Dokument \00\04\91\97.pdf nicht gefunden

Anlage 1 zum Beschluss vom 07.12.2010
Ergebnisbericht der Rahmenplanung „Innerer Osten“

Städtebaulicher Rahmenplan Innerer Osten Regensburg

Gesamtnutzungsmodell
Strukturkonzepte

Arbeitsgemeinschaft
pp a|s pesch partner architekten stadtplaner
WGF Landschaft, Nürnberg
R+T Topp Huber-Erler Hagedorn

November 2010

Inhaltsverzeichnis

1.1 Gesamtnutzungsmodell Innerer Osten 3

1.2 Gesamtnutzungsmodell: Teilgebiete 5

1.2.1 Zwischen Straubinger Straße und Westhafen – Variante 1 „Gewerbe stärken" 5
1.2.2 Zwischen Straubinger Straße und Westhafen – Variante 2 „Wohnen stärken" 6
1.2.3 Gleisdreieck 8
1.2.4 LERAG-Areal 9
1.2.5 Hohes Kreuz 10
1.2.6 Ehemalige Zuckerfabrik 11

2 Strukturkonzept: Teilgebiete 14

2.1 Strukturkonzept: Alte Straubinger Straße – Variante 1 „Gewerbe stärken" 14
2.2 Strukturkonzept: Alte Straubinger Straße – Variante 2 „Wohnen stärken" 18
2.3 Gleisdreieck 20
2.4 LERAG-Areal 22

3 Fazit: Empfehlung Variante 1 „Gewerbe stärken" weiter verfolgen 24

4 Anhang: Plandarstellungen Gesamtnutzungsmodell und Strukturkonzepte 25

Gesamtnutzungsmodell – Variante 1A Gewerbe stärken
Gesamtnutzungsmodell – Variante 1B Gewerbe stärken
Gesamtnutzungsmodell – Variante 2 Wohnen stärken

Strukturkonzept „Alte Straubinger Straße" – Variante 1A Gewerbe stärken
Strukturkonzept „Alte Straubinger Straße" – Variante 1B Gewerbe stärken
Strukturkonzept „Alte Straubinger Straße" – Variante 2 Wohnen stärken
Strukturkonzept „Gleisdreieck"
Strukturkonzept „LERAG-Areal"

1.1 Gesamtnutzungsmodell Innerer Osten

Städtebau: Flächenkonversion, Neuordnung, Gesamtkonzeption

Im Inneren Osten der Stadt Regensburg findet im Umfeld des Gleisdreiecks ein grundlegender Umbruch statt. Aus der Aufgabe der Industrieareale Zuckerfabrik, LERAG-Werk und Gleisdreieck resultieren große zusammenhängende Brachflächen. Weitere Stadträume am Gleisdreieck bedürfen einer Neuordnung im Bestand.

Der städtebauliche Rahmenplan verfolgt die Aufgabe, in dieser Situation eine tragfähige Entwicklungsperspektive für den Gesamtraum Innerer Osten aufzuzeigen. In einem funktionalen Gesamtnutzungsmodell werden die brachliegenden Potenzialräume (Zuckerfabrik-Areal, nördliches Rübenlager, Gleisdreieck und LERAG-Areal) mit einer neuen, standortverträglichen Nutzungsstruktur wieder in das Stadtgefüge integriert. Der Fokus liegt auf der Arrondierung bestehender Nutzungsschwerpunkte und dem Freisetzen positiver Impulse über den jeweiligen Standort hinaus. Eine weitere übergeordnete Zielstellung ist die Freiraumvernetzung bestehender und zu entwickelnder Nachbarschaften innerhalb des Betrachtungsrahmens Innerer Osten.

Daneben wird mit dem Gesamtnutzungsmodell eine Neuordnung und Stärkung angrenzender Stadträume angestrebt (Hohes Kreuz, Gewerbegebiet Straubinger Straße-Westhafen, ...). Ziele sind hier die Auflösung entwicklungshemmender Gemengelagen und Nutzungskonflikte in den stark durchmischten Teilbereichen.

Freiraum: Wege- und Biotopvernetzung, Stärkung von Wohnqualität und Stadtklima

Dem Inneren Osten in Regensburg fehlen infolge seiner Geschichte und seiner gewerblichen Prägung nutzbare, qualitativ hochwertige Freiräume. Entlang der Gleisanlagen orientierte Freiflächen lassen Potenziale zur Verbesserung der Freiraumsituation erkennen. Aus ihnen soll eine zusammenhängende Freiraumvernetzung entwickelt werden: Über neu zu gestaltende Grünzüge können die wenigen, bisher isolierten Freiraumpotenziale miteinander verknüpft und ausgebaut werden. Übergeordnet sollen Freiraumverbindungen nach Westen in Richtung zur Altstadt, nach Norden zur Donau und nach Südosten zum Pürkelgut und in die Landschaftsräume im südöstlichen Stadtgebiet entstehen.

Damit wird ein konsequenter Ausbau von Fuß- und Radwegeverbindungen angestrebt, einschließlich der Errichtung neuer Querungsmöglichkeiten über die Bahnlinien, um so die Barrierewirkung der Bahnlinien im stadtstrukturellen Kontext zu verringern.

Die Qualifizierung der Freiräume soll auch einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wohnqualität im Inneren Osten leisten. Freiräume, die benachbart zu Wohnstandorten liegen - am ehemaligen LERAG-Areal und südlich des Hohen Kreuzes –, werden als gut nutzbare Grünflächen entwickelt. Die Schaffung von Park-, Sport- und Kleingartenflächen und ggf. die Integration von sozialen oder kulturellen Einrichtungen soll das Wohnumfeld und das lokale Freizeit-, Sport und Kulturangebot deutlich verbessern.

Nicht zuletzt kommen den Grünzügen wichtige stadtökologische Funktionen zu. Dies betrifft einerseits den Erhalt und die Vernetzung der Biotopfunktion einschließlich der Bereitstellung ökologischer Ausgleichsflächen. Andererseits besitzen die naturnahen Freiflächen wichtige klimatische Funktionen für die Stadt Regensburg, die gestärkt werden sollen. Freiflächen, die an gewerbliche Nutzungen angrenzen – etwa am Gleisdreieck sowie zwischen Straubinger Straße und Westhafen – sollen maßgeblich nach ökologischen Gesichtspunkten entwickelt werden.

Verkehr: Verkehrsentlastung, Erschließungsoptimierung, Wegevernetzung

Das Gesamtgebiet innerer Osten ist durch die vierspurige Hauptverkehrsstraße Straubinger Straße gut an das Hauptverkehrsnetz angeschlossen. Allerdings weist die Verkehrssituation im Inneren Osten viele Erschließungsdefizite und -konflikte auf. Die ausgeprägte Nutzungsdurchmischung führt teilweise zu unverträglichen Verkehrsbelastungen durch Gewerbeverkehr in Wohnbereichen. Zudem wirkt der Innere Osten durch die großflächigen Gleisanlagen (und die Bundesstraße Straubinger Straße) extrem zerteilt, was die untergeordnete Erschließung in vielen Bereichen erschwert.

Als übergeordnete Leitlinien der verkehrlichen Rahmenplanung im Inneren Osten stehen folgende Themen in den Vordergrund: Die Qualitätssicherung der Wohnquartiere durch eine Entlastung von gewerblichem Verkehrsaufkommen bei einer zukunftsfähig orientierten Nutzbarkeit der Gewerbegebiete. Gewerbe- und Bewohnerverkehre sollen soweit wie möglich getrennt, Gewerbegebiete durch eine separate oder optimierte Erschließung gestärkt werden. Daneben sollen die isolierten Teilbereiche durch ein übergeordnetes Fuß- und Radverkehrsnetz besser mit der Regensburger Innenstadt sowie mit den umliegenden Quartieren und Freiräumen verbunden werden.

Das Gesamtnutzungsmodell sieht außerdem eine nachhaltige Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Inneren Ostens vor. Zusätzlich zur bestehenden Buslinie in der Straubinger Straße wird zwischen der ehemaligen Zuckerfabrik und dem LERAG-Areal ein neuer S-Bahn-Haltepunkt vorgeschlagen. Dieser könnte einen bedeutenden Standortfaktor für die Entwicklung des gesamten Betrachtungsbereichs darstellen und zudem eine Verbindungswirkung über die Bahntrasse erzeugen, so dass der Bereich der Zuckerfabrik mit dem LERAG-Areal verbunden wird.

1.2 Gesamtnutzungsmodell: Teilgebiete

1.2.1 Zwischen Straubinger Straße und Westhafen – Variante 1 „Gewerbe stärken"

Im Gesamtnutzungsmodell werden für den Teilbereich „Zwischen Straubinger Straße und Westhafen" zwei Varianten vorgeschlagen: „Gewerbe stärken" und „Wohnen stärken" unterscheiden sich in ihrer Erschließungsstruktur und jeweiliger Nutzungsausrichtung. Beide Varianten wurden über das Gesamtnutzungsmodell hinaus in Strukturkonzepten eingehend untersucht.
Für die Erläuterung der Teilgebiete des Gesamtnutzungsmodells wird zunächst die Variante „Gewerbe stärken" dargestellt. Dafür wurden 2 Lösungsansätze in Strukturkonzepten untersucht und die bevorzugte Lösung 1B (siehe Anhang) in das Gesamtnutzungsmodell übertragen. Abschließend wird auch die Variante „Wohnen stärken" im Gesamtnutzungsmodell erläutert.

Städtebau

Die Umstrukturierung der Zuckerfabrik von der Zuckerherstellung zur reinen Zuckerveredelung lässt eine Umnutzung des Zuckerrübenlagers nördlich der Alten Straubinger Straße zu. Um den Gewerbestandort Westhafen zu stärken, sollen die ehemaligen Lagerflächen zu Gewerbeflächen entwickelt werden. Durch die Ausweisung von Gewerbeflächen nicht störendender Nutzungsformen, zu denen Büro- und Dienstleistungsnutzungen oder produzierendes Gewerbe ohne Lärm- und Geruchsemissionen zu zählen sind, werden bestehende Wohnansätze berücksichtigt. Die Erschließung der Gewerbeflächen erfolgt über die Alte Straubinger Straße.
Zur Verkehrsentlastung des bestehenden Wohngebiets Prinz-Ludwig-Straße/Haymostraße, sieht das Gesamtnutzungsmodell eine neue Straßenverbindung zwischen Straubinger Straße und Auweg vor. Durch diese Maßnahme kann der Schwerlastverkehr direkt durch das Gewerbegebiet in den Auweg geführt werden und ist vom Wohngebiet entkoppelt. Die Gewerbeflächen, die zu Verkehrsfläche umgewidmet werden müssten, können auf dem Areal des Rübenlagers kompensiert werden.
Gleichzeitig erlaubt die Verlagerung des Schrotthandels am Auweg, das Wohngebiet an der Haymostraße zu arrondieren und angrenzende Gewerbeflächen neu zu ordnen. Mit der Ausweisung nicht störender Gewerbenutzungen soll auf die Wohnbebauung reagiert werden.

Freiraum

Entlang des Bahndamms soll der durchgängige Grünstreifen des Zuckerfabrik-Areals fortgeführt und aufgeweitet werden. Wichtig ist dabei die Fortführung des Geh- und Radwegs mit Anschluss in Richtung Donaubrücke. Im Umfeld gewerblicher Nutzflächen steht anstelle der Freiraumnutzung durch den Menschen die naturschutzfachliche Entwicklung im Vordergrund. Darunter fallen die Sicherung von Biotopen und der Ausgleich für derzeit innerhalb des Gewerbe- und Hafengebiets vorhandene, jedoch langfristig nicht zu erhaltende Biotopstrukturen.

Verkehr

Die Umstrukturierung des Verkehrssystems zwischen Westhafen und Straubinger Straße orientiert sich in erster Linie an der Verbesserung der Erschließungsqualität des Gewerbestandorts. Außerdem soll eine klare Trennung zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung erfolgen. Hierzu soll die Haupterschließung des Westhafens durch einen neu herzustellenden Vollanschluss von der Straubinger Straße über das ehemalige Rübenlager (Flurstück 2274) und weiter über die Flurstücke 2096/3 und 2094/8 zum Auweg erfolgen (Variante 1B). Der bestehende Vollanschluss Alkoferstraße/Straubinger Straße sowie die Erschließung über die Wiener Straße direkt von der Osttangente bleiben zudem bestehen.
Die Verbindung zwischen Auweg und Prinz-Ludwig-Straße wird für den MIV unterbrochen. Die Erschlie-

ßung des Westhafens verläuft stattdessen über die derzeit ungenutzte Gleistrasse. Der Kfz-Verkehr des Wohngebiets wird dagegen vorrangig über die Prinz-Ludwig-Straße geführt. Es ist jedoch auch – wie im Bestand – die Zufahrt über die Alkoferstraße möglich.
Die ÖPNV-Anbindung des Gebiets zwischen Straubinger Straße und Westhafen ist über die Bushaltestellen in der Straubinger Straße gegeben.
Auf dem Grünstreifen entlang des Bahndamms wird eine Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen Donau und Innenstadt eingerichtet. Der Ausbau der Eisenbahnbrücke zu einem Fuß- und Radweg über die Straubinger Straße verbindet die durch die Straße geteilten Wohnbauflächen.

Fazit
Die Variante 1 „Gewerbe stärken" setzt die Anforderungen des Gewerbeentwicklungsplans Regensburg konsequent um. Der Innere Osten Regensburg wird in seiner Gewerbefunktion gestärkt und der Hafennutzung Entwicklungschancen eingeräumt. Die Wohnfunktion bleibt auf den Bereich um die Haymostraße konzentriert.
Die Verzahnung von Wohnen und Gewerbe wird weitest möglich aufgelöst, neue Nutzungskonflikte vermieden. Die Trennung der Erschließungswege gewährleistet einerseits der Gewerbenutzung eine gute Verkehrsanbindung, befreit andererseits die Wohnnutzung von störendem gewerblichen Verkehr. Der durchgängige Grünstreifen an der Bahnstrecke integriert Biotopräume und schafft eine durchgehende Freiraum- und Wegeverbindungen zwischen Donau und Innenstadt.
Durch diese Maßnahmen kann eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den Gewerbestandort – aber auch für die bestehenden Wohnnutzungen – erreicht und Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Gewerbe- und Hafengebiets geschaffen werden.

1.2.2 Zwischen Straubinger Straße und Westhafen – Variante 2 „Wohnen stärken"

Städtebau
In der Variante „Wohnen stärken" wird die bestehende Wohnnutzung entlang der Alten Straubinger Straße durch die Ausweisung neuer Wohnbauflächen auf dem angrenzenden Rübenlager deutlich erweitert. Folglich entsteht beiderseits der Alten Straubinger Straße ein zusammenhängender Wohnstandort, der sich mit dem Wohngebiet an der Haymostraße und der Arrondierung am Pürkelgutweg zu einem zusammenhängenden Quartier entwickelt. Mit der Ausweisung wohnverträglicher Gewerbegebiete soll eine Pufferzone zur Gewerbe- und Hafennutzung am Auweg geschaffen werden. Eine direkte Anbindung der Alten Straubinger Straße an den Auweg auf der ehemaligen Gleistrasse im Osten erlaubt eine teilweise gewerbliche Nutzung des ehemaligen Rübenlagers, ohne den Wohnstandort um die Fabrikantenvillen durch Schwerlastverkehr zu belasten.
In den durchgängigen Grünstreifen an der Bahnstrecke werden sowohl Biotopräume, als auch eine durchgehende Freiraum- und Wegeverbindungen zwischen Donau und Innenstadt integriert.

Freiraum
Im Sinne der Vorgabe „Wohnen stärken" wird auf dem ehemaligen Rübenlager eine grüne Fuge als Abstandsfläche zwischen Wohn- und Gewerbenutzung verortet. Auch zwischen den Wohnflächen um die Haymostraße und nördlich der Alten Straubinger Straße könnte eine derartige Maßnahme zu einer Verbesserung der Wohnqualität beitragen, ist aber aufgrund der gegebenen Besitzverhältnisse derzeit eher fraglich.

Entlang des Bahndamms wird der durchgängige Grünstreifen von der Zuckerfabrik zum Hafen fortgeführt und aufgeweitet, wie bereits in vorheriger Variante „Gewerbe stärken" aufgezeigt.

Verkehr

Im vorliegenden Konzept soll die Wohnfunktion im Bereich der Alkoferstraße gestärkt werden. Dies impliziert, dass in der Alkoferstraße keine gewerbliche Erschließung mehr verlaufen kann, da sonst die Wohnnutzung zu sehr beeinträchtigt werden würde. Sowohl in der Prinz-Ludwig-Straße, als auch in der Alten Straubinger Straße und im Auweg werden Zufahrten für den Kfz-Verkehr unterbrochen und somit gewerblicher Verkehr in den Wohngebieten unterbunden. Die Wohnnutzung an der Haymostraße wird über die Prinz-Ludwig-Straße und die Alkoferstraße erschlossen.
Die gewerblichen Nutzungen werden ausschließlich rückwärtig über die Wiener Straße von der Osttangente erschlossen. Eine direkte Anbindung des Gewerbebereichs an die Straubinger Straße besteht nicht mehr. Probleme dieser Erschließungsvariante sind einerseits erhebliche Umwege für den Gewerbeverkehr und andererseits eine schlechte Begreifbarkeit der Verkehrsführung.
Das Gebiet zwischen Straubinger Straße und Westhafen wird über mehrere Bushaltestellen an der Straubinger Straße an das städtische ÖPNV-Netz angebunden. Die Führung des Fuß- und Radverkehrs ist identisch mit der Variante 1.

Fazit

Die neue Bebauung der Variante 2 „Wohnen stärken" knüpft an bestehende Wohnstrukturen in der Alten Straubinger Straße an und erweitert dabei das Wohnquartier an der Haymostraße nach Osten. Es entsteht ein eigenständiges, homogenes Wohnquartier. Eine enge funktionale Verknüpfung mit dem Wohnstandort am Pürkelgutweg erscheint jedoch aufgrund der breiten, stark befahrenen Straubinger Straße fraglich, die vorherrschende Insellage kann nicht aufgelöst werden.
Durch die funktionalen und erschließungstechnischen Umstrukturierungen können die Emissionen der umliegenden Gewerbe-, Industrie- und Hafennutzungen verringert werden und die Verkehrsbelastung der Prinz-Ludwig-Straße, der Haymostraße und der Alkoferstraße reduziert werden. Die vollständige Vermeidung von Gewerbe- und Verkehrsimmissionen kann in den Wohnbereichen jedoch nicht erzielt werden.
Der Gewerbestandort zwischen Westhafen und Straubinger Straße erhält nur eine geringe Entwicklungsfläche und muss gleichzeitig massive Einschränkungen seiner Erschließungsqualität hinnehmen.

1.2.3 Gesamtnutzungsmodell: Gleisdreieck

Städtebau

Das Gleisdreieck ist im gültigen FNP (Flächennutzungsplan Regensburg 1983/1984 – 34. Änderung 17.7.2006) als Gewerbefläche ausgewiesen und besitzt aufgrund seines großen Flächenangebots und der gewerbeverträglichen Nachbarnutzungen im Norden und Süden eine hohe Standortqualität für gewerbliche Nutzungen.

Gleichzeitig stellt das Gleisdreieck eine große, ungenutzte Brache dar, auf der sich weite Teile zu einem ökologisch wertvollen Grünraum entwickeln konnten. Laut Arten- und Biotopschutzprogramm erfüllen die unbebauten, vegetationsgeprägten Flächen als Ventilationsbahn zudem eine wichtige stadtklimatische Funktion. Mit der Verlagerung des Schrotthandels können diese Funktionen sogar noch erweitert werden.

Das Gesamtnutzungsmodell sieht im Gleisdreieck einen Ausgleich zwischen den gewerblichen und ökologischen Flächenansprüchen und Standortqualitäten vor. Dazu sollen die Gewerbeflächen im Nordosten konzentriert werden, während im Südwesten ein großer Grünraum entstehen soll.

Freiraum

Das Gleisdreieck stellt die größte Potenzialfläche für die Freiraumentwicklung im Inneren Osten dar. Aufgrund seiner isolierten Lage und der vielfachen Immissionseinwirkungen ist es für die Entwicklung nutzungsbezogener Grünflächen nicht geeignet. Umso mehr kann es aber als ökologisches Refugium entwickelt werden.

Aufgrund der Konzentration der Gewerbeflächen auf den nördlichen Bereich des Gleisdreiecks, kann im Gesamtnutzungsmodell in südlichen und westlichen Teilen ein großer Grünraum mit vorrangig stadtökologischen Funktionen ausgewiesen werden. Diese Flächen bieten ein einzigartiges Potenzial zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen, auf die die Stadt Regensburg zur Verwirklichung wichtiger Projekte der Stadtentwicklung dringend angewiesen ist. Es können u.a. Ersatzlebensräume für offenlandbewohnende Tierarten wie Eidechsen und Heuschrecken geschaffen werden. Da für Tiere und Pflanzen die Bahngleise keine Barrieren, sondern im Gegenteil Ausbreitungsbahnen darstellen, ist die Fläche in ökologischer Hinsicht gut an benachbarte Lebensräume angebunden.

Daneben dient der Grünraum zur Sicherung stadtklimatischer Funktionen. Die Bahnanlagen zwischen Burgweinting und der Galgenberg-Brücke stellen eine Ventilationsbahn mit hoher Bedeutung dar. Die Gleisanlagen bilden eine Schneise im Stadtkörper, die dem Wind ermöglicht, bis an die Geländeoberfläche anzugreifen. Entlang dieser Bahn führen auch schwache Windlagen frische und kühlere Luft, die im Landschaftsraum südöstlich der Kernstadt gebildet wird, in die Innenstadt herein. Der Grünraum im Bereich Gleisdreieck stellt die Verbindung zu weiteren Freiräumen her, die gemeinsam mit den Bundeswehrsportflächen und dem Freiraum im südlichen Hohen Kreuz zu einem zusammenhängenden Biotop- und Klimaraum entwickelt werden können.

Verkehr

Die Förderung der Trittsteinfunktion des Gleisdreiecks und die Schaffung neuer Wegebeziehungen zwischen heute getrennten Stadtquartieren sind die elementaren Zielsetzungen für das Gleisdreieck.

Die Erschließung des Kfz-Verkehrs soll über die Straße „An der Irler Höhe" erfolgen. Für den Fuß- und Radverkehr ist außerdem eine Vernetzung der Zuckerfabrik und des LERAG-Areals über einen neuen Bahnhaltepunkt geplant, außerdem eine Verbindung zwischen Gleisdreieck und Hohem Kreuz sowie Wegebeziehungen zwischen Hohem Kreuz und Kasernenareal. Diese Querungsmöglichkeiten führen zu einer Vernetzung der Stadtquartiere untereinander und integrieren sie in städtische Wegebeziehungen.

Der geplante S-Bahn-Haltepunkt für den Stadt- und Regionalverkehr könnte eine Impulswirkung auf die

Entwicklung des Inneren Osten einnehmen. Durch die Realisierung des Bahnhaltepunkts würde sich die Erreichbarkeit des Inneren Ostens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erheblich verbessern. Überdies würde der Innere Osten durch die Maßnahme stärker ans Stadtzentrum rücken, da der geplante Standort lediglich einen Haltepunkt vom Hauptbahnhof entfernt wäre. Die Lage der Haltestelle unmittelbar neben der Zuckerfabrik und dem LERAG-Areal würde zu einer Attraktivitätssteigerung der beiden zu entwickelnden Teilbereiche beitragen.
Zur Verbesserung der Anbindung gewerblicher Nutzungen an den ÖPNV ist die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle in der Straubinger Straße innerhalb des Gleisdreiecks zu prüfen.

1.2.4 Gesamtnutzungsmodell: LERAG-Areal

Städtebau
Das brachgefallene LERAG-Areal wird zur Zeit in Teilen durch Zwischennutzungen in Anspruch genommen. Das Gesamtnutzungsmodell sieht hier die Erweiterung des Kasernenviertels zum Wohnstandort vor. Die neuen Wohnflächen sollen sich auf das LERAG-Areal beschränken und den großen, benachbarten Freiraum auf den Bundeswehrsportflächen in seiner Größe erhalten.
Die Wohnbebauung soll im derzeitigen Verlauf der Rangier- und Verladegleise der Bundeswehr eine Begrenzung finden und kann so unabhängig von zeitlichen Verschiebungen der Bundeswehr-Flächenverfügbarkeiten entwickelt werden.
Die interne Gliederung der großen Gesamtfläche orientiert sich an der Fortführung der städtebaulichen Struktur des Kasernenviertels und den Erschließungspunkten an der Guerickestraße. Der Zugang zum neuen Bahnhaltepunkt soll mittels einer attraktiven Platzgestaltung als Quartierseingang ausformuliert werden. Die Lärmbelastung durch die Bahnstrecke Regensburg-München und angrenzende Gewerbebetriebe ist im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des LERAG-Areals zu berücksichtigen.

Freiraum
Östlich des LERAG-Areals befindet sich ein großer Freiraum, auf dem sich gut ausgebaute Sportplätze der Bundeswehr befinden. Am nördlichen und südlichen Randbereich der Anlage sind militärische Depots und Lager verortet. Auf den mittelfristig verfügbaren Flächen soll der Freiraum nach dem Abzug der Bundeswehr in seiner Größe erhalten bleiben. Die Sportflächen sollen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Daneben wird ein kleiner Stadtteilpark geschaffen, der für das neu entstehende Wohngebiet am ehem. LERAG-Areal einen wohnungsnahen Freiraum bildet. Somit wird das Freizeit- und Sportangebot im öffentlichen Raum nachhaltig gestärkt.

Verkehr
Die angedachte Wohnflächenarrondierung kann nur über zwei Anschlusspunkte erschlossen werden. Neben der bestehenden Zufahrt über die Guerickestraße bietet lediglich die Gleistrasse westlich der Sportanlagen einen weiteren denkbaren Anknüpfungspunkt. Diese Anbindung wird ausschließlich zur internen Erschließung des Wohngebiets konzipiert, am Park kann der Schienenverlauf als neue Fuß- und Radverkehrsverbindung genutzt werden.
Das LERAG-Areal liegt außerhalb der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen im Bereich der Landshuter Straße, weswegen es von einer Realisierung des geplanten Bahnhaltepunkts erheblich profitieren würde.

1.2.5 Gesamtnutzungsmodell: Hohes Kreuz

Städtebau

Das Wohnquartier „Hohes Kreuz" befindet sich in einer Inselsituation inmitten eines gewerblichen und industriellen Nutzungsgefüges. Es entstand als Arbeitslager der Nationalsozialisten und wurde nach dem 2. Weltkrieg erst zu einem Kriegsgefangenenlager und dann zu einem Wohngebiet für Flüchtlinge. Noch heute ist das Hohe Kreuz durch eine problematische Bevölkerungsstruktur geprägt. Aus der Gemengelage von Wohn- und Gewerbenutzungen entstanden zudem erhebliche Nutzungs- und Verkehrskonflikte.
Im Gesamtnutzungsmodell wird eine Auslagerung störender Gewerbenutzungen an der westlichen Bahntrasse vorgesehen, um an deren Stelle die Wohnnutzung zu arrondieren. Die Erschließung kann über die Irler Höhe gewährleistet und der bestehende Spielplatz als „Grüne Fuge" und Wegeverbindung zwischen den Wohnbereichen ausgebaut werden. Den Lärmemissionen der wenig befahrenen Bahnnebenstrecke 5861 muss mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen begegnet werden. Durch diese Konzentration von Wohnflächen kann im Süden des Quartiers eine große Grünfläche (als zusammenhängendes Sport-, Kinder- und Jugendspielgelände) erhalten bleiben.
Der nördliche Randbereich an der Straubinger Straße ist durch die Konzentration öffentlicher, sozialer und kirchlicher Einrichtungen geprägt. Mit einer möglichen Verlagerung der Sportflächen des VFR Regensburg kann hier das Sport- und Freiflächenangebots der Grundschule erweitert werden. Im Sinne des „Entwicklungskonzepts Hohes Kreuz" wird der Sportplatz und das Vereinsheims des VFR Regensburg, sowie das Jugendzentrum, auf dem südlichen Freiraum angesiedelt.
Der angrenzende Business Park soll zu einem modernen Büro- und Dienstleistungsstandort ausgebaut werden. Auf Grundlage der Studie „Stadtsilhouette" von Trojan Trojan Wendt Architekten + Städtebauer BDA wird am Kreuzungspunkt Osttangente-Straubinger Straße die Akzentuierung des Stadteingangs durch einen städtebaulichen Hochpunkt vorgeschlagen. Diese Maßnahme trägt zur Adressbildung bei und soll den Business Park in Verbindung mit einer gezielten Ansiedelung hochwertiger Dienstleistungs- und Büronutzung weiter stärken.

Freiraum

Von der Verbesserung des Wohnumfelds und der Qualifizierung des Freiraumangebots wird eine Stärkung der Wohnfunktion und eine Stabilisierung der Sozialstruktur im Hohen Kreuz erwartet. Dies entspricht den Grundsätzen, die etwa im Programm „Soziale Stadt" formuliert sind. Die Durchführung von Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung wirkt der unter den Bewohnern empfundenen „Vernachlässigung" ihres Stadtteils entgegen, schafft Identifikationsanreize mit dem eigenen Stadtviertel und signalisiert das Bestreben der Stadt, eine positive Entwicklung des Stadtteils zu initiieren.
Im Entwicklungskonzept Hohes Kreuz 2003 wurden die Ansiedelung einer inzwischen realisierten Kleingartenlage, sowie die Schaffung von Vereinssportflächen und eines Jugendtreffs formuliert. Diese Zielsetzungen sollen übernommen werden, um somit in erster Linie die Freizeit- und Naherholungsqualität am Wohnstandort Hohes Kreuz auszubauen.
Im Zuge einer Umstrukturierung und Wohnarrondierung westlich der Liebigstraße soll eine grüne Fuge zwischen den Wohnflächen als durchgehende Freiraum- und Wegeverbindung gestaltet werden. Eine Fortführung des großen südlichen Freibereichs soll über die Integration des bestehenden Spielplatzes hinaus einen Anschluss an weitere Freiräume und Wegeverbindungen nördlich der Straubinger Straße sichern. Neu anzulegende Wegeverbindungen über die Gleisanlagen hinweg sollen helfen, die Isolierung des Stadtteils zu mindern. So werden Wegeverbindungen zum LERAG-Areal und zum Gleisdreieck vorgeschlagen, aber auch eine Verbesserung der Wegeverknüpfungen zwischen dem Stadtteil Hohes Kreuz und den südlich angrenzenden Freiräumen.

Verkehr

Durch die Nachbarschaft mit dem Businesspark bestehen im Hohen Kreuz erhebliche Konflikte. Vor allem in den Straßen An der Irler Höhe und Hoher Kreuz Weg ist aufgrund der verkehrlichen Anbindung ein hoher Anteil an gewerblichem Verkehr festzustellen.

Durch die Unterbrechung der Straßen An der Irler Höhe und Vilshofener Straße am Übergang zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung soll eine strikte Entkoppelung von Gewerbe- und Anwohnerverkehr erreicht werden. Dabei muss die Durchfahrtsmöglichkeit für Linienbusse gewährleist bleiben. Die Osterhofener Straße soll künftig als die einzige Anbindung des Business Parks an die Straubinger Straße aufrecht erhalten werden und als Haupterschließung (inkl. eines Vollknotens „Straubinger Straße / Osterhofener Straße") ausgebaut werden.

Neben der Umstrukturierung der MIV-Erschließung sollen im Hohen Kreuz durch eine deutliche Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsanbindungen die überörtliche Anbindung an die Innenstadt und der Ausbau der kleinteiligen Vernetzung mit den umliegenden Stadträumen gefördert werden. Der Anschluss an das Zentrum Regensburgs soll durch den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsverbindungen auf der Irler Höhe garantiert werden. Priorität sollten der Teilabschnitt in der Nordspitze des Hohen Kreuzes und die Anbindung an die neue Wegeverbindung nordwestlich des Gleisdreiecks (Innenstadt – Hafen/Donau) genießen.

Des Weiteren sollen neue Querungsmöglichkeiten das Hohe Kreuz über die Bahntrasse hinweg mit dem derzeitigen Kasernenareal und dem Gleisdreieck verknüpfen. Durch die Freiraumvernetzung wird übergreifend eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Hafen und Ostbahnhof geschaffen, die eine Vernetzung des Hohen Kreuzes mit den Stadt- und Naturräumen an der Donau und am Pürkelgut sicherstellt.

1.2.6 Gesamtnutzungsmodell: Ehemalige Zuckerfabrik

Städtebau

Durch den Rückbau großer Teile der ehemaligen Zuckerfabrik der Südzucker AG eröffnen sich an der Straubinger Straße große Flächenpotenziale für die Entwicklung des Inneren Ostens. In direkter Nähe zur Innenstadt bietet sich die Möglichkeit, einen attraktiven Wohn- und Dienstleistungsstandort zu entwickeln. Es gilt, unterschiedlichste Flächennutzungsansprüche in ein Gesamtnutzungsmodell zu integrieren und in einem tragfähigen städtebaulichen Gerüst zusammen zu führen. Darin muss berücksichtigt werden, dass Teilbereiche der Zuckerfabrik über einen mittelfristigen Zeitraum (ca. 10 Jahre) noch erhalten bleiben.

Im Gesamtnutzungsmodell wird das Areal in drei Hauptbereiche aufgeteilt, die sich durch die südliche Fortführung der Haymostraße und der Alkoferstraße über die Straubinger Straße hinweg ergeben. Auf den Lagerflächen im Nordwesten der ehemaligen Zuckerfabrik werden Wohnflächen angesiedelt, die eine Erweiterung des Wohnstandorts Pürkelgutweg bis zur Straubinger Straße ermöglichen. Gemeinsam mit bestehenden Wohnflächen auf der nördlichen Seite der Bundesstraße kann sich ein kompakter Stadtraum bilden, der mit der Haymostraße eine klar ablesbare Begrenzung findet. Östlich der Haymostraße werden im Gesamtnutzungsmodell Büro- und Dienstleistungsflächen als Puffer zu den weiterhin industriell genutzten Bereichen der Zuckerfabrik an der fortgeführten Alkoferstraße ausgewiesen. Da mit Emissionen durch die Zuckerveredelung gerechnet werden muss, ist die Produktionsfläche auch künftig als Industriegebiet auszuweisen.

Freiraum

Entlang der Bahngleise bildet ein Grünzug das grüne Rückgrat der Quartiersentwicklung. Übergeordnet sollen die Entwicklungsbereiche verschiedenster Nutzungsprägung untereinander und mit den umliegenden Freiraumstrukturen vernetzt werden. In den Verlauf der grünen Freibereiche wird eine durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung vom Safferlinger Steg zum Westhafen integriert, die darüber hinaus wichtige lokale Ziel- und Bezugsorte wie die Innenstadt, die Donau oder auch das Wohngebiet Hohes Kreuz einbindet. Die Querung der Straubinger Straße erfolgt über die bestehende Bahnbrücke. Mit der Verbindung über die Bundesstraße übernimmt der Freiraum eine wichtige Verknüpfungsfunktion.
Zwischen dem REWAG-Areal und der geplanten Ansiedlung von BENEX/AGILIS erfährt der Grünzug unvermeidlich eine räumliche Einschränkung und soll im Gegenzug im Umfeld des historischen Gasometers und einer ehemaligen Lehrlingswerkstatt ausgeweitet werden. Im östlichen Teil des Zuckerfabrikgeländes nimmt er als öffentliche Grünfläche eine Breite von 20 Metern ein, die um einen zehn Meter breiten privaten Grünstreifen ergänzt wird. Eine intensive Grüngestaltung kann die zunächst unattraktiv wirkende Nachbarschaft zu Bahnanlagen und Lärmschutzeinrichtungen abmildern, einen ansprechenden Grünraum erzeugen und so einen Beitrag zur Qualifizierung des Standorts ehem. Zuckerfabrik leisten.

Verkehr

Der derzeitig einzige vorhandene Vollanschluss der Zuckerfabrik an die Straubinger Straße (Straubinger Straße/Alkoferstraße) ist als zukünftiger Hauptanschluss des Areals gut geeignet.
Alle weiteren im Gesamtnutzungsplan verzeichneten Erschließungsoptionen stellen lediglich untergeordnete Erschließungspunkte mit eingeschränkten Ein- und Ausfahrtsmöglichkeiten dar. So ist der Pürkelgutweg als Erschließungsstraße nur bedingt belastbar. Die Nutzung sollte hier ausschließlich den Anliegern vorbehalten sein, Durchgangsverkehr dagegen ausgeschlossen werden.
Gewerblich notwendige Andienungen ergeben sich für die Zuckerveredelung und das geplante BENEX/AGILIS-Bahnbetriebswerk, welches ebenfalls über das Gebiet der Zuckerfabrik erschlossen werden muss. Da die Hauptanlieferung über die Schiene abgewickelt wird, wird sich das Verkehrsaufkommen voraussichtlich auf wenige Fahrten der Beschäftigten beschränken.
Das übergeordnete Fuß- und Radverkehrsnetz wird auf dem Areal der Zuckerfabrik ergänzt und geschlossen. Attraktive Wegeverbindungen in die Innenstadt und in den umgebenen Landschaftsraum sollen den Bürgerinnen und Bürgern neue Entfaltungsmöglichkeiten bieten.
Das Gebiet der Zuckerfabrik ist über Bushaltestellen in der Straubinger Straße an das städtische Busnetz angebunden. Im Rahmen der Gesamtnutzungsplanung für den Inneren Osten Regensburg wird ein Verbindungstunnel für den Fuß- und Radverkehr diskutiert, der das LERAG-Areal und das Gelände der Zuckerfabrik miteinander verbindet. Die Barrierewirkung der Bahnanlagen könnte dadurch aufgehoben werden, die Entwicklung beider Standorte voneinander profitieren. Der potenzielle S-Bahn-Haltepunkt würde die Querung an dieser Stelle zusätzlich rechtfertigen.

2 Strukturkonzept: Teilgebiete

2.1 Strukturkonzept Alte Straubinger Straße – Variante 1 „Gewerbe stärken"

Aufgrund unterschiedlich anzunehmender Flächenverfügbarkeiten wurden für die Variante „Gewerbe stärken" zwei Erschließungsoptionen überprüft:

- Die Erschließung durch die Verlängerung der Alkoferstraße, über den zu verlagernden Schrotthandel, mit Anbindung an die Straubinger Straße am bestehenden Knotenpunkt (Variante 1A)

oder

- die Realisierung einer neuen Verbindungsstraße zum Auweg, über das ehemalige Rübenlager (Flurstück 2274) und die Flurstücke 2096/3 und 2094/8, mit einem neuen Vollanschluss an der Straubinger Straße (Variante 1B).

Im Folgenden werden die städtebaulichen Belange auf Grundlage der Variante 1B näher erläutert. Innerhalb der Vorstellung beider Verkehrskonzeptionen wird ein Vergleich der Erschließungsvarianten gezogen und diese im abschließenden Fazit bewertet.

Städtebau

Die Umstrukturierungsmaßnahmen der Zuckerfabrik führten unlängst zur Aufgabe des nördlichen Rübenlager im Betrachtungsbereich „Alte Straubinger Straße". Das brachliegende Gelände bietet nun Entwicklungspotenziale, von denen Entwicklungsimpulse auf den umliegenden Stadtraum zwischen Straubinger Straße und Westhafen ausgehen können. Es gilt Ansätze zu finden, die eine städtebauliche Reaktion auf die gegenwärtigen Problemstellungen liefern. Diese resultieren vor allem aus der Gemengelage von Gewerbenutzung und ehemaligen Betriebswohnungen. Gewerbliche Emissionen und gewerblicher Verkehr stellen eine erhebliche Belastung dar. Der Schwerlastverkehr belastet zudem den Verkehrsknotenpunkt Straubinger Straße/Greflinger Straße bzw. Prinz-Ludwig-Straße.

Leitidee Gewerbe stärken - Das Konzept „Gewerbe stärken" folgt der Zielsetzung, Rahmenbedingungen zur Entwicklung eines leistungsstarken Gewerbeschwerpunkts an der Alten Straubinger Straße zu schaffen. Das westlich bestehende Wohnquartier um die Haymostraße wird kleinräumig arrondiert und somit in seiner Funktion gestärkt. Die Punktbebauung an der Straubinger Straße wird ergänzt und zu einem Dienstleistungsstandort aufgewertet. Der Gewerbestandort erfährt vor allem durch neu geordnete Erschließungswege eine deutliche Aufwertung. Eine direkte Verbindungsstraße vom Auweg an die übergeordnete Straubinger Straße ermöglicht dem Schwerlastenverkehr kurze und barrierefreie Wege.

Ehemaliges Rübenlager - Das Rübenlager wird zu einem modernen Gewerbestandort entwickelt. Städtebaulich markante Strukturen schaffen an der Straubinger Straße eine neue Adresse und tragen entscheidend zum zukunftsfähigen Profil des neue Gewerbegebiets „Alte Straubinger Straße" bei. Der gewerbliche Verkehr wird über einen neuen Vollanschluss an der Straubinger Straße, auf Höhe der Flurstücke 2096/3 und 2094/8 und über das Rübenlager, direkt an den Auweg angeschlossen. Der Anschlusspunkt Alkoferstraße/Straubinger Straße könnte im Gegenzug nur noch eine untergeordnete Position einnehmen. Gewerblichen Nutzflächen ohne Einschränkungen werden östlich der neuen Verbindungsstraße angesiedelt. Daran schließen im Westen nicht-störende Gewerbestrukturen an, die bis über die Alkoferstraße als Dienstleistungsschwerpunkt fortgesetzt werden. Mit dieser Nutzungsabstufung gelingt eine Abschottung des bestehenden Wohnquartiers um die Haymostraße und eine Berücksichtigung der bestehenden Betriebswohnungen in der Alten Straubinger Straße. Das Areal des ehemaligen Rübenlagers wird in Streifen parzelliert. Hinter den Straßenraum-prägenden Bürozeilen, die sich zur Straubinger Straße/Alten Straubinger Straße orientieren, entwickeln sich großflächige Gewerbehallen. Die Anbindung der Grundstücke funktioniert ausschließlich über die Alte Straubinger Straße.

Punktbebauung beiderseits der Alkoferstraße - Die Punktbebauung beiderseits der Alkoferstraße wird weiterentwickelt und zu einem Dienstleistungsstandort ausgebildet. Büros und nicht störendes Gewerbe tragen hier zur positiven Imagebildung des neuen Gewerbestandorts bei.
Areal des zu verlagernden Schrotthandels - Auf der Fläche des zu verlagernden Schrotthandels am Auweg wird die westlich angrenzende Wohnbebauung weiter entwickelt. Es findet eine Arrondierung statt, aus der eine deutliche Aufwertung des Wohnumfelds folgt. Die neuen Bautypen spiegeln die bestehende Struktur wieder und nehmen damit Bezug auf vorhandene städtebauliche Formen. Ein langgestreckter Quartiersplatz von Nord nach Süd trägt zu einer attraktiven Wohnadresse bei. Im östlichen Bereich werden nicht-störende Gewerbenutzungen integriert, die eine konfliktmindernde Wirkung zwischen Wohnen und Gewerbe erzeugen und den Wohnbereich als baulicher Puffer abschirmen.

Freiraum

Der Freiraumkorridor entlang der Gleise führt den Grünzug und die Wegeverbindung, die vom Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik kommen, weiter in Richtung Norden. Es entsteht ein durchgehender Geh- und Radweg. Dieser quert auf der bestehenden Bahnbrücke die Straubinger Straße, führt dann weiter parallel zu den Gleisen bis zum Auweg und quert diesen höhengleich. Dort knüpft der Weg an einen bereits bestehenden Fuß- und Radweg an, der weiter Richtung Norden führt und mit der Eisenbahnbrücke die Donau quert. Als Alternative könnte die Wegeverbindung auf dem Bahndamm direkt neben den Gleisen geführt werden und dann den Auweg höhenfrei queren kann. Dazu müsste an die bestehende Bahnbrücke ein Steg angehängt werden.
Neben dieser Vernetzungsfunktion für den nicht motorisierten Verkehr dient der Grünzug vor allem der Biotopentwicklung und als ökologische Ausgleichsfläche. Die bestehenden, als Biotope kartierten, Gehölzbestände entlang des Bahndamms werden erhalten und durch Neupflanzungen ergänzt. Es entsteht ein durchgängiger Gehölzstreifen, der zur ökologischen Vernetzung dient. In einer Aufweitung des Grünzuges werden Magerwiesen und Ruderalfluren als Ausgleich für im Gebiet vorhandene, aber nicht zu haltende Ruderalbiotope geschaffen. Einzelne Gehölzpakete strukturieren und beleben diese Fläche.

Verkehr

Variante 1A Erschließung West (Alkoferstraße) - Die verkehrliche Erschließung des Teilbereichs erfolgt über einen Vollanschluss an der Alkoferstraße, welche am Knoten „Alte Straubinger Straße / Alkoferstraße" fortgeführt wird, und somit eine direkte Verbindung zwischen dem Westhafen und der Hauptverkehrsstraße Straubinger Straße herstellt. Im Westen wird das Gebiet durch den Auweg und die Wiener Straße angebunden, die einen Vollanschluss an die Osttangente aufweist. Zusätzlich wird eine neue Verbindungsstraße im Westen des Teilraums zwischen der Alten Straubinger Straße und dem Auweg geschaffen.
Das Dienstleistungsgebiet entlang der Alkoferstraße bildet eine räumliche Trennung zwischen den Wohngebieten im Westen und den Gewerbegebieten östlich der Alkoferstraße. Durch Unterbrechung der Verkehrserschließung wird erreicht, dass der gewerbliche Verkehr strikt von den Wohngebieten entkoppelt wird, und somit keine unnötigen Belastungen für die Bewohner auftreten. Das Wohngebiet wird über die Prinz-Ludwig-Straße erschlossen, welche über einen Vollanschluss zu den Hauptverkehrsstraßen Straubinger Straße und Adolf-Schmetzer-Straße verfügt. Durch die Entkoppelung des Auwegs und der Trennung zwischen der Haymostraße und der Alten Straubinger Straße wird erreicht, dass im bestehenden und neu geplanten Wohngebiet kein gewerblicher Durchgangsverkehr möglich ist.
Durch die neuen Nutzungen im Bereich der Alten Straubinger Straße werden insgesamt ca. 1.650 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag erzeugt: Davon werden durch die neuen Wohneinheiten entlang der Alkoferstraße rund 250 Kfz-Fahrten pro Tag verursacht, die über die Prinz-Ludwig-Straße abgewickelt werden. Die Büro- und Wohnbauflächen entlang der Alkoferstraße erzeugt rund 500 Fahrten, die zusätzlich die Straubinger

Straße belasten. Die beiden Gewerbegebiete südlich der Alten Straubinger Straße erzeugen rund 900 zusätzliche Kfz-Fahrten am Tag, die größtenteils über die Alkoferstraße und die Straubinger Straße abgewikkelt werden.

Variante 1B Erschließung Ost – Im Gegensatz zur Variante 1A wird bei der Variante 1B die Alkoferstraße nicht fortgeführt. Dafür wird auf Höhe der Flurstücke 2096/3 und 2094/8 ein zusätzlicher Vollanschluss hergestellt, und eine neue Straßenverbindung von der Straubinger Straße zum Auweg geschaffen. Die Realisierbarkeit des neuen Anschlusses muss im Rahmen von verkehrstechnischen Untersuchungen überprüft werden.
Die Erschließung der Gewerbegebiete und des Westhafens erfolgt also über den Vollanschluss Alkoferstraße, den neue Vollanschluss in Höhe der Flurstücke 2096/3 und 2094/8, sowie über den der Auweg / die Wienerstraße. Aufgrund der neuen, zusätzlichen Erschließung in Höhe der Flurstücke 2096/3 und 2094/8 ist bei Variante 1B keine Trennung der Haymostraße und der Alten Straubinger Straße erforderlich.
Durch die neuen Nutzungen im Bereich der Alten Straubinger Straße werden bei Variante 1B insgesamt ca. 1.300 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag erzeugt: Die neuen Gewerbeflächen induzieren rund 900 zusätzliche KfZ-Fahrten am Tag, die sich auf die Vollanschlüsse der Straubinger Straße und die Wiener Straße in Richtung Osttangente verteilen. Durch die neue Wohnnutzung entstehen rund 400 zusätzliche Kfz-Fahrten am Tag, die über die Alte Straubinger Straße oder die Prinz-Ludwig-Straße abgewickelt werden.

Fazit
Die Variante „Gewerbe stärken" erreicht in beiden verkehrstechnischen Ausprägungen ein deutliche Steigerung der Standortqualitäten für die Gewerbe- und Wohnnutzungen. Durch die Neuordnung der Flächennutzungen nördlich der Alten Straubinger Straße werden Nutzungskonflikte reduziert. Die Flächenausweisungen auf dem ehemaligen Rübenlager stellen eine deutliche Stärkung des Gewerbestandorts dar, ebenso wie die optimierte Verkehrserschließung. Daraus resultiert auch eine Stärkung des Regensburger Hafens.
Die Wohnfunktion wird in der Variante „Gewerbe stärken" vergleichsweise gering erweitert. Das bestehende Quartier erfährt jedoch durch die Verkehrsumstrukturierung und die Anlage einer zentralen Platzadresse eine deutliche Aufwertung. Der durchgängige Grünstreifen an der Bahnstrecke integriert Biotopräume und schafft eine durchgehende Freiraum- und Wegeverbindungen zwischen Donau und Innenstadt.
(Siehe auch 1.2.1 Fazit)

Erschließung Variante 1A West (Alkoferstraße) – Die Variante 1A ist aus verkehrsplanerischer Sicht ein sinnvolles und schlüssiges Konzept um den Teilbereich zu entwickeln. Sehr positiv ist die klare Trennung des gewerblichen und nicht-gewerblichen Verkehrs. Außerdem bestehen für den gewerblichen Verkehr ein Vollanschluss an die Straubinger Straße sowie ein direkter Anschluss an die Osttangente über den Auweg und die Wiener Straße.
Erschließung Variante 1B Ost – Die Variante 1B ist ebenfalls wie Variante 1A aus verkehrsplanerischer Sicht gut geeignet, um den Teilbereich zu entwickeln. Vorteile gegenüber der Variante 1A sind ein zusätzlicher Vollanschluss (dessen Realisierbarkeit in vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchungen überprüft werden muss) an die Straubinger Straße sowie die wesentlich zentralere Erschließungsstraße für den gewerblichen Verkehr. Außerdem bleibt die Durchfahrt von der Haymostraße in die Alte Straubinger Straße möglich, ohne dass in den bestehenden und geplanten Wohngebieten unnötige Verkehrsbelastungen durch gewerblichen Verkehr erzeugt werden.

Empfehlung
Wir empfehlen aufgrund der Standortattraktivierung - sowohl für Gewerbe als auch für Wohnen - die Variante „Gewerbe stärken" weiter zu verfolgen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht empfehlen wir die Variante 1B gegenüber der Variante 1A weiter zu verfolgen. Ausschlaggebend ist die bessere qualitative und quantitative Anbindung, sowie die weiterhin bestehenden Verbindung von der Haymostraße in die Alte Straubinger Straße. Die Leistungsfähigkeit des herzustellenden Vollanschlusses sollte im Rahmen von vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchungen überprüft werden.

2.2 Strukturkonzept Alte Straubinger Straße – Variante 2 „Wohnen stärken"

Städtebau

Die anzunehmenden Voraussetzungen zur Entwicklung der Variante 2 „Wohnen stärken" sind identisch zu Variante 1 „Gewerbe stärken". Auf dem Areal des brachliegenden nördlichen Rübenlagers soll eine Neuordnung des Stadtraums zwischen Straubinger Straße und Westhafen erfolgen.

Leitidee Wohnen stärken - In dieser Variante wird versucht, den Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und Gewerbe über einen verstärkten Fokus auf die Wohnnutzung zu mindern. Neben einer Arrondierung bestehender Wohnbereiche im Westen des Betrachtungsbereichs werden entlang der Alten Straubinger Straße neue Wohngebiete erschlossen. Der neue Gewerbestandort weiter östlich an der Alten Straubinger Straße wird nicht durch das bestehende und ausgebaute Wohnquartier erschlossen, sondern durch eine neue bahnparallele Erschließungsstraße östlich der Klöcknerwerke.

Ehemaliges Rübenlager - Der westliche Teil des ehemaligen Rübenlagers wird als Wohnfläche entwickelt. An der Schnittstelle zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnbereichen soll ein „grüner Puffer" realisiert werden. Die städtebauliche Anordnung der neuen Wohngebäude, rund um einen grünen Innenhof, soll die Standortqualität erhöhen. Die Platzsituation schafft eine Adresse und führt die „Wohnstraße" Straubinger Straße zu einem deutlich ablesbaren Ende. Die restlichen, östlich anschließenden Bereiche des Rübenlagers werden als Gewerbeflächen entwickelt. Hier entstehen Gewerbecluster, die sich um tiefe, gemeinschaftlich genutzte Gewerbehöfe gruppieren. Ihre Erschließung erfolgt nach der Teilung der Alten Straubinger Straße ausschließlich über eine neue Anbindung an den Auweg, die über den schon geräumten Gleisbogen im Osten verläuft.

Punktbebauung beiderseits der Alkoferstraße - Die Punktbebauung beiderseits der Alkoferstraße wird beibehalten und zu einem Wohnstandort mit Büronutzungen ausgebaut.

Areal des zu verlagernden Schrotthandels - Die Fläche des zu verlagernden Schrotthandels wird vollständig in eine Wohnfläche umgewidmet. Ein zentraler Platz prägt hier eine neue attraktive Wohnadresse und spiegelt die städtebauliche Figur der Baumburgerstraße ab. An den Platz gliedern sich zwei Blöcke, die unter Einbeziehung des Motels an der Alten Straubinger Straße entstehen. Der bestehende Nord-Süd-Block wird integriert und erhält mit der neu geschaffenen Straße erstmalig eine adäquate Adresse. Bisher „rückwärtige" Gebäudezugänge werden über den neuen Straßenraum aufgewertet. Im östlichen Bereich bildet ein Riegel aus Büro- und Wohngebäuden einen Puffer zur Gewerbenutzung.

Freiraum

Der Grünzug entlang der Bahngleise in Richtung Donau erhält in dieser Variante dieselbe Ausbildung wie in der Variante „Gewerbe stärken".

Eine zusätzliches Freiraum-Element liegt in dieser Variante in der Ausbildung einer Grünen Fuge zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen im Bereich zwischen Straubinger Straße und Alter Straubinger Straße. Vorgeschlagen wird die Ausbildung eines Baumhains, d.h. einer von regelmäßigen Baumpflanzungen überstellten Grünfläche.

Verkehr

Im Rahmen des Strukturkonzepts „Wohnen stärken" erfolgt eine Trennung der Alten Straubinger Straße in Höhe des „Storck-Grundstücks". Die im Süden und Westen gelegenen Wohn- und Dienstleistungsgebäude sollen über den bestehenden Vollknoten „Alkoferstraße / Straubinger Straße" angebunden werden. Außerdem besteht weiterhin die Anbindung über die Prinz-Ludwig-Straße. Zusätzlich soll im Zentrum des neuen Areals ein kleiner verkehrsberuhigter Quartiersplatz geschaffen werden.

Der gewerbliche Verkehr soll ausschließlich rückwärtig über den Auweg und die Wiener Straße geführt

werden, ein Anschluss an die Straubinger Straße besteht nicht mehr, da die Prinz-Ludwig-Straße und der Auweg wie in den Varianten 1A und 1B unterbrochen werden.
Durch die neuen Nutzungen werden insgesamt rund 2.100 zusätzliche Kfz-Fahrten am Tag erzeugt: Die neue Wohnnutzung am Auweg und der alten Straubinger Straße sowie das Mischgebiet am Auweg erzeugen rund 1.650 zusätzliche Kfz-Fahrten am Tag, die zum großen Teil über den Knotenpunkt „Auweg / Straubinger Straße" abgewickelt werden. Das neue Gewerbegebiet erzeugt zudem rund 450 Kfz-Fahrten pro Tag, diese werden ausschließlich über den Auweg und die Wienerstraße abgewickelt.

Fazit
Trotz der radikalen Umstrukturierungen kann die Variante „Wohnen stärken" unserer Einschätzung nach weder einen hochwertigen Wohnstandort an der Alten Straubinger Straße erzeugen, noch die Standortqualitäten des verbleibenden Gewerbestandortes Westhafens sichern.
Das Wohnquartier an Haymostraße und Alter Straubinger Straße kann trotz der Nähe zum geplanten Wohnquartier Pürkelgutweg seine isolierte Lage nicht überwinden. Im Norden und Osten liegen Gewerbenutzungen, im Süden schneidet die Straubinger Straße das Quartier ab. Die Gemengelage aus Wohn- und Gewerbenutzungen wird nur formal aufgelöst. Besonders im Bereich der Betriebswohnungen an der Alten Straubinger Straße können Erschließungskonflikte zu den rückwärtig liegenden Betrieben nicht vollständig aufgelöst werden. Darüber hinaus wird die Wohnqualität durch die weiterhin zu erwartenden Gewerbeemissionen eingeschränkt, die auch durch Flächenausweisungen und städtebauliche Ausformulierung nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Es werden auch weiterhin Belastungen durch die hochfrequentierte Straubinger Straße bestehen und das Image des Wohnstandortes negativ beeinflussen.
Gleichzeitig wird die Standortqualität des Gewerbegebiets am Westhafen stark beeinträchtigt. Neben den vergleichsweise kleinen Entwicklungsflächen für gewerbliche Nutzungen, ist hier besonders die Erschließungsstruktur beeinträchtigt. Die externe Erschließung wird nur noch über die Wiener Straße von Osten gewährleistet. In der internen Erschließungssituation sind gerade die neuen Gewerbeflächen auf dem ehemaligen Rübenlager nur über eine Stichstraße angebunden.
In der Gesamtbetrachtung der Variante „Wohnen stärken" kommen wir zu der Einschätzung, dass die Umstrukturierung der bestehenden gewerblichen Prägung des Gebietes zwischen Straubinger Straße und Westhafen zu einem attraktiven Wohngebiet nicht realisierbar erscheint.
(Siehe auch 1.2.2 Fazit)

Empfehlung
Aufgrund der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten und Standortqualitäten sowohl des Wohn- als auch des Gewerbestandorts empfehlen wir, die Variante 2 „Wohnen stärken" nicht weiter zu verfolgen.

2.3 Strukturkonzept Gleisdreieck

Städtebau

Auf dem Gleisdreieck besteht aufgrund einer Vielzahl an brachliegenden Grundstücken ein hohes Entwicklungspotenzial. Lärmemissionen durch den Schrottplatz im Südosten, die sich hemmend auf die Wohnqualität im benachbarten Wohnquartier Hohes Kreuz auswirken, zeigen zusätzlichen Handlungsbedarf auf. In den vergangenen Jahren hat sich eine ausgedehnte Flora und Fauna entwickelt, sodass der Betrachtungsraum als ökologisch wichtige Biotopfläche einzuordnen und als solche erhaltenswert ist.

Leitidee: Gewerbestandort entwickeln – ökologische Bedeutung und Funktion erhalten - Das Gleisdreieck soll als zukunftsfähiger Gewerbestandort entwickelt werden, während gleichzeitig ökologische Funktionen erhalten und ausgebaut werden. Auf diesen Interessenkonflikt wird in Gesamtnutzungsmodell und Strukturkonzept durch eine Aufteilung der Flächen eine verträgliche Antwort gefunden. Daneben sind die Anforderungen an die neue städtebauliche Figur vor allem in der Bildung einer klar ablesbaren Adresse und Identität zu sehen.

Konzeption - Die Orientierung um einen zentralen Platz schafft am Standort Gleisdreieck eine klare Adresse und vermeidet ein Gewerbegebiet ohne eigene Identität und Wiedererkennungswert. Lange Gebäudefronten zur öffentlichen Mitte schaffen repräsentative Fassaden und Zugänge, während sich im Gegensatz dazu im Rückraum Gewerbehallen frei entwickeln können. An der Kreuzung Straubinger Straße/An der Irler Höhe wird der Eingang zum neuen Gewerbestandort durch ein Gebäude markiert, das in seiner Geschossanzahl herausragt. Er bildet den Auftakt zu einer Ringerschließung, die entgegen einer Stichstraße für den gewerblichen Lastenverkehr einen besseren Ablauf garantieren kann. Diese muss hier aufgrund der Nähe der Anschlusspunkte zum Knotenpunkt Irler Höhe/Straubinger Straße auf eine Einbahnstraße reduziert werden. Darüber hinaus können Bestandsgebäude An der Irler Höhe ohne Einschränkungen in das städtebauliche Grundgerüst aufgenommen werden. Der weitere Fortbestand vorhandener Strukturen kann somit garantiert werden, während eine neue Bebauung dieser Flächen nicht ausgeschlossen ist. Die Verlagerung des Schrotthandels im Süden des Gebiets sollte wie geplant zeitnah erfolgen, da diese Maßnahme positive Auswirkungen auf die Grünraum- und Wohnraumentwicklung (Hohes Kreuz) im direkten Umfeld hat. Zugunsten eines Erhalts und Ausbaus der ökologisch wertvollen Grünflächen im südlichen und westlichen Bereich des Betrachtungsraums, werden diese Abschnitte von einer weiteren gewerblichen Nutzung freigehalten. Eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer soll künftig eine Verbindung zwischen dem Wohngebiet Hohes Kreuz und den zu entwickelnden Gebieten Zuckerfabrik und LERAG-Areal herstellen und somit zu einer stärkeren Vernetzung des gesamten Umfelds beitragen. Hierfür ist im Westen der Grün- und Freifläche eine neue Unterführung des Bahndamms notwendig.

Freiraum

Das Strukturkonzept reserviert etwa die Hälfte der Gesamtfläche des Gleisdreiecks für die Nutzung als ökologischer Ausgleichsraum. Es entsteht ein Band von über 100 m Breite, das sich entlang der Bahnstrecke Regensburg – Landshut erstreckt.

Die Funktionen dieses Freiraumkorridors liegen in der Bereitstellung von Lebensraum für Tiere und Pflanzen, auch als ökologische Ausgleichfläche, und gleichzeitig in der Erfüllung wichtiger stadtklimatischer Funktionen. Gemäß des Arten- und Biotopschutzprogramms der Stadt Regensburg haben die von Südosten kommenden Gleisanlagen bei windarmen Wetterlagen eine hohe Bedeutung als Ventilationsbahn. Diese Funktion kann aufgrund des Freihaltens des südwestlichen Bereiches des Gleisdrecks von Bebauung, erhalten werden. An den nördlichen und östlichen Rändern des Freiraums werden breite Gehölzstreifen angelegt. Diese übernehmen bei Westwetterlagen die Funktion von Staubfiltern. Zudem helfen sie aufgrund ihrer Verdunstungsleistung das lokale Stadtklima im Inneren Osten durch Abkühlung und Erhöhung

der Luftfeuchtigkeit zu verbessern.
Entlang der Bahnstrecke Regensburg – Landshut werden dort vorhandene Ruderal- und Gehölzbiotope erhalten und weiterentwickelt.
Parallel zu den Gleisen entsteht ein Streifen lückiger, offener Ruderalvegetation, der als Lebensraum und Vernetzungskorridor für die typischen Arten der jungen Bahnbrachen wie den Heuschreckenarten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke dient. Zu den nördlichen und östlichen Rändern hin wird die Vegetation zunehmend dichter und hochwüchsiger. Einzelne Gehölzpakete gliedern und strukturieren die Fläche und verdichten sich zu geschlossenen Gehölzflächen. Eine bandförmige Gehölzstruktur bildet den räumlichen Abschluss zu den Gewerbeflächen hin und unterstützt gleichzeitig die oben beschriebenen klimatischen Funktionen.
Ein geplanter Fuß- und Radweg soll Verbindungen zum Hohen Kreuz und – über eine zukünftige Nord-Süd-Verbindung am geplanten S-Bahnhalt – zum Zuckerfabrikgelände sowie zum LERAG-Areal ermöglichen. Weitere Wege im Freiraum sind aufgrund der Ausrichtung als ökologischer Ausgleichsraum nicht vorgesehen.

Verkehr
Die Erschließung des Teilraums Gleisdreieck soll über die Straße An der Irler Höhe erfolgen. Zur Minimierung des Erschließungsaufwands wird eine ringförmige Erschließungsstraße innen durch das Areal geführt, welche alle Gewerbeflächen an das öffentliche Straßennetz anbindet. Durch den bestehenden Vollanschluss der Straße An der Irler Höhe an die Straubinger Straße wird das Gebiet gut an das überörtliche Straßennetz angebunden.
Durch die geplanten neuen Nutzungen werden voraussichtlich rund 550 zusätzliche Kfz-Fahrten entstehen. Die zusätzlichen Kfz-Fahrten des Ziel- und Quellverkehrs werden überwiegend über die leistungsfähige Hauptverkehrsstraße Straubinger Straße abgewickelt.
Der Fuß- und Radverkehr wird im Südenwesten des Teilraums Gleisdreieck durch eine neue Wegeverbindung mit Unterführung an die öffentlichen Grünräume des Teilraums Hohes Kreuz angebunden. In Richtung Westen wird ebenfalls eine Verbindung für Fuß- und Radverkehr geschaffen, um das Areal mit dem neuen S-Bahn-Haltepunkt zu verbinden, und eine Vernetzung zu bestehenden Wegen in Richtung Innenstadt herzustellen.

2.4 Strukturkonzept LERAG-Areal

Städtebau

Die Aufgabe der Produktion und fehlende großflächige Zwischen- oder Nachnutzungen machen das LERAG-Areal zu einer großen Gewerbebrache und rechtfertigen die Überplanung des Gesamtareals. Gemeinsam mit den nördlich angrenzenden Bundeswehrsport- und Depotflächen, die mittelfristig einer anderen Nutzung zugeführt werden können, steht zwischen Guerickestraße und Gleisdreieck eine große zusammenhängende Potenzialfläche zur Verfügung.

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. Die Wohnqualität der angrenzenden Quartiere soll mittels einer Profilierung des Naherholungsfreiraums mit Sportflächen, Jugendspielflächen und Gastronomie- und Kulturangeboten gesteigert werden.

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.

Der notwendige Umgang mit den vorhandenen Schallimmissionen führt zu einer möglichst geschlossenen Gebäudekante im Norden des Quartiers. Die privaten Freiräume werden durchgehend in die südlich gelegenen Innenhöfe orientiert. Ein vorgelagerter Grünstreifen zwischen Bahnstrecke und Bebauung nimmt den Bewohnern das Gefühl, direkt an den Gleisanlagen zu wohnen. Er folgt den Verlauf eines ehemaligen Gleises und wird durch einen Fuß- und Radweg abgegrenzt.

Aufgrund der Lage südlich der Bahngleise kann die interne Grundrissaufteilung der Wohnungen gut auf die lärmbelastete Rahmenbedingungen ausgerichtet werden, Wohnbereiche allesamt nach Süden und Lärm-unempfindliche Freiraum- und Freizeitnutzungen an die Bahnstrecke orientiert werden.

Auch aufgrund der Erschütterungsemissionen der Bahn können die Wohngebäude nicht näher an die ICE-Trasse München-Regensburg rücken. Unter Einhaltung des Bundeswehr-Gleisanschlusses als Baugrenze wird nur vereinzelt ein erhöhter technischer Aufwand notwendig, um eine Erschütterungsentkoppelung in den Fundamenten garantieren zu können.

Da die Flächenverfügbarkeiten mit der Bundeswehr noch nicht endgültig geklärt sind, wird der Entwicklungsbereich nicht über die Fläche des LERAG-Werkes hinaus nach Norden erweitert.

Freiraum

Der nördlich des neuen Wohnquartiers gelegene Freiraum integriert die vorhandenen Sportanlagen der Bundeswehr und schafft weitere Freiraumangebote wie Spielflächen, Liegewiesen sowie Gastronomie und Kulturangebote, zum Beispiel in Form eines Kulturcafés mit Biergarten.

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, Cafe und Biergarten mit anschließenden Spielflächen, Liegewiese, Baumhain. Eine durchgehende Allee betont die Bogenform der nördlichen Quartiersgrenze und begleitet den dort verlaufenden Fuß- und Radweg. Entlang der Gleise verläuft eine weitere Wegeverbindung, die langfristig eine Verbindung von der Innenstadt in den Landschaftsraum im Südosten der Stadt und zum Pürkelgut schafft. Auf dem Bahndamm dienen Ruderal- und Gebüschflächen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Eine Lärmschutzwand auf der Dammkrone des Bahndamms verringert die Lärmemissionen in den Freiraum und das Wohnquartier. Ein Aussichtspunkt schafft Blickbeziehungen zu dem Frei-

raumkorridor im Gleisdreieck. Die Gehölzbestände um die Sportanlage der ehemaligen Kaserne werden erhalten und fassen die Sportflächen räumlich ein.

VERKEHR

Zur Anbindung des LERAG-Areals werden zwei bereits vorhandene Anschlusspunkte an der Guerickestraße genutzt. Da die neue ringförmige Erschließungsstraße nur das neue Wohngebiet anbindet, wird es im LERAG-Areal keinen Durchgangsverkehr geben. Die gesamten Wohneinheiten werden mit Hilfe von Stichstraßen an die neue Ringstraße angebunden, was einerseits den Erschließungsaufwand und andererseits die Verkehrsbelastung für die Bewohner minimiert.

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 Guerickstraße 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.

3 Zusammenfassende Empfehlung

Nach einer vergleichenden Bewertung der untersuchten Nutzungskonzepte – Variante 1 „Gewerbe stärken" und Variante 2 „Wohnen stärken" – und dem Abgleich mit der strukturellen Überlegungen der Rahmenplanung Innerer Osten Regensburg empfehlen wir Variante 1.

Die Variante 1 „Gewerbe stärken" setzt die Anforderungen des Gewerbeentwicklungsplans Regensburg konsequent um und erreicht – in beiden verkehrstechnischen Ausprägungen – eine deutliche Steigerung der Standortqualitäten für die Gewerbe- und Wohnnutzung. Über eine konsequente städtebauliche Neuordnung können die Nutzungen nördlich der Alten Straubinger Straße neu sortiert und konfliktträchtige Gemengelagen abgebaut werden. Mit der Nachnutzung des ehemaligen Rübenlagers wird der Gewerbestandort gestärkt und die Verkehrserschließung optimiert. Es ist zu erwarten, dass von diesen Maßnahmen eine stabilisierende Wirkung auf den Regensburger Hafen ausgeht.
Die Wohnfunktion wird in der Variante „Gewerbe stärken" maßvoll erweitert. Im Zuge dieser Maßnahmen erfährt das Quartier durch die Umorganisation der Erschließung und die Anlage einer zentralen Platzadresse eine deutliche Aufwertung. Der durchgängige Grünstreifen an der Bahnstrecke integriert vorhandene Biotope und schafft eine durchgehende Freiraum- und Wegeverbindung zwischen Donau und Innenstadt.
Aus verkehrsplanerischer Sicht ziehen wir die Variante 1B der Variante 1A vor und empfehlen, diese weiter zu verfolgen. Ausschlaggebend dafür sind die bessere Anbindung und die weiterhin bestehende Verbindung von der Haymostraße in die Alte Straubinger Straße. Die Leistungsfähigkeit des herzustellenden Vollanschlusses sollte im Rahmen von vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchungen überprüft werden.

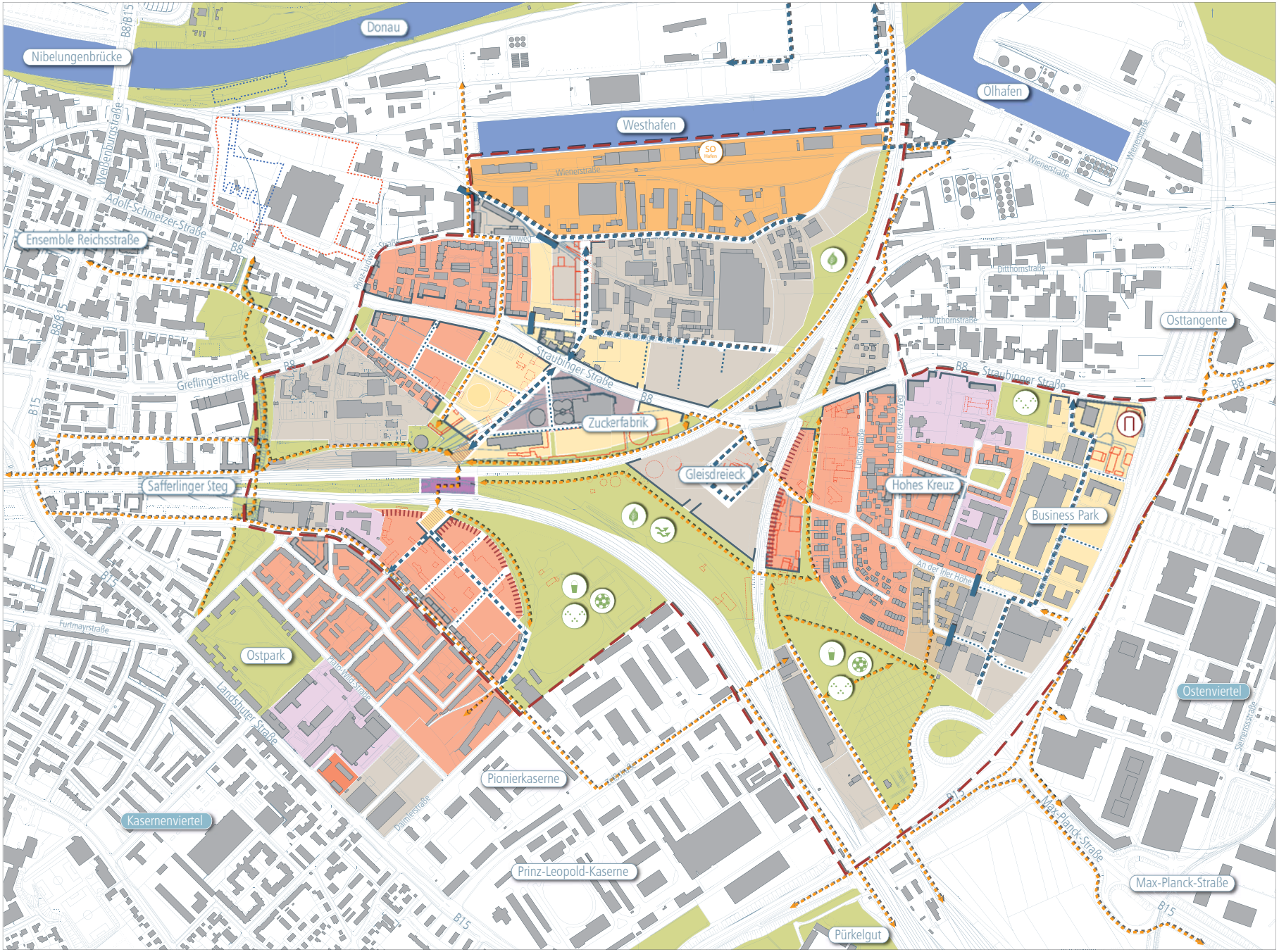
Die Variante 2 „Wohnen stärken" sollte aufgrund der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten und Standortqualitäten sowohl des Wohn- als auch des Gewerbestandorts nicht weiter verfolgt werden.

Trotz einer weitgehenden Umstrukturierung kann die Variante „Wohnen stärken" unserer Einschätzung nach weder einen hochwertigen Wohnstandort an der Alten Straubinger Straße erzeugen, noch die Standortqualitäten des verbleibenden Gewerbestandortes Westhafens sichern. Problematisch ist vor allem, dass das Wohnquartier an Haymostraße und Alter Straubinger Straße trotz der Nähe zum geplanten Wohnquartier Pürkelgutweg in einer isolierten Lage verbleibt. Im Norden und Osten liegen Gewerbenutzungen, im Süden schneidet die Straubinger Straße das Quartier ab. Die Gemengelage aus Wohn- und Gewerbenutzungen wird nur formal aufgelöst. Besonders im Bereich der Betriebswohnungen an der Alten Straubinger Straße können Erschließungskonflikte zu den rückwärtig liegenden Betrieben nicht vollständig beseitigt werden. Darüber hinaus wird die Wohnqualität durch die weiterhin zu erwartenden Gewerbeemissionen eingeschränkt; die möglichen städtebaulichen Ordnungsmaßnahmen und die städtebauliche Anlage zeigen nur begrenzt Wirkung. Zudem werden die Lärmbelastungen durch die hoch frequentierte Straubinger Straße weiter bestehen bleiben und das Image des Wohnstandortes negativ beeinflussen.
Gleichzeitig kann die Standortqualität des Gewerbegebiets am Westhafen von einem Nutzungsschwerpunkt Wohnen nicht profitieren. Neben den vergleichsweise kleinen Entwicklungsflächen für gewerbliche Nutzungen, ist hier besonders die Erschließungsstruktur beeinträchtigt. Die Erschließung aus Richtung Osten wird nur noch über die Wiener Straße gewährleistet. Zudem sind die neuen Gewerbeflächen auf dem ehemaligen Rübenlager nur über eine Stichstraße angebunden.
In der Gesamtbetrachtung der Variante „Wohnen stärken" kommen wir zur Einschätzung, dass die bei dieser Variante unterstellte Umstrukturierung zu einem attraktiven Wohngebiet aufgrund der starken gewerblichen Vorprägung des Gebietes zwischen Straubinger Straße und Westhafen nicht realisierbar erscheint.

3 Anhang: Plandarstellungen Gesamtnutzungsmodell und Strukturkonzepte

Gesamtnutzungsmodell – Variante 1A Gewerbe stärken
Gesamtnutzungsmodell – Variante 1B Gewerbe stärken
Gesamtnutzungsmodell – Variante 2 Wohnen stärken

Strukturkonzept „Alte Straubinger Straße" – Variante 1A Gewerbe stärken
Strukturkonzept „Alte Straubinger Straße" – Variante 1B Gewerbe stärken
Strukturkonzept „Alte Straubinger Straße" – Variante 2 Wohnen stärken
Strukturkonzept „Gleisdreieck"
Strukturkonzept „LERAG-Areal"



Städtebaulicher Rahmenplan Innerer Osten REGENSBURG

Gesamtnutzungsmodell

Variante 1A Gewerbe stärken

Baustruktur
- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Gewerbe - Industriegebiete
- Gewerbe - Gewerbegebiete
- Gewerbe - Büro- und Dienstleistung / Nicht störendes Gewerbe
- Sonderbauflächen
- Gemeinbedarfsflächen
- Flächen für Bahnanlagen
- Grünflächen
- Baukante

Verkehr
- Fuß- und Radverbindung
- Verkehrserschließung
- Verkehrserschließung - untergeordnet
- Entkoppelung
- Lärmschutzmaßnahme
- Platz

Sonderstandorte
- Hochhausstandort als Stadteingang

Nutzung der Grünflächen
- Angebotsergänzung öffentlicher Raum
- Angebotsergänzung Spielfläche
- Sportplatz
- Biotop
- Freiraum mit besonderer klimatischer Bedeutung

Grundlagen
- Gebäudestruktur
- Betrachtungsraum - Innerer Osten -
- Marina Quartier
- Marina Quartier - Wasserflächen

Maßstab (im Original) 1:2.500

0 25 50 75 100m

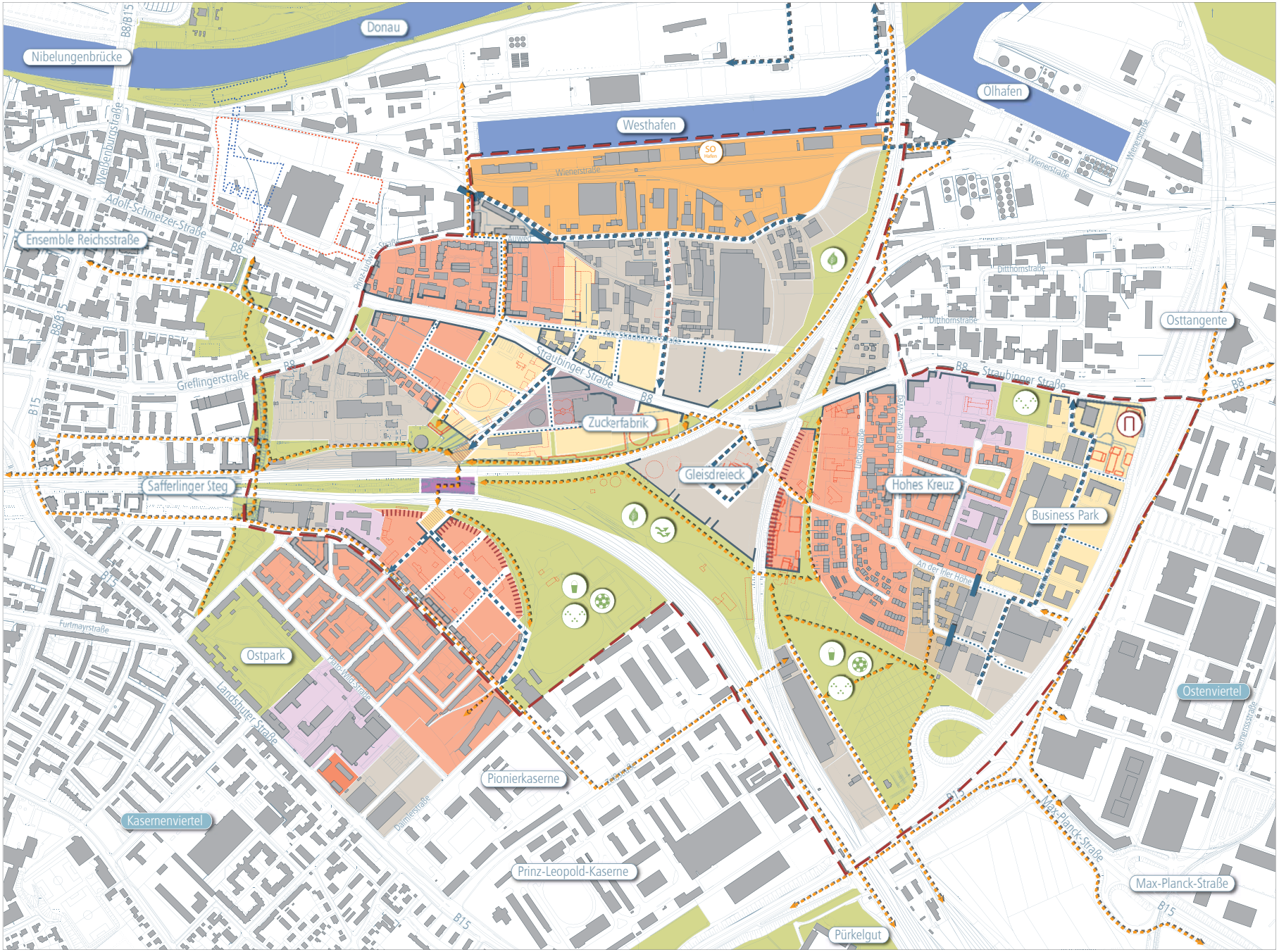
pp a|s pesch partner architekten stadtplaner Herdecke|Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn Darmstadt

im Auftrag der Stadt Regensburg

Stand Oktober 2010



Städtebaulicher Rahmenplan Innerer Osten REGENSBURG

Gesamtnutzungsmodell

Variante 1B Gewerbe stärken

Baustruktur
- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Gewerbe - Industriegebiete
- Gewerbe - Gewerbegebiete
- Gewerbe - Büro- und Dienstleistung / Nicht störendes Gewerbe
- Sonderbauflächen
- Gemeinbedarfsflächen
- Flächen für Bahnanlagen
- Grünflächen
- Baukante

Verkehr
- Fuß- und Radverbindung
- Verkehrserschließung
- Verkehrserschließung - untergeordnet
- Entkoppelung
- Lärmschutzmaßnahme
- Platz

Sonderstandorte
- Hochhausstandort als Stadteingang

Nutzung der Grünflächen
- Angebotsergänzung öffentlicher Raum
- Angebotsergänzung Spielfläche
- Sportplatz
- Biotop
- Freiraum mit besonderer klimatischer Bedeutung

Grundlagen
- Gebäudestruktur
- Betrachtungsraum - Innerer Osten -
- Marina Quartier
- Marina Quartier - Wasserflächen

Maßstab (im Original) 1:2.500

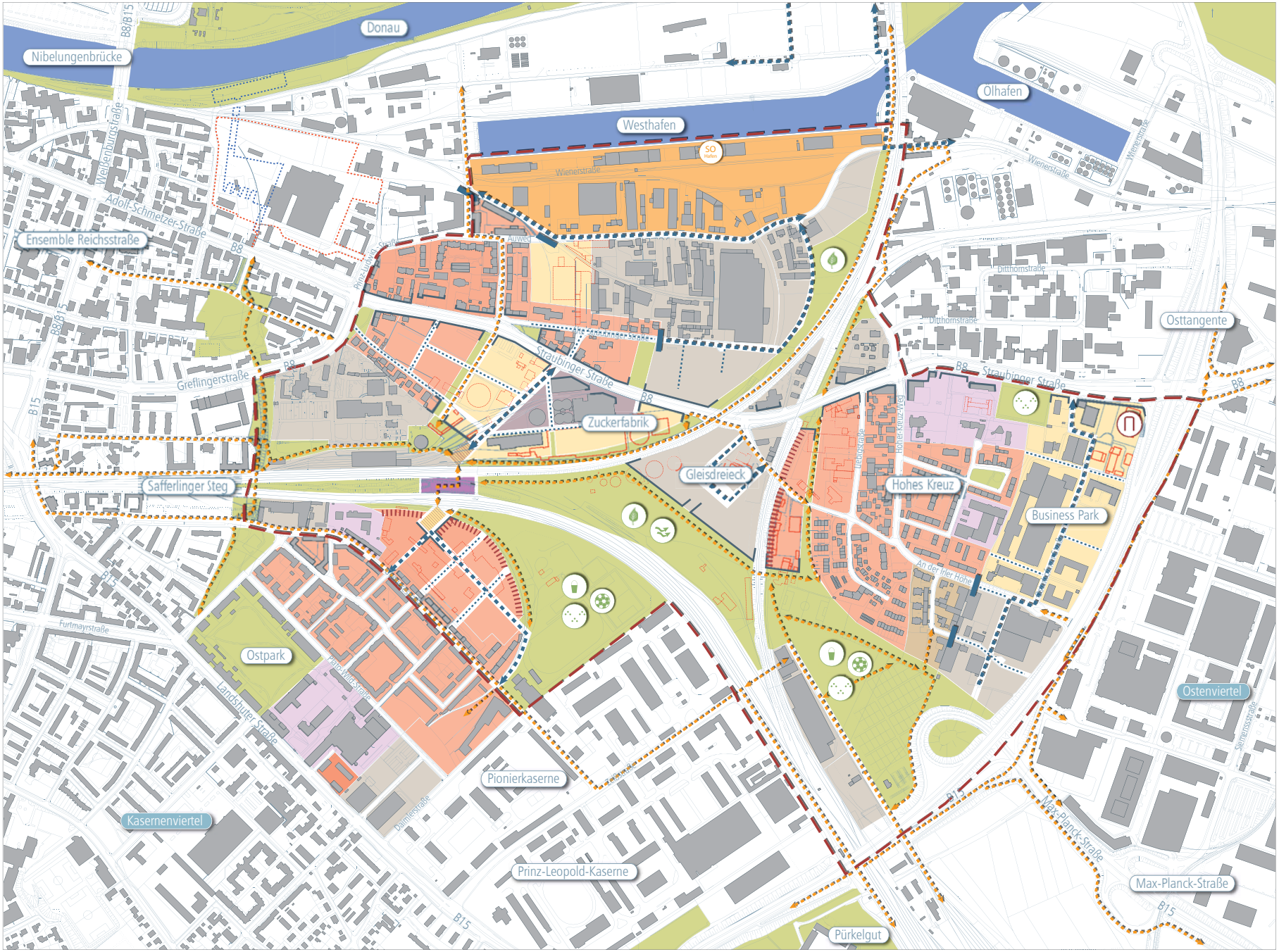
pp a|s pesch partner architekten stadtplaner Herdecke|Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn Darmstadt

im Auftrag der Stadt Regensburg

Stand Oktober 2010



Städtebaulicher Rahmenplan Innerer Osten REGENSBURG

Gesamtnutzungsmodell

Variante 2 Wohnen stärken

Baustruktur
- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Gewerbe - Industriegebiete
- Gewerbe - Gewerbegebiete
- Gewerbe - Büro- und Dienstleistung / Nicht störendes Gewerbe
- Sonderbauflächen
- Gemeinbedarfsflächen
- Flächen für Bahnanlagen
- Grünflächen
- Baukante

Verkehr
- Fuß- und Radverbindung
- Verkehrserschließung
- Verkehrserschließung - untergeordnet
- Entkoppelung
- Lärmschutzmaßnahme
- Platz

Sonderstandorte
- Hochhausstandort als Stadteingang

Nutzung der Grünflächen
- Angebotsergänzung öffentlicher Raum
- Angebotsergänzung Spielfläche
- Sportplatz
- Biotop
- Freiraum mit besonderer klimatischer Bedeutung

Grundlagen
- Gebäudestruktur
- Betrachtungsraum - Innerer Osten -
- Marina Quartier
- Marina Quartier - Wasserflächen

Maßstab (im Original) 1:2.500

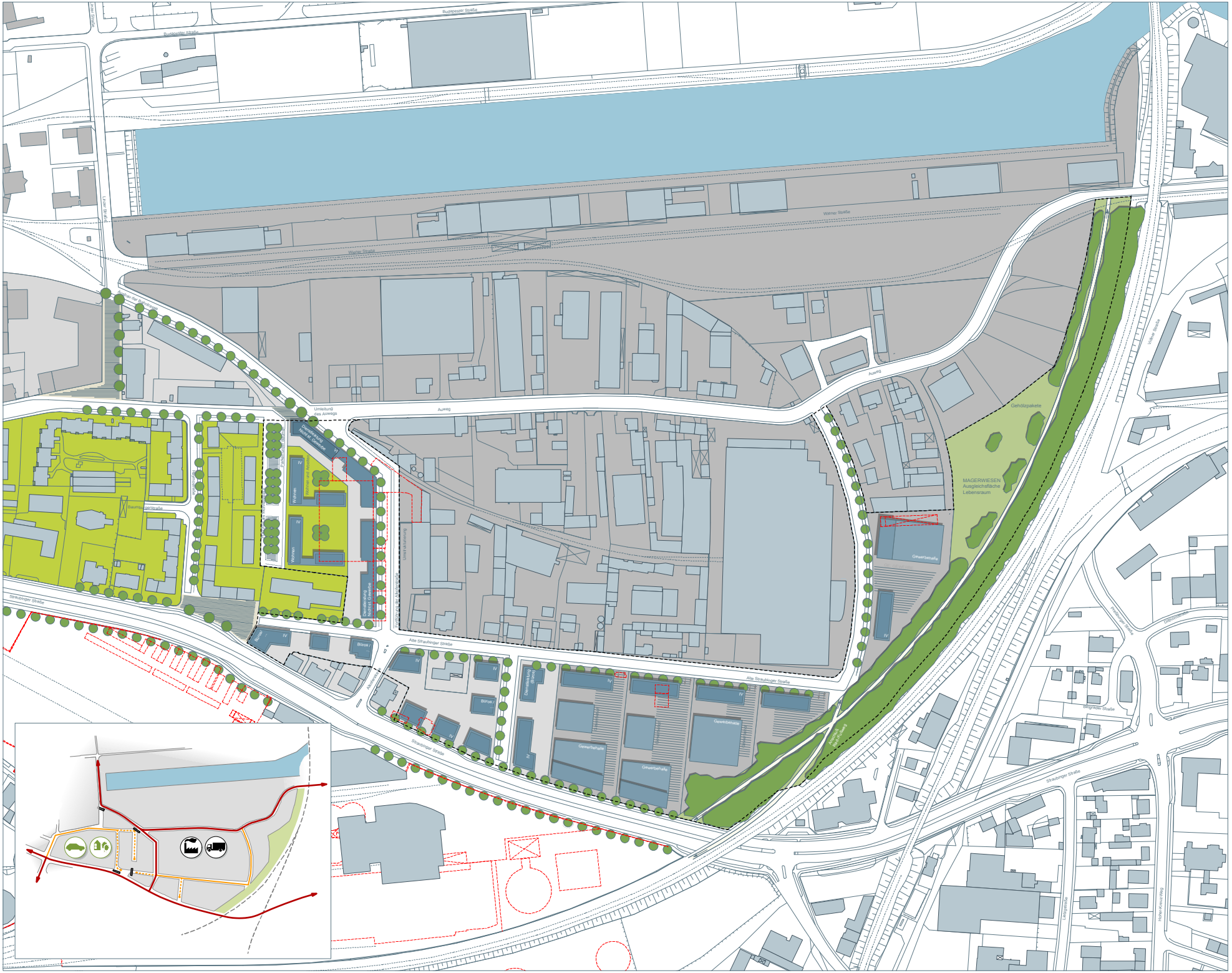
pp a|s pesch partner architekten stadtplaner Herdecke|Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn Darmstadt

im Auftrag der Stadt Regensburg

Stand Oktober 2010



Städtebaul. Entwicklungskonzept Regensburg Innerer Osten

Strukturkonzept Teilraum Alte Straubinger Str. Variante 1A: Gewerbe stärken

Gebäude

- Gebäude Neuplanung
- Gebäude Bestand
- Gebäude Abriss

Flächen (Nutzungen)

- Gewerbe
- Nicht störendes Gewerbe
- Büros + Wohnen
- Wohnen
- Biotopflächen (Magerrasen)
- Rad- und Fußwege (Planung)

Grünstrukturen

- Baumpakete und Gehölzflächen
- Einzelbäume (Planung)

Sonstiges

- Plätze und Hofstrukturen
- Unterbrechung Verkehrserschließung
- Umgriff Alte Straubinger Straße

Bereich	Alte Straubinger Straße
Gesamtfläche	92.665 m²
Öffentl. Erschließungsfläche	18.561 m²
Öffentl. Grünfläche	25.625 m²
Nettobaufläche	48.480 m²

Gewerbe	Alte Straubinger Straße (Neubaufl.)
Nettobaufläche	26.822 m²
Überbaute Fläche	10.371 m²
GRZ (Neuplanung)	0,38

Nicht st. G.	Alte Straubinger Straße (Neubaufl.)
Nettobaufläche	10.895 m²
Überbaute Fläche	3.951 m²
Geschossfläche	14.590 m²
GRZ / GFZ (Neuplanung)	0,36 / 1,34

Büro/Wohnen	Verlängerung Alkoferstraße (Neub.)
Nettobaufläche	4.617 m²
Überbaute Fläche	2.281 m²
Geschossfläche	9.562 m²
GRZ / GFZ (Neuplanung)	0,49 / 2,07

Wohnen	Verlängerung Alkoferstraße (Neub.)
Nettobaufläche	4.948 m²
Überbaute Fläche	1.651 m²
Geschossfläche	5.987 m²
GRZ GFZ (Neuplanung)	0,33 / 1,21
Wohneinheiten (1 WE / 90m²)	67

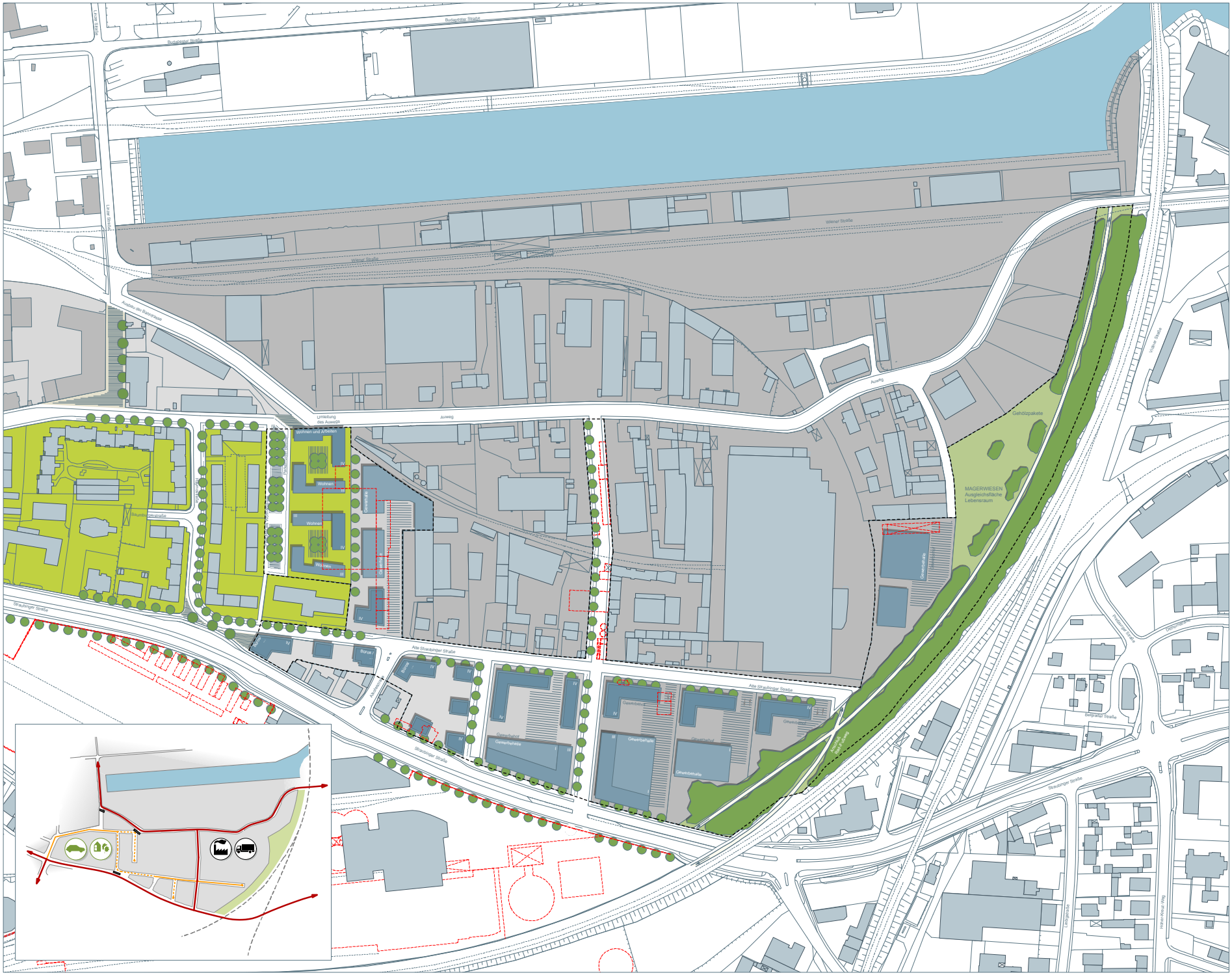
Maßstab (im Orginal) 1:1000

pp a|s
pesch partner architekten stadtplaner
Herdecke | Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten
Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn
Darmstadt

Im Auftrag der Stadt Regensburg
Stand Oktober 2010



Städtebaul. Entwicklungskonzept
Regensburg Innerer Osten

Strukturkonzept
Teilraum Alte Straubinger Str.
Variante 1B: Gewerbe stärken

Gebäude

- Gebäude Neuplanung
- Gebäude Bestand
- Gebäude Abriss

Flächen (Nutzungen)

- Gewerbe
- Nicht störendes Gewerbe
- Büros + Wohnen
- Wohnen
- Öffentl. Grünflächen (Biotop Magerrasen)
- Rad- und Fußwege (Planung)

Grünstrukturen

- Gehölzpakete und -flächen
- Einzelbäume (Planung)

Sonstiges

- Plätze und Hofstrukturen
- Unterbrechung Verkehrserschließung
- Umgriff Alte Straubinger Straße

Bereich	Alte Straubinger Straße
Gesamtfläche	93.014 m²
Öffentl. Erschließungsfläche	16.381 m²
Öffentl. Grünfläche	25.625 m²
Nettobaufläche	51.008 m²

Gewerbe	Alte Straubinger Straße (Neubaufl.)
Nettobaufläche	23.045 m²
Überbaute Fläche	8.908 m²
GRZ (Neuplanung)	0,39

Nicht st. G.	Alte Straubinger Straße (Neubaufl.)
Nettobaufläche	21.191 m²
Überbaute Fläche	9.119 m²
Geschossfläche	23.063 m²
GRZ / GFZ (Neuplanung)	0,43 / 1,09

Wohnen	Auweg (Neubaufläche)
Nettobaufläche	6.771 m²
Überbaute Fläche	2.423 m²
Geschossfläche	8.724 m²
GRZ GFZ (Neuplanung)	0,36 / 1,29
Wohneinheiten (1 WE / 90m²)	97

Maßstab (im Original) 1:1000

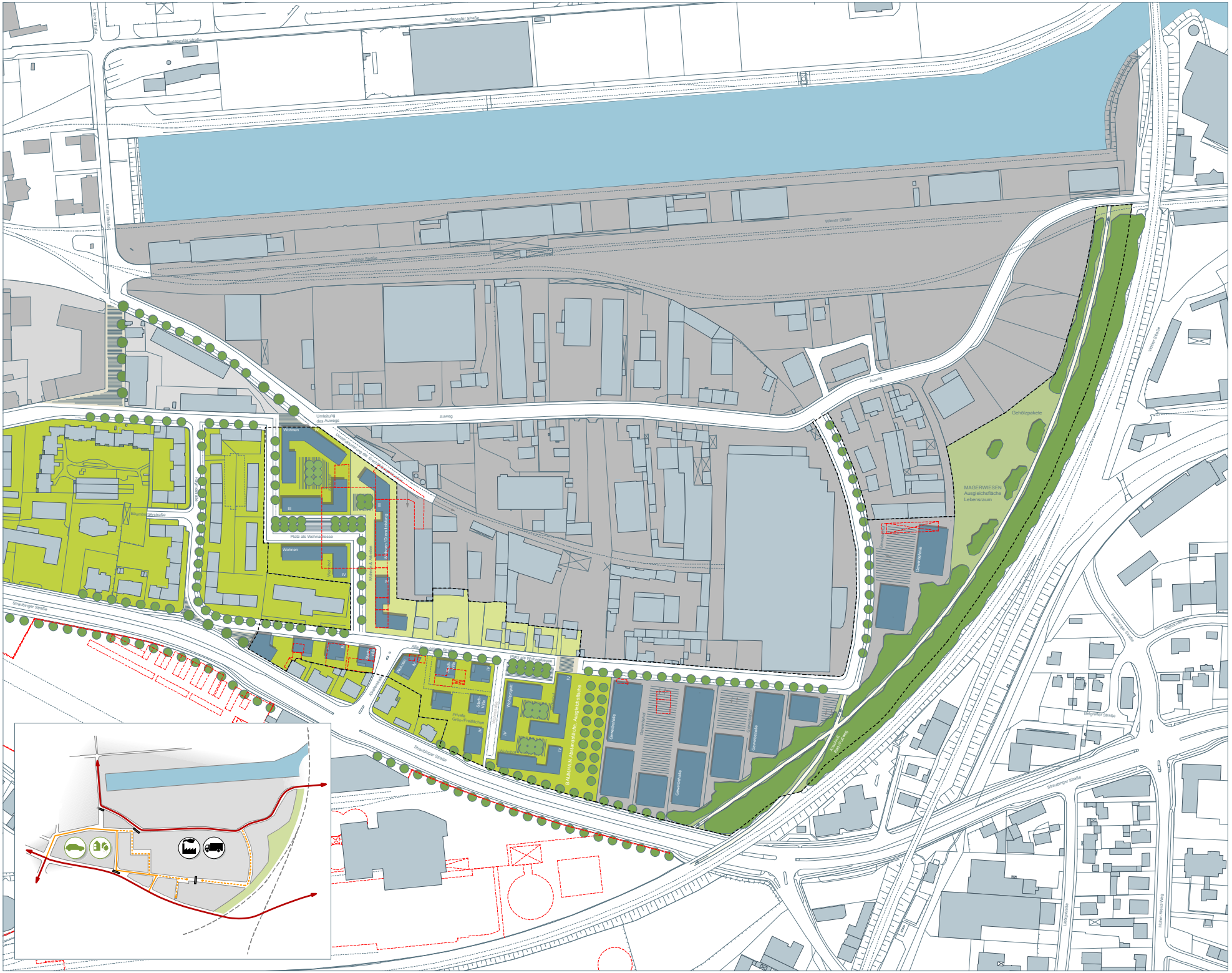
20m 40m 60m 80m 100m

pp a|s
pp a|s
pesch partner architekten stadtplaner
Herdecke | Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten
Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn
Darmstadt

Im Auftrag der Stadt Regensburg
Stand Oktober 2010



Städtebaul. Entwicklungskonzept
Regensburg Innerer Osten

Strukturkonzept
Teilraum Alte Straubinger Str.
Variante 2: Wohnen stärken

Gebäude
- Gebäude Neuplanung
- Gebäude Bestand
- Gebäude Abriss

Flächen (Nutzungen)
- Gewerbe
- Nicht störendes Gewerbe
- Büros + Wohnen
- Wohnen
- Biotopflächen (Magerrasen)
- Rad- und Fußwege (Planung)

Grünstrukturen
- Gehölzpakete und -flächen
- Einzelbäume (Planung)

Sonstiges
- Plätze und Hofstrukturen
- Unterbrechung Verkehrserschließung
- Umgriff Alte Straubinger Straße

Bereich	Alte Straubinger Straße
Gesamtfläche	96.011 m²
Öffentl. Erschließungsfläche	20.824 m²
Öffentl. Grünfläche	25.670 m²
Nettobaufläche	49.517 m²

Gewerbe	Alte Straubinger Straße (Neubaufl.)
Nettobaufläche	22.816 m²
Überbaute Fläche	8.621 m²
GRZ (Neuplanung)	0,38

Büro/Wohnen	Auweg (Neubaufläche)
Nettobaufläche	4.785 m²
Überbaute Fläche	1.496 m²
Geschossfläche	5.984 m²
GRZ / GFZ (Neuplanung)	0,31 / 1,25

Wohnen	Auweg (Neubaufläche)
Nettobaufläche	6.366 m²
Überbaute Fläche	2.538 m²
Geschossfläche	10.152 m²
GRZ / GFZ (Neuplanung)	0,39 / 1,59
Wohneinheiten (1 WE / 90m²)	113

Wohnen	Alte Straubinger Straße (Neubaufl.)
Nettobaufläche	15.549 m²
Überbaute Fläche	4.666 m²
Geschossfläche	18.393 m²
GRZ / GFZ (Neuplanung)	0,30 / 1,18
Wohneinheiten (1 WE / 90m²)	204

Maßstab (im Orginal) 1:1000

pp a|s
pesch partner architekten stadtplaner
Herdecke | Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten
Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn
Darmstadt

Im Auftrag der Stadt Regensburg
Stand Oktober 2010

Städtebaul. Entwicklungskonzept Regensburg Innerer Osten

Strukturkonzept Teilraum Gleisdreieck

Gebäude

- Gebäude Neuplanung
- Gebäude Bestand
- Gebäude Abriss

Flächen (Nutzungen)

- Gewerbefläche
- Sportfläche
- Öffentliche Grünfläche
- Biotopfläche Magerrasen
- Biotopfläche Ruderalband
- Rad- und Fußwege (Planung)
- Bahn (Schienenfläche)
- Spielplatz/Kleingärten

Grünstrukturen

- Gehölzpakete und -flächen
- Einzelbäume (Planung)

Sonstiges

- Plätze und Hofstrukturen
- Einfahrt / Ausfahrt Einbahnstraße
- Umgriff Gleisdreieck

Bereich	Gleisdreieck
Gesamtfläche	111.321 m²
Öffentl. Erschließungsfläche	9.316 m²
Öffentl. Grünfläche	64.314 m²
Nettobaufläche	37.691 m²

Gewerbe	Gleisdreieck (Neubaufläche)
Neuplanung Nettobaufläche	30.482 m²
Überbaute Fläche	10.851 m²
GRZ (Neuplanung)	0,36

Maßstab (im Orginal) 1:1000

20m 40m 60m 80m 100m

pp a|s
pesch partner architekten stadtplaner
Herdecke | Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten
Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn
Darmstadt

Im Auftrag der Stadt Regensburg
Stand Oktober 2010

Städtebaul. Entwicklungskonzept
Regensburg Innerer Osten

Strukturkonzept
Teilraum LERAG-Areal

Gebäude
- Neuplanung
- Gebäude Bestand
- Gebäude Abriss

Flächen
- Wohnen - Gemeinschaftliches Grün
- Wohnen - Privates Grün
- Öffentliches Grün
- Spielplatz / Liegewiese
- Sportflächen
- Ruderalband
- Biergarten

Grünstrukturen
- Gehölzpakete und -flächen
- Einzelbäume (Planung)

Sonstiges
- Plätze und Hofstrukturen
- Durchgang Lerag-Areal - Zuckerfabrik
- S-Bahn Haltepunkt
- Umgriff Lerag-Areal

Bereich	Lerag-Areal	
Gesamtfläche		47.695 m²
Öffentl. Erschließungsfläche		10.603 m²
Öffentl. Erschließungsfläche - Plätze		3749 m²
Öffentl. Grünfläche		1.437 m²
Nettobaufläche		31.906 m²

Wohnen	Lerag-Areal (Neubaufläche)	
Neuplanung	Nettobaufläche	31.906 m²
	Überbaute Fläche	10.079 m²
	Geschossfläche	39.061 m²
	GRZ / GFZ	0,32 / 1,22
	Wohneinheiten (1 WE / 90m²)	434

Maßstab (im Orginal) 1:1000

20m 40m 60m 80m 100m

pp a|s
pesch partner architekten stadtplaner
Herdecke | Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten
Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn
Darmstadt

Im Auftrag der Stadt Regensburg
Stand Oktober 2010

Anlage 3 zum Beschluss vom 07.12.2010
Dokumentation der 2. Bürgerinformationsveranstaltung

Rahmenplanung „Innerer Osten“
(ehemalige Zuckerfabrik – Kasernenviertel – Hohes Kreuz)

Dokumentation der 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 10.12.2009

1 Anlass

Anlass für die Rahmenplanung war, dass die Zuckerfabrik die Zuckerproduktion am Standort Regensburg mit Ende der Kampagne 2007/2008 eingestellt hat. Mit der Aufgabe des Produktionsstandortes besteht nun die Chance, den Inneren Osten städtebaulich, dadurch neu zu ordnen, das auf großen Flächen neue Nutzungen integriert werden können. Bestehende Nutzungen und räumliche Strukturen sollen dabei bestmöglich in die Gesamtplanung eingebunden werden. Um Konzepte für die Verknüpfung von Planung und Bestand entwickeln zu können bzw. die Auswirkungen der neuen Strukturen auf die benachbarten Quartiere untersuchen zu können, wurde ein 165 ha großer Umgriff für die städtebaulichen Untersuchungen festgelegt.

Schon vor dem Start der städtebaulichen Rahmenplanung wurden im November 2008 die ersten Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt. Den Auftakt machte am 20. November 2008 eine Bürgerinformationsveranstaltung mit Workshopcharakter. Dabei wurde die grundsätzliche Planung der Stadtverwaltung, die Ziele und Vorstellungen des neuen Grundstückseigners und die Vorstellungen der Bürgerbewegung Hohes Kreuz / Stadtosten erläutert. In Anschluss an diese Veranstaltung boten zwei mehrstündige Stadtteilspaziergänge mit interessierten Bürgern ebenfalls die Möglichkeit zur Bürgerinformation.

Gemäß dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen vom 14.10. 2008 wurde der Auftrag für die Erarbeitung der Rahmenplanung „Innerer Osten“ Anfang des Jahres 2009 in Form eines eingeladenen Teilnehmerwettbewerbs an eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Stadtplanern/Architekten, Grünplanern/Landschaftsplanern und Verkehrsplanern, vergeben.

Nachdem das Gesamtnutzungskonzept in zwei Varianten fertig gestellt wurde, welche die Basis für weitere vertiefende Ausarbeitungen bilden, lud die Stadt Regensburg am 10. 12. 2009 (gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr. Umwelt- und Wohnungsfragen vom 17. 11. 2009) zur 2. Bürgerinformationsveranstaltung in den Wolfgang-Saal des Domspatzengymnasiums ein.

2 Teilnehmer

Auf dem Podium:

Frau Hick	Amtsleiterin Stadtplanungsamt
Herr Dauerer	Projektleitungen Planungs- und Baureferat
Herr Sedlmeier	Amtsleiter Amt für Stadtentwicklung
Herr Prof. Dr. Pesch	Pesch Partner Architekten – Stadtplaner / Stuttgart
Herr Voit	WGF Landschaft Nürnberg
Herr Hagedorn	R+T Verkehrsplanung / Darmstadt

im Saal: ca. 150 Bürgerinnen und Bürger

3 Ablauf

Nach der Begrüßung durch Frau Hick (Leiterin des Stadtplanungsamtes) stellten die beauftragten Planer Herr Prof. Dr. Pesch (Pesch Partner Architekten – Stadtplaner, Stuttgart), Herr Dipl. Ing. (TU) Landschaftsarchitekt Voit (WGF Landschaft, Nürnberg) und Herr Dipl. Ing. Hagedorn (R+T Verkehrsplanung, Darmstadt) das Gesamtnutzungsmodell in 2 Varianten vor.

Vorstellung des Gesamtnutzungsmodells in 2 Varianten durch:

Prof. Dr. Pesch (Architekt, Stadtplaner)

M. Voit (Landschaftsplaner)

C. Hagedorn (Verkehrsplaner)

Im Anschluss an die Vorstellung des Gesamtnutzungsmodells hatten die Bürger die Möglichkeit, sich an einzelnen Stelltafeln über die Planung zu informieren und Fragen an die Planer und die Vertreter der Stadt Regensburg zu stellen und zu diskutieren.

Infobasar

Nach diesem sogenannten „Infobasar“ nahmen die Bürger die Möglichkeit wahr, im Rahmen der Podiumsdiskussion Anregungen und Kritik sowie noch verbleibende und für die Allgemeinheit interessante Fragen vorzubringen.

Podiumsdiskussion

4 Anregungen und Kritik der Bürger

Allgemeines:

- es wird ein „Ort der Begegnung / Treffpunkt“ im Hohen Kreuz vermisst.
- die schnelle Realisierung eines fußläufig erreichbaren Nahversorgers wird gewünscht.
- Ein Nahversorgungszentrum wie im REZ ist wünschenswert (mit Drogerie, Apotheke, Vollsortimenter, Getränkemarkt).
  Stellungnahme der Stadt Regensburg:
  Zu beachten ist, dass das REZ zwar ein VKF von ca. 3.100 m² hat, jedoch auch ein deutlich größerer Einzugsbereich von ca. 16.000 Bewohnern vorliegt. Das Umfeld der Zuckerfabrik hat im Vergleich dazu nur ca. 6.500 Bewohner im Einzugsbereich. Ein Nahversorgungszentrum muss an den Einzugsbereich angepasst werden, damit es zukunftsfähig im Stadtteil integriert werden kann. Gemäß dem Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Regensburg sind ca. 1.500 m² VKF an dieser Stelle vorstellbar, wobei bis zu 2.000 m² VKF als verträglich angesehen werden. Die Möglichkeit, 3.000 m² VKF zu realisieren besteht ebenfalls - allerdings nur unter der Voraussetzung einen anderen im Einzugsbereich liegenden Discounter zu integrieren.
- das Jugendzentrum soll nicht am Rand des Hohen Kreuzes liegen, sondern zentral. Ebenfalls soll es nicht durch eine Straße vom Hohen Kreuz abgetrennt werden.
- die REWAG soll den denkmalgeschützten Gasometer instand setzen.
- die Gewerbegebiete im Rahmenplangebiet sollen generell östlich der Osttangente verlagert werden. Lärm und Gestank können so im Rahmenplangebiet minimiert werden.
- Gewerbeflächen sollen in Kombination mit Grünflächen entwickelt werden.
- Die Stärkung der Wohnfunktion im Ostheim wird grundsätzlich befürwortet.
- Die Wohnbebauung am LERAG-Areal ist zu weit weg und hat daher keinen positiven Einfluss auf das Hohe Kreuz.
- Wegebeziehungen zu den Kleingärten sollen hergestellt werden.
- ein aktiver Lärmschutz im Hohen Kreuz an der Bahnlinie Hafen – Ostbahnhof wird gewünscht.
- Keine Ansiedlung von Gewerbe im Gleisdreieck bzw. nur Ansiedlung von nichtstörendem Gewerbe.
- Gleisdreieck als Hochhausstandort
- Gleisdreieck als Park für die Bürger
- Die großzügige Ausweisung einer Grünfläche im Gleisdreieck wird bemängelt, da hier die Aufenthaltsqualität durch Emissionen und Bahnlärm stark eingeschränkt ist.
  Stellungnahme von Herrn Voit (Landschaftsarchitekt):
  Die Grünflächen im Gleisdreieck sollen kein Park im klassischen Sinn werden. Vielmehr ist die Freihaltung der Grünflächen für das Stadtklima wichtig. Spiel- und Freiflächen sind da geplant, wo die Leute wohnen (z. B. Hohes Kreuz, LERAG)
- Wohnbebauung auf dem nördlichen Rübenhof und dafür Gewerbeflächen im gesamten Gleisdreieck, keine Freiflächen im Gleisdreieck.
- ein zentraler Platz für die Moschee im Rahmenplangebiet ist wünschenswert. Die Moschee soll sich nicht im Hinterhof verstecken.
  Stellungnahme der Stadt Regensburg und der Planer:
  Der Rahmenplan enthält bewusst keine Angaben zu Moscheestandorten. Ein geeigneter Standort kann auch unabhängig von der Rahmenplanung gefunden werden.

Variante „Gewerbe stärken“:

- die Ausweisung des Gewerbegebietes in der Alten Straubinger Straße wird von den Bürgern kritisch betrachtet, da hier derzeit eine Gemengelage vorliegt und keine gewerbliche Nutzung im klassischen Sinn.
- Stellungnahme des Hafens: Die Gewerbeflächen sichern Arbeitsplätze und ermöglichen den ansässigen Gewerbebetrieben und dem Hafen inkl. Containeranlagen Expansionsmöglichkeiten.
  Da diese Betriebe sich nur am Wasser weiterentwickeln können, sind Ausbreitungsmöglichkeiten im direkten Umfeld nötig. Dies bedeutet wachsende Gewerbesteuereinnahmen und die Sicherung und Vermehrung von Arbeitsplätzen. Die Interessen der ansässigen Gewerbebetriebe und des Hafens sollen im Abwägungsprozess über die Entscheidung zwischen den Varianten „Gewerbe stärken“ und „Wohnen stärken berücksichtigt werden.

Variante „Wohnen stärken“:

- Um die Gemeinschaftsflächen (Schule, Kindergarten, Kirchen etc.) zu fördern, die derzeit kaum existenzfähig sind und die Insellage im Hohen Kreuz aufzulösen, wird noch mehr Wohnbebauung als in der Variante „Wohnen stärken“ gefordert. Es wird generell ein Konzept für Wohnbebauung vermisst.
- Die Entwicklung einer „Wohnbrücke“ zwischen dem nördlichen Rübenhof und Ostheim / Hohes Kreuz wird vorgeschlagen. Durch die Schaffung von Wohnflächen am nördlichen Rübenhof sind relativ kurzfristig neue Wohnungen möglich, welche durch den weiteren Trittstein „Marina Quartier“, die Insellage des Hohen Kreuzes durch eine Art „Wohnbrücke“ zur Innenstadt auflösen können.
- Die Stärkung der Wohnfunktion am Hohen Kreuz entlang der Bahnlinie nach Weiden kann wegen der nötigen Verlagerung der bisher ansässigen Gewerbebetriebe nur langfristig erfolgen und an der isolierten Lage daher nur auf lange Sicht etwas ändern.
- die Verkehrserschließung der Gewerbebetriebe in der Alten Straubinger Straße rückwärtig über den Auweg wird kritisch gesehen. Es muss eine leistungsstarke Erschließung des Hafens und der Gewerbeflächen möglich sein.

5 Anregungen von 19 Anwohnern des Auweges, die nach der Bürgerinformation übersandt wurden:

Forderungen:

1 Die Variante „Wohnen stärken“ soll weiter verfolgt werden
2 Die Wohnbebauung auf der Nordseite des Auweges soll in die Wohn- und Mischgebiete dieser Planungsalternative miteinbezogen werden
3 Das Sondergebiet Hafen auf der Nordseite des Westhafens soll mit einer Brücke über die Hafeneinfahrt zwischen Auweg und Budapester Straße erschlossen werden
4 Der Auweg ist an geeigneter Stelle für LKW zu unterbrechen
5 Die Wohn- und Mischgebiete sind durch einen Grünstreifen von den Industrie-, Gewerbe- und Hafensondergebieten zu trennen.

Begründung für die Forderungen:

Der Auweg ist auch östlich der Haymostraße bewohnt. Dieser Bereich soll in der Variante „Wohnen stärken“ wie die Wohngrundstücke nördlich der Alten Straubinger Straße behandelt werden (Ausweisung als Wohn- oder Mischgebiet).

Durch die Umplanung ehem. Gewerbeflächen und –gebäude für Wohnen und Büros (IT-Speicher, Marina-Quartier, Zuckerfabrik und Hohes Kreuz) wurde das industriell-gewerbliche Übergewicht im Regensburger Osten reduziert und das Image aufgewertet. Um dies weiterzuführen soll auch die vorhandene Wohnnutzung erhalten, ergänzt und deren Umfeld verbessert werden. Ebenfalls kann so der Bedarf für den im Einzelhandelskonzept vorgesehenen Versorgungsstandort entwickelt werden.

Durch die Ausweisung des Sondergebietes Hafen bis zum Auweg, welche in beiden Varianten geplant ist, verschärfen sich die bestehenden grundsätzlichen Nutzungskonflikte zusätzlich. Die Sperrung der Wiener Straße habe dazu geführt, dass sich der Auweg zu einer Durchgangsstraße für den Schwerlastverkehr des Hafens entwickelt hat. Entweder soll daher die Sperrung rückgängig gemacht oder eine Brückenverbindung über die Hafeneinfahrt zwischen Auweg und Budapester Straße gemacht werden, wie in beiden Varianten der Rahmenplanung dargestellt, um den Auweg zu entlasten. Auch ist in diesem Zusammenhang eine bauliche Unterbrechung des Auweges für Durchgangsverkehr von LKWs vorzusehen.

Falls eine 2. Anbindung des Hafens von Osten her notwendig ist, könnte die Pressburger Straße unter den Bahnanlagen hindurch verlängert werden und wie in der Variante „Wohnen stärken“ an die Spange zwischen Auweg und Alter Straubinger Straße angeschlossen werden.

An den Grenzen zwischen Industrie- Gewerbe- und Hafengebiet zum Wohn- und Mischgebiet soll ein durchgehender Grünstreifen vorgesehen werden, um gestalterisch und klimatisch eine Verbesserung der Gesamtsituation zu erreichen.

6 Allgemeine Fragen

- Die Dichte der vorgeschlagenen Wohnbebauungen wird angefragt
  Stellungnahme der Stadt Regensburg:
  Das Instrument der Rahmenplanung kann und darf noch keine Angabe zu Dichten machen. Diese sind erst in der konkreteren Planung zu ermitteln, da weitergreifende Untersuchungen dafür notwendig sind.
- Wann wird der Grünzug gebaut?
  Stellungnahme der Stadt Regensburg:
  Der erste Abschnitt des Grünzuges wird im Zusammenhang mit der zukünftigen Bebauung „ehemalige Zuckerfabrik“ entwickelt. Zur Fortführung nach Westen gibt es eine Absprache mit der REWAG über den Flächenerwerb. Die Fortführung des Grünzuges soll Hand in Hand mit der Fertigstellung des Grünzuges entlang dem Zuckerfabrikgelände erfolgen.
- Wie lange dauert die Planung noch?
  Stellungnahme der Stadt Regensburg:
  Es erfordert viel Zeit, die fachlichen Aspekte zusammenzutragen und die Bürger und unterschiedlichen Institutionen zu beteiligen. Es wird erwartet, dass im Frühjahr erste Bausteine zusammen mit der Fa. Schmack angegriffen werden können und die ersten vertiefenden Ausarbeitungen der Rahmenplanung vorliegen.
- ein Fußweg vom Ostheim an die Kleingartenanlage wurde bereits mehrmals versprochen, jedoch bis heute nicht umgesetzt. Gibt es dazu etwas Neues?
  Stellungnahme der Stadt Regensburg:
  Die Wegebeziehung vom Hohen Kreuz ist nach wie vor ein Thema und auch im Rahmenplan enthalten. Das Grundstück müsse zwar erst noch gekauft werden, aber das Liegenschaftsamt stehe bereits in Verhandlungen.
- Wie ist der Stand zum Jugendzentrum?
  Stellungnahme der Stadt Regensburg:
  Derzeit werden 2 Grundstücke untersucht. Die Entscheidung wird für eines dieser beiden Grundstücke getroffen werden, so dass das Jugendzentrum kurzfristig um-

setzbar ist. Das Jugendzentrum soll auch entsprechende Freiflächen für Jugendliche bieten.

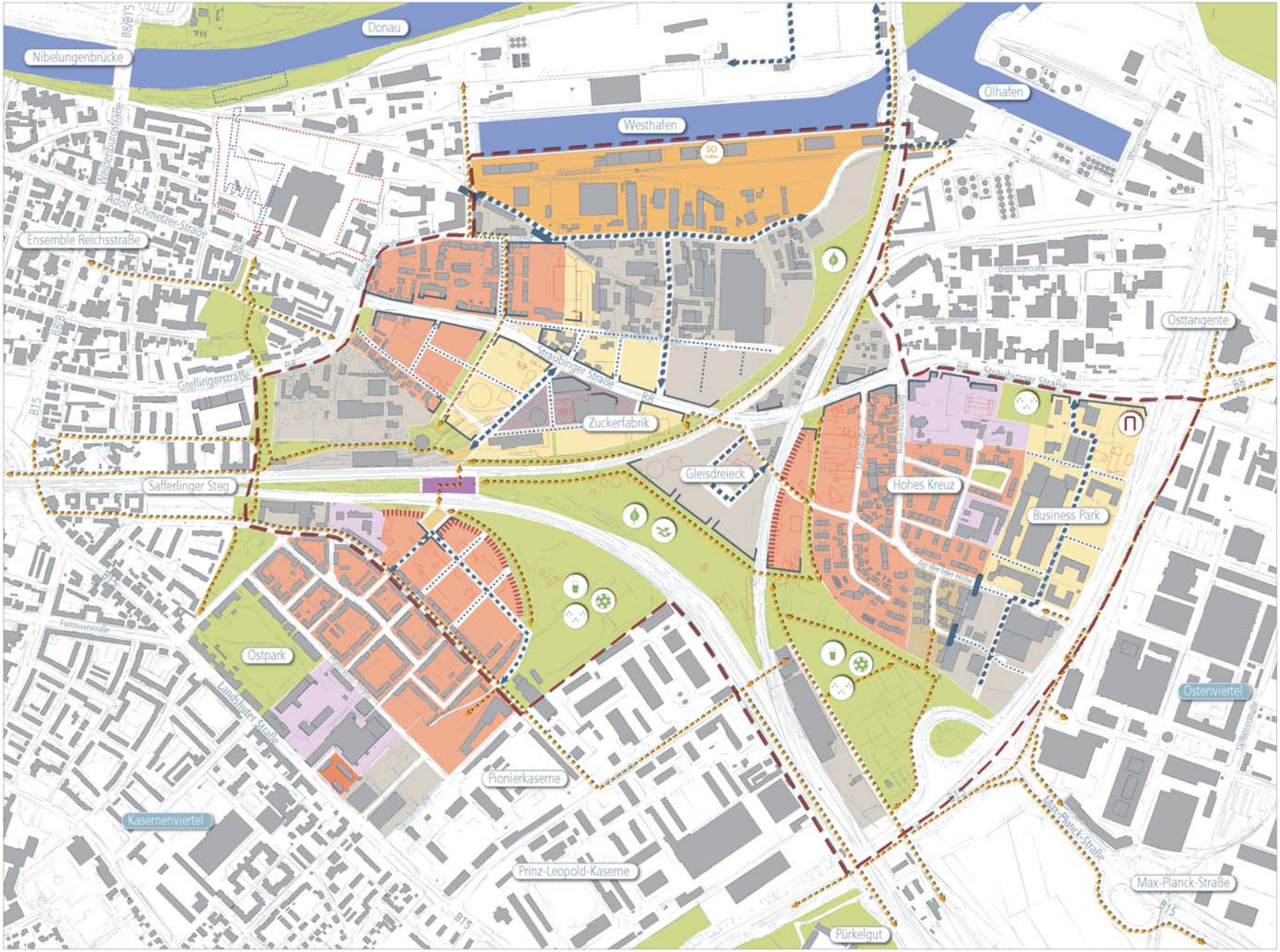
- Warum wurden der Kamin und die Silos der Zuckerfabrik nicht umgenutzt?
  Der Kamin hätte sich für Extremsport angeboten und die Silos hätten Platz für ein Einkaufszentrum und für das Jugendzentrum geboten.
  Antwort der Stadt Regensburg:
  Aufgrund von EU-Verträgen zur Zuckermarktordnung hat die BLE angeordnet, dass alle Gebäude, die der Zuckerproduktion dienen, abgebrochen werden müssen. Daher war eine Umnutzung der angesprochenen Bauwerke von Anfang an leider nicht möglich.
- Es wird bemängelt, dass von den Planern oder den Vertretern der Stadt keine einzelnen Betroffenen direkt angesprochen wurden.
  Antwort der Stadt Regensburg:
  Aus Diskretionsgründen ist die Nennung einzelner Betroffener in einer öffentlichen Veranstaltung nicht möglich. Da es um das Gesamtkonzept geht, wäre dies auch nicht zielführend.

7 Weiteres Vorgehen

Die Bürger wurden darauf hingewiesen, dass die Rahmenplanung kein förmliches Planungsverfahren nach dem Baugesetzbuch darstellt, sondern ein informelles Verfahren sei, das u. a. „Bilder und Visionen entwickelt“, wie sich das Gebiet am besten entwickeln sollte, so dass alle möglichen Chancen für eine positive und zukunftsträchtige Entwicklung bewahrt werden. Viele weitere Dinge können im Zuge der Planung oder auch nach deren Abschluss einfließen. Das teilweise noch nicht vorhandene Baurecht kann parallel oder nach Abschluss der Planung, je nach Dringlichkeit, durch die erst anschließend erforderlichen Bauleitplanverfahren geschaffen werden. Unabhängig davon sind einzelne Bauanträge im Rahmen des § 34 BauGB möglich, sofern Baurecht vorhanden ist. Die Rahmenplanung ist als Startschuss für eine Entwicklung und somit als Klärungs- und Koordinierungsinstrument zu sehen, welche dann in kleinen Schritten sukzessive umgesetzt werden muss.

Die Bürger wurden informiert, dass die Anregungen, Bedenken und Ideen aus dieser Veranstaltung dem Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen vorgelegt werden. Unabhängig davon werden von den Rahmenplanern vertiefende Ausarbeitungen zu einzelnen Teilbereichen erstellt, welche den Bürgern dann in einer abschließenden Bürgerinformationsveranstaltung mit der Rückmeldung der Berichterstattung im Ausschuss präsentiert werden.

Anlage 2 zum Beschluss vom 07.12.2010
Rahmenplan „Innerer Osten“



Städtebaulicher Rahmenplan Innerer Osten REGENSBURG

Gesamtnutzungsmodell

Baustruktur
- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Gewerbe - Industriegebiete
- Gewerbe - Gewerbegebiete
- Gewerbe - Büro- und Dienstleistung / Nicht störendes Gewerbe
- Sonderbauflächen
- Gemeinbedarfsflächen
- Flächen für Bahnanlagen
- Grünflächen
- Baukante

Verkehr
- Fuß- und Radverbindung
- Verkehrserschließung
- Verkehrserschließung - untergeordnet
- Entkoppelung
- Lärmschutzmaßnahme
- Platz

Sonderstandorte
- Hochhausstandort als Stadteingang

Nutzung der Grünflächen
- Angebotsergänzung öffentlicher Raum
- Angebotsergänzung Spielfläche
- Sportplatz
- Biotop
- Freiraum mit besonderer klimatischer Bedeutung

Grundlagen
- Gebäudestruktur
- Betrachtungsraum - Innerer Osten -
- Marina Quartier
- Marina Quartier - Wasserflächen

Maßstab (im Original) 1:2.500

pp a|s pesch partner architekten stadtplaner Herdecke|Stuttgart

WGF Landschaftsarchitekten Nürnberg

R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn Darmstadt

im Auftrag der Stadt Regensburg

Stand Oktober 2010