal) erforderlich
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Planungsschritte zur Realisierung eines Interims-ZOB, wie im Sachstandsbericht dargelegt, durchzuführen.
4. Nach Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und vor Realisierung ist den zuständigen Stadtratsgremien die Planung zur Entscheidung vorzulegen (Maßnahmenbeschluss).

## **Sachverhalt:**

### **Chronologie der Beschlusslage:**

- 2010 Regionaler Nahverkehrsplan 2010 (RNVP)
- 2013 Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für die öffentlichen Räume zwischen Hauptbahnhof und dem Ernst-Reuter-Platz (VO/13/8976/61)
- 2014 Technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer ÖPNV-Brücke als ZOB Erweiterung der bestehenden Galgenbergbrücke (VO/14/9634/61)
- 2015 Künftige Stadtentwicklung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt (VO/14/10599/66)
- 2016 Planungen zu einem Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB), einer ÖPNV-Trasse mit ZOB-Brücke sowie einem Regensburger Kultur- und Kongresszentrum (RKK) – Zwischenbericht/ weiteres Vorgehen (VO/16/12593/61)
- 2017 Studie höherwertiges ÖPNV-System, Ergebnis Nutzen-Kosten-Untersuchung (VO/17/13581/61)
- 2018 Beteiligungsprozess "Stadtraum gemeinsam gestalten" und Bürgerbefragung zur Neugestaltung des Bereichs rund um den Hauptbahnhof (VO/18/13996/DB1)
- 2018 Studie höherwertiges ÖPNV-System, Ergebnis Öffentlichkeitsbeteiligung und Systementscheidung (VO/18/14369/61)

### **Anlass**

Die Entscheidung für den Bau eines Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB), verbunden mit einer Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsumfelds, beruht auf einem langfristigen, umfassenden Planungsprozess sowie einer kontinuierlichen Beschlusslage. Hierzu zählt speziell der im Jahr 2017 intensiv und breit angelegte Beteiligungsprozess „Stadtraum gemeinsam gestalten“.

Anlass für die Planungen sind die verkehrlichen, funktionalen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Defizite im Bahnhofsumfeld. Vor allem die Kapazitätsgrenze der gegenwärtig im Raum verteilten Haltestellenbereiche ist längst überschritten und die notwendige Barrierefreiheit und Kundenorientierung kaum mehr gegeben. Auch weisen einzelne Haltestellenbereiche Sicherheitsdefizite auf und können in der gegenwärtigen Form nicht länger aufrechterhalten werden (z.B. Bushaltestelle am westlichen Bahnhofsvorfeld). Weiter ist der Stadtraum stark vom Verkehr dominiert, was zu einer hohen Konkurrenz zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fußgänger- und Radfahrerverkehr sowie dem Autoverkehr (MIV) führt. Es ist ferner davon auszugehen, dass mit Einführung eines

höherwertigen ÖPNV-Systems (Stadtbahn) die Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste (heute: Montag bis Freitag ca. 40.000 Fahrgäste/ Tag) nochmals erheblich erhöht wird.

Der Stadtraum kann in der Konsequenz in seiner heutigen Situation weder die prognostizierten noch die gegenwärtig zu verzeichnenden Verkehrszuwächse aufnehmen und damit das städtische Wachstum nicht auffangen. Auch kann unter diesen Bedingungen die Verkehrssicherheit zukünftig nicht durchgängig gewährleistet werden.

In Folge dessen bedarf es, unter der Prämisse einer deutlichen Stärkung des ÖPNV, einer grundsätzlichen Neuordnung der Verkehrs- und Freiflächen, verbunden mit der Entwicklung eines ZOB sowie einer ÖPNV-Trasse für einen höherwertigen öffentlichen Personennahverkehr.

Im Jahr 2019 soll zunächst ein erweitertes Erschließungskonzept (Verkehrsfunktionsplan) und anschließend ein Verkehrs- und Freianlagenkonzept für den Stadtraum erarbeitet werden. Auf dieser Grundlage wird für die Planungen eines ZOB mit Haltestellenbereich auf der Galgenbergbrücke sowie für die Umgestaltung der Bahnhofstraße mit Tiefgarage ein Wettbewerb ausgelobt.

Um die Vorhaben realisieren zu können, bedarf es im Vorfeld von Baumaßnahmen der Verlagerung sämtlicher gegenwärtig in der Bahnhofstraße bzw. im direkten Bahnhofsvorfeld befindlichen Haltestellenbereiche und Funktionen des Busverkehrs. Im Besonderen betroffen ist hierbei der Regionalbusverkehr mit einer Vielzahl an Haltestellenpositionen und Bereitstellungsplätzen. Diese können auf Grund der bevorstehenden umfangreichen Baumaßnahmen (neuer ZOB, Multifunktionsgebäude, Tiefgarage, Neuordnung Verkehre) und der erforderlichen Voruntersuchungen (z.B. archäologische Sondagen, Rückbaumaßnahmen) sowie begründet durch die Errichtung einer Baustellenabwicklung nicht aufrechterhalten werden. Es sind dementsprechend in einem parallelen Schritt die Planung und Realisierung eines Interims-ZOB – einer Übergangslösung für schätzungsweise fünf Jahre – notwendig.

## **Planungsstand**

In die Planungen für einen Interims-ZOB aktiv eingebunden sind die betroffenen Verkehrsunternehmen (das Stadtwerk.Mobilität und die Deutsche Bahn AG) sowie die RVV GmbH und die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis mbH (GFN).

Um eine signifikante Verschlechterung des ÖPNV-Angebots zu vermeiden, ist es wesentlich, Fahrbeziehungen nicht weiter auszuweiten bzw. Fahrzeiten nicht zu erhöhen. Es sind ein einfacher Betriebsablauf und notwendige Abstellflächen für pausierende Linienbusse

sicherzustellen. Zudem bedarf es guter Umsteigebeziehungen innerhalb des Stadtbusverkehrs als auch zwischen diesem und dem Regionalbusverkehr.

Es ist folglich notwendig, einen Interims-ZOB in einem räumlich begrenzten Verkehrsraum zu entwickeln. Auch sollte dieser in direkter Nähe zum Hauptbahnhof sowie zur Altstadt liegen, da eine gute Erreichbarkeit dieser Ziele die Attraktivität des ÖPNV maßgeblich beeinflusst. Grundsätzlich gilt auch für die Herstellung eines Interims-ZOB eine gewisse Qualität sicherzustellen, um dem langfristig formulierten Ziel einer deutlichen Stärkung des ÖPNV nicht entgegenzuwirken und Kunden nicht zum Umsteigen auf das Auto zu verleiten.

#### *Mindestanforderungen – Interims-ZOB*

Als Mindeststandard sind 6 Haltestellenpositionen für den Stadtbus (Gelenkbusse, Länge: ca. 18 m) sowie 13 Haltestellenpositionen für den Regionalbus (Länge: ca. 13 m) und eine Haltestellenposition für den Altstadtbus vorzusehen. Weiterhin benötigt werden die bestehenden Haltestellen für den Stadtbus an den beiderseitigen Aufgängen der Galgenbergbrücke (5 Haltestellenpositionen). Auch ist das Vorhalten von ca. 10 Bereitstellungsplätzen für Regionalbusse (Aufenthaltsdauer: 5 bis 20 Minuten) in unmittelbarer Nähe zu den Regionalbushaltestellen erforderlich. Eine Trennung zwischen Haltestellen- und Bereitstellungsbereich ist notwendig, um betriebliche Abläufe sicherstellen und notwendige Ruhepausen gewähren zu können.

*Hinweis: Aktuell werden der Stadt- und Regionalbusverkehr über 13*

*Stadtbushaltestellenpositionen, 15 Regionalbushaltestellenpositionen sowie eine Haltestellenposition für den Altstadtbus abgewickelt. Zudem werden die Hemauerstraße / östliche Bahnhofstraße sowie die westliche Bahnhofstraße als Bereitstellungsflächen für den Regionalbusverkehr genutzt. Abstellflächen für Regionalbusse (Aufenthaltsdauer: über 20 Minuten) bestehen auf der Parkfläche Margarettenstraße/ Fritz-Fend-Straße.*

*Insgesamt werden im Bahnhofsumfeld 15 Stadtbuslinien, im 10 bis 20 Minutentakt, und 31 Regionalbuslinien, im 20 bis 60 Minutentakt, organisiert. An Werktagen bedeutet dies ca. 2.500 Busbewegungen.*

#### *Standortprüfung*

Die Prüfung möglicher Standorte für einen Interims-ZOB erfolgte für das gesamte Bahnhofsumfeld. Es wurden sowohl konkrete Straßenräume/ Flächen als auch denkbare Kombinationen betrachtet.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass entlang der Achse D.-Martin-Luther-Straße/ Galgenbergbrücke auf Grund der hohen Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr (ÖPNV und MIV) eine Anordnung zentraler Haltestellenbereiche auszuschließen ist. Ebenso ist die

Ausbildung eines Interims-ZOB in der westlichen Bahnhofstraße nicht realisierbar, da die damit einhergehende Ost-West-Ausrichtung und einseitige Erschließung über die Fritz-Fend-Straße/ Margaretenstraße zu einer massiven Verschlechterung des ÖPNV führen würde. Auch wurden die Flächen Friedenstraße/ Paracelsusstraße, begründet durch die unvorteilhafte Anbindung und abseitige Lage, als Standort ausgeschlossen. Diese befinden sich außerdem nicht im Eigentum der Stadt.

Näher untersucht wurden die zwei nachfolgend aufgeführten – verbleibenden – Standorte für einen Interims-ZOB. Diese unterscheiden sich hinsichtlich des Einbezugs des ehem. Kepler-Areals, um herauszustellen, ob eine Inanspruchnahme der Flächen für einen Interims-ZOB grundsätzlich erforderlich ist. Es wurden ausschließlich die gegenwärtig versiegelten bzw. überbauten Flächen betrachtet und eine klare Abgrenzung zu den Grünflächen des Alleengürtels vorgenommen.

Bei der Abwicklung des Busverkehrs auf bestehenden Verkehrsflächen – Albertstraße/ Maximilianstraße/ Ernst-Reuter-Platz (Bestand) sind folgende Einschränkungen zu erwarten:

- nicht ausreichende Haltestellenkapazitäten (max. 23 Haltestellenpositionen)
- schwierige Umsteigebeziehungen innerhalb des Stadtbusverkehrs im Bereich Albertstraße auf Grund eines stark erhöhten Busverkehrsaufkommens → Sicherheitsrisiken bei Fahrbahnwechsel/ Straßenquerungen
- bedingte Übersichtlichkeit/ Fahrgastorientierung
- fehlende Bereitstellungsplätze für Regionalbusse → hohe Betriebskosten und weitreichende Störungen im Betriebsablauf, auf Grund verlängerter Fahrzeiten und fehlender Ruhezeiten für den Fahrdienst

Hinweis: eine Verlagerung von Regionalbushaltestellen (Linien aus dem Stadtwesten: 16, 19, 26 und 27) und Bereitstellungsplätzen in die Bahnhofstraße kann fehlende Kapazitäten nicht ausgleichen und würde darüber hinaus zu einer weiteren Verschlechterung der Übersichtlichkeit/ Fahrgastorientierung und Zuwegung führen

Bei der Abwicklung des Busverkehrs unter Einbezug des Ernst-Reuter-Platzes (ehem. Kepler-Areal) - Albertstraße/ Maximilianstraße/ Ernst-Reuter-Platz ergeben sich folgende Optionen:

- ausreichend Haltestellenkapazitäten (max. 29 Haltestellenpositionen)
- gute Umsteigebeziehungen innerhalb des Stadtbusverkehrs durch Bildung einer Mittelinsel (Barrierefreiheit) sowie eine gute Übersichtlichkeit

(Fahrgastorientierung) ermöglicht durch Separierung von Stadt- und Regionalbuslinien auf begrenztem Raum

- kurze Fahrzeiten/ geringe Betriebskosten durch Ausrichtung der Mittelinsel in Nord-Süd-Richtung
- Unterbringung der Mindestanforderungen an Bereitstellungsplätzen

Im Ergebnis zeigt der Vergleich, dass ausschließlich durch eine temporäre Nutzung des Ernst-Reuter-Platzes (ehem. Kepler Areal) in Verbindung mit einem Teilbereich der südlichen Maximilianstraße und des Haltestellenbereichs in der Albertstraße die Minimalanforderungen an einen Interims-ZOB erfüllt werden. Der Einbezug der Flächen des ehem. Kepler-Areals – der bereits versiegelten Flächen – ermöglicht eine kompakte und übersichtliche Anordnung der Haltestellenpositionen.

Damit kann auch während der Laufzeit des Provisoriums der heutige Standard weitestgehend gehalten werden. Ohne den Einbezug dieser Flächen würde es zu massiven Einschränkungen im ÖPNV-Angebot kommen.

Die Untersuchung verdeutlicht damit nochmals die Notwendigkeit eines neuen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) mit zentralem Haltestellenbereich auf der Galgenbergbrücke, welcher die vielfachen ÖPNV-Linien des Stadt- und Regionalverkehrs nutzerfreundlich und barrierefrei zueinander und untereinander anordnet, eine tatsächliche Beschleunigung der wichtigen Nord-Süd-Relation erlaubt, direkte Umsteigebeziehungen zum Schienenpersonenverkehr ermöglicht, einfache betriebliche Abläufe gewährt und die an Bedeutung gewinnende zugehörige Infrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Schließfächer etc.) anbietet.

Die Ausbildung des Interims-ZOB ist unabhängig von möglichen Folgenutzungen (im Anschluss an Provisorium) zu betrachten. Ein Rückschluss auf Nachnutzungen ist nicht möglich. Eine langfristige Entwicklung der Flächen bedarf eines eigenen, umfassenden Planungsprozesses.

#### *Ausstattung – Interims-ZOB (s. Anlage 1)*

Maßgabe für die Ausbildung des Interims-ZOB unter Einbezug des Ernst-Reuter-Platzes (ehem. Kepler-Areal) ist, wie oben dargelegt, eine Ausnutzung der bereits versiegelten Flächen, mit kleinstmöglichen Beeinträchtigungen der angrenzenden Grünflächen und Baumstandorte des Alleengürtels. Es wird entsprechend ein Mindestmaß an Effizienz und Infrastruktur für den Busbetrieb und die Haltestellenbereiche geplant.

Die durch den Rückbau freiwerdenden Flächen werden in einen zentralen Haltestellenbereich mit Mittelinsel für den Stadtbusverkehr und eine Bereitstellungsfläche für den Regionalbusverkehr zweigeteilt. Der gegenwärtig für den Stadtbusverkehr genutzte Haltestellenbereich in der Albertstraße wird zukünftig weitgehend durch den Regionalbusverkehr angefahren. Zudem werden in der Maximilianstraße – zwischen St.-Peters-Weg und Albertstraße – weitere notwendige Regionalbushaltestellen eingerichtet. Die gegenwärtig am Ernst-Reuter-Platz befindlichen Haltestellen werden aus Erschließungsgründen (Verkehrswege und Kreisverkehr) aufgelöst.

Im Ergebnis entsteht eine räumliche Abgrenzung zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr und es gelingt zugleich, angemessene Umsteigebeziehungen zwischen allen Buslinien zu organisieren. Die Errichtung einer Mittelinsel verhilft zu einer guten Fahrgastorientierung sowie zu sicheren und barrierefreien Umsteigebeziehungen zwischen den hochfrequentierten Stadtbuslinien und gewährt für diese in Teilen verbesserte Fahrwege.

Der Witterungsschutz der Haltestellen soll bei Bedarf durch einfache Ausführungen erfolgen. Die Verwaltung prüft, welche Möglichkeiten der Überdachung, insbesondere mit Blick auf den temporären Charakter des Interims-ZOB, bestehen. Weiter ist die Errichtung sanitärer Anlagen für Mitarbeiter/innen der Busunternehmen (Busfahrer) geplant.

Die Verwaltung prüft derzeit zusätzlich auch die Voraussetzungen für eine öffentliche Toilettenanlage für Fahrgäste.

#### *Auswirkungen auf Verkehrsnetz (s. Anlage 2)*

Um die Verkehrssicherheit sowie vernünftige und sichere Umsteigebeziehungen ermöglichen und angemessene Betriebsabläufe gewähren zu können, sind im Vorfeld einer Inbetriebnahme des Interims-ZOB verkehrliche Maßnahmen zu treffen. Im Bereich Ernst-Reuter-Platz/ St.-Peters-Weg bedarf es der Errichtung eines einfachen Kreisverkehrs auf den bestehenden Verkehrsflächen, um die Erschließung der Haltestellen und Bereitstellungsplätze auf dem Ernst-Reuter-Platz (ehem. Kepler-Areal) zu ermöglichen. Um notwendige Fahr- und Abbiegebeziehungen zu gewähren, ist in diesem Bereich die teilweise Reduzierung von Fahrspuren für den Autoverkehr (MIV) erforderlich.

Mit Inbetriebnahme des Interims-ZOB ist weiter ein Ausschluss des Autoverkehrs (MIV) in der südlichen Maximilianstraße sowie in den östlichen Teilbereichen der Albertstraße notwendig, damit die Sicherheit, insbesondere für Fahrgäste (Umsteigebeziehungen zw. Stadt- und Regionalbus), Fußgänger und Radfahrer gegeben ist.

Auch sind im Zuge des o.g. Ausschlusses des Autoverkehrs in der Albertstraße und Maximilianstraße wesentliche Verlagerungen auf die Achse Hemauerstraße – Bahnhofstraße – Margaretenstraße/ Fritz-Fend-Straße anzunehmen, welche zu einer beträchtlichen

Überbelastung des Knotenpunkts Hemauerstraße/ D.-Martin-Luther-Straße führen würden und weitreichende negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss der D.-Martin-Luther-Straße und damit auf das gesamte Bahnhofsumfeld hätten. Mit Inbetriebnahme des Interims-ZOB ist daher weiterhin eine Durchfahrtsperre für den Autoverkehr in der Bahnhofstraße notwendig. Eine solche Sperre wäre spätestens mit den Vorarbeiten zum Bau des ZOB und der Neugestaltung der Bahnhofstraße mit Tiefgarage (z.B. Rückbau Gebäudlichkeiten, archäologische Sondagen) erforderlich.

Mit Inbetriebnahme des Interims-ZOB kann die Nordseite des Hauptbahnhofs demnach nur beschränkt aber in einem ausreichenden Maß angefahren werden – von Osten über die Hemauerstraße und von Westen über die Fritz-Fend-Straße. Die Erreichbarkeit der Altstadt mit den Parkhäusern Petersweg und Dachauplatz bleibt bestehen.

Die dargelegten Veränderungen im Verkehrsnetz werden durch die Inbetriebnahme des Interims-ZOB ausgelöst und ermöglichen dessen Funktionsfähigkeit sowie die notwendige verkehrliche Sicherheit. Sie sind daher nicht als Vorwegnahme einer zukünftigen Erschließung (Verkehrsfunktionsplan) des Bahnhofsumfelds zu verstehen. Die Erarbeitung eines solchen Erschließungskonzepts gestaltet sich umfangreicher und ist, wie oben beschrieben, zunächst Gegenstand der Planungen zum Gesamtprojekt Neugestaltung Bahnhofsumfeld im Jahr 2019.

Gleichwohl wurde mit Beschluss vom 22.02.2018 durch den Stadtrat beschlossen, dass – wie im Beteiligungsprozess „Stadtraum gemeinsam gestalten“ herausgearbeitet – die zukünftige Erschließung des Bahnhofsumfeldes eine deutliche Stärkung des ÖPNV bzw. Umweltverbundes vorsieht und entsprechende Beschränkungen des Autoverkehrs vorzunehmen sind.

### *Betrieb und Herstellung*

Die erforderlichen Straßen- und Tiefbauarbeiten inklusive der Haltestellenanlage und die Verfüllung der Flächen des ehem. Kepler-Areals nach erfolgtem Rückbau werden durch die Stadt durchgeführt.

Die für den Busbetrieb erforderlichen Einrichtungen (dynamische Fahrgastinformation, Möblierung, Witterungsschutz der Haltestellen (Überdachung), Mülleimer etc.) im Bereich der Haltestellenanlage sowie die Errichtung sanitärer Anlagen für Mitarbeiter/innen der Busunternehmen werden durch das Stadtwerk vorgenommen, welches auch als Betreiber des Interims-ZOB vorgesehen ist.

Eine Übertragung der Aufgaben an das Stadtwerk wird durch die Verwaltung vorbereitet.



## Weiteres Vorgehen

In einem nächsten Schritt werden die Planungen konkretisiert sowie notwendige Genehmigungen eingeholt. Hierbei sind u.a. Gutachten zur Beurteilung von Umwelteinwirkungen (u.a. Lärmschutz) in Auftrag zu geben, um schützende Maßnahmen treffen und in die Planungen integrieren zu können. Die verkehrlichen Grundlagen und Erhebungen wurden von der Verwaltung bereits erstellt.

Ein Maßnahmenbeschluss ist Ende 2019 beabsichtigt.

### *Zwischennutzungen im Bahnhofsvorfeld*

Für die vom Verkehr freiwerdenden Straßenräume im direkten Bahnhofsvorfeld werden bis zum tatsächlichen Beginn von Baumaßnahmen (Tiefgarage, archäologische Untersuchungen etc.) temporäre Nutzungen überlegt. Die Flächen sollen der Projektkommunikation dienen, indem bspw. durch Ausstellungstafeln auf die Ziele und Maßnahmen des Gesamtprojekts Neugestaltung Bahnhofsumfeld hingewiesen wird. Auch sind Aktionstage angedacht, bspw. im Rahmen der fortzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

### *Zeitplanung*

<i>Zeitfenster<sup>1</sup></i>	<i>Neugestaltung Bahnhofsumfeld</i>	<i>Interims-ZOB<sup>2</sup></i>
2019	Verkehrsfunktionsplan (Erschließungskonzept)	Entwurfs- und Genehmigungsplanung
2020/ 2021	Verkehrs- und Freianlagenkonzept; Durchführung Wettbewerb „ZOB und Bahnhofstraße“	Verfüllung; Bau/ Herstellung; Inbetriebnahme
2022/ 2023	Ausführungs- und Genehmigungsplanung; Voruntersuchungen (u.a. Archäologie; Rückbau Gebäulichkeiten)	
2023	Baubeginn (Tiefgarage, ZOB etc.)	

<sup>1</sup> Annahmen entsprechend Sachstand 3/2019, unter optimalen Verfahrensvoraussetzungen sowie der erforderlichen personellen Kapazitäten und finanziellen Mittel

<sup>2</sup> Voraussetzung ist die Verfügbarkeit über die zurückgebauten Flächen des ehem. Kepler-Areals (freies Baufeld)

## *Öffentlichkeitsbeteiligung – Interims-ZOB*

Die vorliegend dargelegten Planungen zum Interims-ZOB wurden im Rahmen einer projektbegleitenden interfraktionellen Informationsveranstaltung erörtert. Weiter wurden das Umweltforum und der Runde Tisch Altstadt sowie die interessierte Öffentlichkeit im Rahmen eines Info-Tags, am 14.03.2019, informiert.

Weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind im Vorfeld der Inbetriebnahme des Interims-ZOB bzw. des Inkrafttretens der dargelegten verkehrlichen Änderungen im Bahnhofsumfeld vorgesehen.

### **Kosten und Finanzierung:**

Aufgrund des konzeptionellen Planungsstands ist für die Errichtung des Interims-ZOB durch die Stadt z.Zt. noch keine Bezifferung der Kosten möglich. Als Kostenrahmen sind derzeit bis zu etwa 4 Mio. € angesetzt.

Im gültigen Investitionsprogramm 2018 – 2022 sind bisher im UA 7920/01 für die Errichtung des Interims-ZOB Haushaltsmittel i.H.v. insgesamt 1 Mio. €, insb. in den Jahren 2020/2021, berücksichtigt. Die Finanzierung des Projektes mit Zuwendungen des Freistaates Bayern aus Mitteln der Luftreinhaltung“ ist mit der Regierung der Oberpfalz grundsätzlich vorabgeklärt.

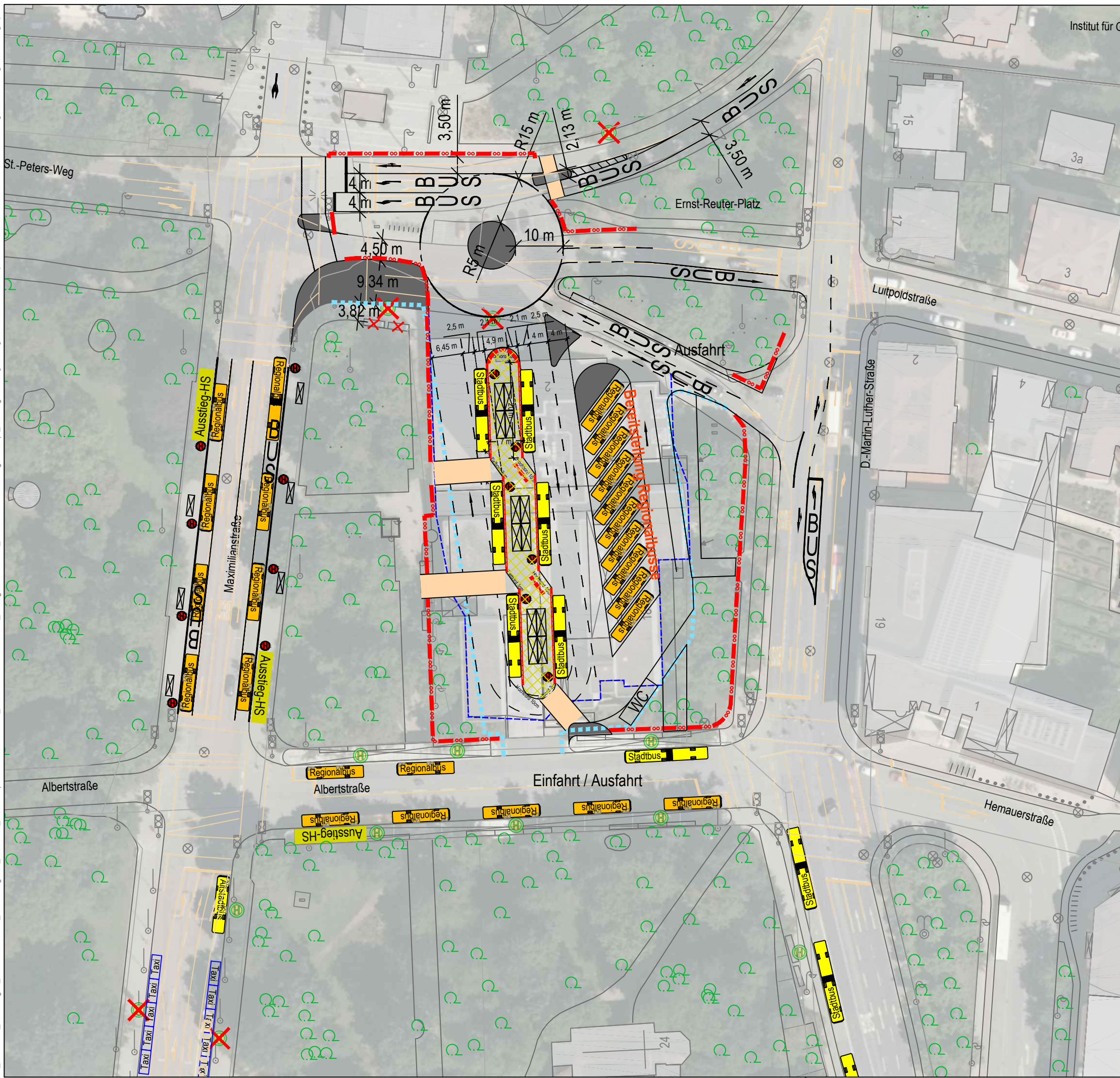
Eine Anpassung der Haushaltsansätze erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Investitionsprogramms 2019 – 2023 (mit Nachtragshaushaltspan 2019) im Rahmen des Investitionsgesamtvolumens der gültigen Finanz- und Investitionsplanung.













### **Anlagen:**

Anlage 1: Planungskonzept – Interims-ZOB

Anlage 2: Verkehrsführung Bahnhofsumfeld i.V.m. Interims-ZOB

Anlage 3: Unterlagen Info-Tag



-  neue Fußwegebeziehungen
-  Barrieren für Fußgänger
-  Grenze bestehendes Gebäude (Studentenwohnheim Lutherhaus)
-  Grenze für ZOB benötigter Bereich (Planung)
-  neue Verkehrsinseln
-  Markierung Bestand
-  Markierung Neu
-  Haltestellenmast Bestand
-  Haltestellenmast entfällt
-  Haltestellenmast neu
-  Wartehaus neu
-  Kasseler Sonderbord 18 cm

Anlage 1 zur Vorlage  
VO 19/15243/61 am 19.03.2019

### Planungskonzept Interims - ZOB

Entwurf Kreisverkehr

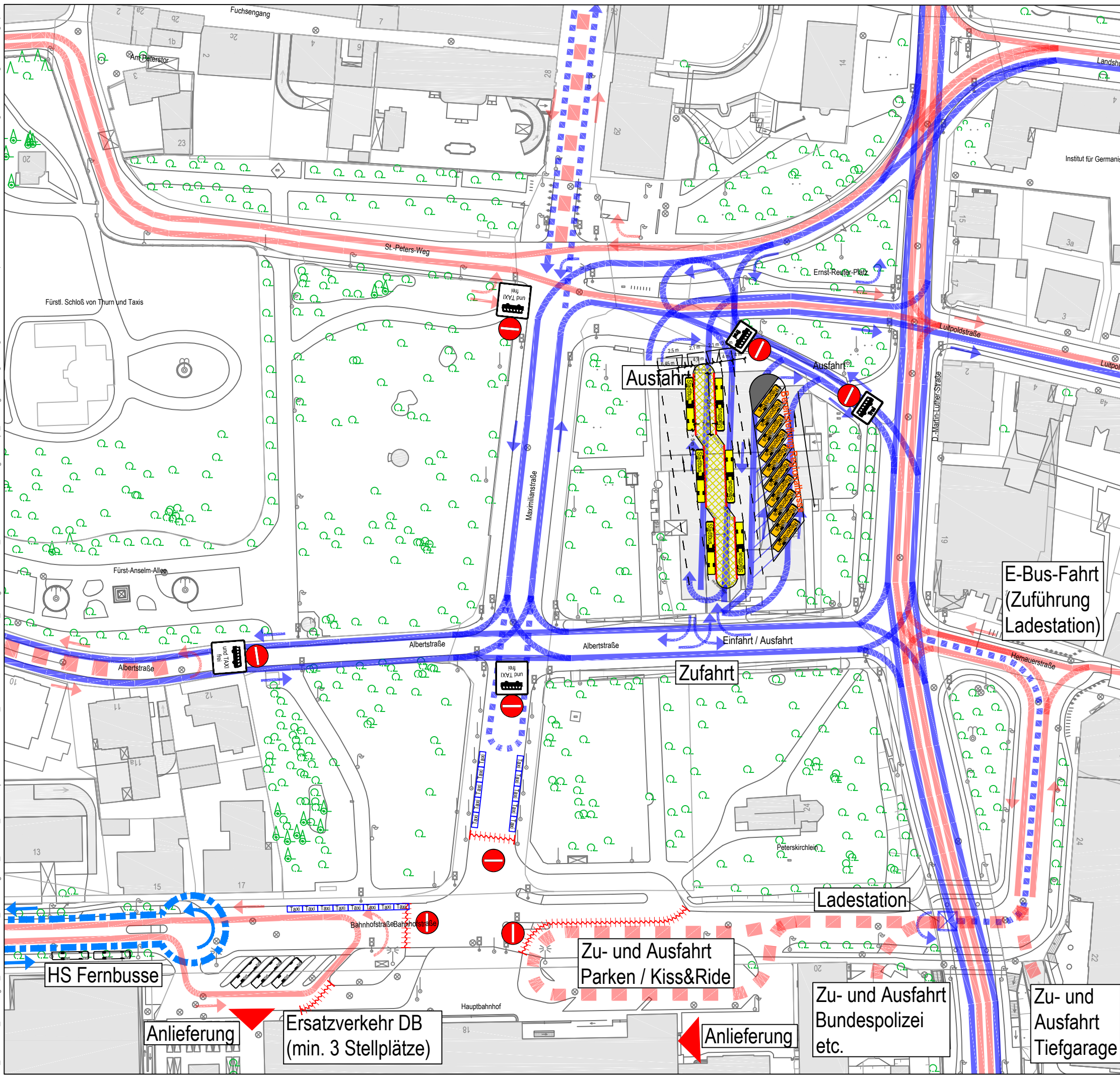


Stadtplanungsamt



Original M 1 / 800  
Abt. 61.3 / To/St 23.01.2019

U:\Gesamt\7\_Abteilungen\_Interim\61-3\F\_Zeichnungen\3\_ÖPNV\03\_ZOB-Hauptbahnhof\2019-2018\_Interims-ZOB-Planungskonzept\_VCS\03\_Kartengrundlage\_14.05.2018\_Orthophoto 2016 LDBV\_Amt für Stadtentwicklung, Vermessung und Kartographie



### Legende

- Verkehrsführung MIV
- Verkehrsführung MIV - Anlieger
- Verkehrsführung ÖPNV
- Fernbus
- Altstadtbus
- Taxistellplätze Neu
- gesperrt für IV / ÖPNV (Durchfahrtsperre)

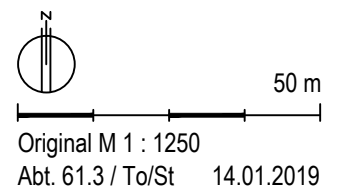
Anlage 2 / Seite 1 zur Vorlage  
VO 19/15243/61 am 19.03.2019

### Interims - ZOB Verkehrsführung

mögliche Fahrbeziehungen ÖPNV,  
Individualverkehr, Taxis,  
Ersatzverkehr DB















Stadtplanungsamt



U:\\_Gesamt\7\_Abteilungen\_Intern\Am61-3F\_Zeichnungen\3\_ÖPNV\03\_ZOB-Hauptbahnhof\2019-02-21\_Interims-ZOB-Planungskonzept\_V08\03\_Kartengrundlage\_14.05.2018\_Orthophoto 2016 LDBV\_Amt für Stadtentwicklung, Vermessung und Kartographie



### Legende

-  bestehende Fußwege-Verbindungen
-  neue Fußwegebeziehungen
-  Barrieren für Fußgänger
-  Haltestellenmast Bestand
-  Haltestellenmast entfällt
-  Haltestellenmast neu
-  Wartehaus neu
-  Grenze bestehendes Gebäude (Studentenwohnheim Lutherhaus)
-  Grenze für ZOB benötigter Bereich (Planung)
-  gesperrt für IV / ÖPNV (Durchfahrtsperre)
-  neue Verkehrsinseln
-  Kasseler Sonderbord 18 cm

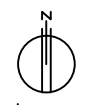
Anlage 2 / Seite 2 zur Vorlage  
VO 19/15243/61 am 19.03.2019

### Interims - ZOB Verkehrsführung

mögliche Fußwegeverbindungen



Stadtplanungsamt







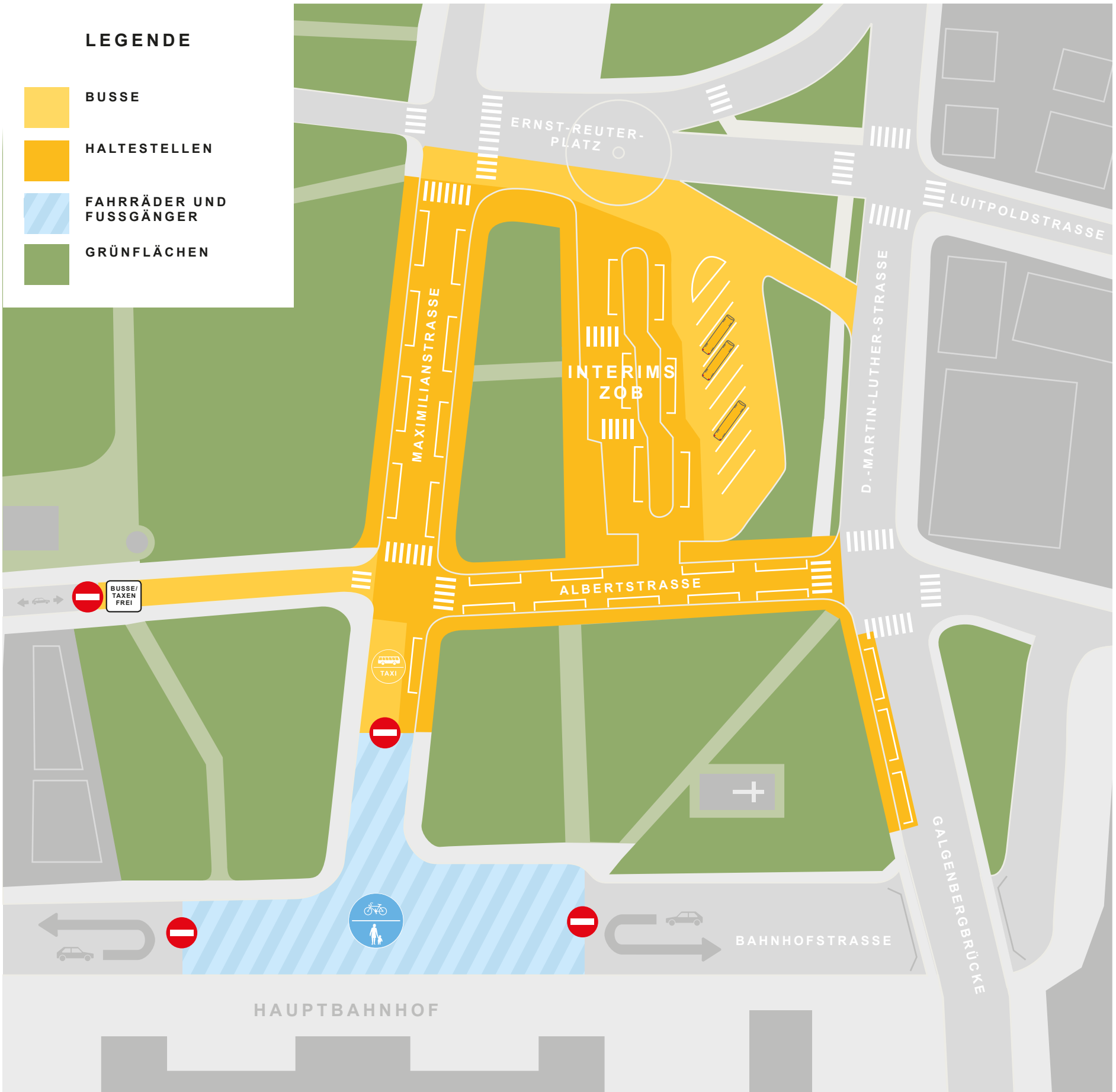
50 m

Original M 1 : 1250  
Abt. 61.3 / To/St 23.01.2019

# VORENTWURF INTERIMS-ZOB ÜBERSICHTSPLAN

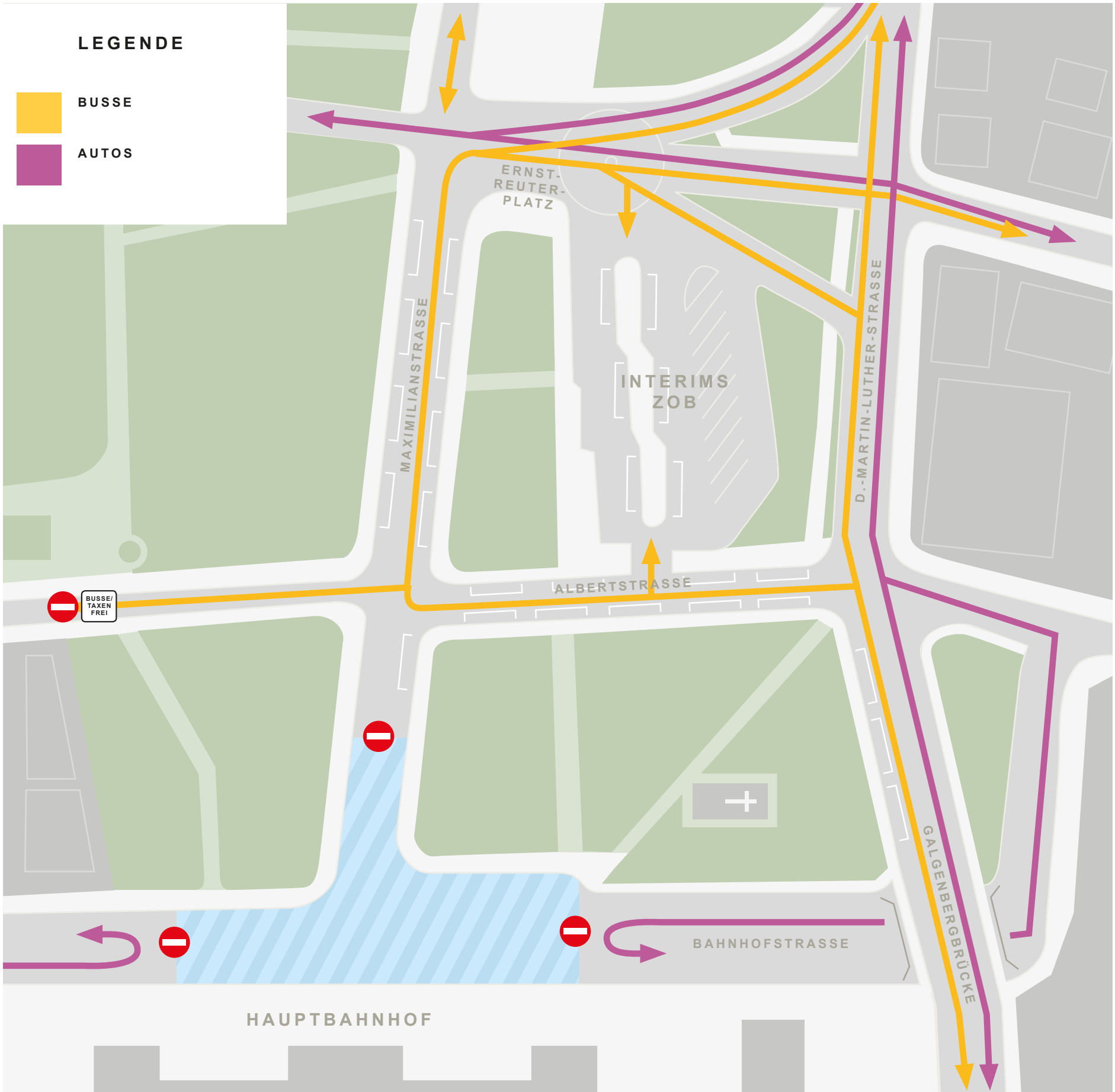
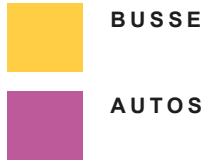
## LEGENDE

-  BUSSE
-  HALTESTELLEN
-  FAHRRÄDER UND FUSSGÄNGER
-  GRÜNFLÄCHEN



# VORENTWURF INTERIMS-ZOB BUSSE UND AUTOS

## LEGENDE



# VORENTWURF INTERIMS-ZOB FUSSGÄNGER

## LEGENDE

 FUSSGÄNGER

