



Frau Oberbürgermeisterin
Gertrud Maltz-Schwarzfischer
Altes Rathaus
93047 Regensburg

Regensburg, 23.01.2023

Fragen zur Umsetzung der Route 16 des Hauptradroutennetzes (Nord-Süd-Richtung: Gewerbepark – Donau Arena – Ostenviertel) durch eine Brücke über die Straubinger Straße und die Fortführung im Bereich zwischen Rübenhof und Auweg, Bautätigkeiten und Umweltgiften sowie den vorgesehenen Grünflächen in der Umgebung auf Seite 7 des illustrierten Briefes. Bitte um einen Gesprächstermin beim Umweltamt auf Seite 9.

Der Bahnübergang Straubinger Straße soll im Zuge der anstehenden Elektrifizierung der Bahntrasse um einen Fußgänger- und Radweg ergänzt werden. Die im Konzeptbeschluss zum Hauptradroutennetz vom am 22.03.2022, VO/22/18688/61 (mit Kurzfassung des Berichts), als Route 16 langfristig geplante Nord-Süd-Verbindung Gewerbepark – Donau Arena – Ostenviertel sieht eine Fortführung des bereits vorhandenen Candis-Radwegs entlang der Bahngleise vom Rübenhof zum Auweg und weiter über die Schwabelweiser Bahnbrücke vor. (Vgl. auch Langfassung des Berichts:

[http://europabrunnendeckel.de/download/220121_Bericht_Radrouten_Regensburg\[1\].pdf](http://europabrunnendeckel.de/download/220121_Bericht_Radrouten_Regensburg[1].pdf) und Steckbriefe: http://europabrunnendeckel.de/download/Anlage_3_Steckbriefe_Infrastrukturmassnahmen_Hauptroutennetz.pdf)

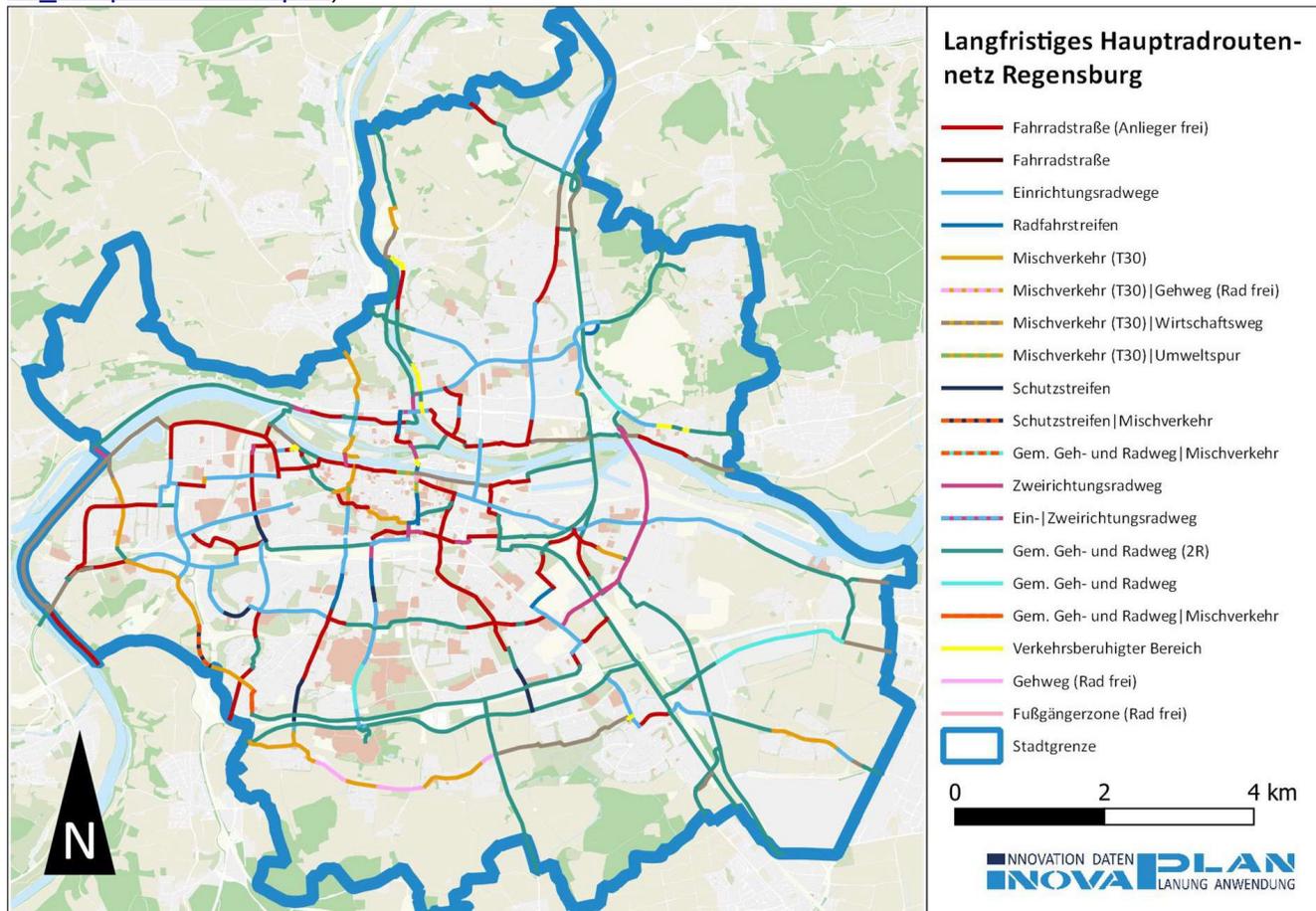


Abb. 1: Hauptradroutennetz

Diese und weitere stadtteilverbindende Rad- und Fußwegverbindungen sind zentrale Elemente des bereits 2010 beschlossenen Rahmenkonzepts Innerer Süd Osten, das den Bebauungsplänen rund um das Gleisdreieck als Planungsinstrument zugrunde gelegt ist: B-Plan Nr. 101 – Candis I, B-Plan Nr. 143 – Rübenhof, B-Plan Nr. 193 „Wohnen am Kunstpark“ (Leider wurde das Rahmenkonzept hier bereits 2015 in fast allen Punkten durch die Partikularinteressen des Bauträgers IZ ersetzt.), B-Plan Nr. 262 „Candis II“, sowie Gleisdreieck und Ostiense, sowie die Planungsabsichten zum Guericke Quartierspark. Vgl. z.B. **S. 55 Aufstellungsbeschluss Candis 1 / Freiraum „[...] Mit der Verbindung über die Bundesstraße übernimmt der Freiraum eine wichtige Verknüpfungsfunktion. [...]“**



Abb. 2: Bisher endet der Radweg- und Fußweg nach Schwabelweis noch an der Straubinger Straße. Hier sind verschiedene Überbrückungsvarianten denkbar.



*Abb. 3: An der trennenden Straubinger Straße besteht bisher eine besonders gefährliche Situation für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. (siehe auch Antrag auf Berichterstattung, eingereicht am 23.01.2023)*

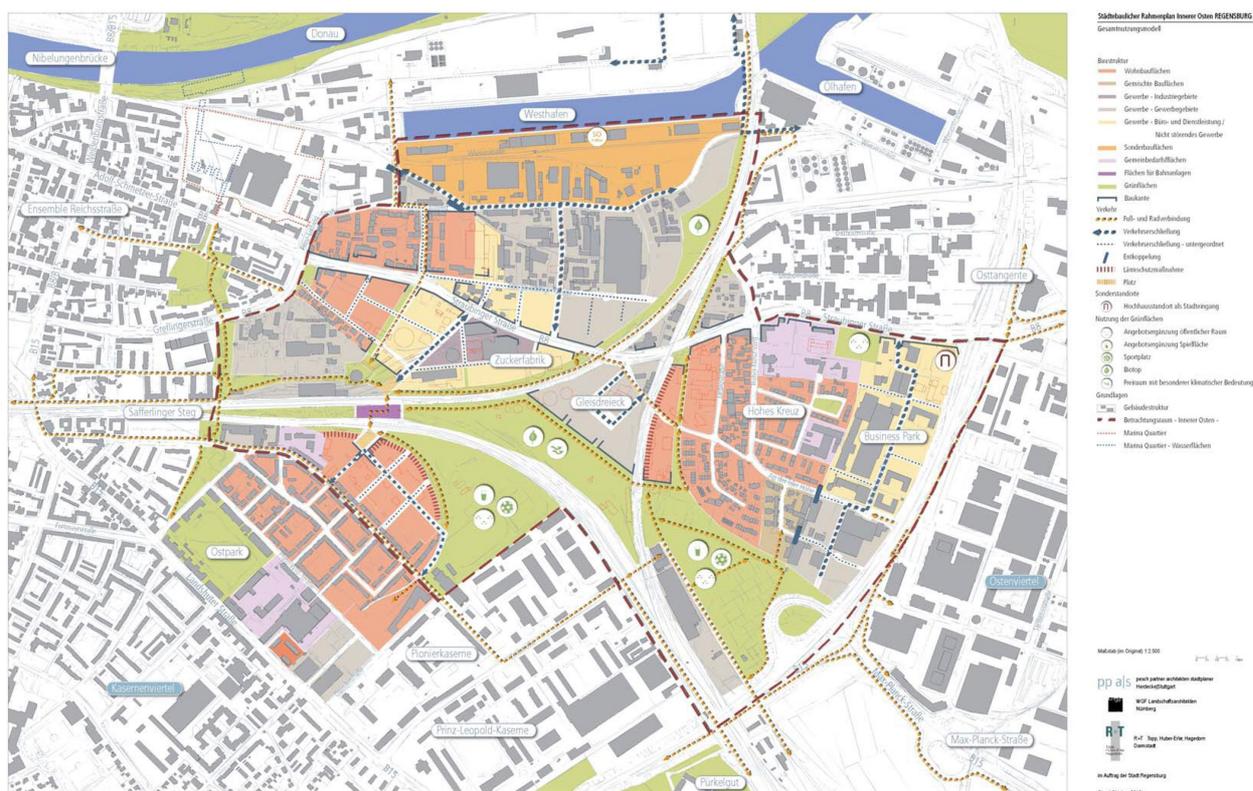


Abb. 4: Rahmenplan Innerer Osten; <https://www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/planungs- u- baureferat/stadtplanungsamt/projekte-und-konzepte/rahmenplanung-innerer-osten/chronologie- rahmenplanung-innerer-osten> & http://europabrunnendeckel.de/download/Rahmenplanung_InnerOsten/Rahmenplanung_InnererOst en_2010.pdf

Die Rahmenplanung Innerer Osten sieht vor:

„[...]“

1.1 Gesamtnutzungsmodell Innerer Osten

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. [...]

[...] 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.[...]“ (Vgl. S. 5)

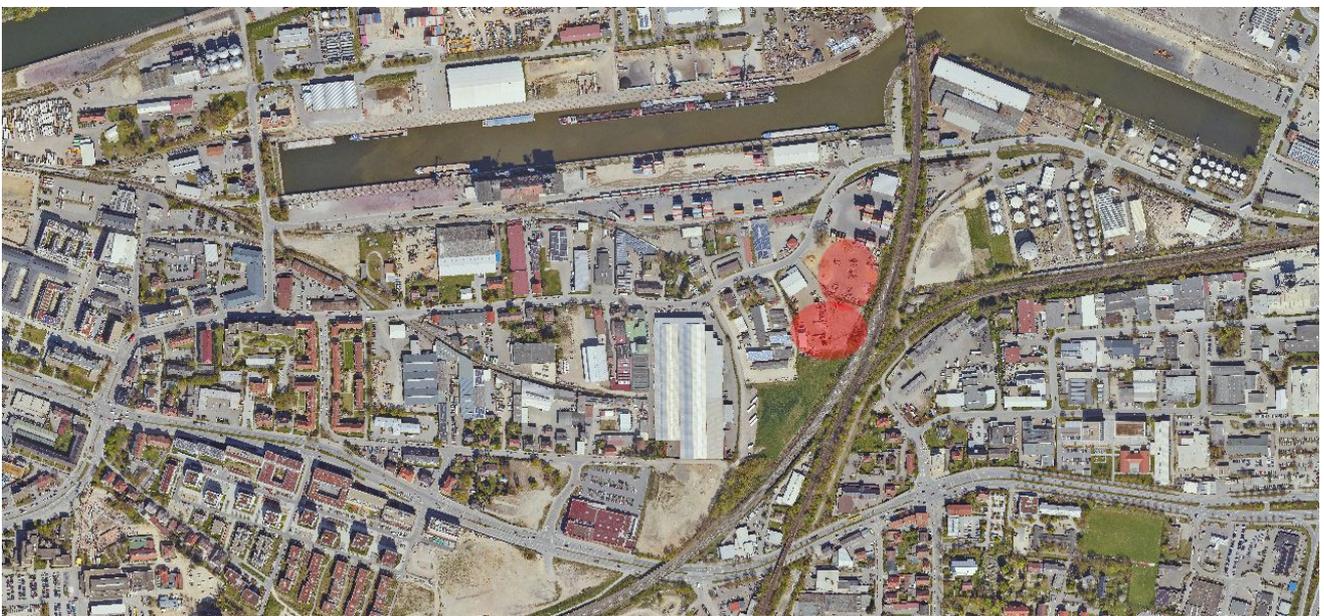


Abb. 6: Luftbild von 2019: Die im Strukturkonzept eingezeichnete Magerwiese wurde zur Erweiterung des im Auweg ansässigen Entsorgungsbetriebs makadamisiert. Auf dem benachbarten Grundstück wurde die Lagerung von Containern ausgeweitet. Werden nun andere Grünflächen in der unmittelbaren Umgebung als Frischluft-, Naherholungsraum und Biotop betrachtet?



Rechts das Biotop R-1307-002



Entlang der Bahngleise ist eine Radwegverbindung zur Schwabelweiser Eisenbahnbrücke am Auweg mit ergänzenden Baumpflanzungen an einer Magerwiese vorgesehen. Von einer Ausweitung des Gehölzbestandes beidseitig eines Radwegs und der Pflanzung von Baumpaketen ist 2022 noch nichts zu sehen.



Hat sich die Stadt im Rahmen der Baugenehmigungen privater Eigentümer oder der Bahn Wegrechte gesichert?

Bebauungsplans Nr. 143

„Für ein Gebiet nördlich des Straubinger-Straße und westlich der Bahnlinie Regensburg-Hof“

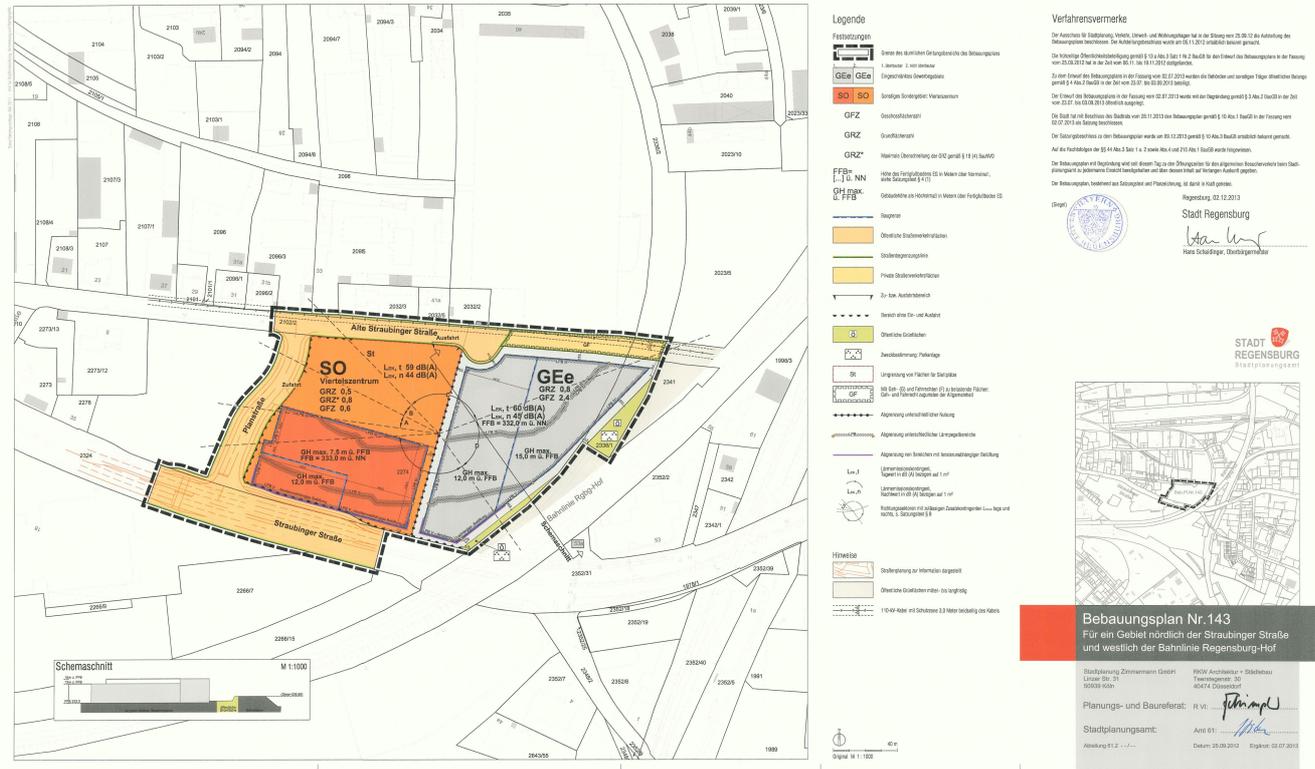


Abb. 7

Aus der Begründung des B-Plans vom 02.07.2013:

„[...]1.2 Allgemeines

Das Plangebiet war als nördlicher Rübenhof Teil des ehemaligen Zuckerfabrikareals und stellt sich seit der Freimachung des Geländes und der Altlastensanierung überwiegend – bis auf die Grünflächen an der Straubinger Straße und Alten Straubinger Straße sowie die Biotopfläche an der Bahnstrecke – als Brachfläche dar. [...]

Zudem soll parallel zur Bahnstrecke Regensburg – Hof planungsrechtlich ein übergeordneter Grünzug mit einem Fuß- und Radweg zwischen Pürkelgutweg und der Straubinger Straße gesichert werden.[...] (analog zum Rahmenkonzept Innerer Osten unter 1.3.6 Rahmenplanung „Innerer Osten“)

[...]

3.7 Grün- und Freiflächen

In Übereinstimmung mit dem Städtebaulichen Rahmenplan „Innerer Osten“ soll mittel- bis langfristig entlang der Bahnstrecke Regensburg–Hof eine öffentliche Grünfläche entwickelt werden, die als Fortführung des im Bebauungsplan Nr. 101 „Ehemalige Zuckerfabrik“ gesicherten Grünzuges zu verstehen ist. Mit der Festsetzung der beiden insgesamt etwa 735 m² umfassenden öffentlichen Grünflächen, Zweckbestimmung Parkanlage, innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans soll die Entwicklung dieses Grünzuges planungsrechtlich vorbereitet werden. Die nördliche öffentliche Grünfläche mit einer Größe von 520 m² umfasst das im Rahmen der Stadtbiotopkartierung aufgenommene Biotop R-1307-002. [...]



Aktuell wird neben dem REWE im Rahmen des B-Plan 143 am Rübenhof das Baufeld für eine max. 15 m hohe Gewerbebebauung vorbereitet. Das Wäldchen an der Bahnlinie soll dabei laut B-Plan teilweise zu einem öffentlichen Park mit Spielplatz werden.

Hier schließen nun meine Fragen an.
Ich bitte hier jeweils auch um Übermittlung der vorhandenen Pläne und Visualisierungen für Gebäude, Wege und Freiflächen.



Bitte um schriftliche Beantwortung oder entsprechende Informationstermine bei den zuständigen Ämtern oder auch mit diesen vor Ort, gerne z.B. auch gemeinsam mit weiteren am Themenkomplex interessierten Stadträt*innen:

1. Rübenhof und Umgebung Bebauungsplans Nr. 143

- 1.1. Was wird am Rübenhof gebaut?
- 1.2. Entsteht ein weiterer Zugang zum Rübenhof auf Höhe des Rübenbrückenkopfs? Ist dieser barrierefrei und fahrradtauglich?
- 1.3. Lässt die Bebauung Raum für einen Rad- oder Fußgängerübergang, der unabhängig von der Bahnbrücke realisierbar ist? Bzw. wurden schon einmal Überlegungen für einen von der Bahnbrücke unabhängigen Übergang angestellt?
- 1.4. Wie werden die Radwegverbindungen auf dem Teilabschnitt Rübenhof realisiert?
- 1.5. Werden Spielplatz und Parkfläche wie im B-Plan vorgesehen umgesetzt – oder anders?
- 1.6. Wird das unmittelbar benachbarte Biotop entsprechend dem B-Plan und der Rahmenplanung weiterentwickelt, gesichert und nach Norden ausgeweitet? (Vgl. Rahmenplanung)
- 1.7. Sind mit der Baumaßnahme weitere Gestaltungsmaßnahmen der Umgebung verbunden?

2. Fußgänger- und Radbrücke über die Straubinger Straße (Abb.2)

- 2.1. Hat die Stadt bezüglich des geplanten Rad- und Fußgängerübergangs an der Bahnbrücke bereits Vereinbarungen mit der Bahn getroffen?
- 2.2. Wann würde nach derzeitigem Stand ein Übergang über die trennende Straubinger Straße planmäßig realisiert werden?

3. Die Radweg- und Freiraumverbindung zu den an den Auweg anschließenden Donaubrücken ist ein zentrales Element im Hauptradrountennetz (Abb. 1). Dieser Radweg ist bereits 2010 zentraler Bestandteil in der Rahmenplanung Innerer Osten und fand entsprechend u.a. auch Eingang in den Bebauungsplan 143 Rübenhof. Entsprechend baut auch der B-Plan 101 (Candis II) auf dieses zusammenhängende Freiraumsystem. Der nordöstliche Abschnitt der übergeordneten Radwegverbindung Route 16 stellt mit den damit verbundenen Freiflächen auch ein grünes Rückrad aus stadtklimatisch wichtigen Ausgleichs- und Erholungsflächen entlang der Bahnlinie dar.

- 3.1. Ich bitte darum den Verlauf des geplanten Radwegs in Varianten unter Beachtung von Grundstücksgrenzen und erhaltenswerten Grün- oder Biotopflächen nachvollziehbar darzustellen.
- 3.2. Die Rahmenplanung von 2010 sieht vor, dass sich die Stadt im Bereich zwischen Straubinger Straße und Auweg entlang der Bahnlinie Wegerechte sichert - von Bahn und privaten Eigentümern. Wie ist hier der Stand der Umsetzung? Welche Gelegenheiten boten sich hierzu seit 2010 (z. B. Konversion von Flächen, Baugenehmigungen, städtebauliche Verträge, Vorkaufsrecht bei Grundstücksgeschäften etc.)? Welche weiteren Schritte stehen hier in Zukunft noch an?
- 3.3. Wie ist der Stand der vorbereitenden Planungen bezüglich einer an den Teilabschnitt Straubinger Straße/ Ausweg anschließenden Radwegüberführung über den Auweg?
- 3.4. Im Hauptradrountennetz ist eine langfristige Umsetzung bzw. ein Ausbau der bereits in weiten Abschnitten befahrbaren Route 16 zwischen Straubinger Straße und Schwabelweis vorgesehen. Welche Fortschritte wurden auf den Einzelabschnitten zwischen Auweg und Schwabelweis bereits erzielt, um die Wege in Zukunft zu schaffen oder zu ertüchtigen (z. B. Ergebnisse der Korrespondenz des Tiefbauamts bzgl. Hafen- und Schwabelweiser Brücke, Absichtserklärungen, Verträge u.ä.)?
- 3.5. Wie gewährleistet die Stadtverwaltung eine ämterübergreifende Zusammenarbeit bzgl. der Bevorratung der benötigten Flächen bzw. Sicherung der Wegerechte (z. B. zwischen Umweltamt, Planungsamt, Bauordnungsamt und Liegenschaftsamt)?
- 3.6. Welche Radwegeführungen sind in der näheren Umgebung geplant? Wie ist hier der Stand der Umsetzung?



4. Erhalt und Schaffung von Stadtgrün, Biotop und Erholungsflächen / Verhältnis von Freiraum und Bebauung in der Umgebung entsprechend dem Rahmenkonzept Innerer Osten (Abb. 5)

Wie auf dem Luftbild Abb. 6 ersichtlich, wurde an der Stelle des im Rahmenkonzept ausgemachten „Magerrasen[s]“ ein Industriegelände planiert.

4.1. Fand hierzu ein Grunderwerb statt?

4.2. Falls ja, wurden dabei Wegerechte entlang der Bahnlinie gesichert?

4.3. Wird diese Maßnahme ortsnah ausgeglichen?

4.4. Wie verschiebt sich dadurch die Grünflächen- und Gewerbeflächenplanung und wann wird die Aufwertung der Grünflächen entsprechend der Rahmenplanung realisiert?

4.5. Wie haben sich die Grünflächen zwischen Rübenhof und Auweg in den vergangenen Jahren bzgl. ihrer ökologischen Qualitäten seit 2010 entwickelt?



5. Bezüglich der Schadstoffbelastungen des Bodens und des Grundwassers zwischen Straubinger Straße und Auweg bitte ich um einen Informationstermin beim Umweltamt.

5.1. Im Rahmen der Untersuchungen zur Aufstellung des B-Plans 143 wurde ein auffällig hoher Arsengehalt des Grundwassers nachgewiesen. Als Ergebnis der Altlastensanierung ließ sich für den Wirkungspfad Boden – Grundwasser für den alleinig auffälligen Parameter Arsen kein Gefährdungspotential ableiten. (Vgl. Kurzfassung der Dokumentation von Dr. G. Pedall Ingenieurbüro in Haag vom 21.12.2009). Ich bitte um Übermittlung der Langfassung des Berichts.

5.2. Wurde das neu angefallene Aushubmaterial und das Grundwasser beprobt? Welche Giftstoffe wurden nun nachgewiesen und in welcher Konzentration? Ist diese höher oder niedriger als angenommen? Können Aussagen dazu getroffen werden, wie sich die gefundenen Schadstoffe im Grundwasser ausbreiten und wo die Ursprünge liegen? Haben sich z. B. bezüglich der auffälligen Arsenbelastung neue Erkenntnisse ergeben?

5.3. Auf dem Werkstattstück Auweg 44 wird Geothermie aufgrund des hohen Arsengehalts des Grundwassers nicht genehmigt. Dieses Grundstück ist jedoch in den vergangenen 100 Jahren weniger stark überformt worden als benachbarte Industrieflächen. Gibt es einen Zusammenhang zwischen der Arsenbelastung im Grundwasser und den Schadstoffbefunden am Rübenhof?

Vielen herzlichen Dank für die Bearbeitung.

Mit freundlichen Grüßen



Jakob Friedl

