

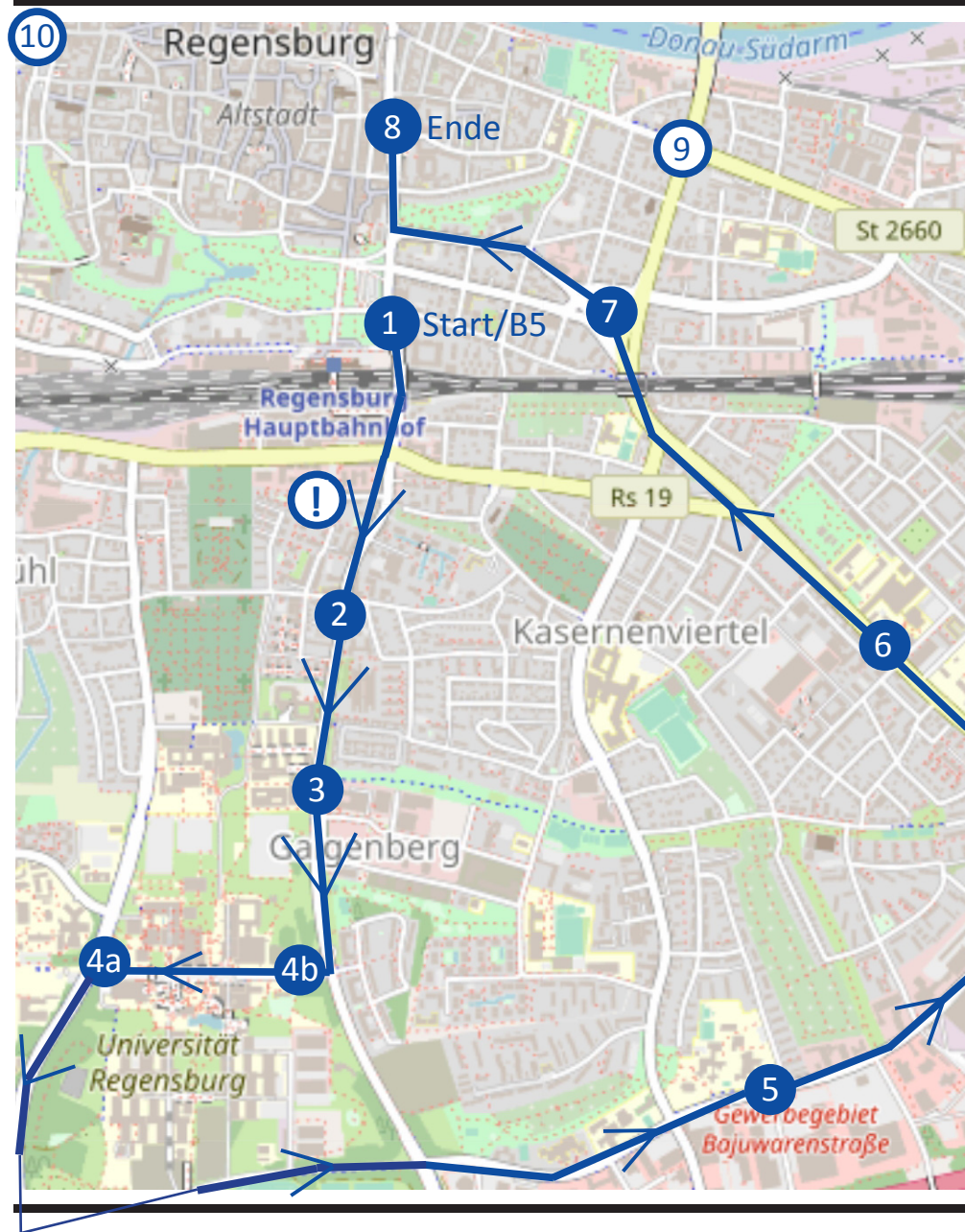


Wege zu einem höherwertigeren ÖPNV auf der Straße

Nach dem Stadtbahn-Aus muss der ÖPNV „auf der Straße“ höherwertiger und attraktiver werden!

Die kann z.B. erreicht werden über

- eine neue leistungsfähige Buslinie (BHNS) im Verlauf der geplanten Stadtbahntrasse vom Stadtnorden zur OTH/Universität (hoher Takt, Einsatz von Doppel-Gelenkbussen)
- Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs (Verkürzung der Reisezeiten) v.a. auf den Hauptrouten
 - Ampel(vorrang)schaltungen, Busspuren, Pulkführung
 - Optimierung der Verknüpfungsfunktion von Bushaltestellen (z.B. kurze Wege)
 - Schaffung von Durchfahrtshaltestellen v.a. für Doppel-Gelenkbusse auf den Hauptrouten
 - Umbau von Haltestellen / Umwandlung von Busbuchten zu Haltestellen an der Fahrbahn (Haltestellenkaps), um die Busse im Verkehrsfluss zu halten
 - Einführung von Expresslinien und Ringlinien
- Taktverdichtung, v. a. bei Linien im 20-Min.-Takt (Linien 3, 4, 6, 7, 9, 11) und höheres Fahrtenangebot in den Schwachverkehrszeiten (abends, am Wochenende)
- einheitlich hohes Ausstattungsniveau der Haltestellen (Barrierefreiheit, Witterungsschutz/Sitzen, Echtzeit-Informationen)
- schlüssigere Nummerierung der Linien (Stadt- und Regionalbuslinien)
- klare, einheitliche und einprägsame Routenführung der einzelnen Linien
- attraktive Tarifgestaltung



Der Fokus bei dieser Tour liegt auf den ÖPNV-Haupttrouten D.-Martin-Luther-Straße / Galgenbergstraße und Landshuter Straße sowie auf wichtigen Umsteige-Haltestellen (Verknüpfungspunkten) – beleuchtet werden aber auch die generellen Anforderungen an Bushaltestellen.

1 Start-/Treffpunkt: IZOB am Hauptbahnhof (B5), Themen:

- 1a Wende am IZOB
- 1b neue Durchfahrts-Haltestelle an der D.-Martin-Luther-Straße
- 1c Hbf-West
- 1d Hbf-Süd/Arcaden

2 Haltestelle Haydnstraße

 **Exkurs:** Hinweis auf mögliche Fuß- und Radwegeverbindung mit Brücke am Mälzereiweg

3 Haltestelle TechCampus / OTH

4a/4b Universität / ZOH

5 Johann-Hösl-Straße / Bajuwarenstraße

6 Landshuter Straße

7 Stobäusplatz

8 Dachauplatz / weitere Hinweise auf
9 Haltestelle Weißenburgstraße und

**10 Arnulfsplatz / Bismarckplatz / neue Umsteige-
haltestelle am Jakobstor**

Ende der Tour in der „Quetschn“ am Schwanenplatz

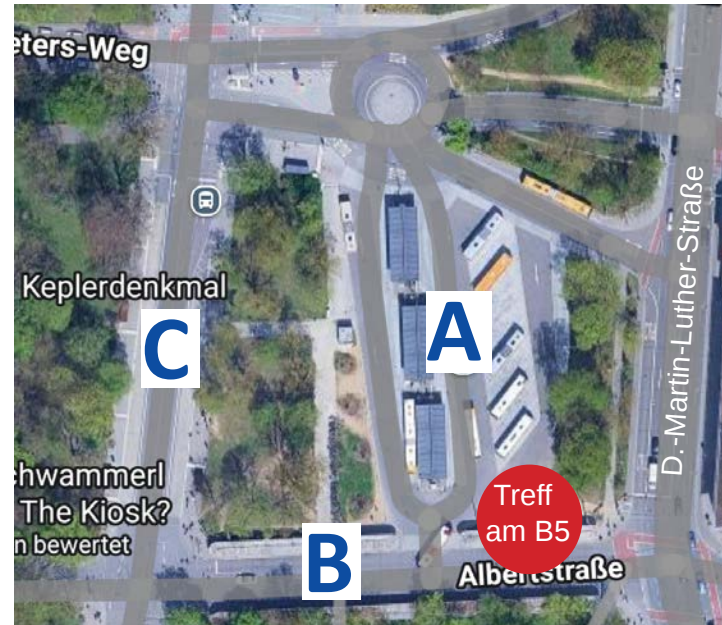
1a – Haltestelle Hauptbahnhof / IZOB (Bereiche A, B, C)

Mängel / Konflikte

- Lage IZOB vom Hbf aus für Ortsfremde unklar
- Zuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien zu den Bereichen A, B und C ist unsystematisch
- Stellplätze für Reise- bzw. Regionalbusse; viele Kreuz- und Quer- / Wendefahrten der Busse schaffen Konflikte mit Fußgängern

Ziele / Maßnahmen

- Beschilderung IZOB am Hbf
- klarere Zuordnung der Stadt- und Regionalbuslinien zu den Bereichen A, B, C
- Regionalbuslinien neu ordnen – eher in der Maximilianstraße (Bereich C) als in Albertstraße (Bereich B) abfahren lassen
- Wendefahrten und Leerfahrten am IZOB (Bereich A) deutlich reduzieren – mehr Sicherheit für Fußgänger
- Umgestaltung der Fahrradabstellanlage / Befestigung der gesamten Fläche



1b – neue Durchfahrtshaltestellen in der D.-Martin-Luther-Straße

Mängel / Konflikte

- für die Buslinien in Nord-Süd-Richtung (3, 5, 10, 11) fehlen an der D.-Martin-Luther-Straße gegenüberliegende Haltestellen
- dadurch entstehen zeitraubende Wendefahrten am IZOB und eine unübersichtliche Lage der „Haltestellenpaare“ für die einzelnen Linien

Ziele / Maßnahmen

- beidseitig Schaffung einer leistungsfähigen, ausreichend langen Durchfahrtshaltestelle für die neue Haupt-Linie (BHNS*) vom Stadtnorden zur Uni/ OTH im Verlauf der geplanten Stadtbahntrasse an der D.-Martin-Luther-Straße (für Doppelgelenkbusse bzw. 2 Gelenkbusse gleichzeitig)
- Nutzung dieser Haltestelle auch für die Linien 3, 5, 10, 11 – dadurch kann die Haltestelle am Brückenkopf entfallen

* BHNS = Bus de Haut Niveau de Service



D.-Martin-Luther-Straße



Haltestelle Hbf B 8
an der Auffahrt der
Galgenbergbrücke
(derzeit die Linien 3, 5,
6, 10, 11 – aber nur in
Richtung Süden!)

1c – Haltestelle Hauptbahnhof West

Mängel / Konflikte

- vernachlässigtes Erscheinungsbild der Haltestelle (Fernbusse, Linien 6,7,8, SEV)
- geringe Fahrgastaufenthaltsqualität
- zu berücksichtigen ist, dass hier viele Reisende mit viel Gepäck auf den Fernbus warten
- Radwegführung

Ziele / Maßnahmen

- bessere Fahrgastaufenthaltsqualität schaffen
- mehr Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten
- Barrierefreiheit herstellen
- größerer Monitor mit Anzeige der kompletten Reisemöglichkeiten am betreffenden Tag (Echtzeitinformationen)
- Ausleitung Radweg auf Fahrbahn verbessern



1d – Haltestelle Hauptbahnhof Süd / Arcaden

Derzeitige Situation und Handlungsfelder

- wichtige Haltestelle (Hbf, Arcaden)
 - in Richtung Süden für Fahrgäste sehr gute Anbindung an den Hbf
 - hier Abfahrt für zwei Linienäste, aber die Ampelschaltungen Richtung Friedensstraße sind für die Linie 11 nicht vorteilhaft
- aufgrund der hohen Frequentierung der Haltestelle wären zusätzliche Bushäuschen sinnvoll
- Barrierefreiheit verbessern
- Konflikte zwischen ein-/aussteigenden Fahrgästen und Radverkehr
- Einfädeln für Busse in Richtung Süden und Osten oft schwierig; Ampellösung wie auf der Nibelungenbrücke anstreben
- Neuordnung der Fahrradabstellanlagen – mehr (überdachte) Fahrrad-Abstellanlagen anbieten



2 – Haltestelle Haydnstraße

Mängel / Konflikte

- **exemplarisch für eine Haltestelle mit schlechter Fahrgastaufenthaltsqualität**
 - keine Barrierefreiheit
 - kein Witterungsschutz
 - keine Sitzgelegenheit
 - kein Monitor (DFI) oder E-Paper mit Echtzeitinformationen
- Busbucht – dadurch schmaler Gehweg
- Radwegbeginn in der Busbucht

Ziele / Maßnahmen

- Rückbau der Busbucht und Umbau zur barrierefreien Haltestelle am Fahrbahnrand (Haltestellenkap)
- hierdurch entsteht mehr Fläche für die Haltestellengestaltung /-ausstattung und Radwegführung
- die Länge der neuen Haltestellen muss berücksichtigen, dass hier künftig die Nord-Süd-Hauptroute (BHNS) vom Stadtnorden zur Uni verläuft (Doppelgelenkbusse / 2 Gelenkbusse)



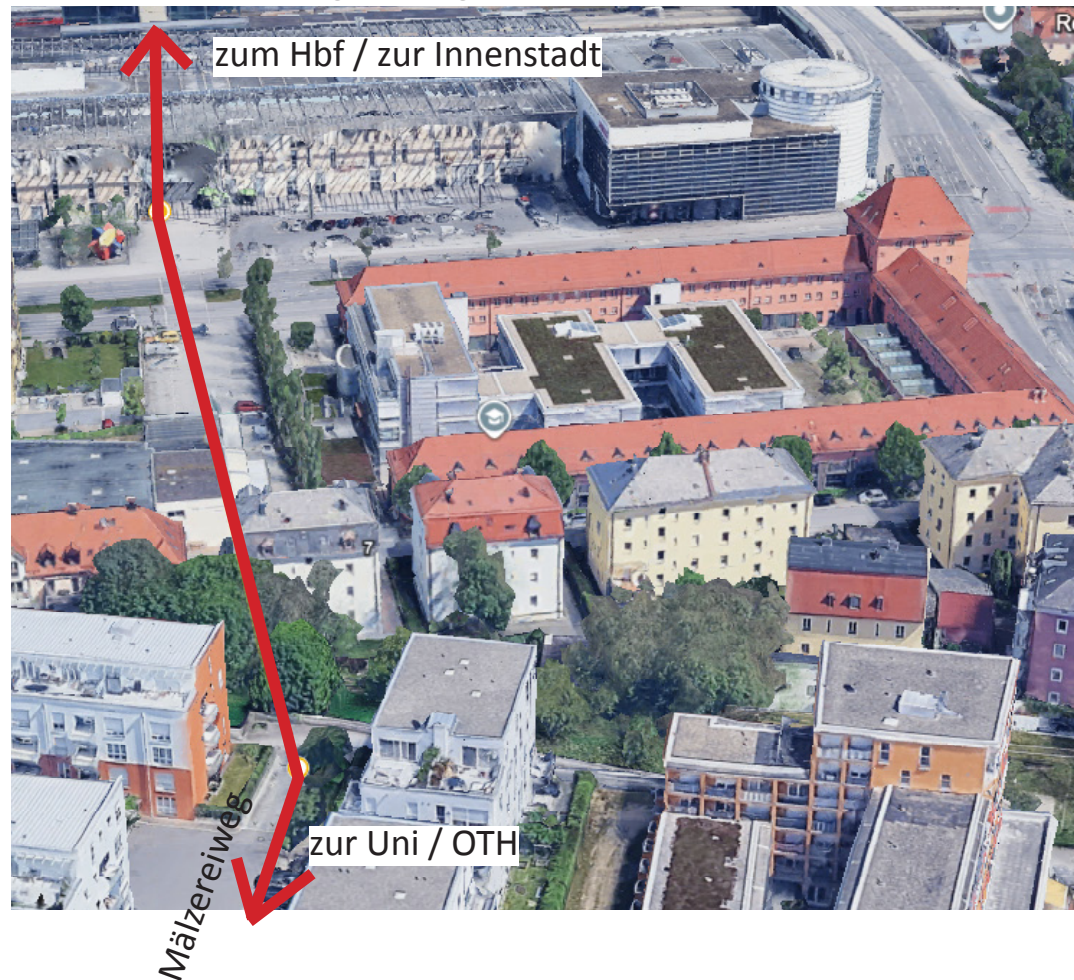
Haltestelle Haydnstraße in der Galgenbergstraße, Westseite / hier verkehren in Richtung Süden die Linien 5 (Richtung FOS/BOS, Jahn-Stadion), 6 (OTH/Uni und Klinikum) und Regionalbuslinien

Exkurs: Fuß- und Radwegeverbindung von der Uni in die Innenstadt

Situation und Handlungsfelder

- seit Jahrzehnten fehlt eine attraktive direkte Fuß- und Radwegeverbindung von der Uni/OTH über den Hbf in die Innenstadt – abseits der stark verkehrsbelasteten Galgenbergstraße
- eine Möglichkeit, die bestehende Topografie zu einer Brücke über die Friedenstraße hinweg zu nutzen, gibt es in Verlängerung des Mälzereiweges – für den Fußverkehr könnte ein direkter Anschluss an den Arcaden-Steg geschaffen werden
- auf diese Weise würden auch die Handlungsräume verbessert, die Galgenbergstraße zu einer leistungsfähigen ÖPNV-Route auszubauen

© das Stadtwerk Regensburg



Thema Haltestelle am Fahrbahnrand (Haltestellenkap) statt Busbucht

Vorteile

- Bus fährt „ohne Schlingern“ an die Haltestelle und kann dicht am Bordstein (vorzugsweise Kasseler Sonderbord) halten – bequemes, sicheres und barrierefreies Ein- und Aussteigen!
- ausreichend Platz für das Aufstellen von Wartehäuschen abseits des Gehweges
- Bus bleibt im Verkehrsfluss – Beschleunigung des Busverkehrs!
- es resultiert eine gewisse Verkehrsberuhigung, da der anhaltende Bus den übrigen Verkehrsfluss kurz abbremst
- es sollte umfassend geprüft werden, wo Busbuchten zu Haltestellenkaps umgebaut werden sollten (Haltestellenausbauprogramm)
- darüber hinaus sollte geprüft werden, wo Kaps mit „Grüner Welle für Busse“ und „Pulbführung“ kombiniert werden können



bestehende Haltestellen am Fahrbahnrand in der Galgenbergstraße

Thema

Haltestellenausstattung/-qualität für Fahrgäste



Echtzeitinformationen: „E-Paper“ oder Monitore mit digitaler Anzeige (DFI)



Sinnvoll wäre ein Beschluss zur Aufstellung eines **Haltestellenausbauprogrammes** (Barrierefreiheit, Ausstattung, Umbau/Verlängerung der Haltestellenflächen)



3 – Haltestelle TechCampus / OTH

derzeit Linien 5,6 und einige Regionalbuslinien

Positiv ist zu bewerten

- die Haltestelle an der Westseite (Ri. Uni/Klinikum) liegt an der Fahrbahnkante (Busspur)
- gute Ausstattung der Haltestelle (Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Monitor/DFI)

Mängel / Konflikte

- die gegenüberliegende Haltestelle (Ostseite, Ri. Stadtmitte) liegt ungünstig (weit hinten) im derzeit überbreiten, schlecht zonierte Straßenraum – Charakter einer Busbucht vor Verschwenk / Verengung weiter nördlich
- eine Lage 100 m weiter im Norden (zentraler bei OTH und Agentur für Arbeit) wäre besser, da jetzt ein großer Abstand zur nächsten Haltestelle Haydnstraße (550 m) besteht

Ziele / Maßnahmen

- Um-/Rückbau mit Neuzonierung des Straßenraumes der Galgenbergstraße ist dringend notwendig
- Neuordnung / Verlegung der Haltestellen nach Norden in Verbindung mit der geplanten Neugestaltung eines „Eingangs-/Willkommenstores“ zu OTH und Uni



4 – ZOH Universität

derzeit Linien 2, 4, 6, 11 und X4

Situation / Entwicklung / Maßnahmen

- Der vor einigen Jahren entstandene kleine Busbahnhof mit Mittelinsel an der Uni funktioniert gut und ist grundsätzlich positiv zu bewerten.
- Als problematisch wird jedoch gesehen, dass die Haltestelle an der Südseite des ZOH wegen der „Sägezahnausbildung“ nicht von Doppelgelenkbussen (BHNS) als Durchfahrtshaltestelle (Hauptstrecke Stadtnorden - Uni) angefahren werden kann – die Möglichkeiten zu einem zukunftsgerechten Umbau sind zu prüfen.
- Aufgrund der Entwicklungsplanungen der Uni werden künftig zwei Durchfahrtshaltestellen für den BHNS als zielführend angesehen – der ÖPNV muss mitwachsen! Der Abstand zwischen dem bestehenden ZOH (und den Durchfahrtshaltestellen) im Westen und den neuen Haltestellen im Osten der Albert-Magnus-Straße würde immerhin ca. 550 Meter betragen.

Gruppenfoto am ZOH!!



„Sägezahn-Haltestelle“ am ZOH



die Albertus-Magnus-Straße als ÖPNV-Achse der Universität mit Durchfahrtshaltestellen im Westen und Osten (Abstand ca. 550 Meter)

5 – Johann-Hösl-Straße / Bajuwarenstraße

Charakteristik / Mängel / Entwicklungen

- hier verkehrt derzeit (nur im 20-Minutentakt) die Linie 11 als „Ringlinie“ von der Landshuter Straße zur Uni, sowie im östlichen Teil (Bajuwarenstraße / Benzstraße) auch die Linie 2
- verdichtete Wohngebiete (Kasernenviertel) in der Nähe, Schulen, Wohnheime und großfläch. Einzelhandel – hohe Fahrgastfrequenz!
- ungünstige Verknüpfungen an der Haltestelle Schwabenstraße (Linien 2, 7, 11)
- teilweise große Haltestellenabstände (680 m)
- städtebauliche Entwicklungsbereiche an der Landshuter Straße schaffen künftig Nachfrage für eine leistungsfähige Verbindung in Richtung Uni

Handlungsfelder

- Busanbindung im 10-Minutentakt
- zusätzliche Haltestelle Bajuwarenstraße
- neue Umsteigehaltestelle Schwabenstraße
- Umgestaltung / Neuzonierung Bajuwarenstraße (auch wegen Radverkehr)



Haltestelle Johann-Hösl-Straße



*Haltestelle Schwabenstraße
(nur Linien 2 und 11)*



Bajuwarenstraße

6 – Landshuter Straße

Charakteristik / Mängel / Handlungsfelder

Dringend nötig: Aufwertung / Stärkung als ÖPNV-Hauptroute (Linien 2, 9, X9, Regionalbusse)

- B 15 sollte über Ostumgehung führen – Umgestaltung der Landshuter Straße zur attraktiven „Stadtstraße“ wäre dann ohne Zustimmung des Bundes möglich
- Einrichtung einer Busspur – pro Richtung nur noch eine „störungsfreie“ Geradeaus-Fahrspur für den allgemeinen Kfz-Verkehr
- Umbau aller Haltestellen (Zeißstraße, Krankenhaus St. Josef, Safferlingstraße, Hermann-Geib-Straße) von Busbuchten zu Haltestellen am Fahrbahnrand (Haltestellenkap); so sind bessere Warteflächen für Fußgänger möglich und die Busse bleiben im Verkehrsfluss
- Taktverdichtung Linie 9 aus Burgweinting (stark frequentiert!)
- Möglichkeiten zur Pulkführung prüfen



7 – Stobäusplatz

Leider wurde versäumt, im Zuge der Neubebauung des Quartiers ein schlüssiges Gesamtkonzept für alle Verkehrsarten zu entwickeln und umzusetzen!

Mängel und Handlungsfelder im ÖPNV

- Lage des Platzes an verschiedenen ÖPNV-Haupttrouten / hierbei mangelhafte Verknüpfungsfunktion
- viele Linien (z.B. Linien 1, 28, 41) fahren über die Weißenburgstraße nach Norden; andere Linien (z.B. Linien 2, 9, 31) fahren nach Süden (Landshuter Straße) – beim Umsteigen zwischen den 3 Haltestellen bestehen jedoch weite, komplizierte Wege für Fahrgäste mit vielen Querungen
- Neuordnung der Haltestellensituation wäre dringend nötig (evt. „Bus-Insel“ wie am ZOH Uni?)



8 – Dachauplatz

Bestand / Ziele und Handlungsfelder

- hier am östlichen Rand der Innenstadt verkehren viele Buslinien (derzeit die Linien 1, 2, 3, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 17) – die Folge ist, dass die Haltestelle nicht nur wichtig zum Aussteigen, sondern auch ein zentraler Verknüpfungs- und Umsteigepunkt ist
- die Linien sind auf die beiden Haltestellenbereiche Nord und Süd aufgeteilt – geringe Übersichtlichkeit!
- wichtig ist aber auch, dass im südlichen Bereich am Historischen Museum beidseitig leistungsfähige Durchfahrtshaltestellen für die als Ersatz für die Stadtbahn geplante Hauptroute (BHNS) vom Stadtnorden in den Süden (Uni) zu schaffen sind; die bestehenden Busbuchten und Haltebereiche sind hierfür (auch hinsichtlich der Barrierefreiheit) ungeeignet
- Busbeschleunigung, durchgängige Busspur in Richtung Hbf. ist notwendig – eine neue Zonierung des Straßenraumes ist erforderlich



Haltestelle an der Ostseite

Ende der Tour / gemütliches Beisammensein und Nachbesprechung in der „Quetschn“ am Schwanenplatz



Haltestelle an der Westseite

Weitere wichtige Haltestellen

Mängel und Handlungsfelder im ÖPNV

- Haltestelle liegt an der wichtigen Nord-Süd-ÖPNV-Haupttroute Nordgaustraße – Nibelungenbrücke – Stobäusplatz – Hbf
- hier verkehren derzeit die wichtigen Stadtbuslinien 1 (Nord-Süd) und 10 (Ost-West), die Linie 5 und viele Regionalbuslinien
- hierbei mangelhafte Verknüpfungsfunktion zwischen den Haltestellen in der Weißenburgstraße (Linie 1) und der Adolf-Schmetzer-Straße (Linien 10 und 5), z.B. Umsteigen vom DEZ in den Stadtosten:
 - die Kreuzung ist autooptimiert, aber nicht optimiert für umsteigende ÖV-Kunden – viel zu lange Wege!
 - die Kreuzung und Haltestellensituation müsste völlig neu konzipiert werden
- Abstand zwischen Haltestelle Weißenburgstraße und Haltestelle Prinz-Ludwig-Straße: 750 Meter!
- fehlende Fußgängerquerung an der Kreuzung (Nordseite)

9 – Haltestelle Weißenburgstraße



Weitere wichtige Haltestellen 10 – Arnulfsplatz / Bismarckplatz

Mängel / Konflikte

- fehlende Aufenthaltsqualität, Durchgangs-Kfz-Verkehr und die Bushaltestellen (derzeit Linien 1, 2, 4 und 11) nehmen zu viel Fläche ein
- Trennwirkung der breiten Fahrgasse
- weite Wege für Fahrgäste aus dem Stadtwesten (Linien 1, 4, 11), die am Bismarckplatz in die „schnellere“ Linie 6 zum Hbf umsteigen wollen

Ziele / Maßnahmen

- komplette Umgestaltung des Platzes (Konzepte gibt es bereits!)
- Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs
- Schaffung von beidseitigen Durchfahrtshaltestellen (Barrierefreiheit, Ausstattung etc.)
- evt. Linie 11 künftig über den Bismarckplatz fahren lassen, um den Arnulfsplatz zu entlasten
- Wendemöglichkeiten für Busse berücksichtigen (v.a. die Linien 4 und C2)
- neue Verknüpfungs-/Umsteigehaltestelle am Jakobstor (siehe Seite 21)



Weitere wichtige Haltestellen

10 – Arnulfsplatz / Bismarckplatz

Derzeitige Situation und Handlungsfelder

- Ausbau und Aufwertung der Haltestellen in der Schottenstraße (derzeit Linien 2, C2, 6)
 - Witterungsschutz
 - Barrierefreiheit
 - neue Zonierung des Straßenraumes, um eine vollwertige Haltestelle an der Ostseite schaffen zu können (E-Paper/ Echtzeitinfos, Bänke, Witterungsschutz)
- **aktueller Hinweis: in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 25.03.2026 wurde die Herstellung barrierefreier Bushaltestellen am Bismarckplatz beschlossen (Entwurfs-/Ausführungsplanung, Kostenberechnung) – angestrebt wird eine „möglichst zeitnahe Realisierung“.**
- Haltestellen Linie A+B (Altstadtbus)
 - bessere Fahrgastqualität (Witterungsschutz, Bänke und Barrierefreiheit wie am Haidplatz)
 - prüfen, wie die Fahrgasse umgestaltet werden kann, damit künftig Überholvorgänge verhindert werden (Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger)



Neue Verknüpfungs- / Umsteigehaltestelle am Jakobstor



Ziel

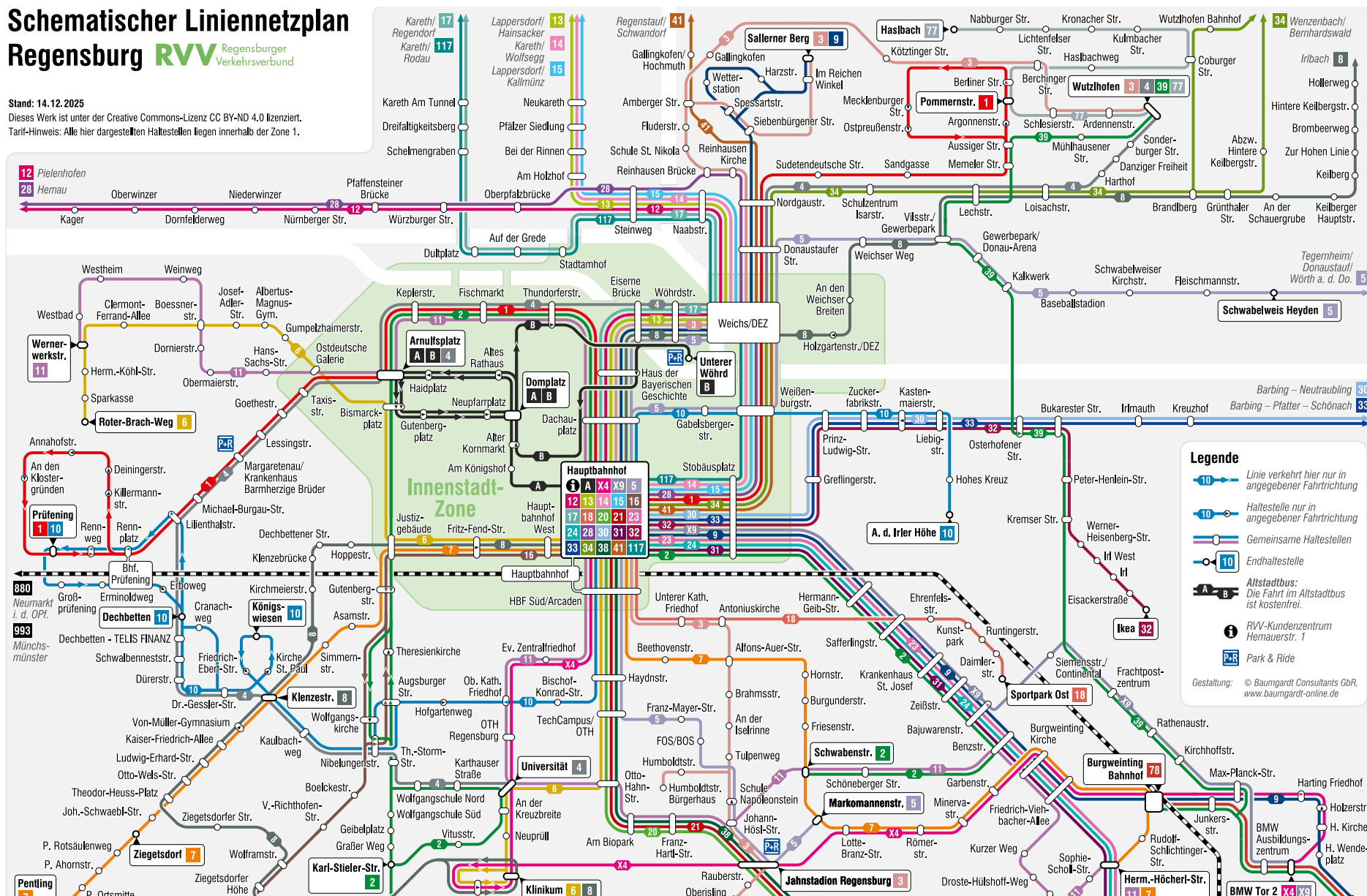
Bessere Verknüpfung der Linien 1, 4 und 11 vom Stadtwesten her mit der Linie 6, die die schnellere Route zum Hbf. fährt – Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zwischen den „West-Buslinien“ vor der Verzweigung Arnulfsplatz/Bismarckplatz, ohne langen Fußweg (ca. 250 Meter)!

Die 2. ÖPNV-Tour am 17.04.2026

Schematischer Liniennetzplan Regensburg **RVV** Regensburger Verkehrsverbund

Stand: 14.12.2025

Dieses Werk ist unter der Creative Commons-Lizenz CC BY-ND 4.0 lizenziert.
Tarif-Hinweis: Alle hier dargestellten Haltestellen liegen innerhalb der Zone 1.



Was würde passieren, wenn wir das Geld anders einsetzen?

z.B. in den öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV)
oder Schienen Personen Nahverkehr (SPNV)

Ergebnis

Der Nutzen des ÖPNV ist dreimal so hoch wie seine Kosten.

aus 25 Mrd. € Betriebskosten werden 75 Mrd.!
Jeder investierte EURO bringt 3 EURO zurück.

Wertschöpfung: Der ÖPNV stärkt den Einzelhandel, den Arbeitsmarkt, reduziert Unfälle, spart CO₂, spart Lärm und spart Flächen.



Geleitet durch TU München,
beauftragt von der DB Regio AG

Der VCD steht für ...

- ein gutes Bus- und Bahnangebot,
- mehr Platz für Fahrräder
- Autos mit umweltverträglichem Antrieb
- mehr Sicherheit für Kinder



QR-Code zum
VCD-Beitritt

So sieht nachhaltige Mobilität für den ökologischen Verkehrsclub VCD aus. Um diese Vision zu verwirklichen, wurde der VCD 1986 gegründet. Seit 40 Jahren haben umweltbewusste Menschen eine Alternative zu herkömmlichen Automobilclubs und die Verkehrspolitik ein ökologisches Korrektiv. Derzeit unterstützen ca. 55.000 Menschen den VCD. Der Club bietet ebenfalls eine Mitgliedschaft an, verschiedene Versicherungen, Schutzbriefe, Mobilitäts-/Verkehrsberatung, 24h-Servicetelefon-Pannenhilfe und die bekannte „Autoumweltliste“.

Vielen Dank für Ihr Interesse!