



Rahmenplan Regensburg Nord

Erläuterungsbericht Stand 01.10.2024

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Planungsanlass und Ziele	4
3. Grundlagen der Planung	5
3.1. Stadträumliche Lage und Abgrenzung der Teilgebiete	5
3. 2. Bestandssituation und Rahmenbedingungen	7
3. 2. 1. Nutzungen und Städtebau	7
3. 2. 2. Freiraum und Umwelt	8
3. 2. 3. Mobilität und Verkehr	9
3.3. Bestehendes Planungsrecht	11
3.3.1. Flächennutzungsplan	11
3.3.2. Bebauungsplan Nr. 78b - nördlich der Frauenzellstraße (Wutzlhofen)	12
3.3.3. Bebauungsplan Nr. 244 - Chamer Straße Nord, Westlicher Teilbereich	13
3. 4. Übergeordnete Planungen	14
3. 4. 1. Wohnungsbauförderung	14
3. 4. 2. Regensburg-Plan 2040	14
3. 4. 3. Freiraumentwicklungskonzept	15
3. 4. 4. Klimaresilienzmanagement	16
3. 4. 5. SPNV-Entwicklungskonzept Raum Regensburg	17
4. Inhalte des Rahmenplans	18
4.1. Städtebau und Nutzungen	18
4.2. Freiraum und Umwelt	21
4.3. Mobilität und Verkehr	23
4.4. Einwohnerprognose	25
5. Anlagen	28

1. Einleitung

Die Entwicklung des Rahmenplans Regensburg Nord gehört mit 107 Hektar zu den flächenmäßig größten Vorhaben der jüngeren Stadtgeschichte. Rund 5.000 Menschen sollen hier künftig wohnen und arbeiten.

Mit dem vorliegenden Rahmenplan Regensburg Nord werden die Grundzüge der Planung für einen neuen Stadtteil näher beschrieben. Das Konzept ermöglicht ein flächensparendes Miteinander von Wohnen, Nahversorgung, Arbeiten, Sport, Freizeit, Bildung und Kultur sowie eine gute soziale Durchmischung in allen Teilbereichen.

Das Grundkonzept beinhaltet eine Stadt der kurzen Wege mit attraktiver Anbindung an den ÖPNV und SPNV. Multifunktionale Freiflächen vernetzen die unterschiedlichen Quartiere. Die Bewohnerinnen und Bewohner innerhalb des neuen Stadtteils sind bevorzugt zu Fuß und mit dem Rad unterwegs.

Der städtebauliche Rahmenplan ist eine sonstige städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und stellt damit eine wichtige Grundlage für die Bauleitplanung dar. Angesichts der langen Umsetzungszeit von voraussichtlich über 20 Jahren ist nicht auszuschließen, dass sich die Rahmenbedingungen und Bedarfe im Umsetzungszeitraum ändern. Im Sinne einer flexiblen Planung soll sich der Rahmenplan hieran anpassen können. Insbesondere durch die Aufteilung in unterschiedliche Bauabschnitte und daraus resultierend mehrere Bauleitplanverfahren, besteht auch künftig ausreichend Gestaltungsspielraum.

Die bisherige Erarbeitung des Entwurfs zum Rahmenplan Regensburg Nord erfolgte in kontinuierlichen Austausch mit den verwaltungsinternen Fachämtern.

2. Planungsanlass und Ziele

Die Stadt Regensburg verzeichnet seit vielen Jahren einen anhaltenden Bedarf an Wohnraum und Bauland für bspw. gewerbliche Entwicklungen. Des Weiteren stellen aktuelle Entwicklungstrends und klimatische Veränderungen die Stadt vor die Aufgabe, die Bedarfe so flächensparend wie möglich abzubilden. Wenn ein neues Quartier entsteht, so muss sich dies zukunftsfähig, nachhaltig und ökologisch entwickeln.

Mit dem Rahmenplan Regensburg Nord soll ein multifunktionaler, urbaner, innovativer, grüner, wirtschaftlicher und sozialer neuer Stadtteil für weite Kreise der Bevölkerung mit dem Schwerpunkt auf bezahlbarem Wohnraum entstehen. Durch den Rahmenplan bietet sich die Möglichkeit, den gesamten Stadtnorden mit der Schaffung eines neuen Stadtquartiers als Wohn- aber auch Arbeitsstandort zu etablieren und als modernen sowie lebenswerten Stadtteil zu stärken.

Der neue Stadtteil soll klimaneutral realisiert werden. Ökologisch wertvolle Biotope und Strukturen sollen im Gebiet bestmöglich erhalten werden.

Mit einer verdichteten Bebauungsstruktur sowie entsprechender Nutzungsmischung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kultur, Bildung und Erholung) soll der neue Stadtteil urban geprägt sein. Der Rahmenplan enthält alle relevanten Angebote der Grundversorgung (u.a. großzügige Gemeinbedarfsflächen, dezentrale KiTas in den Wohnbauflächen, Sportflächen, Standorte für Einzelhandel und einzelhandelsnahe Dienstleistungen) und darüber hinaus Gewerbeflächen zur Stärkung des Arbeitsstandortes.

Die Anbindung an einen öffentlichen Mobilitätsknotenpunkt, ein hochwertiges Fuß- und Radwegenetz innerhalb der Grünverbindungen, ein hierarchisiertes Straßensystem sowie multifunktional nutzbaren Freiflächen sind Bausteine für die Konzeption eines autoreduzierten Stadtteils der kurzen Wege mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

Die Berücksichtigung vielfältiger Wohnformen und Bewohnerstrukturen ist neben der Funktionsmischung, einer integrierten Verkehrsplanung und gut erreichbaren Freiräumen von zentraler Bedeutung, um Regensburgs Norden zukunftsfähig zu entwickeln.

3. Grundlagen der Planung

3.1. Stadträumliche Lage und Abgrenzung der Teilgebiete

Das Planungsgebiet des Rahmenplans Regensburg Nord liegt an der nordöstlichen Stadtgebietsgrenze rund 4 km von der Innenstadt entfernt. Eingebettet zwischen dem Gewerbegebiet Haslbach im Norden und einer bereits teilweise verdichteten Bebauung im Süden, bei gleichzeitig mäßig wertiger Bodenqualität stellt diese Fläche mit ca. 107 Hektar eine der letzten zusammenhängenden Reserven für Baulandentwicklung innerhalb des Regensburger Stadtgebietes dar.



Luftbild mit Geltungsbereich des Rahmenplans Regensburg Nord, o. M.

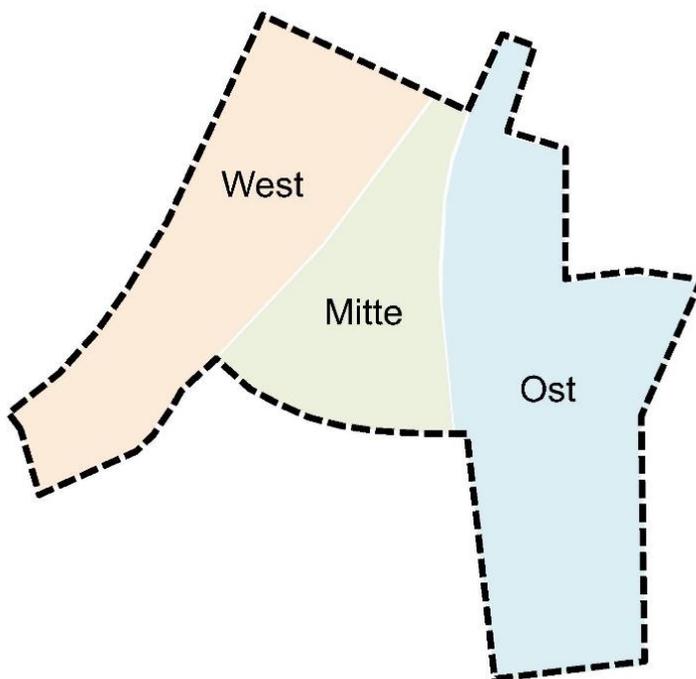
Im Westen wird das Planungsgebiet durch die Bundesstraße B16 begrenzt, die als überregional bedeutsame Verkehrsachse Richtung Ingolstadt (über die A93) und in den Bayerischen Wald führt.

Im weiteren Verlauf wird das Planungsgebiet durch die Coburger Straße im Norden begrenzt. Hier befindet sich auch das Gewerbegebiet Haslbach. Nordöstlich, wird das

Planungsgebiet des Rahmenplans durch die Stadtgrenze bzw. durch den städtischen Bannwald begrenzt. Die Stadtgrenze sowie der Bannwald bilden zusammen die Grenze des Planungsgebietes nach Osten. Die Bebauung des Brandlberg, auf Höhe der Überführung über die Pilsenallee zur Konradsiedlung, stellt die südlichste Grenze des Planungsgebietes dar. Im weiteren Verlauf folgt der Geltungsbereich des Planungsgebietes der Pilsenallee zunächst nach Norden, wo er auf Höhe der Unterführung Richtung Frauenzellstraße abbiegt und der Siedlungskante in westlicher Richtung bis zur Chamer Straße folgt. Der Chamer Straße entlang folgt das Planungsgebiet weiter in südwestliche Richtung bis diese in der gedachten Verlängerung der Berchinger Straße wieder bei der B16 ankommt.

Für weitere Erläuterungen wurde der Rahmenplan in drei Teilgebiete oder auch Quartiere eingeteilt, die wie folgt unterschieden werden:

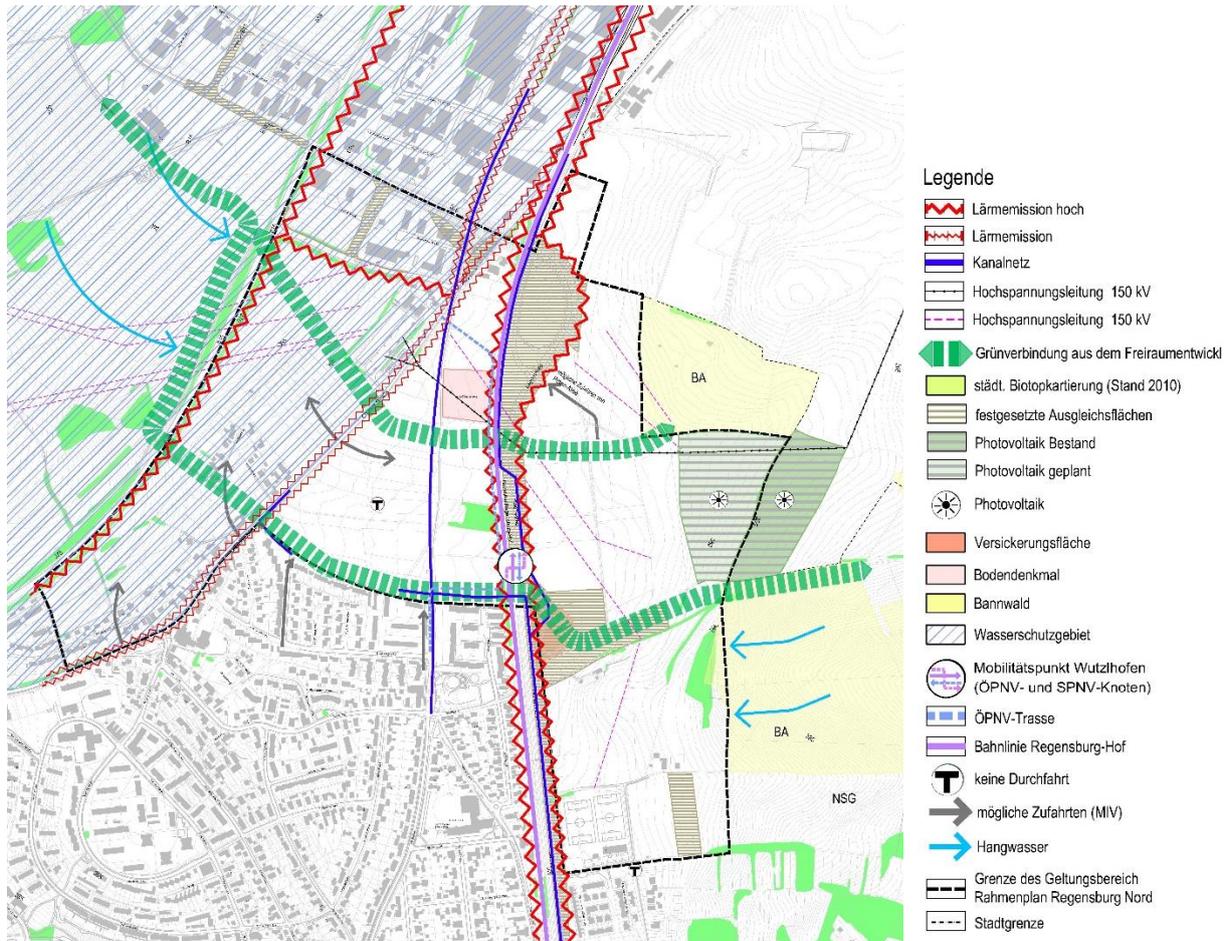
Der Teilbereich West befindet sich zwischen der Bundesstraße B 16 und Chamer Straße. Der Teilbereich Mitte befindet sich zwischen Chamer Straße und Pilsenallee. Der Teilbereich Ost befindet sich zwischen Pilsenallee und östlicher Stadtgebietsgrenze.



Teilgebiete im Rahmenplan Regensburg Nord, o. M.

Im Teilgebiet Mitte ist der Anteil an städtischem Grundbesitz verglichen mit den Nachbarquartieren am höchsten. Aus diesem Grund kann perspektivisch davon ausgegangen werden, dass dieses Quartier im ersten Bauabschnitt umgesetzt werden kann. Der Entwicklungszeitraum der benachbarten Quartiere West und Ost in einem zweiten bzw. dritten Bauabschnitt ist dabei maßgeblich von der Mitwirkungsbereitschaft betroffener Akteure bzw. vom weiteren Grunderwerb der Stadt Regensburg abhängig.

3. 2. Bestandssituation und Rahmenbedingungen



Themenkarte Rahmenbedingungen, o. M.

3. 2. 1. Nutzungen und Städtebau

Die Ränder des Planungsgebietes sind durch unterschiedliche Nutzungen im Bestand geprägt: In den südlichen Randbereichen befindet sich überwiegend **Wohnbebauung**, deren Bebauungsstruktur sich als sehr heterogen erweist. Die Bestandsbebauung im Bereich der Chamer Straße und des Brandbergs besteht überwiegend aus kleinteiligen Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäusern bzw. kleinen Mehrfamilienhäusern mit maximal drei Geschossen. Entlang der Frauenzellstraße wird die kleinteilige Struktur mit verdichteter Bauweise in Form von großen Geschosswohnungsbauten mit bis zu acht Etagen unterbrochen.

Im Norden befinden sich die Flächen des **Gewerbegebietes** Haslbach. Hierbei handelt es sich um eines der ältesten Gewerbegebiete Regensburgs, mit einer Mischung unterschiedlichster Unternehmen. Über die Jahre hinweg konnten sich die zahlreichen Unternehmen nach ihren Bedarfen entwickeln, Synergien sind entstanden. Sowohl kleinere Handwerksbetriebe, eingesessene mittelständische Unternehmen, Speditionen und international agierende Unternehmen prägen das Gewerbegebiet. Außerdem befindet sich in dieser Richtung noch ein weiteres Gewerbegebiet: Thanhof. Nordöstlich des Planungsgebietes, gehören diese Flächen zur Gemeinde Wenzelbach. Bereits seit längerem gibt es Bestrebungen die beiden Gewerbegebiete Thanhof und Haslbach zu einem interkommunalen Gewerbegebiet verschmelzen zu lassen.

Im Planungsbereich West, unmittelbar an der Chamer Straße und südlich angrenzend an die Gewerbeflächen, befindet sich das **Umspannwerk** Wutzlhofen. Dieses ist u.a. Ausgangspunkt einer 150 kV **Hochspannungsleitung** die zunächst in südöstlicher Richtung über die

Pilsenallee und anschließend in östlicher Richtung bis in die Gemeinde Wenzelbach verläuft. Zu dieser Leitung muss ein entsprechend großzügiger Abstand der künftigen Bebauung eingeplant werden. Die kleineren Hochspannungsleitungen, die ebenfalls im Planungsgebiet vorkommen, sollen allesamt (unterirdisch) verlegt werden.

Östlich angrenzend in der Gemeinde Wenzelbach befindet sich auf einem Teilstück zwischen den städtischen Bannwäldern eine **Photovoltaikanlage**. Eine geplante Erweiterung auf den direkt angrenzenden Flächen innerhalb des Planungsgebietes wird durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes geregelt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 291, Solarpark Regensburg Nord, befindet sich seit Februar 2024 in der Aufstellung.

3. 2. 2. Freiraum und Umwelt

Das insgesamt ca. 107 ha umfassende Planungsgebiet weist derzeit weiträumig zusammenhängende, **landwirtschaftlich genutzte Flächen** auf. Westlich und östlich an den Planungsumgriff angrenzend befinden sich freie Landschaften, geprägt aus Feldflur und teilweise Waldstrukturen.

Die **Topografie** des Planungsgebietes ist geprägt durch die Erhöhung des Mühlbergs im Westen und dem Brandlberg im Osten. Durch diese leichte „Kessellage“ weist das Planungsgebiet an den Rändern höhere Steigungen auf, während das Areal in der „Mitte“ mit geringerer Steigung als Ebene bezeichnet werden kann. Durch diese topografische Lage muss das Thema Starkregen und Niederschlagswasser (Wassermanagement) besondere Berücksichtigung finden.

Der gesamte Planungsbereich West befindet in der weiteren Schutzzone W III a und b im **Wasserschutzgebiet** Sallern. Das Wasserschutzgebiet Sallern besteht zum Schutz der Trinkwasserbrunnen im Wasserwerk der REWAG. Hier werden 80% des Regensburger Trinkwassers gefördert. Zur Sicherung dieser öffentlichen Wasserversorgung dient die „Verordnung der Stadt Regensburg über das Wasserschutzgebiet Sallern“. Das Wasserschutzgebiet besteht aus drei Schutzonen, für die abgestufte Handlungsbeschränkungen und Verbote gelten, die bei der späteren Bauleitplanung bzw. Detailplanung berücksichtigt werden müssen.

Im Planungsbereich Mitte, ungefähr im Bereich der Hochspannungsleitung, befindet sich ein geschütztes **Bodendenkmal**, das durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege kartiert und als „Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung“ beschrieben ist. Die ungestörte Erhaltung des Bodendenkmals ist gesetzlich vorgegeben. Es wird daher empfohlen, über der Fläche des Bodendenkmals eine Grünfläche zu erhalten. Durch den Verzicht auf jegliche Bodeneingriffe und die Erhaltung des Oberbodens ist der bestmögliche Schutz der unterirdischen Denkmalsubstanz gewährleistet.

Luftbilder deuten zudem darauf hin, dass sich im Planungsgebiet weitere, bislang unbekannte Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung befinden könnten.

Entlang der Pilsenallee, am Anschlussbereich der Pilsenallee an die Coburger Straße, sowie vereinzelt im Gewerbegebiet Haslbach befinden sich die planfestgestellten **Ausgleichsflächen** der Ostumgehung. Eine weitere Ausgleichsfläche für den Bebauungsplan Nr. 190, Am Dechbettener Weinweg, befindet sich östlich der Sportflächen des BSC Regensburg. Die Flächen sollen ihrer Form erhalten bleiben und in das Freiraumkonzept integriert werden.

Innerhalb der Ausgleichsflächen der Ostumgehung befindet sich zudem ein **Absetz- und Versickerungsbecken** zur Entwässerung der Pilsenallee. Diese Fläche ist ebenfalls durch Planfeststellung gesichert und muss in ihrer Form bestehen bleiben.

Die bereits vorhandenen **Kanäle** in Planungsgebiet, insbesondere die Hauptsammler, sind für Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen grundsätzlich frei vom Bebauung zu halten.

Die städtische **Biotopkartierung** ist in der Betrachtung der Rahmenbedingungen mit eingeflossen. Ziel ist es hierbei, die vorhandenen Biotope möglichst zu erhalten und in die Planung zu integrieren. Eine Aktualisierung der Kartierung steht noch aus.

3. 2. 3. Mobilität und Verkehr

Der **Mobilitätspunkt** Wutzlhofen ist im Bestand noch nicht vorhanden, stellt aber trotzdem eine wichtige Rahmenbedingung für das Planungsgebiet dar. Der künftige Bahnhaltepunkt wird an dieser Stelle mit den Stadt- und Regionalbuslinien verknüpft. Die Bündelung aller Verkehrsarten, d.h. dem öffentlichen Verkehr bestehend aus Bahn, Regional- und Stadtbus ebenso wie dem individuellen Verkehr bestehend aus Kfz, Fahrrad und Fußgänger ist hierbei das Ziel. Dies hat einen hohen Organisations- und Platzbedarf, dem der Rahmenplan gerecht werden muss.

Um die künftige Bebauung im Gebiet Mitte möglichst störungsfrei gestalten zu können, erfolgt die Trassenführung des ÖPNV über die Sandgasse Richtung Osten zum Mobilitätspunkt und schließlich, nach dem Prinzip Lärm zum Lärm, parallel zur Bahnlinie Richtung Norden, um dann auf Höhe des Umspannwerkes wieder nach Westen an die Chamer Straße anzubinden. Für den MIV ist diese Trasse nicht durchgängig befahrbar. Dieser wird zuvor durchbrochen und mittels Wendungen jeweils zurückgeleitet.

Zusätzlich zu dem Platzbedarf durch Trassen der unterschiedlichen Verkehrsarten besteht noch ein Flächenbedarf für Park & Ride -, Kiss & Ride -, Flächen für Car- und Bikesharing sowie Fahrradabstellplätze.

Das Planungsgebiet wird durch drei wichtige Kfz-Verkehrsachsen strukturiert:

Die **Bundesstraße B 16** stellt nicht nur die westliche Grenze des Planungsgebiets dar, sondern auch eine Barriere zum Erreichen des westlich anschließenden Landschaftsraumes. Die B 16 liegt dabei exponiert in einer Hochlage und beeinflusst das Planungsgebiet zusätzlich durch intensive Lärmimmissionen.

Die **Pilsenallee** sowie die hierzu direkt angrenzende und parallel verlaufende **Bahntrasse** Regensburg – Hof teilen das Planungsgebiet in Nord-Süd Richtung und grenzen somit die Bereiche Mitte und Ost voneinander ab. Die zweispurige, teilweise kreuzungsfrei geführte Ostumgehung (Pilsenallee) ist eine Ergänzung des städtischen Straßennetzes, welche die Verkehrskonzentration auf den hoch belasteten nördlichen Einfallstraßen und die daraus resultierenden Verkehre durch die Konradsiedlung vermindern soll. Eine Überwindung der Pilsenallee bzw. Bahnlinie ist im Planungsgebiet nur durch bereits vorhandene Kreuzungen oder Unter- bzw. Überführungen möglich, wodurch eine sehr große Barrierewirkung entsteht. Für den künftigen Anschluss des östlichen Planungsbereiches an die anbaufreie Pilsenallee, kommt nur ein Knotenpunkt mit der Coburger Straße im nördlichen Bereich des Planungsgebietes sowie untergeordnet ein Anschluss über die Glashüttenstraße im südlichen Bereich des Planungsgebietes in Betracht. Durch die hohe Frequentierung der Pilsenallee und dem geplanten Güterverkehrsausbaue der Bahntrasse wird die bereits im Bestand hohe Lärmimmission für die angrenzenden Gebiete zukünftig steigen und bedarf einer entsprechenden Berücksichtigung in der Planung.

Die **Chamer Straße** verbindet als Innerortsstraße parallel zur Bundesstraße B 16 das Gewerbegebiet Haslbach im Norden mit der südwestlich gelegenen Bundesstraße B 15, die als überregional bedeutsame Verkehrsachse in Nord-Süd Richtung Regensburg quert. Die Chamer Straße teilt den westlichen Bereich des Planungsgebietes vom mittleren Bereich ab und verursacht Lärmimmissionen in den angrenzenden Gebieten. Um das Erscheinungsbild der Innerortsstraße und somit die verkehrliche Entschleunigung zu stärken, soll die Chamer

Straße im Planungsgebiet als künftige Zufahrtsstraße zu den Baugebieten der Bereiche West und Mitte dienen und hierfür mit zusätzlichen Knotenpunkten ausgestattet werden. Der Planungsbereich Mitte kann zusätzlich über die Sandgasse im Bestand erschlossen werden. Um Umgehungsverkehr im künftig neuem Gebiet Mitte zu vermeiden, werden die Sandgasse und Chamer Straße nicht verbunden.

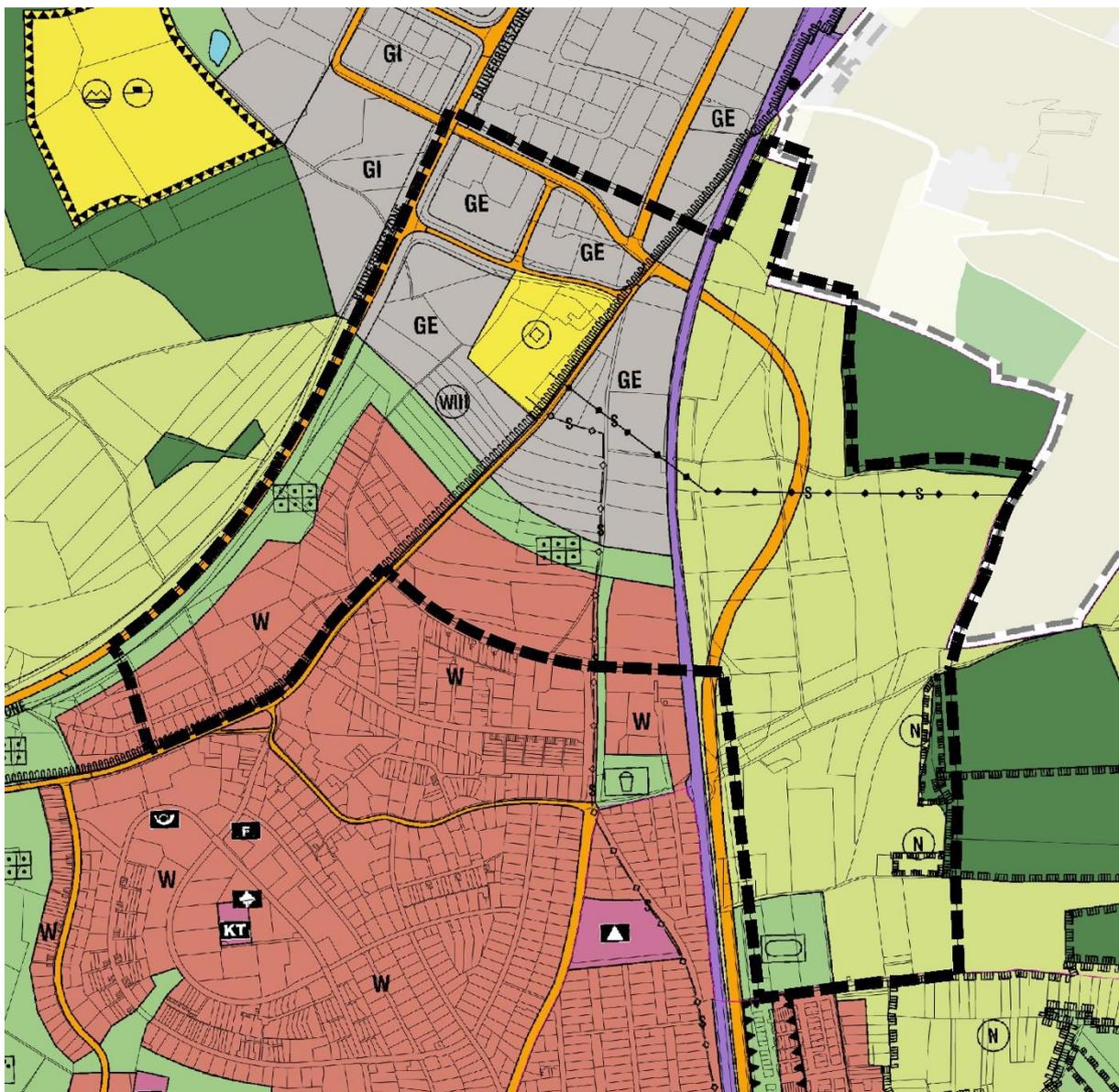
Der Rahmenplan Regensburg Nord nutzt die städtebaulichen Potenziale der Flächen und zeigt eine tragfähige Entwicklungsperspektive mit einer stadtverträglichen Nutzungsstruktur auf.

3.3. Bestehendes Planungsrecht

3.3.1. Flächennutzungsplan

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg ist aus dem Jahr 1983 und wurde seither in einer Vielzahl von Anpassungen und Änderungen ergänzt.

Insbesondere für den westlichen und mittleren Bereich des Rahmenplans wurden bereits im Jahr 1983 Potential für eine Siedlungserweiterung über die bestehende Siedlungskante hinaus gesehen. Auch gewerbliche Erweiterungsflächen für das Gewerbegebiet Haslbach wurden dargestellt. Der östliche Bereich des Rahmenplans hingegen ist aktuell ausschließlich als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Der Verlauf der geplanten Umgehungsstraße stimmt darüber hinaus nicht mit der tatsächlich planfestgestellten und umgesetzten Pilsenallee überein.



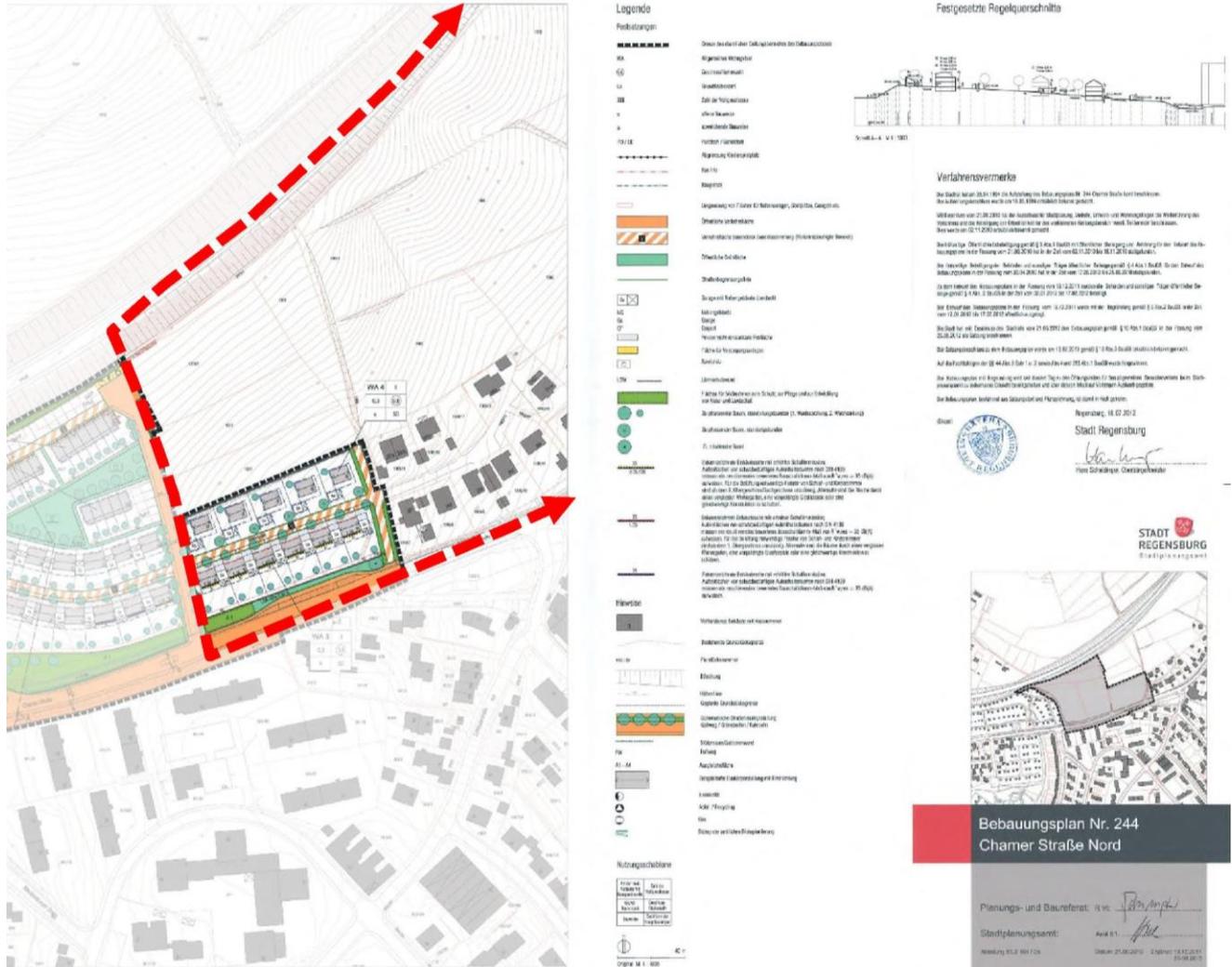
aktueller Flächennutzungsplan, Planungsgebiet in schwarz markiert, o. M.

Seit 2023 arbeitet das Stadtplanungsamt mit den zuständigen Fachämtern an der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Inhaltlich werden die Ziele des Stadtentwicklungsplan 2040 als Grundlage dienen. Diese wurden gemeinsam mit den Regensburger Bürgerinnen und Bürgern entworfen und 2022 vom Stadtrat beschlossen. Vor

3.3.3. Bebauungsplan Nr. 244 - Chamer Straße Nord, Westlicher Teilbereich

Der südöstliche Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 244 liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Rahmenplans Regensburg Nord und setzt Ketten- bzw. Einfamilienhäuser mit entsprechender Erschließung fest.

Nach dem Inkrafttreten im Jahr 2012 wurde die Bebauung gemäß den Festsetzungen umgesetzt und soll auch künftig in der Form erhalten bleiben. Die im Bebauungsplan festgesetzte Erschließung wurde vorausschauend so konzipiert, dass eine ergänzende Bebauung außerhalb des Bebauungsplanumgriffes ermöglicht wird. Dadurch wird gewährleistet, dass die künftige Planung des Rahmenplans nahtlos und leistungsfähig an das Bestandsquartier anschließen kann.



Ausschnitt Planzeichnung BP 244, Planungsgebiet Rahmenplan Nord in rot markiert, o. M.

3. 4. Übergeordnete Planungen

3. 4. 1. Wohnungsbauförderung

Durch anhaltend hohen Wohnungsdruck, steht der Wohnungsbau, insbesondere der Mietwohnungsbau, derzeit und in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Um sich auf diese Entwicklungen einzustellen, hat die Stadt Regensburg die sogenannte Wohnbauoffensive ins Leben gerufen. Unter diesem Namen werden alle Maßnahmen und Aktivitäten vereint, die zur schnelleren Schaffung von Wohnraum beitragen. Ziel ist es, zügig mehr, vor allem preisgünstigen Wohnraum zu schaffen, ohne dabei ein qualitativvolles Wohnumfeld zu vernachlässigen.

Die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die Wohnraumversorgung einkommensschwacher Haushalte gehört zu den vordringlichen Aufgaben einer Kommune. Durch starken Rückgang der sozial gebundenen Wohnungen bei einer gleichzeitig konstant hohen bzw. wieder steigenden Anzahl an Wohnungssuchenden (Neuvormerkungen und Verlängerungen) ist die Situation am Wohnungsmarkt für einkommensschwächere Haushalte in der jüngsten Vergangenheit zunehmend schwieriger geworden. Diese Entwicklung gewinnt vor dem Hintergrund, dass durch den prognostizierten Bevölkerungsanstieg auch für die Zukunft von einem allgemein angespannten Wohnungsmarkt in Regensburg auszugehen ist, zusätzlich an Brisanz.

3. 4. 2. Regensburg-Plan 2040

Der Regensburg-Plan 2040 legt funktionale und räumliche Ziele über das Jahr 2040 hinaus fest und setzt planerische Schwerpunkte für verschiedene Stadträume sowie die Gesamtstadt. Es werden Ziele für verschiedene Handlungsfelder (z.B. Raumstruktur und Städtebau, Energie und Klimaschutz, Ökologie, Mobilität, Wirtschaft und Wissenschaft, Soziales, Sport und Freizeit) vorgegeben und in Form von diversen Leitprojekten Vorschläge gemacht, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden können.

Für den Bereich des Rahmenplans Regensburg Nord gibt es folgende konkreten Handlungsempfehlungen:

- Flächenpotentiale für den Wohnungsbau.
- zu entwickelnder Quartiersmittelpunkt (aufgrund des künftigen Bahnhaltes in diesem Bereich).
- Flächenpotentiale für gewerbliche Nutzung.
- Potentialgebiet für großflächige Photovoltaik.
- Nordbad

Für die Flächenentwicklung werden zusätzlich noch allgemeine Ziele und Vorschläge des Stadtentwicklungsplanes formuliert. Dies sind beispielsweise:

- Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum insbesondere für Einkommensschwächere Schichten.
- Verdichtete und mehrgeschossige Wohnformen für flächensparendes Bauen bei gleichzeitig qualitativ hochwertiger Freiflächenausstattung.
- Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verbesserung der klimatischen Situation, z.B. hoher Grünflächenanteil, hoher Anteil an Dachbegrünung, Fassadenbegrünung.
- Berücksichtigung von Maßnahmen zur Niederschlagswasserpufferung – und Rückhaltung bzw. dezentraler Versickerung im Sinne einer „Schwammstadt“.
- Berücksichtigung von Maßnahmen zur Starkregenbewältigung.
- Grünflächenanteil mindestens nach Baulandmodell.

- Erhalt und Förderung klimarelevanter, stadtraumprägender Grünflächen mit Vernetzung vorhandener Strukturen mit zusätzlichen Grünflächen untereinander im Sinne eines Biotopverbundes im Stadtraum.
- Berücksichtigung von Fuß- und Radwegen zur Förderung des innerstädtischen Fuß- und Radwegenetzes im Sinne attraktiver kurzer Vernetzung im Stadtraum.
- Integration von Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs wie Mobilitätskonzepte.

3. 4. 3. Freiraumentwicklungskonzept

Um die Zukunftsfähigkeit Regensburgs zu sichern und einer einseitigen baulichen Verdichtung der Stadt vorzubeugen, bedarf es gesamtstädtischer Analysen und planerischer Schlussfolgerungen zur Versorgung mit und zur Entwicklung von Freiräumen – ein sogenanntes gesamtstädtisches Freiraumkonzept. Das erstellte Freiraumentwicklungskonzept wurde im Januar 2020 vom Stadtrat beschlossen (VO/19/16258/61) und dient seitdem als Grundlage für die Aufstellung von Bauleitplänen, für die Neuaufstellung des Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplans sowie für Stadtentwicklungsmaßnahmen.

In einer ersten Stufe des Konzepts wurde zunächst die Qualität der Freiräume und die Versorgung der Anwohnerinnen und Anwohner innerhalb des Stadtgebiets ermittelt. Anschließend galt es, einen angemessenen Kennwert für öffentliche Freiräume in zukünftigen Baugebieten sicherzustellen. Dabei wurden die städtebaulichen Entwicklungsziele, wie beispielsweise verdichtetes Bauen im Urbanen Gebiet, berücksichtigt. Durch die Verankerung der Kennwerte im Regensburger Baulandmodell ist sichergestellt, dass von Dritten angestoßene Planungen quantitative Mindeststandards für entstehende Freiräume auf Projekt- und Stadtteilebene eingehalten werden.

Im dazugehörigen Freiraumentwicklungsplan ist die gesamtstädtische Freiraumentwicklung ablesbar. Dieser Plan trifft Aussagen zu Freiraumvernetzung und Potentialflächen für neue Parkanlagen. Auf Stadtteilebene wird er durch Handlungsempfehlungen konkretisiert.

Das Planungsgebiet ist dabei in den Teilbereichen 02 „Sallerner Berg“ und 05 „Keilberg und Kalksteinbruch“ integriert.

Für das Planungsgebiet selbst (und auch das Umfeld nach Westen, Süden und Osten) werden direkte Ziele formuliert und Potentialflächen festgelegt:

Es befinden sich zwei **grüne Hauptverbindungen** im Planungsgebiet: Einerseits in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahnstrecke bzw. Pilsenallee, andererseits in Ost-West-Richtung als Verknüpfung der angrenzenden Landschaftsgebiete im Osten und Westen entlang der aktuellen Siedlungskante an der Frauenzellstraße. Die grünen Hauptverbindungen beziehen sich auf grüne Wegeverbindungen. Sie gliedern die Siedlungsbereiche und vernetzen die innerstädtischen Freiräume. Durch ihre Breite übernehmen sie auch selbst Aufenthaltsqualität.

Eine Achse des **primären Wegenetzes** bildet die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Verbindung in der Verlängerung der Sandgasse nach Haslbach. Das primäre Wegenetz bezeichnet im Freiraumentwicklungskonzept wichtige vorhandene und auszubauende Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen wohnungsnahen Grünanlagen bzw. als Zubringer, die die Haupttrouten der Vernetzung innerhalb der Quartiere und der angrenzenden Grünflächen ermöglichen und dem Langsamverkehr abseits von Hauptverkehrsstraßen fördern.

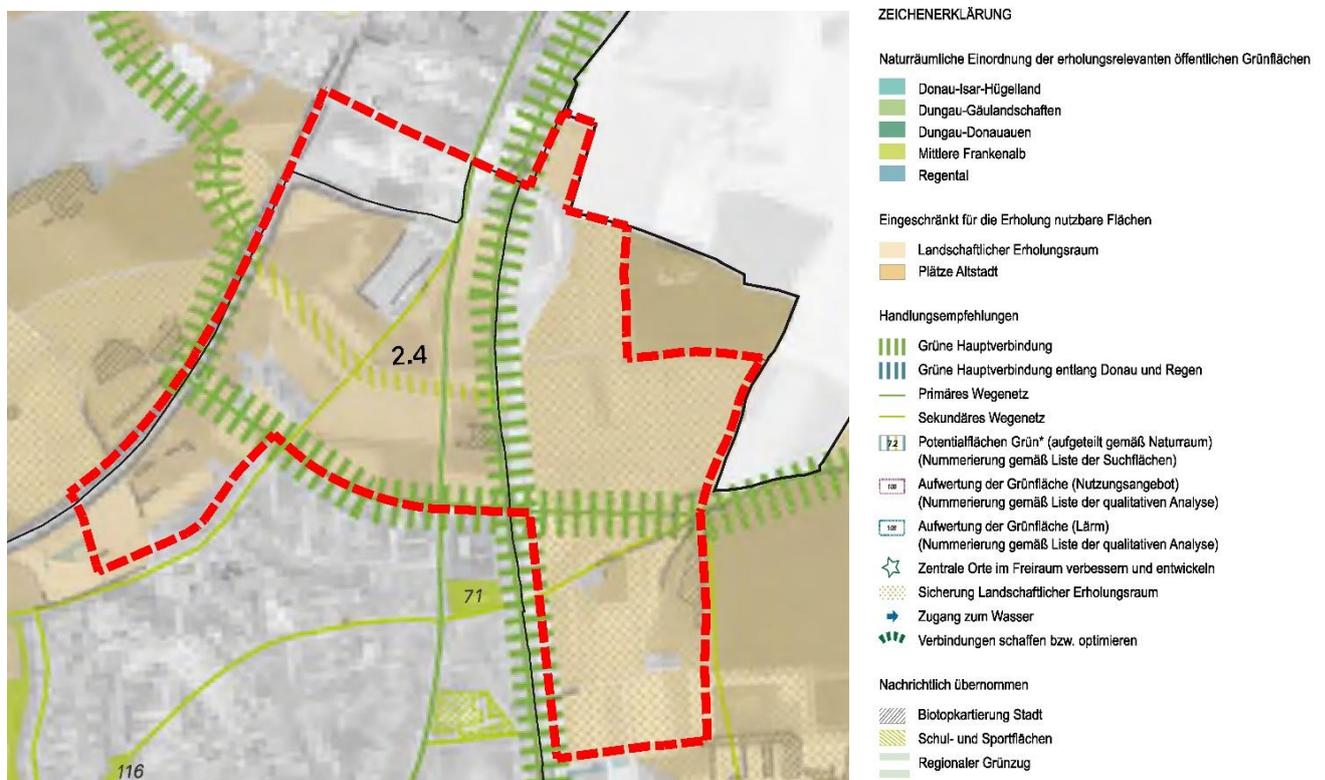
Das **sekundäre Wegenetz** – im Freiraumentwicklungskonzept für den Bereich des Rahmenplans Nord entlang der Chamerstraße dargestellt – ergänzt das primäre Wegenetz

um eine weitere Ebene. Diese Wegeverbindungen sind insbesondere für die interne Erschließung des Quartiers von Bedeutung.

Als **Potentialfläche Grün** werden Flächen bezeichnet, die als Park oder mit besonderer Grünausstattung entwickelt werden sollen. In Zusammenhang mit einer Siedlungsentwicklung entlang der Chamerstraße soll die Potentialfläche (Nr. 2.4) zu einer erholungsrelevanten Grünfläche werden.

Die Flächen östlich der Bahnstrecke bzw. Pilsenallee sind als Flächen zur **Sicherung des landschaftlichen Erholungsraumes** dargestellt. Durch die Entwicklung neuer Siedlungsbereiche und das Fehlen größerer Wohnungsnaher Erholungsflächen erhöht sich der Nutzungsdruck auf die angrenzende Landschaft. Um Nutzungskonflikte zu vermeiden, bedarf es einer gezielten Lenkung der Erholungssuchenden innerhalb des Wegenetzes im Landschaftlichen Erholungsraum im Zusammenhang mit einer entsprechenden Umweltbildung über naturschutzfachlich relevante Aspekte.

Nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt des Freiraumentwicklungsplanes mit Darstellung des Planungsgebietes.



Auszug aus Freiflächenentwicklungsplan 2020, Planungsgebiet rot dargestellt, o. M.

Der Rahmenplan Regensburg Nord entwickelt sich aus den Vorgaben des Freiraumentwicklungsplanes und ergänzt diese noch.

3. 4. 4. Klimaresilienzmanagement

In den letzten Jahren hat man bundesweit, u.a. durch den Gesamtverband Deutscher Versicherer, eine Zunahme an schwerwiegenden Klimaereignissen und damit verbunden eine ansteigende Entwicklung der Sach- und Personenschäden beobachtet. Grund hierfür ist u.a. die globale Klimaerwärmung, wodurch die Wahrscheinlichkeit des Auftretens solcher Ereignisse weiter zunimmt. Die Auseinandersetzung mit Klimaresilienzmanagement erhält damit auch in Regensburg eine immer höhere Relevanz.

Im Juli 2019 wurde im Ausschuss für Umweltfragen, Natur- und Klimaschutz sowie im Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen (VO/19/15604/D3) beschlossen, eine gesamtstädtische Klimaanpassungsstrategie zu erarbeiten, um Maßnahmen zu ergreifen. Es wurde entschieden, sich der Klimaanpassung als Gemeinschaftsaufgabe anzunehmen und Grundsätze für das Verwaltungshandeln formuliert.

Bei baulichen Entwicklungen, Siedlungsentwicklung und in der Bauleitplanung sollen vorrangig Klimafaktoren und Klimarelevanz berücksichtigt werden. Eine besondere Beachtung gilt den Themenbereichen Hitze, Starkregen und Durchlüftung. Diese wurden in der Entwicklung des Rahmenplans Regensburg Nord berücksichtigt und entsprechend in die Planungsüberlegungen integriert.

3. 4. 5. SPNV-Entwicklungskonzept Raum Regensburg

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat zusammen mit der Stadt Regensburg und dem Landkreis Regensburg unter Mitwirkung beteiligter Landkreise sowie der Deutschen Bahn AG ab dem Jahre 2017 ein Konzept für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Auftrag gegeben.

Grundsätzliche Zielstellung des Entwicklungskonzeptes ist es, den Schienenpersonennahverkehr in der Region Regensburg bis zum Jahre 2030 zu einem S-Bahn-ähnlichen Verkehr auszubauen. Voraussetzung dafür ist, dass der Bund die Infrastruktur deutlich erweitert. Dazu zählen z.B. der mehrgleisige Ausbau von Schienenengpässen, die Erweiterung des Regensburger Hauptbahnhofs und der Bau neuer Bahnstationen. Die neuen Bahnstationen in Stadt und Region sollen hierbei insbesondere als Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn dienen. Im nördlichen Stadtgebiet von Regensburg sollen insbesondere zwei neue Haltepunkte entstehen:

Am nördlichen Stadtrand in Wutzlhofen befindet sich der künftige Hauptumsteigeknoten zwischen dem Bahnverkehr, dem Regionalbusverkehr und dem Stadtbusverkehr. Dieser soll als Mobilitätspunkt ergänzend mit Flächen für Park & Ride, Kiss & Ride sowie Car- und Bikesharing- Angeboten entwickelt werden.

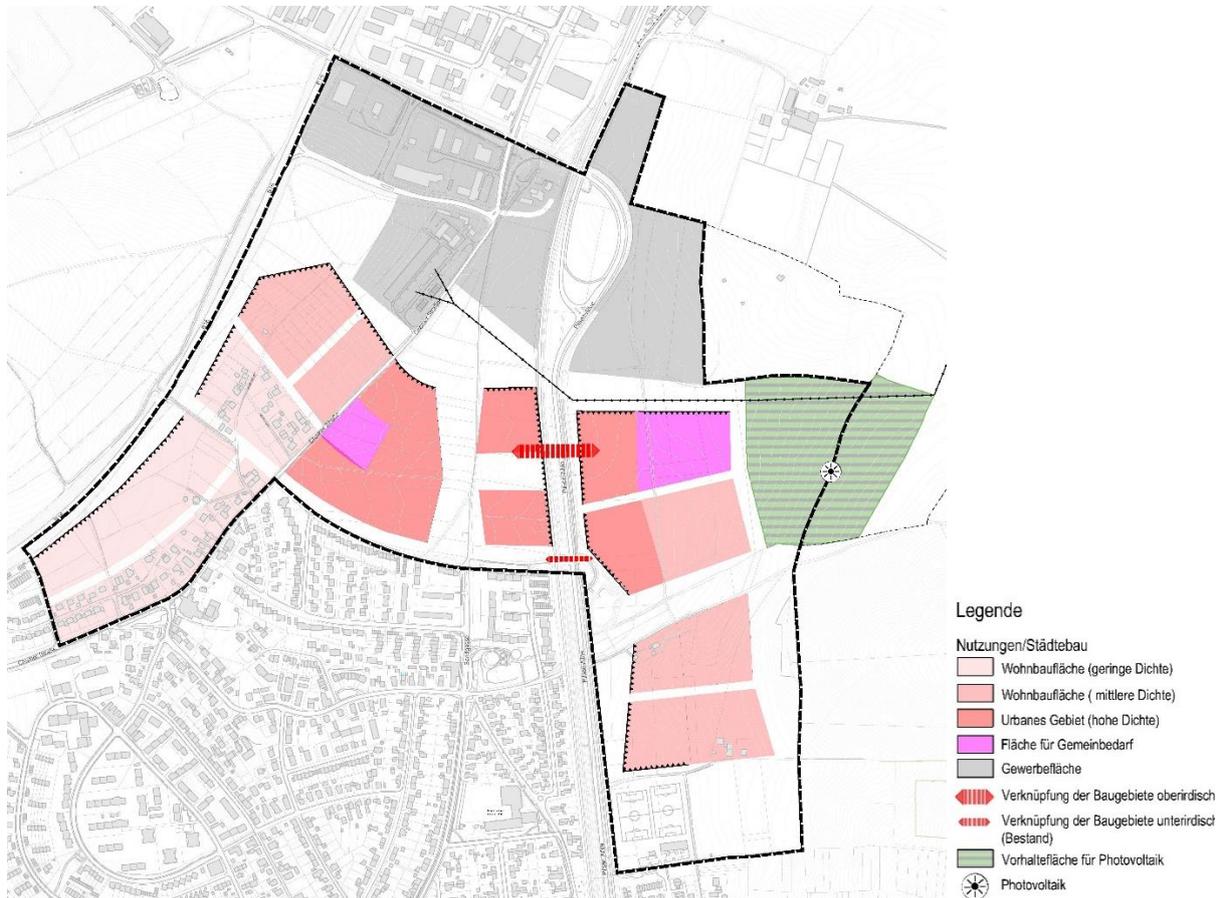
Weiter südlich befindet sich mit der Walhallastraße ein Umsteigeknoten für den Stadtbusverkehr um die nördliche Ost-West-Achse zu bedienen.

Mit diesen beiden zusätzlichen SPNV-Verkehrshalten ergibt sich eine deutlich bessere Verknüpfung des SPNV-Nordastes mit dem Stadtverkehr, wodurch direktere Routen zwischen dem nördlichen Stadtgebiet und dem nördlichen Umland von Regensburg ermöglicht werden – ohne Umweg über den Hauptbahnhof. Das bewirkt eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs im Nordkorridor in Stadt und Umland von Regensburg.

4. Inhalte des Rahmenplans

4.1. Städtebau und Nutzungen

Der Rahmenplan arrondiert die vorhandenen Quartiere (Haslbach - Gewerbe, Wutzlhofen und Brandberg - Wohnen) mit standortverträglichen Nutzungen um die bestehenden Nachbarschaften zu ergänzen und im Sinne von durchmischten Quartieren weiter zu entwickeln.



Themenkarte Städtebau und Nutzungen, o. M.

Aufgrund des anhaltend großen Bedarfs an Wohnungen liegt das prioritäre Entwicklungsziel des Rahmenplans in der Schaffung von Wohnraum. Angrenzend an die Bestandsquartiere Wutzlhofen und Brandberg werden im südlichen Bereich des Rahmenplans Flächen für Wohnnutzung mit unterschiedlichen Dichten ausgewiesen. Ziel ist es ein vielfältiges Angebot an verschiedensten Wohntypen und Wohnformen überwiegend im flächeneffizienten Geschosswohnungsbau zu realisieren.

Durch die geplante städtebauliche Siedlungsentwicklung wird eine neue Stadtgrenze bzw. ein neuer Stadteingang ausgebildet. Hierfür ist eine vielfältige, multifunktionale Nutzungsmischung mit Wohnbebauung, gewerblichen, sozialen, kulturellen und anderen Nutzungen geplant, so dass ein belebter, urbaner Stadtteil entsteht, der ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten und eine Stadt der kurzen Wege ermöglicht. Im Zusammenhang mit den angrenzenden Landschaftsräumen ist eine hohe Freiraumqualität mit einer Vielfalt an Erholungsmöglichkeiten gewährleistet.

Durch die Multifunktionalität bieten sich **Urbane Gebiete** idealerweise für Dienstleistungsnutzungen sowie nicht störendes Gewerbe in Kombination mit Wohnen als Quartiersmittelpunkt an. Damit wird ein neues vielfältiges Lebens- und Arbeitsumfeld, z.B. durch hybride Gebäude, die Arbeiten und Wohnen ermöglichen, sowie eine eigene städtische

Identität geschaffen. Durch ihre höhere Dichte und bauliche Höhe können die Urbanen Gebiete zusätzlich eine Schallschutzfunktion übernehmen und sind daher in den Bereichen Mitte und Ost entlang der lärmtechnisch stark belasteten Pilsenallee bzw. Bahnlinie angeordnet. Die Urbanen Gebiete schützen somit einerseits die dahinterliegenden Wohnbauflächen und bilden andererseits durch ihr vielfältiges Nutzungsangebot einen attraktiven und belebten Quartiersmittelpunkt.

Insbesondere durch den Mobilitätspunkt und der daraus resultierenden hohen Frequentierung der Urbanen Gebiete sind die besten Voraussetzungen gegeben, um hier ein neues **Stadtteilzentrum** zu etablieren. Neben Einzelhandelsbetrieben zur Nahversorgung können weitere ergänzende Einzelhandels-, Gerbe- und Dienstleistungsunternehmen hier ansiedeln. Ein zentraler, multifunktionaler Quartiersplatz schafft Aufenthaltsqualität und sorgt für nachbarschaftlichen Austausch. An dieser Stelle muss eine qualitativ hochwertige Gestaltung der Außenanlagen und Gebäude hohe Priorität haben, denn hier konzentriert sich die Mitte des neuen Stadtteils.

Um die vorhandene starke Barriere der Bahnlinie und Pilsenallee zu überwinden und die Erlebbarkeit zusammenhängender Stadträume zu stärken ist eine oberirdische **Verknüpfung der Baugebiete** in Form geeigneter Verbindungen geplant. Hierdurch wird die in östlicher Verlängerung der Frauenzellstraße vorhandene Fuß- und Radwegunterführung durch eine weitere Quermöglichkeit ergänzt. Die neuen Quartiere Mitte und Ost werden somit eng miteinander vernetzt.

Die **Wohnbauflächen mit mittlerer Dichte** befinden sich in den zwei äußeren Teilbereichen (West und Ost) des Rahmenplans. Zielvorstellung ist es, in diesen Flächen überwiegend Wohnbebauung mit mindestens drei bis maximal sechs Geschossen zu errichten. Aufgelöste Blockrandstrukturen mit einer Mischung aus differenziertem Geschosswohnungsbau schaffen dabei attraktive Wohnangebote für eine breite, bunt gemischte Bevölkerung in einem urbanen Stadtraum. Denn diese Flächen sind nicht ausschließlich dem Wohnen vorbehalten, sondern bieten auch Platz zur Unterbringung von sozialen Einrichtungen, wie dezentral angeordnete Kitas, oder kleineren gewerblichen Betrieben, wie Bäckereien, bzw. anderen der Versorgung dienenden Betrieben.

Im Bereich West bilden die Wohnbaufläche mit mittlerer Dichte Richtung Norden eine neue bauliche Siedlungskante. Dadurch besteht einerseits eine Schutzfunktion vor Immissionen des nördlich gelegenen Gewerbegebietes Haslbach, andererseits wird der Siedlungskörper klar definiert.

Im Bereich Ost befinden sich die Wohnbauflächen mittlerer Dichte einerseits östlich angrenzend an und geschützt durch ein urbanes Gebiet im Übergang in die freie Landschaft, andererseits in Richtung Süden als Ergänzung und Fortführung der Bebauung des Brandlbergs. Die freiräumlichen Zäsuren ermöglichen hierbei die Entwicklung einer eigenständigen und von dem kleinteiligen Bestand gelösten städtebaulichen Dichte.

Im Teilbereich West befinden sich die einzigen **Wohnbauflächen mit geringer Dichte** des Rahmenplans. Diese Flächen dienen der behutsamen Nachverdichtung im Bestand, orientieren sich somit an der unmittelbaren Umgebung und stehen für den Bau von differenzierten Typologien zur Verfügung. Durch die Lage der Flächen in unmittelbarer Nähe zur B 16 muss sich bei der Umsetzung der Bebauung mit dem Thema Lärm auseinandergesetzt werden.

Ziel der städtebaulichen Entwicklung ist ein Stadtteil der kurzen Wege mit dezentraler Eigenständigkeit. Aus diesem Grund werden im Rahmenplan Regensburg Nord entsprechend zwei großzügige **Gemeinbedarfsflächen** vorgehalten. Eine Fläche befindet sich zentral am Schnittpunkt der Gebiete West und Mitte an der Chamer Straße, ein weiteres im Gebiet Ost als nördlicher Abschluss der Siedlungskante. Beide Gebiete befinden sich innerhalb eines 300 – Meter – Radius zum Mobilitätspunkt und sind zusätzlich für den MIV erschlossen.

Beide Flächen sind bisher noch keiner konkreten Nutzung zugeordnet. Künftig bedarf es jedoch mindestens eine neue schulische Einrichtung im gesamten Planungsgebiet sowie

weitere ergänzende soziale Einrichtungen für alle Altersklassen, wie zum Beispiel großgruppige Kitas, ein Jugendzentrum oder Seniorentreffpunkt, Stadtteilbibliotheken etc. Auch die Umsetzung des durch den Regensburg-Plan 2040 geforderten Nordbades könnte in einer der Flächen für Gemeinbedarf grundsätzlich erfolgen.

Unabhängig von den Gemeinbedarfsflächen ist zusätzlich geplant, Einrichtungen zur Betreuung von Kindern dezentral innerhalb von kleineren Quartierseinheiten in den Wohnbauflächen zu realisieren. Diese Einrichtungen können freistehend oder in die zukünftige Bebauung integriert werden. Das erhöht die Flexibilität der Planung, der Ansiedlung und der späteren Umnutzung bei sich ggf. ändernden Bedarfen.

Das wesentliche Potenzial zur Entwicklung von gewerblichen Flächen befindet sich im nördlichen Bereich des Rahmenplans. Durch zusätzliche **Gewerbeflächen** wird das Gewerbegebiet Haslbach ergänzt und die Lücke zum angrenzenden Gewerbegebiet der Nachbarkommune Wenzelbach geschlossen.

Eine großzügige Grünstreifen trennt die Erweiterung des Gewerbegebietes von den südlich angrenzenden Flächen mit Schwerpunkt Wohnnutzung.

4.2. Freiraum und Umwelt

Übergeordnetes Ziel der Freiraumentwicklung im Rahmenplan Regensburg Nord ist die Etablierung eines zusammenhängenden Freiraumnetzes. Die öffentlichen Grünräume leisten einen wichtigen Beitrag in der städtebaulichen Grundkonzeption. Die Durchgängigkeit der Freiräume lässt wichtige Frischluftkorridore entstehen und schafft Blickbezüge über die benachbarten Freiräume. Die Grünräume verknüpfen alle Stadtteilquartiere miteinander und schaffen gleichzeitig die Verbindung nach außen. Dort wo nötig, schaffen sie auch eine Distanz zu sensiblen Randbereichen. Schützenswerte Biotope und Baumbestand werden berücksichtigt, möglichst integriert und erhalten.

Das System unterschiedlicher, sich ergänzender Grünräume, die über kurze, attraktive Wegeverbindung vernetzt sind, bietet Nutzungsvielfalt mit Aufenthalts- und Erholungsqualitäten und wird im Folgenden näher erläutert:



Themenkarte Freiraum und Umwelt, o. M.

Die großen, übergeordneten Grünverbindungen bzw. Grünzäsuren in Ost-West Richtung basieren auf den Vorgaben des Freiraumentwicklungskonzeptes.

Die **nördliche Grünzäsur** übernimmt dabei eine Vielzahl an Funktionen: In erster Linie werden durch die Zäsur empfindliche Nutzungen voneinander getrennt. Die Wohnbebauung im Süden erhält einen wichtigen Puffer zum angrenzenden Gewerbegebiet Haslbach im Norden. Die Grünzäsur weist insbesondere im wohnungsnahen Umfeld eine parkähnliche Gestaltung auf und sichert somit eine qualitative Naherholung.

Die größere zusammenhängende Fläche im Bereich Westen, zwischen B 16 und Umspannwerk bietet sich auf Grund ihrer isolierten Lage für **ökologische Ausgleichsflächen** an. Die Fläche befindet sich in einer Art Hochlage, wird im Westen und Norden durch steile Böschungen, die auf stark frequentierte Straßen (B 16 im Westen, Chamer Straße im Norden) führen, begrenzt und ist durch ihre abgeschnittene Lage frei von Nutzungsdruck.

Im Bereich Mitte werden Bereiche der nördlichen Grünstreifen als **Kleingartenanlage** genutzt. Bei der Konkretisierung der Planung hierzu ist darauf zu achten, dass eine Kleingartenanlage als wichtiger Erholungsraum für die Öffentlichkeit geöffnet und durchlässig gestaltet wird.

Die **südliche Grünstreifen** verbindet einerseits die östlich und westlich des Planungsgebietes angrenzenden Landschaftsräume miteinander und trennt andererseits im Bereich Mitte die angrenzende Bestandsbebauung der Frauenzellstraße von dem neuen Quartier ab. Dadurch wird einerseits die bauliche Eigenständigkeit des neuen Stadtteils betont, andererseits wird dieser durch den grünen Freiraum mit den bestehenden Quartieren vernetzt.

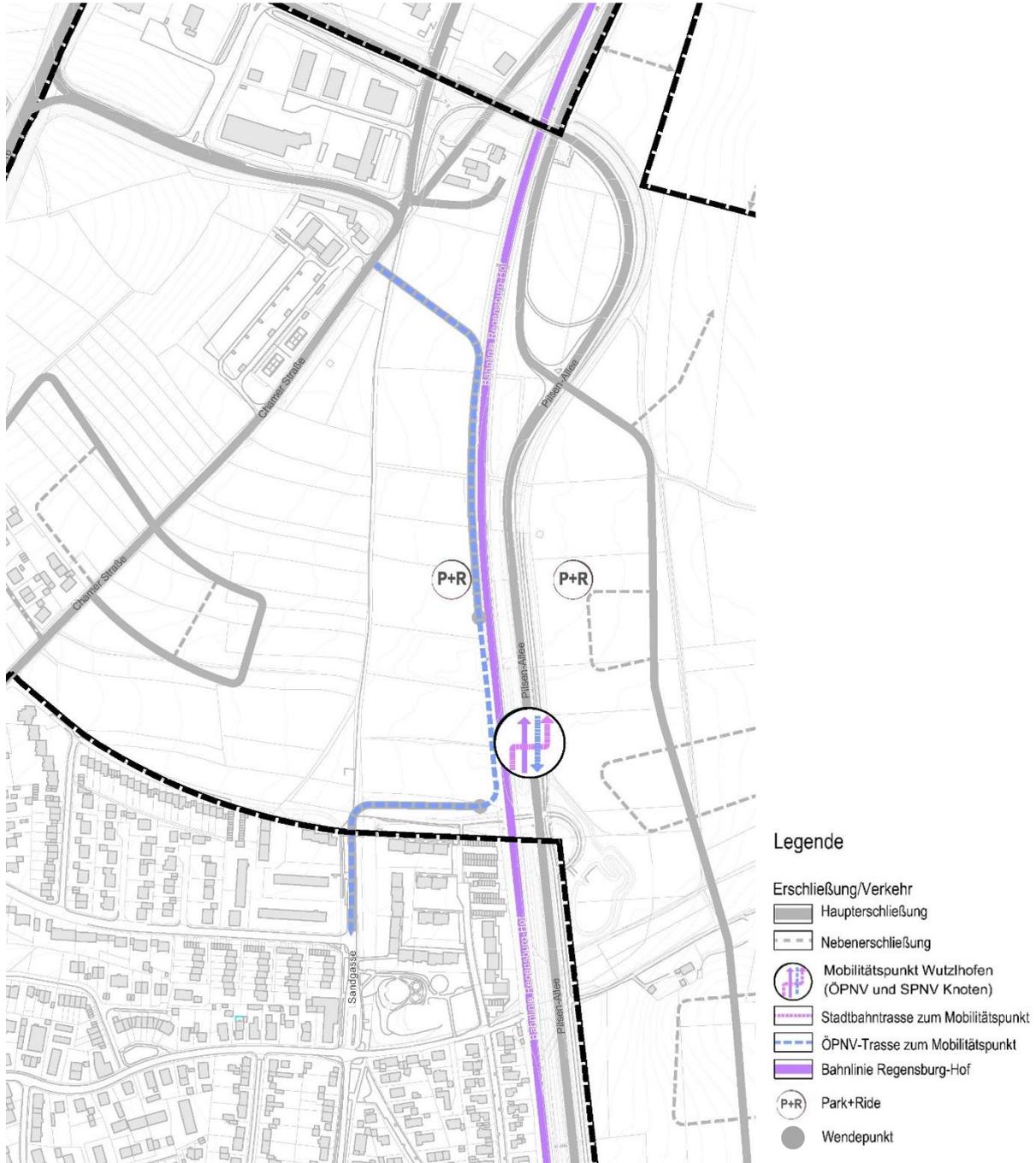
Die **Grünverbindung in Nord-Süd Richtung** ist bereits im Bestand vorhanden und stellt eine wichtige Fuß- und Radwegesachse zum Gewerbegebiet Haslbach dar. Diese Funktion wird erhalten und durch qualitativen Freiraum mit Aufenthaltsfunktionen ergänzt. Unmittelbar angrenzend befinden sich die Urbanen Gebiete des Quartierszentrums Mitte, wodurch diese Achse zusätzlich die besondere Funktion eines grünen Quartierszentrums erhält. Die generationsübergreifende, barrierefreie Erlebbare des Freiraums muss hier gewährleistet werden, Nutzungsangebote für ältere Menschen sind dabei genauso wichtig wie Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche.

Im Bereich Ost sind zwischen der Bestandsbebauung Brandlberg und dem neuen Stadtquartier des Rahmenplans weitere **Sportflächen** im Anschluss an die bestehenden Sportplätze vorgesehen. Auf Grund der topografischen Lage der Flächen, geprägt durch den östlich Anstieg zum Brandlberg, übernehmen die Flächen zusätzlich Funktionen zum **Wassermanagement** und werden durch Geländemodellierung entsprechend abgesenkt ausgeführt. Derartige Flächen für Regenwassermanagement befinden sich an weiteren strategisch ausgewählten Positionen im Planungsbiet. Im Verbindung mit dem Netz aus Grünverbindungen wird das Regenwasser somit von den umgebenden Hängen zielgerichtet in Grünflächen weitergeleitet, die durch ihre Gestaltung dafür bestimmt sind im Extremfall größere Wassermengen aufzunehmen.

Innerhalb des Grünnetzes werden eine Vielzahl an **Spielplätzen** dezentral im Planungsgebiet verteilt. Ziel ist es hierbei, von jedem Wohnquartier aus, in kurzen Distanzen, Zugang zu öffentlichen Spielpunkten zu gewährleisten.

4.3. Mobilität und Verkehr

Insgesamt besteht für den Rahmenplan Regensburg Nord das Ziel, die vorhandenen Verkehrssysteme im Sinne einer nachhaltigen Mobilität weiterzuentwickeln. Wichtigster Baustein darin ist die Stärkung des Umweltverbunds bestehend aus ÖPNV und SPNV, sowie Rad- und Fußverkehr. Mit dem Bau eines neuen Bahnhofs Wutzlhofen ist eine hochwertige und vor allem zeitsparende Verbindung zum Hauptbahnhof und somit in die Innenstadt zu erwarten. Der neue Stadtteil ist für eine Mobilität der Zukunft ausgelegt. Diese zeichnet sich durch vielfältige Mobilitätsangebote aus, wodurch die Menschen, die hier wohnen, in die Lage versetzt werden, ihre Mobilität mit einem möglichst geringen Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren. Vielfältige Mobilitätsangebote erweitern darüber hinaus das Auswahlpektrum und unterstützen die Unabhängigkeit vom Besitz eines eigenen Kfz.



Themenkarte Mobilität und Verkehr, Detailausschnitt Mobilitätspunkt, o. M.

Zwischen den Bereichen Mitte und Ost, entlang der Bahnlinie Regensburg - Hof wird ein **Mobilitätspunkt** um den neuen Bahnhofpunkt Wutzlhofen errichtet. An diesem Punkt werden sämtliche Mobilitätsarten gebündelt. Demnach findet man hier durch den neuen **Bahnhofpunkt** Anschluss an das Schienennetz, die **Stadtbusse** haben hier ihren Haltepunkt und schließen somit das gesamte restliche Stadtgebiet an. Durch Haltestellen für die **Regionalbusse** werden auch die Umlandgemeinden durch den Mobilitätspunkt angebunden. Zusätzlich befinden sich hier künftig **Sharing-Angebote** für Autos, Fahrräder und Lastenräder.

Für den MIV stehen in Nähe zum Mobilitätspunkt sowohl **Kiss & Ride** – Flächen für den kurzfristigen Aufenthalt, als auch Park + Ride – Flächen für einen längerfristigen Aufenthalt zur Verfügung.

Die **Park & Ride** – Flächen sind hierbei auch als **Quartiersgaragen** für die umliegenden Wohnquartiere konzipiert. Dies fördert die Nutzungsoffenheit zwischen ÖPNV und MIV. Der ruhende Verkehr wird dadurch nicht auf den Baugrundstücken untergebracht, sondern in den Quartiersgaragen in einer Entfernung von bis zu 300 m zur Wohnung. Damit ist der Weg zur Haltestelle nicht weiter als der Weg zur Garage. Durch die Platzierung der Garagen entlang der Haupteerschließungsachsen wird der Kfz-Verkehr frühzeitig abgefangen und belastet nicht die Wohnstraßen. Das entlastet den öffentlichen Raum und bietet erhöhte Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Zusätzlich entstehen Angebote wie Car- und Bike-Sharing, Lastenräder etc. am Mobilitätspunkt und den P+R – Flächen.

Die Anbindung für die Regionalbusse erfolgt von der Chamer Straße ganz im Norden des Gebietes entlang der Bahntrasse bis zum Mobilitätspunkt. Die Anbindung für die Stadtbusse erfolgt in Verlängerung der bestehenden Trasse über die Sandgasse. Für die Busse entstehen eine Wendemöglichkeit sowie mehrere Warte- und Parkpositionen im unmittelbaren Umfeld des Mobilitätspunktes.

Die Erschließung für den Kfz-Verkehr erfolgt flächensparend in einem hierarchisch abgestuften Straßennetz, dessen überwiegender Teil verkehrsberuhigt gestaltet und geregelt ist.

Die **Haupteerschließungsachsen** für die Gebiete Mitte und West verlaufen im Wesentlichen ringförmig über die Chamer Straße. Das Gebiet Ost wird über den Knotenpunkt zwischen Pilsenallee und Chamer Straße angebunden. Untergeordnet ist im Osten noch eine Anbindung an das bestehende Baugebiet Brandlberg über die Glashüttenstraße vorgesehen. Die Erschließung der einzelnen Bauparzellen und Quartiere erfolgt über die im Rahmenplan schematisch dargestellten Quartiersstraßen (Nebenstraßen). In der künftigen Detailplanung der Quartiere werden diese entwurfsabhängig durch ein Raster verkehrsberuhigter Wohnstraßen ergänzt. Ziel hierbei ist, dass aus der Kombination der verkehrsrechtlichen Regelungen und der Gestalt eines Straßenraums die jeweilige Hierarchieebene und damit die Bedeutung des jeweiligen Straßenraums eindeutig ablesbar ist. Damit soll die Orientierung im Netz für die Verkehrsteilnehmenden erleichtert und gleichzeitig das Verhalten gesteuert werden. Aus der Gestaltung des Straßenraums lässt sich z.B. ablesen, welche Höchstgeschwindigkeit zulässig ist, welche Verkehrsmittel bevorzugt sind bzw. Vorrang haben, ob es sich um einen Verkehrsraum oder um einen öffentlichen Raum mit verkehrlichen Funktionen handelt.

4.4. Einwohnerprognose

Zur überschlägigen Berechnung der Einwohner im neuen Stadtgebiet wurden zunächst alle Flächen des Rahmenplans, die auch Wohnnutzung beinhalten, zu größeren Baufeldern zusammengefasst und in unterschiedliche Gebietskategorien nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) eingeteilt.

Die Einteilung beinhaltet folgende Kategorien:

Die Allgemeinen Wohngebiete (WA) dienen überwiegend dem Wohnen, zulässig sind aber auch der Versorgung des Gebiets dienende Läden, Gastronomie, nicht störenden Handwerksbetriebe ebenso wie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Die Urbanen Gebiete (MU) dienen ebenfalls dem Wohnen aber ebenso der Unterbringung von Gewerbebetrieben sowie sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Zudem weisen Urbane Gebiete eine höhere Dichte auf.

Nach Ermittlung der Bruttoflächen der Baufelder in Quadratmeter wurden diese um jeweils 15 Prozent für Erschließungsflächen reduziert. Die übrigen Flächen (Nutzflächen), wurden je nach städtebaulicher Lage in konkrete Nutzungen eingeteilt.

In den Allgemeinen Wohngebieten wurde die reine Wohnnutzung jeweils um Gemeinbedarf (z.B. Kita) oder Gewerbe (z.B. Bäckerei) ergänzt. Diese Ergänzungen sind wie oben beschrieben nach BauNVO zulässig und im Rahmenplan im Sinne einer Nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege auch gewünscht.

In den Urbanen Gebieten kommt der Wohnnutzung eine vergleichsweise geringere Bedeutung zu als in den Allgemeinen Wohngebieten. Hier liegt der Anteil an sonstigen Nutzungen teilweise höher. Insbesondere im Gebiet Mitte, westlich der Bahnlinie und Pilsenallee nimmt die Wohnnutzung aufgrund von Flächen, die für den Mobilitätspunkt benötigt werden, nur einen geringen Flächenanteil in Anspruch.

Von den rechnerisch ermittelten Flächen die ausschließlich Wohnnutzung erhalten, wurden zusätzlich 50 Prozent des Grünflächenanteiles nach Baulandmodell (im WA 6 Quadratmeter pro Einwohner, im MU 5 Quadratmeter pro Einwohner) abgezogen. Dadurch werden 50 Prozent des Grünflächenanteils im Baufeld und die restlichen notwendigen Grünflächenanteile innerhalb des unmittelbar umgebenden Freiflächenetzes nachgewiesen. Dieses Vorgehen sichert die Herstellung eines zusammenhängenden übergeordneten Freiraumnetzes ebenso wie die Schaffung vom qualitativem Nachbarschaftsgrün.

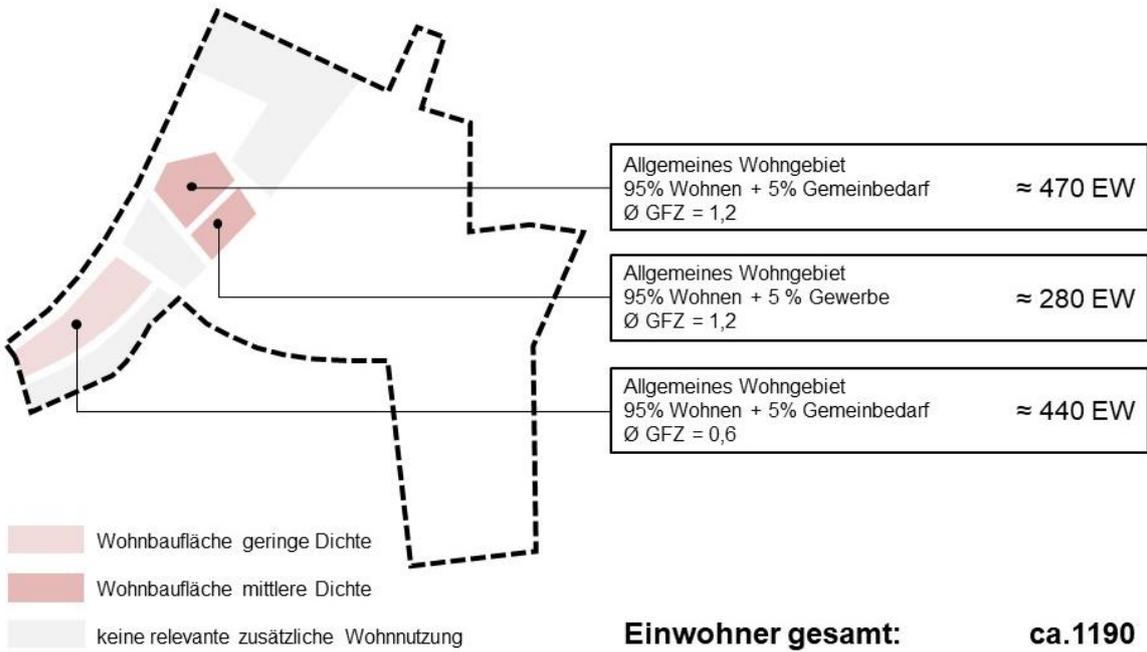
Zur Ermittlung der Einwohnerzahl wurde abschließend die verbleibende Wohnbaufläche mit einer der Lage im Planungsgebiet angemessenen Geschossflächenzahl (GFZ) versehen und mittels der Formel des Baulandmodells die Einwohnerzahl berechnet.

Die nachfolgenden Abbildungen erhalten für die jeweiligen Teilgebiete sowohl die geplante Nutzungsmischung der einzelnen Baufelder, als auch die vorgesehene Geschossflächenzahl für die Wohnbebauung sowie die daraus resultierenden möglichen Einwohner nach Baulandmodell.

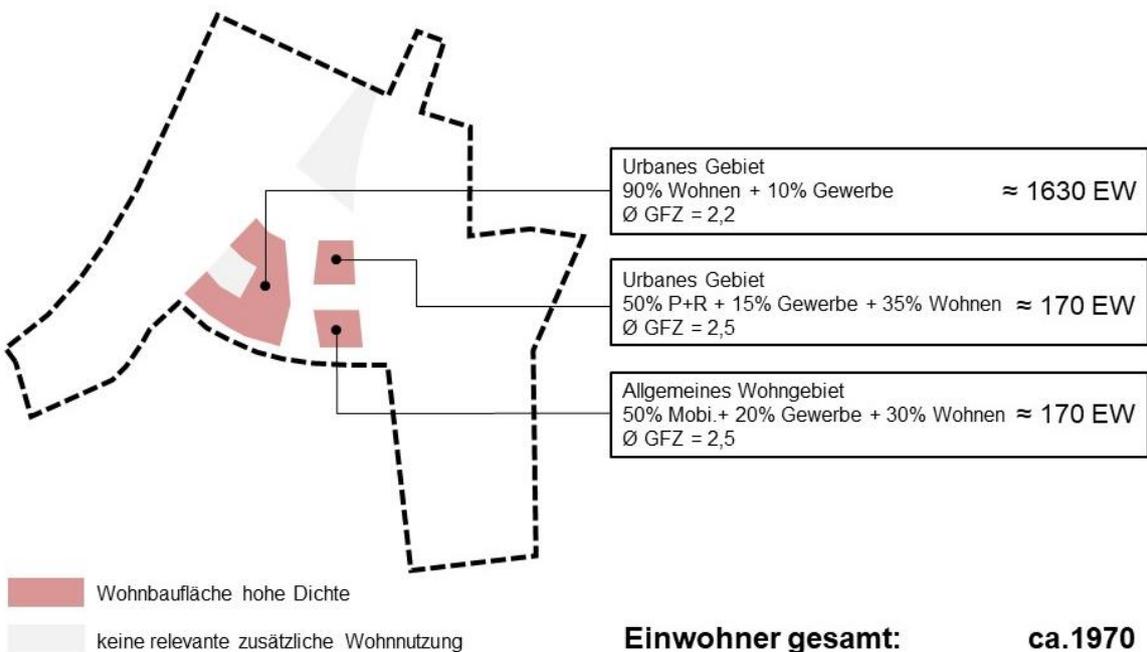
Insgesamt kann im Geltungsbereich Rahmenplan Nord Wohnraum für rund 5000 Einwohner realisiert werden.

Die Berechnungen sind erste Orientierungen aufgrund von überschlägigen Annahmen. Erst in der weiteren Planung können diese Berechnungen konkretisiert werden.

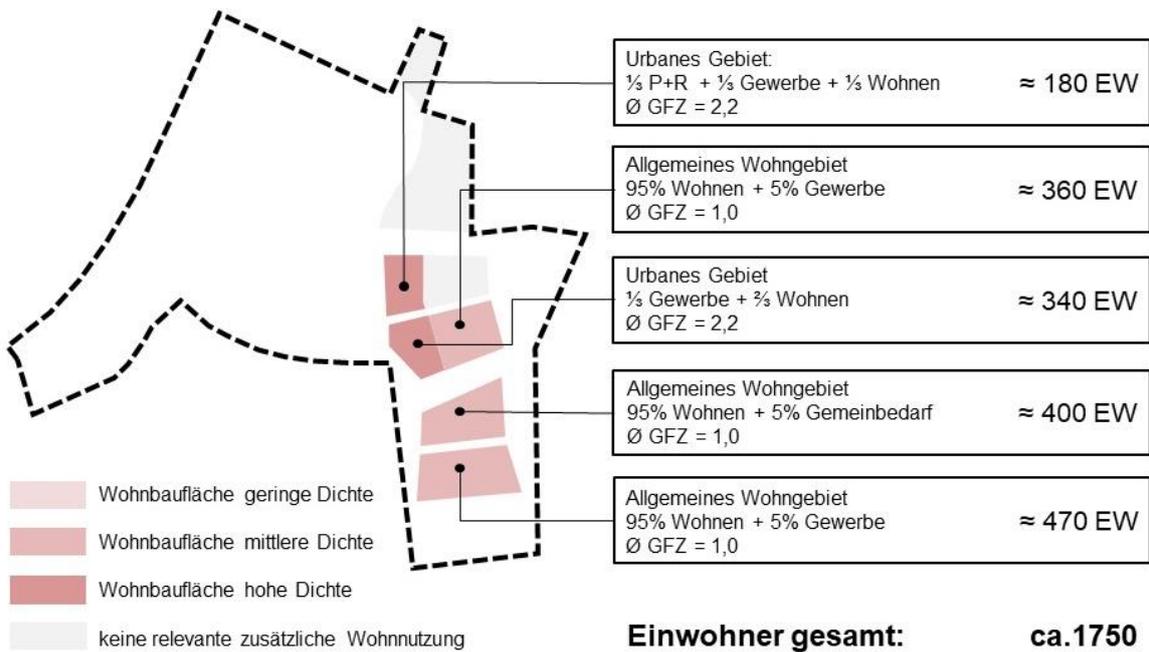
Baufelder Teilgebiet West



Baufelder Teilgebiet Mitte



Baufelder Teilgebiet Ost



5. Anlagen

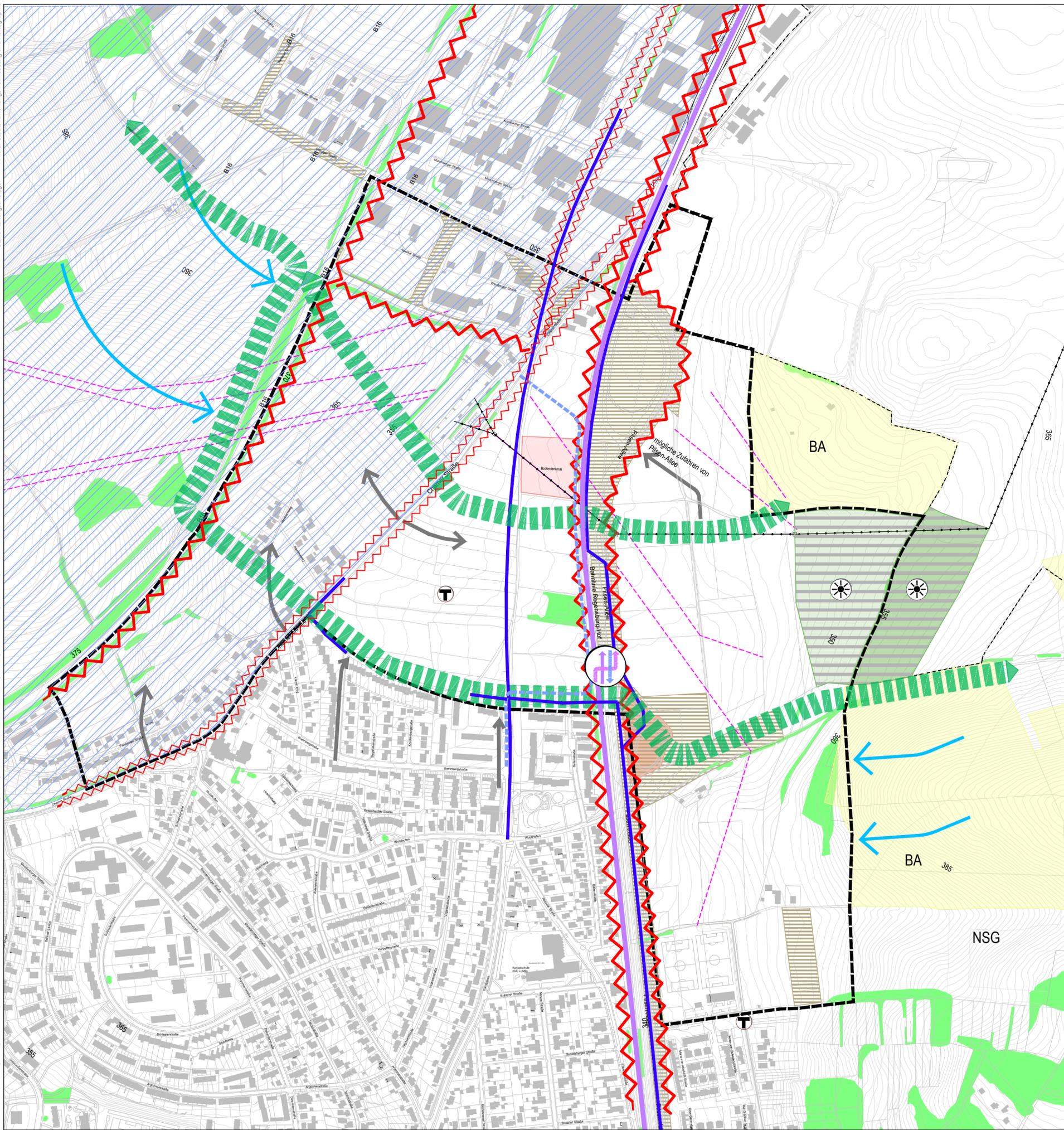
Anlage 1: Themenkarte Rahmenbedingungen Rahmenplan Nord

Anlage 2: Themenkarte Nutzung und Städtebau Rahmenplan Nord

Anlage 3: Themenkarte Freiraum und Umwelt Rahmenplan Nord

Anlage 4: Themenkarte Mobilität und Verkehr Rahmenplan Nord

Anlage 5: Rahmenplan Regensburg Nord Planzeichnung



Städtebaulicher Rahmenplan Regensburg Nord

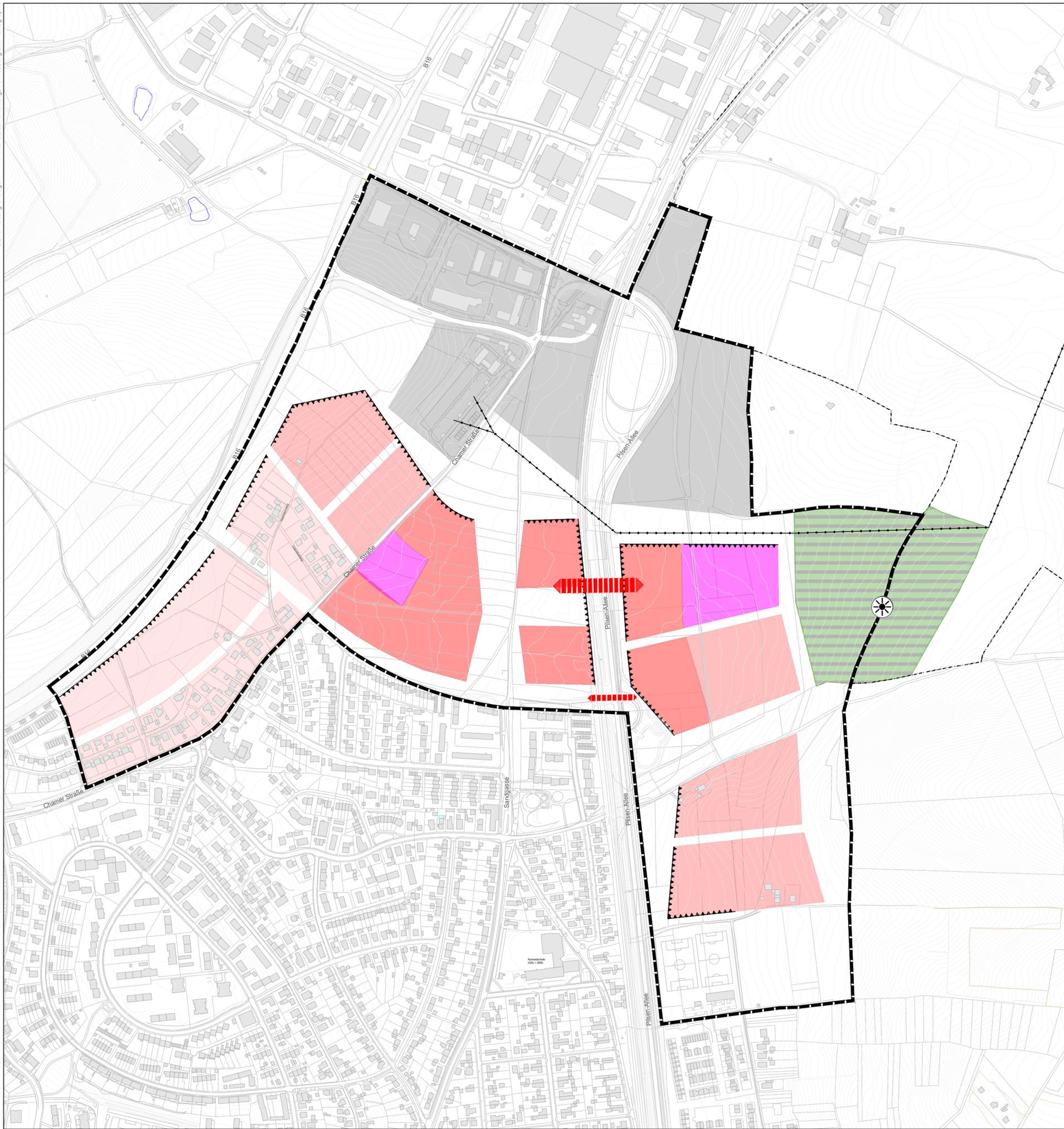
Rahmenbedingungen

Anlage zum Erläuterungsbericht Rahmenplan Nord

Legende

-  Lärmemission hoch
-  Lärmemission
-  Kanalnetz
-  Hochspannungsleitung 150 kV
-  Hochspannungsleitung 150 kV
-  Grünverbindung aus dem Freiraumentwicklungskonzept
-  städt. Biotopkartierung (Stand 2010)
-  festgesetzte Ausgleichsflächen
-  Photovoltaik Bestand
-  Photovoltaik geplant
-  Photovoltaik
-  Versickerungsfläche
-  Bodendenkmal
-  Bannwald
-  Wasserschutzgebiet
-  Mobilitätspunkt Wutzlhof (ÖPNV- und SPNV-Knoten)
-  ÖPNV-Trasse
-  Bahnlinie Regensburg-Hof
-  keine Durchfahrt
-  mögliche Zufahrten (MIV)
-  Hangwasser
-  Grenze des Geltungsbereich
-  Rahmenplan Regensburg Nord
-  Stadtgrenze





Städtebaulicher Rahmenplan Regensburg Nord

Nutzungen und Städtebau
Anlage zum Erläuterungsbericht Rahmenplan Nord



Legende

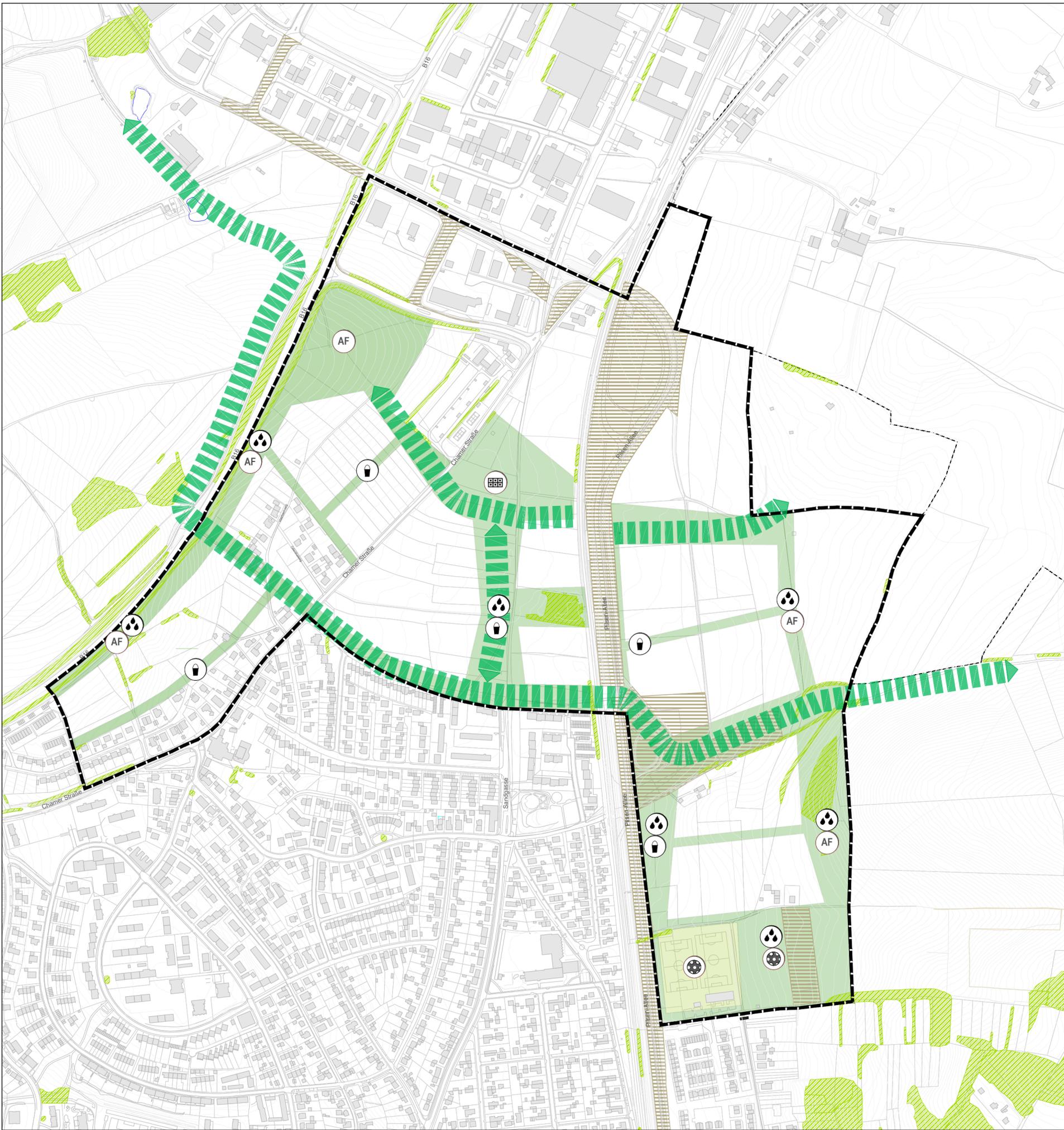
Nutzungen/Städtebau

- Wohnbaufläche (geringe Dichte)
- Wohnbaufläche (mittlere Dichte)
- Urbanes Gebiet (hohe Dichte)
- Fläche für Gemeinbedarf
- Gewerbefläche
- Verknüpfung der Baugebiete oberirdisch
- Verknüpfung der Baugebiete unterirdisch (Bestand)
- Vorhaltefläche für Photovoltaik
- Photovoltaik

Sonstiges

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Rahmenplans
- Lärmschutzmaßnahmen
- Stadtgrenze
- Hochspannungsleitung 150 kV





Städtebaulicher Rahmenplan Regensburg Nord

Freiraum und Umwelt
Anlage zum Erläuterungsbericht Rahmenplan Nord

Legende

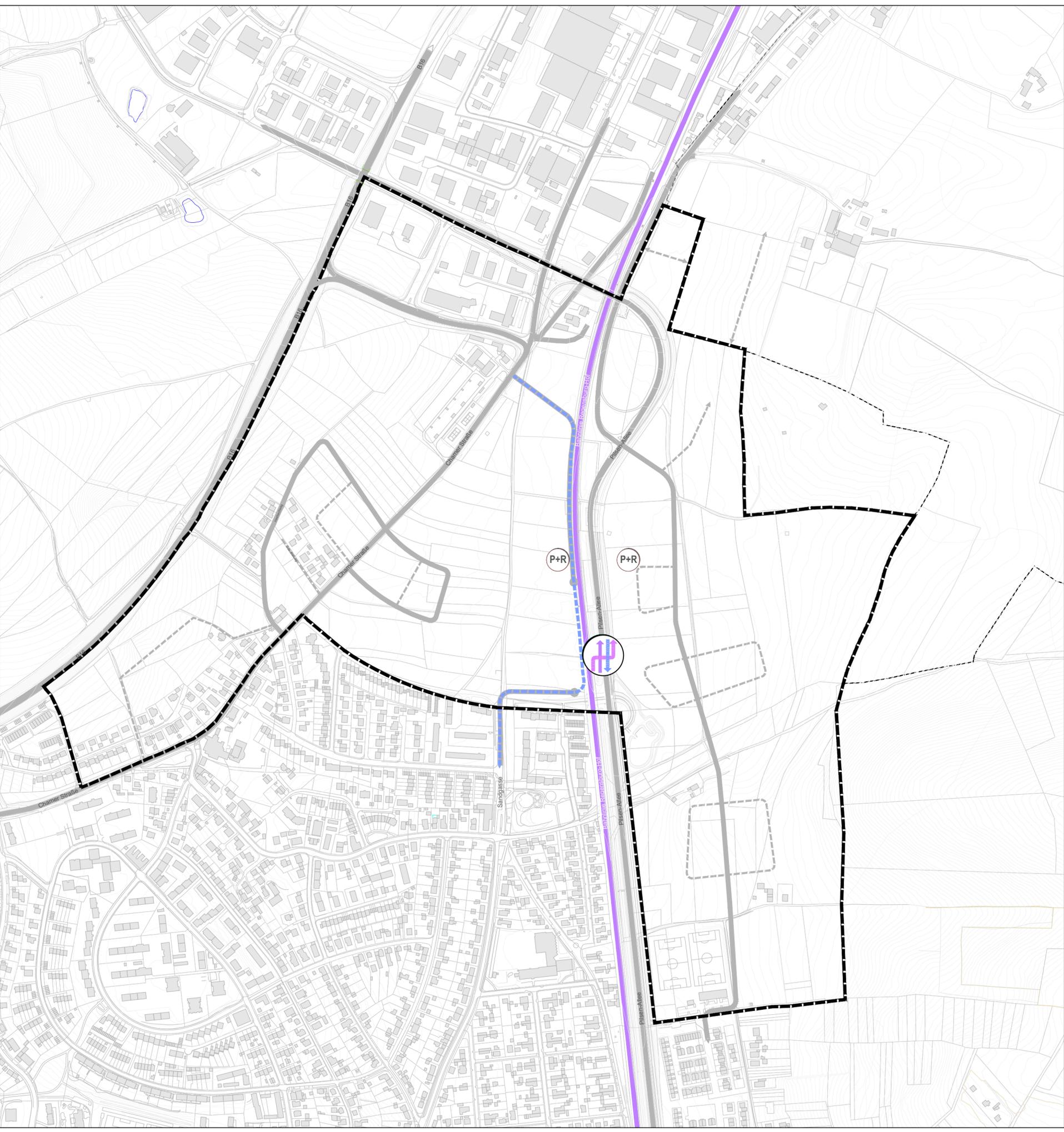
Freiraum/Umwelt

- Grünfläche
- Sportfläche
- städt. Biotopkartierung (Stand 2010)
- festgesetzte Ausgleichsflächen
- Grünverbindung
- Spielfläche
- Sportplatz
- Fläche für Wassermangement
- Kleingartenanlage
- Ausgleichsflächen
- BA Bannwald

Sonstiges

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Rahmenplans
- Stadtgrenze





Städtebaulicher Rahmenplan Regensburg Nord

Erschließung und Verkehr
Anlage zum Erläuterungsbericht Rahmenplan Nord



Legende

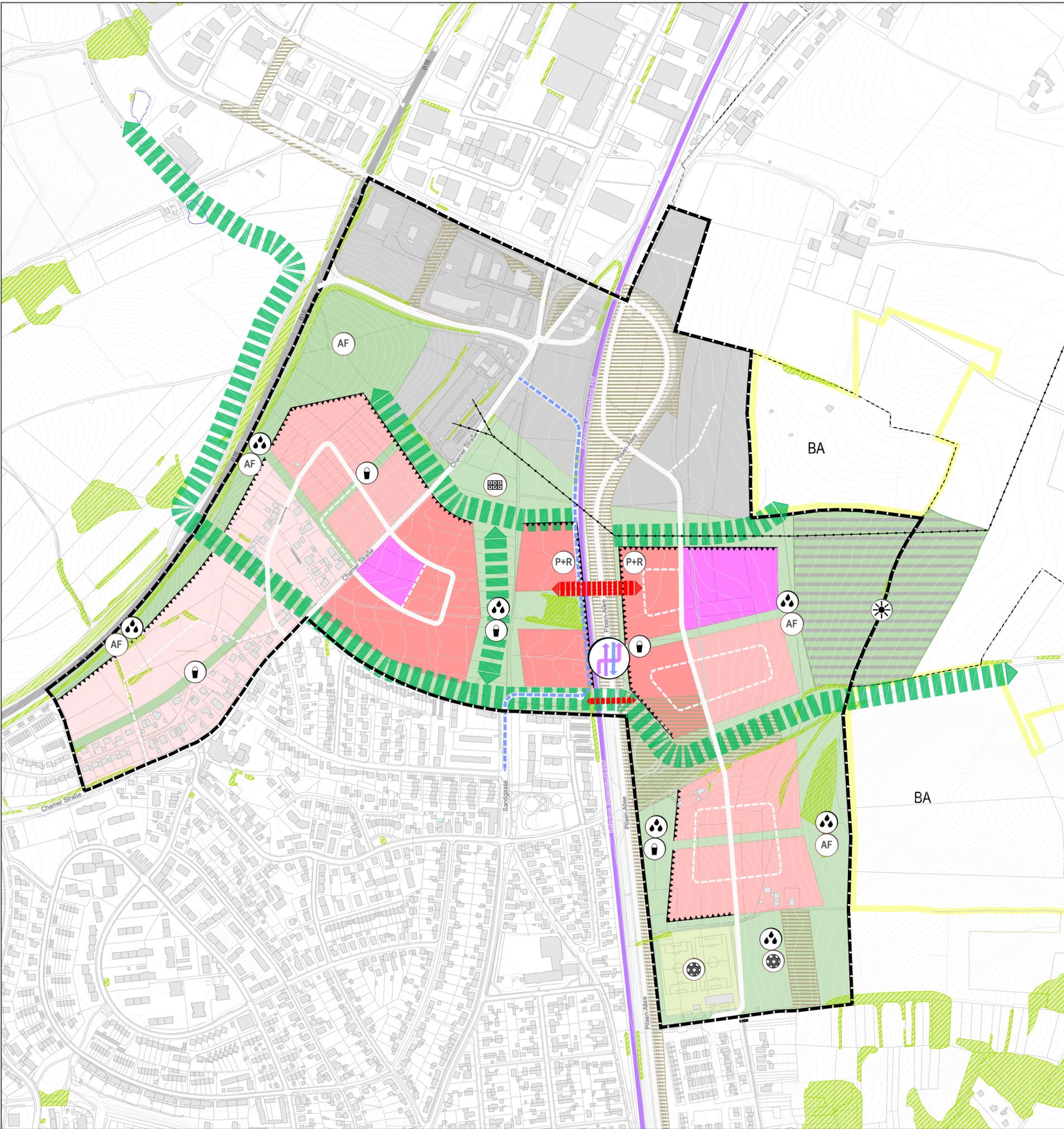
Erschließung/Verkehr

-  Haupterschließung
-  Nebenerschließung
-  Mobilitätspunkt Wutzlhofen (ÖPNV- und SPNV-Knoten)
-  ÖPNV-Trasse zum Mobilitätspunkt
-  Bahnlinie Regensburg-Hof
-  Park+Ride
-  Wendepunkt

Sonstiges

-  Grenze des Geltungsbereich
Rahmenplan Regensburg Nord
-  Stadtgrenze





Städtebaulicher Rahmenplan Regensburg Nord

Vorentwurf
Anlage zum Erläuterungsbericht Rahmenplan Nord



Legende

Nutzungen/Städtebau

- Wohnbaufläche (geringe Dichte)
- Wohnbaufläche (mittlere Dichte)
- Urbanes Gebiet (hohe Dichte)
- Fläche für Gemeinbedarf
- Gewerbefläche
- Verknüpfung der Baugebiete oberirdisch
- Verknüpfung der Baugebiete unterirdisch (Bestand)
- Vorhaltefläche für Photovoltaik
- Photovoltaik

Freiraum/Umwelt

- Grünfläche
- Sportfläche
- städt. Biotopkartierung (Stand 2010)
- festgesetzte Ausgleichsflächen
- Grünverbindung
- Spielfläche
- Sportplatz
- Fläche für Wassermanagment
- Kleingartenanlage
- Ausgleichsflächen
- BA Bannwald

Erschließung/Verkehr

- Haupterschließung
- Nebenerschließung
- Mobilitätspunkt Wutzlhofen (ÖPNV- und SPNV-Knoten)
- ÖPNV-Trasse zum Mobilitätspunkt
- Bahnlinie Regensburg-Hof
- Park+Ride

Sonstiges

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Rahmenplans
- Lärmschutzmaßnahmen
- Stadtgrenze
- Hochspannungsleitung 150 kV

