



Frau Oberbürgermeisterin
Gertrud Maltz-Schwarzfischer
Altes Rathaus
93047 Regensburg

Regensburg, 26.03.2023

Betreff: Informationsbedarf und Antrag auf Berichterstattung

- 1. Fragen: Städtebauliches Konzept des IZ und Wettbewerb zur LERAG-Bebauung (Seite 8)**
- 2. Fragen: Beschädigung der Baumwurzeln entlang des 220m langen Zauns, bereits durch die Anfrage vom 20. Februar 2023 abgedeckt (Seite 8; vgl. https://ribisl.org/kunstpark_220m_wurzelschaden/)**
- 3. Erläuterungen und Fragen: Bahnhaltelpunkt und Unterführung und Zugang zum Radweg bei „Wohnen am Kunstpark“ auf der Höhe des Gasometers (Seite 9 und 10)**
- 4. Erläuterungen und Antrag auf Berichterstattung im zuständigen Ausschuss (Seite 11 und 12) Realisierungsperspektiven für die in der Rahmenplanung Innerer Osten und im ISEK vorgesehenen Radwege, Bahnübergänge bzw. Unterführungen und den Quartierspark**



Vorweg: Eine vollständige Kenntnis der Rahmenplanung wird vorausgesetzt, hier ein Link: <https://www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/planungs-und-baureferat/stadtplanungsamt/projekte-und-konzepte/rahmenplanung-innerer-osten/chronologie-rahmenplanung-innerer-osten>

Sehr geehrte Oberbürgermeisterin,

Am 24.06.2015 fiel - noch unter Ihrem Vorgänger - der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 193 - Guerickestraße (ehemaliges Betonwerk - LERAG) VO/14/10593/61 im beschleunigten Verfahren. (http://europabrunnendeckel.de/download/LERAG/Aufst_Bpl193_LERAG_24_06_2015.pdf) Bedauerlicherweise wurde in der vom Baureferat vorbereiteten Beschlussvorlage zwar auf die grundlegende Rahmenplanung Innerer Osten verwiesen, die für den Planungsumgriff relevanten und konkret ausformulierten Ziele der zwischen 2008 und 2010 von der Verwaltung mit Bürgerbeteiligung erarbeiteten und der Aufstellung von B-Plänen im Gebiet zugrunde zu legender Rahmenplanung allerdings nicht aufgezeigt. Zwar fand eine Übersichtsgrafik der Rahmenplanung für das gesamte Gebiet des Inneren Osten Eingang in die Beschlussvorlage, der konkrete auf den Umgriff des aufzustellenden B-Plans 193 bezogene Vorschlag der Rahmenplanung wurde allerdings unterschlagen und im selben Maßstab durch einen vom IZ in Auftrag gegebenen und favorisierten Entwurf „städtebauliches Entwicklungskonzept“ ersetzt. Ein Abgleich der für die Aufstellung der einzelnen B-Pläne im Inneren Osten im Jahr 2010 ausformulierten Planungsziele und der Wünsche des Investors fand in der Vorlage weder grafisch noch inhaltlich Raum. Für den Planungsumgriff wurden lediglich die Planungsziele des Investors aufgezeigt, nicht jedoch die der Stadt. Damit wurde eine unmittelbare Vergleichbarkeit durch die Stadträt*innen erschwert - insbesondere in der Sitzungssituation. Ich halte so ein Vorgehen für manipulativ.

Der einstimmig beschlossene Änderungsantrag des ehem. Kollegen Hartl behielt diese Richtung bei: „Die im Bericht dargestellten Planungsziele, die Bestandteil dieses Beschlusses sind, werden beschlossen. Beiliegendes Entwicklungskonzept ist Grundlage des weiteren Verfahrens.“ (vgl. Niederschrift: http://europabrunnendeckel.de/download/LERAG/LERAG_Niederschrift_StPI%2026-06-15.pdf).

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 193 von „Wohnen am Kunstpark“ am 24.06.2015 wurden die für den Planungsumgriff spezifisch formulierten Ziele der Rahmenplanung Innerer Osten außer acht gelassen und zugunsten der Interessen des IZ über Bord geworfen. Die Verhandlungsposition der Stadt wurde so von Anfang aufgegeben, auch für den weiteren Verlauf bis zum Satzungsbeschluss:

- Keine öffentlichen und ineinander greifenden Grünflächen und Plätze im Viertel, sondern ein exklusiver und vom Viertel abgetrennter „Kunstpark“ als öffentliche Grünfläche!
- Keine Durchwegungen aus dem Viertel zur Bahnlinie und zu dem mit öffentlichen Geldern zu schaffendem Quartierspark mit Erholungs- und Spielmöglichkeiten, sondern ein 220m langer Zaun zum Viertel!
- Keine Verbindung aus dem Viertel zum in der Rahmenplanung vorgesehenen Bahn-Radweg und somit eine Schwächung des Hauptradroutennetzes und der allgemeinen Frequenz im öffentlichen Quartierspark!
- Keine Rad- und Fußgängerunterführung mit vorgelagertem öffentlichem Platz mit Bäumen, auf der Höhe des Gasometers, sondern zwei Gebäuderiegel zum Lärmschutz! (Auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn wurde die Unterführung am Radweg entsprechend der Rahmenplanung baulich grundgelegt.)
- Die in der Rahmenplanung vorgesehene Möglichkeit eines S-Bahnhofs an dieser Stelle wurde mit dem Aufstellungsbeschluss für alle zukünftigen Entwicklungen beerdigt!



Anlage 3: Wunsch des Investors „Städtebauliches Konzept“ 2015



Abb. 1: Nicht im Aufstellungsbeschluss enthalten! In Wort und Bild unterschlagen: Rahmenplanung 2010 für das Planungsgebiet. Der in dieser für die Stadt nachteiligen Art und Weise 2015 auf den Weg gebrachte und 2018 entsprechend beschlossene B-Plan 193 zahlte sich für das IZ aus, denn durch die beschlossene wesentlich dichtere und exklusivere Bebauungsstruktur ließen sich die Eigentumswohnungen teuer vermarkten.

Die Umgebung profitiert nicht, wie in der übergangenen Rahmenplanung vorgesehen, von „Wohnen am Kunstpark“, denn das Quartier schottet sich gegenüber dem Kasernenviertel und dem Ostenviertel ab und steht als undurchlässiger Riegel da, blockiert den Zugang zum Radweg an der Bahnlinie entgegen der Rahmenplanung zwischen Sportpark Ost und Safferlingsteg. „Wohnen am Kunstpark“ wurde nur für sich selbst arrangiert. Das geht so weit, dass sich WaK nicht einmal selbst vernünftig an den Radweg entlang der Bahnlinie oder die nun neu geschaffene Buslinie (die bereits in der Rahmenplanung vorgesehen war) anschließen kann. Wo es nicht um den letzten bebaubaren Quadratmeter geht, **profitiert WaK hingegen (auch durch die fehlende Umsetzung von Mietpreisbindungen / Sozialwohnungsquote) von seiner Umgebung** und öffnet sich ausschließlich zur mit öffentlichen (Förder-)Geldern geschaffenen Infrastruktur aus durch sich selbst halb abgeriegeltem Quartierspark an der Bahnlinie, Gartenamtsunterkunft, Jugend- und Begegnungszentrum, Sportplätzen, Leichtathletikhalle, Hallenbad, städtischem Kindergarten (nicht zu vergleichen mit der öffentlich subventionierten Sparvariante des IZ in der Quartierszufahrt), neue Grundschule auf der ehem. Pionierkaserne, PLK- mit Park, Nahversorgung und Geschäften. Wie wenig „Wohnen am Kunstpark“ mit den Realitäten des städtebaulichen Entwicklungsgebiets Innerer Südosten zu tun haben will, erschließt sich aus der Werbebroschüre: „[...] Ein neues Viertel begegnet der Altstadt. [...]“ Bismarck-Platz und Dom sind also nicht weit. „Leben zwischen Kunst geparkt“. Dieser B-Plan bringt dem IZ viel Geld und seiner Umgebung nichts. Wohnen am Kunstpark schottet sich baulich ab, die Bewohner*innen können für die städtebaulichen Fehlplanungen nichts.

Im weiteren Verlauf der Aufstellung des B-Plans 193 im beschleunigten Verfahren kamen dann bis 2018 z.B. noch hinzu:

- Umschiffen der Sozialwohnungsquote, 2376 qm werden nicht vor Ort abgebildet
- Die wenigen Sozialwohngen wurden in WA 15 an der unattraktivsten Stelle im Baugebiet, der lärmbelasteten Einfahrt, konzentriert.
- Der öffentlich subventionierte Bau des Kindergartens im Sockelgeschoss des Éinfahrtsriegels mit den Sozialwohnungen hält bezüglich der Außenflächen lediglich Minimalstandards ein und scheint von der Lage her wohl eher für die „Armen“ aus dem bestehenden Stadtviertel gedacht zu sein. WaK öffnet sich zum schönen neuen städtischen Kindergarten.
- Massive Beschädigung der Stadtbau-Baumwurzeln entlang des 220m langen Zauns durch ungeschützte Dränagegrabung für die Wasserversickerung an der Grundstücksgrenze (vgl. Anfrage: https://ribisl.org/kunstpark_220m_wurzelschaden/)

Ich entnehme der Beschlussvorlage von 2015, dass

„[...] das Areal als Wohnbaufläche in das Fachprogramm Wohnen II (2007) und in den Untersuchungsbereich der Rahmenplanung Innerer Osten aufgenommen wurde. Die Rahmenplanung wurde 2008 begonnen und Ende 2010 fertiggestellt. [...] Die ehemaligen Eigentümer haben das Gelände an eine Entwicklungsgesellschaft verkauft. Diese möchte entsprechend der Rahmenplanung Innerer Osten Wohnbebauung realisieren. [...].“

Im weiteren Beschluss Aufstellung des B-Plans 193 spielt die „Rahmenplanung Innerer Osten“ leider keine Rolle mehr:

„[...] 3. Planungsziele / Nutzungskonzept

Die Käufer des ehemaligen LERAG-Geländes haben bereits 2013 mit den Planungen für das Gelände begonnen und 5 Architekturbüros mit städtebaulichen Untersuchungen beauftragt. Die beiden Büros mit den besten Entwürfen wurden dann beauftragt, gemeinsam ein städtebauliches Konzept zu entwickeln, welches insbesondere Lösungen für die hohe Schallbelastung durch den Schienenverkehr findet (siehe Anlage 3 BP 193 Städtebauliches Entwicklungskonzept).

Städtebauliches Konzept

Die Städtebauliche Grundstruktur wurde aus der im Süden angrenzenden Blockbebauung mit privaten Wohnhöfen entwickelt, mit dem Ziel überschaubare Nachbarschaften zu schaffen. Der notwendige Schallschutz wird durch aktiven Lärmschutz mit abschirmender Bebauung (durchgesteckte Wohnungsgrundrisse sind möglich) und ggf. passiven Lärmschutzmaßnahmen erreicht. Die Schallschutzbebauung besteht aus Maisonette- und Loft-Typen mit Laubengangschließung. Städtebauliche Vergleichswerte Das gesamte Bebauungsplangebiet umfasst eine Fläche von ca. 44.000 m². Geplant ist die Errichtung von 190 Geschosswohnungen sowie 125 Stadthäusern. [...].“



Abb. 2: Schon 2015 beim Aufstellungsbeschluss zu B-Plan 193 im „städtebaulichen Konzept“ des IZ erkennbar und 2020 realisiert: Wie konnte das genehmigt werden?

- 220m trennender Zaun statt verbindender Grünflächen und von Baumreihen gesäumte Fortführung der S/N Durchwegung zur Bahnlinie mit Quartierspark und Radwegesystem.
- Sämtliche Wurzeln der parallel zum Zaun entlang der außerhalb der Grundstücksgrenze verlaufende Stadtbau-Baumreihe wurden auf 220 m Länge durch ungeschützte Dränage-Abgrabungen des IZ

gekappt. Der satzungsmäßig festgelegte Teil des Niederschlagswassers aus dem Baugebiet wird an der Grundstücksgrenze nord-westlich der grün überdeckten unter den Häusern und Gärten liegenden Tiefgaragen versickert – nicht jedoch im „Park“. (*Ausnutzung des Areals bis auf den letzten m².*) Das Niederschlagswasser der restlichen Dächer wird, wenig innovativ, direkt in die Kanalisation eingeleitet. - Durch die Tiefgaragen wird der Stellplatzschlüssel für den MIV übererfüllt - zu Lasten eines tatsächlich verkehrsberuhigten Quartiers und somit auch des umliegenden Viertels, sowie der Versickerungsfähigkeit des Bodens in den Gärten.

Seit 2007 plante die Stadt Regensburg eine Umwandlung des ehemaligen Industrieareals in ein Wohngebiet. Es lohnt sich das in der Rahmenplanung Innerer Osten für die Aufstellung der Bebauungspläne im Gebiet hinterlegte und im Aufstellungsbeschluss negierte Strukturkonzept für das LERAG von 2010 zu vergegenwärtigen:

http://europabrunnendeckel.de/download/Rahmenplanung_InnerOsten/Rahmenplanung_InnererOsten_2010.pdf

„[...] 2.4. Strukturkonzept LERAG-Areal
Städtebau

Leitidee: Kasernenviertel arrondieren – Freiflächen beiderseits der Bahn zusammenführen - Das LERAG-Areal soll zu einem attraktiven Wohnstandort weiterentwickelt werden. Die bestehenden Strukturen des Kasernenviertels werden fortgeführt und die übergreifende Freiraumvernetzung mit dem Gleisdreieck ausgebaut.[...]

[...] Konzeption - In der neuen Wohnbebauung wird die Grundstruktur des Kasernenviertels fortgesetzt. Zwischen offenen Blockformen werden drei Plätze als Adressen des neuen Quartiers geschaffen: Der nordwestliche Platz als verbindendes Element zum benachbarten Zuckerfabrik-Areal, der interne Quartiersplatz zur Schaffung eigener, urbaner Qualitäten im Kasernenviertel und der Platz am Bundeswehrfreiraum, der eine vernetzende Funktion zwischen Wohnquartier und Freiraum einnimmt.[...]

[...] Freiraum [...] Die Struktur des Freiraums führt die Strukturen des Wohngebietes fort. Die aus dem Quartier kommenden Wegeverbindungen werden bis zu den Gleisen fortgeführt, von Baumreihen begleitet und gliedern den Freiraum in funktionale Abschnitte: Sportbereich, Café und Biergarten mit anschließenden Spielflächen, Liegewiese, Baumhain. [...]

[...] Eine Lärmschutzwand auf der Dammkrone des Bahndamms verringert die Lärmemissionen in den Freiraum und das Wohnquartier. Ein Aussichtspunkt schafft Blickbeziehungen zu dem Freiraumkorridor im Gleisdreieck. [...]

[...] Durch die neuen Nutzungen werden rund 1.600 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugt, die alle über die Guerickestraße verlaufen. Der Fuß- und Radverkehr wird im Norden des Areals direkt über den neuen S-Bahn-Haltepunkt auf die andere Seite der Gleistrasse geführt, wodurch eine ausgezeichnete Anbindung an das ÖPNV- und Radwegenetz gegeben ist. Der Fuß- und Radverkehr entlang der Guerickestraße wird in Richtung Westen zur Innenstadt und in Richtung Osten zu den Frei- und Erholungsflächen des Teilraums Hohes Kreuz geführt. Außerdem ist das gesamte Wohngebiet im rückwirkenden Bereich direkt an die angrenzenden öffentlichen Grün und Freizeitflächen angebunden. [...]

...und durch die Durchwegung auch das Viertel!



Abb. 3: In der geraden Verlängerung der Quartierszufahrt zu „Wohnen am Kunstpark“ entsteht kein öffentlicher Platz als verbindendes Element zum benachbarten Zuckerfabrik-Areal. Die Stadt hat sich für einen kleinen Abschnitt des Radwegs auf IZ Grund ein Wegerecht gesichert, allerdings keine Vereinbarungen zur Kostenbeteiligung getroffen. Der direkte Zugang zum Radweg und zum öffentlichen Quartierspark über einen öffentlichen Platz wird hier überbaut und vom Kasernenviertel abgeriegelt, Bahnunterführung oder Bahnhofhaltepunkt möglicherweise für immer verunmöglicht. Nicht einmal „Wohnen am Kunstpark“ selbst kann sich vernünftig an den Radweg anschließen. Die Bebauung wurde einfach auf diesen in der Rahmenplanung freigehaltenen Bereich ausgeweitet!



Abb. 4: Auf der Nordseite der Gleise wurden im Rahmen von Candis entsprechend des Verkehrskonzeptes der Rahmenplanung Innerer Osten mögliche Anschlussstellen für Bahnhaltungen und -unterführungen vorgehalten und seitens des Bauträgers entsprechend des B-Plans 101 ein Radweg realisiert. Die Fortführung über dieses Gebiet hinaus und die Verknüpfung zu einem Radroutennetz steht seitens der Stadt noch aus. (vgl. Anfrage: https://ribisl.org/ruebenhof_radweg_route16/)

Von Burgweinting her kommend ist auf der Südseite der Bahnlinie ein Radweg in die Stadt geplant, der über das Pürkelgut, die Dieselstraße mit PLK, den Sportpark Ost auf dem ehem. technischen Bereich, zur Gartenamtsunterkunft mit Begegnungszentrum Guericke verläuft und von dort aus weiter durch den geplanten Quartierspark mit verschiedenen Freizeit- und Spielplatzangeboten, weiter zum Quartierseingang (Bahndurchgang Gasometer LERAG?), Safferlingsteg, Guerickestraße bis Landshuterstraße-Unterführung. Parallel dazu ist auch die Guerickestraße als zukünftige Fahrradstraße eingezeichnet. (Vgl. Abb. Rahmenplanung Innerer Osten 2010 und Bericht zum Hauptradroutennetz 2021 – Radroute 15; siehe: <https://ribisl.org/informationen-zum-hauptradroutennetz/>)

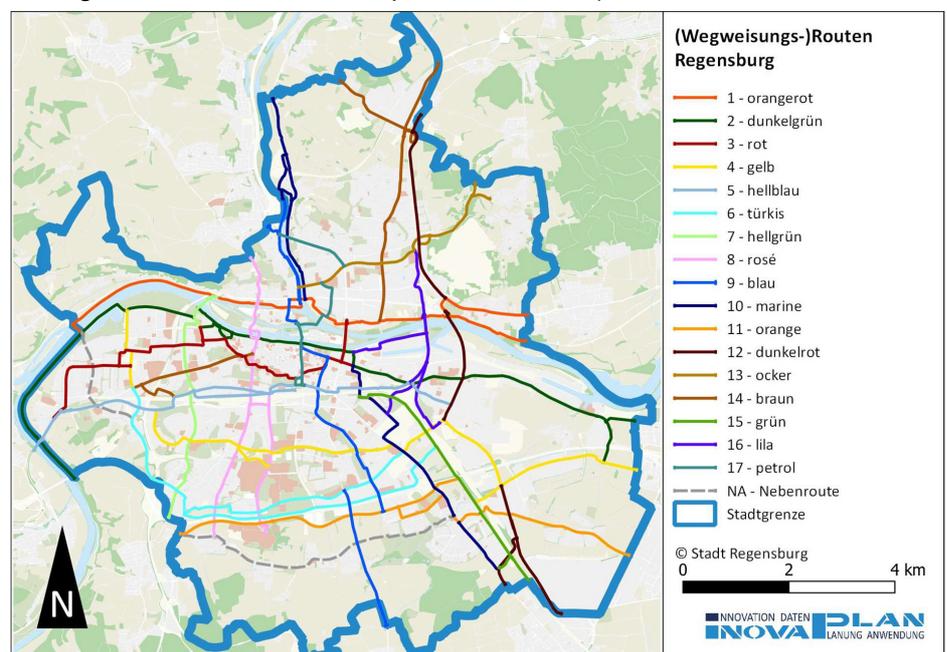


Abbildung 58 Mögliche Routenmarkierungen im Hauptroutennetz
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Informationsbedarf:

1. Städtebauliches Konzept des IZ und Wettbewerb zur LERAG-Bebauung (vgl. S. 4)

1.1.: Ich bitte um Übermittlung (und nur falls nicht anders möglich) um Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Aufgabenstellungen, die Ergebnisse und Kommentare zu den vom IZ zum LERAG- Gelände ausgelobten Untersuchungen.

1.2.: Ich kann der Vorlage zum Aufstellungsbeschluss nicht entnehmen, welche Verfahrensweise bei der Erarbeitung des Wettbewerbskonzeptes gewählt wurde.

1.3.: Gab es eine Jury, wenn ja: Wie war diese besetzt?

1.4.: Wann und in welcher Form wurde der Stadtrat bzw. der zuständige Ausschuss über die Planungen und die Ergebnisse der vom IZ beauftragten Untersuchungen informiert? Wurden diese auch im Gestaltungsbeirat diskutiert? (Analog zur Konversion des Areals BP 217-III Rennplatz Nord/Östlich Roter-Brach-Weg verfügte der Grundstückseigentümer über keinen Rechtsanspruch zur Umwandlung des Gewerbe- in ein Wohngebiet.) Ich bitte auch hier um Übermittlung der Unterlagen oder Einsichtnahme.

1.5.: Warum bekam der Planungsausschuss lediglich die eine die Rahmenplanung ersetzende Grafik aus dem Aufstellungsbeschluss von 2015 zu sehen und somit nicht die Möglichkeit für eine unmittelbare Vergleichbarkeit?



Abb. 5: Fehlende Durchwegung, 220m Zaun, Abriegelung des Quartiersparks an der Bahnlinie, Gated Community mit „Kunstpark“ statt gemeinsamen öffentlichen Grünflächen, beschädigte Baumwurzeln an der Grundstücksgrenze, kein gutes Konzept für Niederschlagswasser, keine Bahnunterführung, Möglichkeit eines S-Bahnhofs verbaut, fehlender Anschluss an den Radweg entlang der Bahnlinie, fehlendes quartiersübergreifendes Parkierungskonzept erschwert die Erschließung der Guerickestraße durch eine Buslinie und eine Fahrradstraße, fehlende soziale Durchmischung im Quartier selbst, Extrawurst bei der Sozialwohnungsquote – dafür mehr und teurer vermarktbare Häuser, hohe Mieten und Mitnahmeeffekte bei den u.a. durch das Programm „Sozialer Zusammenhalt“ staatlich geförderten Infrastrukturmaßnahmen der Umgebung.

Weitere Infos zum B-Plan 193: https://ribisl.org/bplan193_kunstpark/



2. Anfrage zur Beschädigung der Baumwurzeln entlang der Grundstücksgrenze vom 20. Februar
siehe: https://ribisl.org/kunstpark_220m_wurzelschaden/

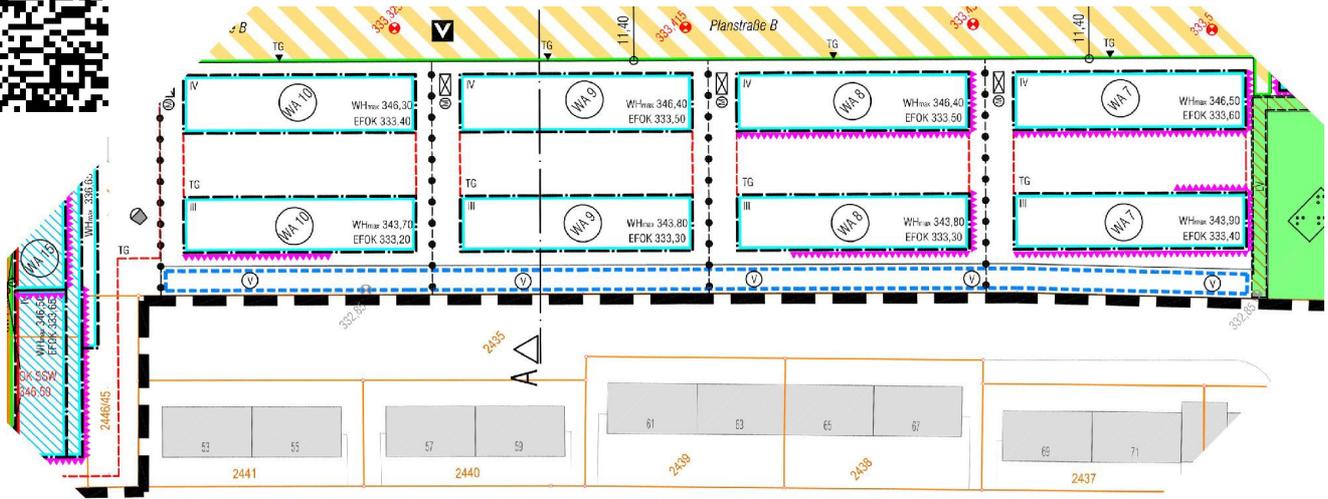


Abb. 6: Über 200m lang die Baumwurzeln an der Grundstücksgrenze massiv beschädigt / gekappt.

3. Bahnhaltelpunkt und Unterführung und Zugang zum Radweg bei „Wohnen am Kunstpark“ auf der Höhe des Gasometers

Erläuterungen zum Sachverhalt:

Laut Niederschrift der Sitzung des Planungsausschusses vom 24.06.2015 führte Frau Schimpfermann auf die Nachfragen von Stadträtin Margit Kunc und Stadtrat Günther Riepl aus:

„[...] Die Querung zum Candis-Areal sei im Rahmenkonzept durch die lilafarbene Fläche erkennbar. Die Gespräche mit der Bahn hinsichtlich des vorgesehenen Bahnhaltelpunkts hätten ergeben, dass dieser nicht möglich sei. Die Entfernung zum Hauptbahnhof sei zu gering. [...]“

Die in einem demokratischen Prozess unter Zuhilfenahme externer Expertise erarbeitete Rahmenplanung Innerer Osten formuliert Grundvoraussetzungen für die Schaffung von Baurecht und Entwicklungslinien für eine gelingende Stadtentwicklung. Die 2010 in der Rahmenplanung vorgesehene Möglichkeit eines Bahnhaltelpunkts und einer Bahnunterführung vom ehem. LERAG Gelände zum ehem. Zuckerfabrikareal auf der Höhe des Gasometers ist aus leicht nachvollziehbaren Gründen der hier an einer Engstelle zusammenlaufenden überregionalen Gleisführung weiterhin relevant für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung: Für ein S-Bahnnetz, für ein Radroutennetz sowie für die Freiraumvernetzung und die Frequentierung des geplanten öffentlichen Quartiersparks nördlich von „Wohnen am Kunstpark, der eine wichtige Verbindungsfunktion im Freiraumzusammenhang und von sozialer Infrastruktur darstellt.

Leider wurde der Zugang zu diesem wichtigen Mobilitätspunkt mit der Übernahme des städtebaulichen Entwurfs des IZ von 2015 verbaut oder mindestens ungünstig erschwert, während auf der Candis-Seite auf der Höhe des Gasometers bereits ein Zugang zu einer Unterführung und einem Bahnhaltelpunkt berücksichtigt und baulich vorbereitet war und immer noch ist.

Im Auslegungsbeschluss des B-Plan 193 vom 04.10.2017 für das Vorhaben des IZ antwortet die Verwaltung auf Bedenken (des Bürgervereins Süd Ost?), dass der Bahnhaltelpunkt und die Verbindungen der Stadtviertel aufgegeben wurden, folgendermaßen „[...] Zu III. 5.: Die Anbindung des geplanten Gebiets nach Norden erfolgt jetzt und in Zukunft über den bereits vorhandenen Safferlinger Steg. Bei einer Erneuerung sollen die Rampen flacher ausgeführt und die nutzbare Breite erhöht werden. Zu III. 6.: Der Safferlinger Steg erfüllt bereits heute die Funktion einer gut frequentierten Geh- und Radwegeverbindung und wird dies im umgebauten Zustand noch viel besser erfüllen. Zu III. 7.: Die Stadt Regensburg verfolgt die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs mit Nachdruck. Das Vorhaben wurde nicht aufgegeben. Ob und wo Bahnhaltelpunkte für den Schienenpersonennahverkehr entstehen können, hängt von einer Vielzahl von Faktoren und Entscheidungen ab, die überwiegend außerhalb des Einflussbereichs der Stadt Regensburg liegen. Deshalb ist eine Aufnahme des Themas in den vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht möglich. Zu III. 8.: Die Themen Bahnhaltelpunkt und neue Fahrradwege werden gesamtträumlich weiterverfolgt, stehen aber nicht im direkten Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben.[...]“

Hierzu ist anzumerken, dass die Rad- und Fuß-Bahnübergänge oder Bahnunterführungen als Teil des Mobilitätskonzeptes und der Freiraumvernetzung immer schon Teil der Rahmenplanungen waren – an mehreren Stellen und zusätzlich zum Safferlingsteg, der alleine diese Funktionen nicht erfüllen kann! Der S-Bahnhaltelpunkt war ebenfalls Bestandteil der Rahmenplanung, die jedoch erstaunlicherweise im B-Plan 193 keinen Niederschlag fand.

Im ISEK wurde die Rahmenplanung an die Bebauung des ehem. LERAG Geländes durch den B-Plan 193 angepasst: Hier ist nun eine von drei förderfähigen Bahnquerungen zum Gleisdreieck beim Jugend- und Begegnungszentrum bzw. bei der neuen Gartenamtsunterkunft eingezeichnet. Ob es hierzu bereits nähere Untersuchungen oder Verhandlungen gab, ist nicht bekannt.

Offen bleibt hierbei weiterhin die Frage nach Möglichkeiten für einen S- Bahnhaltelpunkt zwischen Walhallabahn und Bahnhof, die von Seiten der Stadt gesichert werden sollten, da ein zukünftiger Bedarf nicht ausgeschlossen werden kann. (Seitens der Fa Schmack gibt es Überlegungen östlich der Bahnlinie in der Straubingerstraße Flächen für einen S-Bahnhof auf der Höhe des Rübenhofs freizuhalten.)

*Interessant in diesem Zusammenhang (von meines Erachtens kontraproduktiven und kurzsichtigen Entscheidungen der Verwaltung) sind auch die wieder aufgenommenen Planungen für einen Bahnhaltelpunkt an der mit dem Änderungsbeschluss vom 16.09.2015 nunmehr nur 4 Gleise überspannenden KlENZEBRÜCKE VO/15/11245/61 – unter von der Stadt ebenfalls 2015 durch eine Planänderung geschaffenen ungünstig beengteren Bedingungen, wird die Planung nun seit 2022 wieder aufgenommen. Siehe auch: SPNV_Konzept_Rgb-Zusammenfassung vom 02.03.2021, VO/21/17566/61 Sowie Bericht über die Bürgerversammlung für den Stadtbezirk Großprüfening - Dechbetten - Königswiesen vom 11.10.2022 / VO/22/19688/10 „[...] 18. S-Bahn-Haltelpunkt KlENZESTRASSE „Ist für die S-Bahn, die auf der Deutschen Bahn Strecke fährt, ein Haltelpunkt an der Brücke bei der KlENZESTRASSE geplant?“ **Stellungnahme:** Die Deutsche Bahn AG lehnt dies aktuell mit der Begründung ab, dass durch zu viele Haltelpunkte die Verbindung zu langsam werde. Die Stadt bemüht sich jedoch weiterhin, einen Haltelpunkt an der KlENZESTRASSE für den S-bahnähnlichen Verkehr auf der bestehenden Schiene zu realisieren. [...]“ Sowie Antwort von Planungsreferentin Christine Schimpfermann auf die Nachfrage von Stadtrat Jakob Friedl in der Stadtratssitzung vom 15.12.2022, Ö 6.)*

Fragen zu Punkt 3. mit der Bitte um schriftliche Beantwortung:

3.1.: Bitte übermitteln Sie mir vorangegangene Planungen und Studien zu Bahnhaltepunkt und Unterführung auf der Höhe des Gasometers.

3.2.: Ermöglichen Sie mir Einsichtnahme in die Korrespondenz mit der Bahn im Rahmen der Rahmenplanung Innerer Osten und im Vorfeld des B-Plans 193.

3.3.: Legen Sie mir bitte schriftlich dar: Wurde der Stadtrat oder der Planungsausschuss im Vorfeld des Aufstellungsbeschlusses 2015 bereits schriftlich über die Einschätzungen der Bahn und die damit veränderte Rahmenplanung Innerer Osten der Stadt informiert? Wenn ja, wann und in welcher Form? Bitte übermitteln Sie die Vorlagen und Sitzungsniederschriften. Im städtischen Informationssystem kann ich zu dieser wichtigen Entscheidung leider nichts finden.

3.4.: War die geplante Unterführung auch Teil der vorangegangenen Gespräche mit der Bahn?

3.5.: Die Fläche im äußersten Nord-Westen des Plangebiets ist im Gestaltungsleitfaden zum B-Plan 193 zwar grün eingezeichnet, doch rund um das noch zu errichtende Schallschutz-Gewerbegebäude größtenteils durch eine darunterliegende mind. 60cm mit Erde überdeckte Tiefgarage geprägt und zählt so nicht zu den öffentlichen Grünflächen. Ein Geh- oder Fahrrecht für Radfahrer*innen ist hier nicht eingetragen. Kann hier nachträglich eine Zuwegung zum Radweg für das Quartier „Wohnen am Kunstpark“ und eine öffentliche, wenn auch verwinkelte Zuwegung über die Agnes-Pütreich-Straße geschaffen werden?

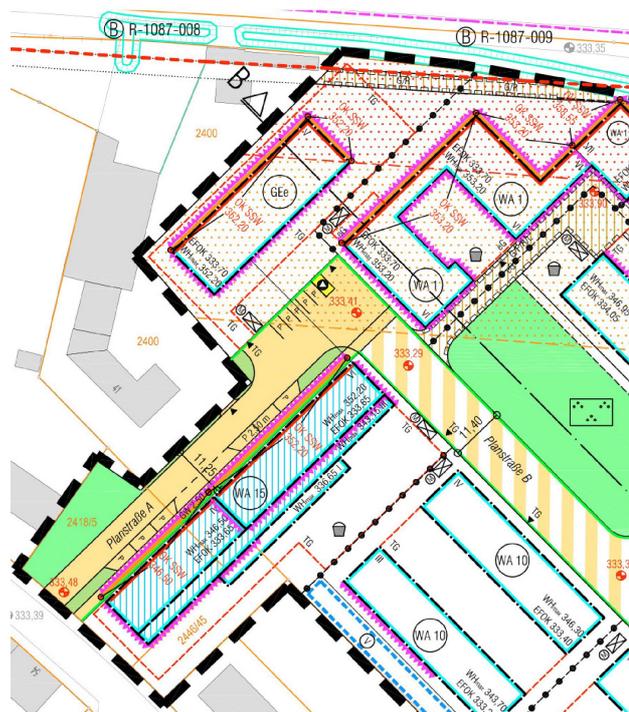


**Rahmenplanung ignoriert
Quartiersplatz überbaut:**

keine Möglichkeit für einen S-Bahnhof,

keine Bahnunterführung,

**keine (guter) Anschluss an den Radweg,
weder für „Wohnen am Kunstpark“ selbst noch
für das Viertel.**



4. Antrag auf Berichterstattung im zuständigen Ausschuss:

Realisierungsperspektiven für die in der Rahmenplanung Innerer Osten und dem ISEK vorgesehenen Radwege, Bahnübergänge bzw. Unterführungen und den Quartierspark

Voraussetzung für die gelingende Attraktivität des **Quartiersparks** nördlich von „Wohnen am Kunstpark“ ist eine möglichst gute **Vernetzung des Radwegs (Route 15)** mit dem Kasernenviertel und der Radroute 16 auf dem Candis-Areal. Erreichbarkeit und Frequenz sind hierfür wichtige Faktoren.

Für den Quartierspark (Abb.1 Rahmenplan IO von 2010) sind im IP 2022-2026 im Jahr 2026 Planungsmittel i. H. v. 500 TSD € von insg. 2.340 TSD € zur Realisierung förderfähig eingestellt (Vgl: *Bedarfsermittlung März 2023 Anlage 1: https://ribisl.org/wp-content/uploads/2023/03/VO_23_19880_66_Bedarfsermittlung_Sozialer_Zusammenhalt.pdf*)

Aufgrund der fortschreitenden Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung erscheint es sinnvoll, mit der Planung und (partizipativen?) Gestaltung des städtebaulich förderfähigen Quartiersparks mit Radweg wesentlich früher, am besten schon jetzt zu beginnen.

Anders als in der Vorlage beschrieben ist Anfang 2023 „Wohnen am Kunstpark“ nun fast fertig gestellt und bereits vollständig bewohnt. Die Gestaltung der Außenflächen um das Jugend- und Begegnungszentrum steht an und mit dem Bau des Sportpark Ost wurde begonnen, im Erbpachtvertrag der Stadtwerke ist das Wegerecht eingetragen. Zudem wird 2023 der Spielplatz in der Grünanlage Safferlingstraße für ca. 200 TSD € aufwändig saniert (Vgl. Kinderspielplatzprogramm 2023, 01.02.2023 Jugendhilfeausschuss, VO/22/1976455). Zusammen mit der Erhöhung der Spielangebote, der Nutzungsvielfalt und dem sozialen Parkhausprojekt im Ostpark, dem geplanten Park auf PLK und Pionierkaserne, dem Pürkelgut, den Möglichkeiten des Sportparks Ost und dem JuB kann mit dem Radweg und Quartierspark an der Bahnlinie ein attraktiver Ring aus Erholungs- und Spielangeboten und sozialen Einrichtungen entstehen, der durch weiterführende Rad- und Fußwegeverbindungen über die Bahnlinie mit dem Freiräumen im Gleisdreieck, im Ostenviertel und dem Rest der Stadt verbunden wird - so die begrüßenswerte Planungsabsicht der Stadtverwaltung.

Mit der Übernahme des „städtebaulichen Konzepts“ des IZ als Planungsgrundlage für den B-Plan193 wurde mit dem Aufstellungsbeschluss von 2015 durch die fehlende Zuwegung allerdings nicht nur eine Realisierung der Unterführung mit S-Bahnhof verworfen, sondern auch Voraussetzungen für einen vom Kasernen- und Ostenviertel Viertel her zugänglichen und frequentierten öffentlichen Quartierspark an der Bahnlinie außer acht gelassen. (vgl. *Anlage 3: IZ Konzept im Aufstellungsbeschluss zu B-Plan 193 von 2015 und Foto vom Bauzustand der Kunstparkzufahrt Januar 2023, Abb. 1: im Aufstellungsbeschluss nicht enthaltene Rahmenplanung zum Baugebiet von 2010, Anlage 1: Übersichtskarte der Rahmenplanung und Abb. 4: entsprechend vorgehaltene Infrastruktur auf der Candis-Seite*).

Um so wichtiger erscheint es darum, dass der geplante Quartierspark westlich und östlich der Wohnen-am-Kunstpark-Abriegelung möglichst gut vom Viertel aus zugänglich ist und mit den umliegenden Stadtteilen verbunden wird.

Bitte legen Sie dem zuständigen Ausschuss, wenn möglich auch anhand von Kartenmaterial und Plänen, dar:

1. Es dürfte einleuchten, dass der Radweg an der Bahnlinie möglichst gut erreichbar sein muss, (Dementsprechend wurde die Rahmenplanung im Bereich des ehemaligen Zuckerfabrikareals umgesetzt.) Südlich der Gleise gestaltet sich die Zuwegung nun schwieriger, weshalb hier nun intensiver geplant werden muss. Es stellt sich die Aufgabe zu ergründen, welche Zuwegungsmöglichkeiten ins Viertel zur Radroute 15 von der Guerickestraße aus möglich sind und wie diese durch- und umgesetzt werden können. Welche Zuwegungen werden durch die Stadtverwaltung (parallel?) in Betracht gezogen? Nach welchen Gestaltungskriterien und wann werden diese umgesetzt? (z.B. Safferlingsteg, Bosch Areal, Bauhof?, Einfahrt Kunstpark?, Gasometer?, Begegnungszentrum Sportpark?) Hier insbesondere auch: Kann ein öffentlicher und attraktiver Radweg-Zugang über die Agnes-Pütreich-Straße, mit der bestehenden Bebauung realisiert werden? Könnte hierzu auch auf den Bauhof ausgewichen werden?
2. Angestrebt wird im Kasernenviertel, u.a. ganz im Sinne der Spielleitplanung ein Zusammenhang aus Spiel- Freizeit und Radmobilitätsflächen. Wie wird der Spielplatz an der Safferlingstraße an die Radwegeverbindung angeschlossen? Gibt es hierzu bereits erste anschauliche Überlegungen und Kriterien?
3. Bitte skizzieren Sie anhand einer Karte den Stand der übergeordneten Spielplatz-, Freiflächen- und Radwegeplanungen im Gebiet zwischen Landshuterstr, Osttangente und Bahnlinie.
4. Der Safferlingsteg ist ein zentrales verbindendes Element im Sanierungsgebiet Innerer Südosten. Gibt es auf Seiten der Stadtverwaltung mittlerweile neue Erkenntnisse zu den Anforderungen, die ein neuer Safferlingsteg erfüllen soll, und wann würde eine städtebaulich förderfähige Umsetzung des Stegs sinnvollerweise realisiert werden? Welche Varianten wurden bisher angedacht? Wie ist hier der Stand der Vorplanungen und der Grundbevorratung? Wie wird sichergestellt, dass Aufenthalts- und Spielqualitäten des Stegs mitbedacht werden? Welche Ideen gibt es bisher hierfür?

In der Rahmenplanung Innerer Osten spielen Aussichtspunkte eine große Rolle. Zudem bietet es sich an die Spielplatz- und Aufenthaltsqualitäten des Stegs zu qualifizieren, beispielsweise durch eine Rutsche und weitere Spielgelegenheiten. Ein neuer Steg muss jedoch auch barrierefrei zugänglich sein. Die Fuß- und Radverbindung von Safferlinger Spiel- und Bolzplatz, Steg und Hauptradrouten 15 & 16 entlang der Bahnlinie sollte möglichst attraktiv gestaltet werden. Dazu müssen der Steg und die Radwegeanschlussstellen mit der neuen Bebauung am Boschmarkt und der Bahn abgestimmt werden.

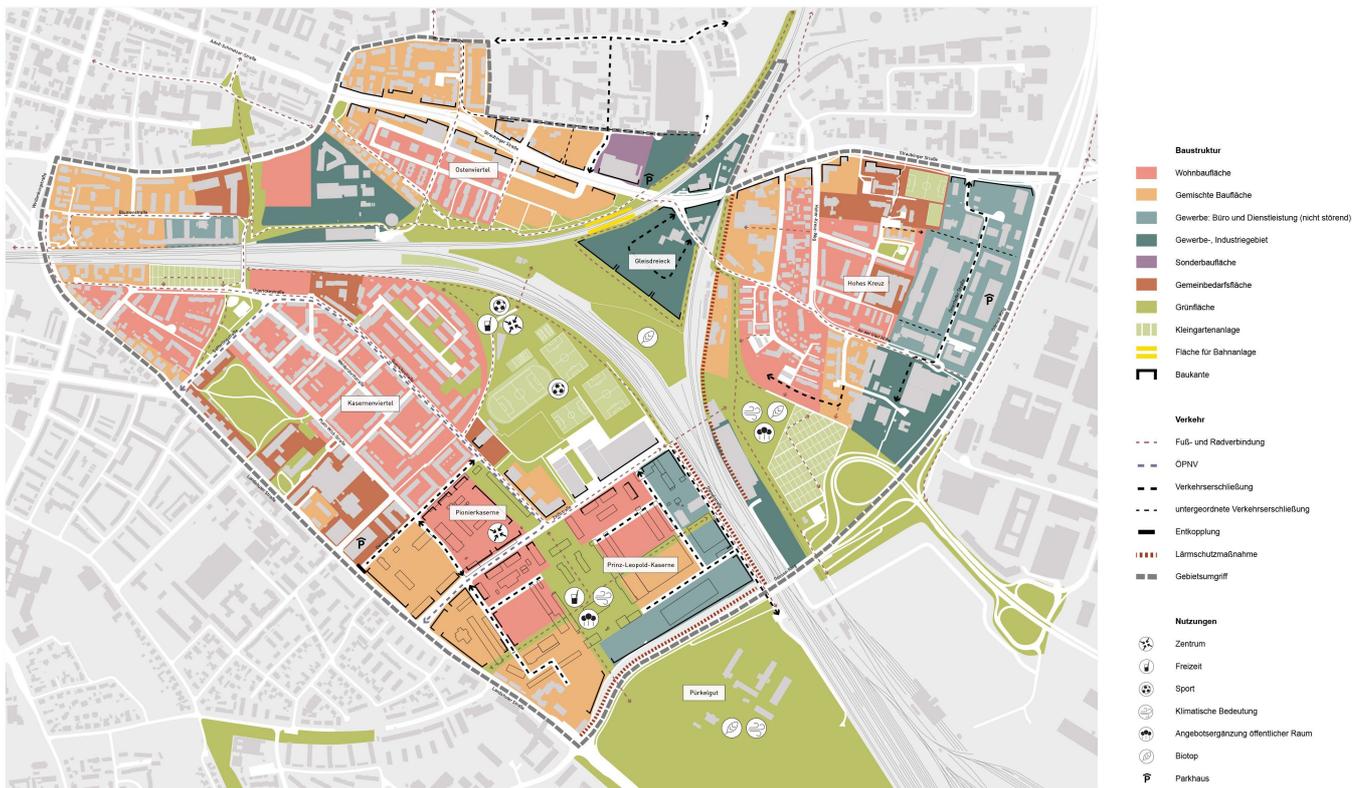
5. Wie weit sind die Abstimmungen mit der Bahn, die ein 3. und 4. Gleis legen will bezüglich des Verlaufs des Radwegs bereits gesichert, insbesondere im Abschnitt zwischen Safferlinger-Steg und Dieselstraße ?
6. Vielleicht ist es notwendig zu vergegenwärtigen, dass die 2010 beschlossene Rahmenplanung kein in der Ferne liegendes Luftschloss, sondern Grundvoraussetzungen für die Konversion und Bebauung der Flächen Zuckerfabrik, LERAG, Neuer Technischer Bereich, Gleisdreieck, Hohes Kreuz aufzeigt.
Wie ist der Planungsstand zur städtebaulich förderfähigen Vernetzung der Rad- und Fußwege durch Bahnunter- und -überführungen? Welche Varianten zur Verbindung des Kasernenviertels, des Ostenviertels, des Gleisdreiecks, des Hohen Kreuzes und des Rübenhofs sind in der Diskussion? Wo bestehen Möglichkeiten für S-Bahnhaltepunkte? An welchen Punkten muss die Rahmenplanung aktualisiert und konkretisiert werden? Was ist hier der zeitliche Horizont?
7. Im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 161 für das Gleisdreieck sind verschiedene Radwege und Brücken vorgesehen. Bitte legen Sie dem Ausschuss hierzu die Planungen der Stadt und des Grundstückseigentümers in Form von Kartenmaterial vor. Bitte beantworten Sie die Frage, wer sich nach Vorstellung der Verwaltung in welcher Form an der förderfähigen Umsetzung der Radwegeverbindungen beteiligen sollte. Diese Frage ist interessant, da sich das IZ mit „Wohnen am Kunstpark“ weder am Quartierspark noch am Radweg beteiligt, was meiner Meinung nach aus Gründen in einem städtebaulichen Vertrag hätte geregelt werden müssen. Fuß- und Radwegeverbindungen sind entsprechend der Rahmenplanung auch im Hauptradroutennetz vorgesehen und haben eine übergeordnete stadträumliche Bedeutung.
8. Die Guerickestraße soll entsprechend dem Bericht zum Radlauptroutennetz vom März 2022 und der Rahmenplanung IO von 2010 in gesamter Länge zu einer Fahrradstraße umgewidmet und Teil der Hauptradroute 15 werden - eine sehr kostengünstige und effektive Maßnahme. Die Guerickestraße ist im Sinne einer umweltfreundlichen Verkehrswende als Begegnungsraum aufzuwerten und mit Leben zu füllen.
Dem Steckbrief 121 auf Seite 193 des Berichts zu den Infrastrukturmaßnahmen ist zu entnehmen, dass durch die bereits im April 2023 zur Umsetzung vorgesehene neuen Buslinie in die Guerickestraße bereits Parkplätze entfallen. Eine Fahrradstraße könnte hierbei dazu beitragen die Akzeptanz bei den Anwohner*innen für die teilweise Freimachung vom ruhenden Verkehr für die Buslinie zu erhöhen. Zudem besteht die Notwendigkeit, die für die Buslinie erweiterten Fahrbahnbreite verkehrszuberuhigen um zu vermeiden, dass der MIV in der Guerickestraße weiter zunimmt. Wie werden diese Entwicklungen zusammengedacht?
9. Durch die Buslinie, die laut Beschluss vom 14.02.2023 das neue Quartier „Wohnen am Kunstpark“ anbinden soll und die später durch einen größeren weiterführenden Linienbus ersetzt werden soll, fallen Parkplätze weg. Auch die Realisierung einer Fahrradstraße, wie sie in der Rahmenplanung und im Hauptradroutennetz vorgesehen ist, entfallen Parkplätze. Das Parkplatz- und Mobilitätsproblem der Guerickestraße war bereits 2015 absehbar. (Vgl. Protokoll des Aufstellungsbeschlusses des B-Plan 193) Erstellt die Stadtverwaltung hierzu bereits ein Konzept für Quartiersparken, das z.B. vorhandene Parkhäuser in der Umgebung miteinbezieht? Ich bitte auch hierzu um Berichterstattung.

Informationen hierzu, die mittlerweile auch auf der städtischen Webseite abrufbar sind:

http://europabrunnendeckel.de/download/radlrouennetz/Anlage_3_Steckbriefe_Infrastrukturmassnahmen_Hauptrouennetz.pdf &
[http://europabrunnendeckel.de/download/radlrouennetz/220121_Bericht_Radlrouten_Regensburg\[1\].pdf](http://europabrunnendeckel.de/download/radlrouennetz/220121_Bericht_Radlrouten_Regensburg[1].pdf))

Aktualisierte Rahmenplanübersicht aus dem ISEK 2019:

Anhang Städtebaulicher Rahmenplan



Vielen Dank im Voraus an die Verwaltung für das Bereitstellen von Unterlagen zur Einsichtnahme, die Bearbeitung der Fragen und und einen herzlichen Dank an die Geistesgegenwärtigkeit der Ausschussmitglieder bei der Berichterstattung.

Jakob Friedl

Mit freundlichen Grüßen
Jakob Friedl